

ŽELJEZNIČAR

BROJ 866 || SIJEČANJ 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Pripreme za gradnju brze pruge od Čakovca do Zagreba

4

ZANIMLJIVOSTI

Vlakovi velikih brzina i vozni red 2017./2018.

12

PARTNERI

Rekordan opseg rada na Brajdici

16



HŽ INFRASTRUKTURA



Luka Vukovar
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

4

Pripreme za gradnju brze pruge od Čakovca do Zagreba

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

5

Vozni red dostupan na Google Mapsu

ZANIMLJIVOSTI

12

Vlakovi velikih brzina i vozni red 2017./2018.

PARTNERI

16

Rekordan opseg rada na Brajdici

ZANIMLJIVOSTI

18

Živa događanja privukla su i male i velike

OSOBN

21

Volio bih da edukacija može riješiti probleme

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Branimir Butković

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

TISAK: HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb

RIJEČ UREDNIKA

Dragi željezničari,

nakon brojnih događanja tijekom prosinca, prvi mjesec 2018. protekao je mirno. Uz aktualni projekt modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok kao ozbiljan projekt nameće se i gradnja brze pruge od Čakovca do Zaboka. Tako je sredinom prosinca prošle godine potpisan Sporazum o partnerstvu na Projektu povezivanja željeznicom unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske, a koji su potpisali čelnici triju županija te predstavnici resornog ministarstva i HŽ Infrastrukture.

Veliku medijsku pozornost privukla je informacija kako je Google u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom svojim korisnicima omogućio besplatne informacije o mogućnostima putovanja vlakom u Hrvatskoj na Google kartama. Medijima je bio vrlo zanimljiv i dolazak slovenske rukometne reprezentacije vlakom u zagrebački Glavni kolodvor uoči početka Europskog rukometnog prvenstva. HAKOM će uskoro objaviti ukupne rezultate rada svih teretnih prijevoznika koji trenutačno voze hrvatskim prugama. Nedvojbeno je kako će porast opsega teretnog prijevoza biti izražen dvoznamenkastim brojem, a koji su u najvećoj mjeri generirali privatni prijevoznici. Zato će nama koji radimo u sustavu hrvatskih željeznica najzanimljiviji biti brožani pokazatelji rada HŽ Carga. Povećanju opsega teretnog prijevoza svakako su doprinijeli i poslovni uspjesi AGCT-a, koncesionara na terminalu Brajdica. Tamo je udio opsega teretnog prijevoza željeznicom povećan na 30 posto, što je povećanje od čak 43 posto u odnosu na 2016. godinu.

Željeznički putnički prijevoz velikih brzina podrazumijeva svaki prijevoz brzinom većom od 200 km/h. Naš suradnik Toma Bačić pripremio nam je pregled relacija na kojima vlakovi voze prosječnim brzinama od gotovo 300 km/h.

U svojem putopisu Mirna Marić vodi nas Putem svile po Uzbekistanu. Uz ostalo ona se u toj nama dalekoj i malo poznatoj zemlji vozila Afrosiybom, vlakom koji postiže brzine od 250 km/h.

Do novog čitanja!



izvršni urednik lista "Željeznicar"
Branimir Butković

PRIPREME ZA GRADNJU BRZE PRUGE OD ČAKOVCA DO ZAGREBA

PIŠE: MMPI

FOTO: www.varazdinska-zupanija.hr

U Varaždinu je, 15. prosinca 2017. u zgradi Županije, potpisan Sporazum o partnerstvu na Projektu povezivanja željeznicom unutar funkcionalne regije Središnje Hrvatske. Konačni cilj ovog sporazuma je gradnja brze pruge od Čakovca do Zagreba.

Sporazum su, u nazočnosti državne tajnice za promet Nikoline Brnjac i pomoćnika ministra Alena Gospočića, potpisali župan Varaždinske županije Radimir Čačić, župan Međimurske županije Matija Posavec, župan Krapinsko-zagorske županije Željko Kolar te član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban.

— Potpisivanje ovog sporazuma velika je stvar za Sjevernu Hrvatsku. Naime, strateški dokumenti Europske unije predviđaju da će se do 2050. godine, čak 50 posto prijevoza roba i putnika na području EU, odvijati željeznicom. U tom kontekstu treba promatrati i današnji Sporazum, koji neće utjecati samo na razvoj nacionalnog prometnog sustava, već će pripomoći i demografskoj revitalizaciji ovog dijela Hrvatske. S druge pak strane, priprema potpuno novog Zakona o integriranom javnom prijevozu putnika, na kojem se trenutno radi, važan je preduvjet za što kvalitetniji željeznički prijevoz u Republici Hrvatskoj. — istaknula je državna tajnica Nikolina Brnjac.

Ovim se projektom predviđa izgradnja »brze pruge« koja će gradove Čakovec i Varaždin, preko Lepoglave, povezati s Gradom Zagrebom. Izgradnjom »lepoglavske spojnice« putovanje između Međimurja i hrvatske metropole skratit će se na svega 50 minuta. Investicijom su predviđena ulaganja u iznosu od oko 400 milijuna eura, a uključuju elektrifikaciju, izgradnju kolosijeka, kolodvora i stajališta, i to na ukupno 60 kilometara pruge.

— Pruga je uvrštena u nacionalnu Promet-



Uoči potpisivanja sporazuma

nu strategiju. Za projekt slijedi izrada studije izvodljivosti, idejni projekt te studija o utjecaju na okoliš, a kako bi nakon izrade glavnog izvedbenog projekta, uslijedili radovi. Na nama je da projekt najkasnije krajem 2018., odnosno početkom 2019. godine prijavimo za financiranje, a kako bi isti bio spreman za proračunsko razdoblje 2020. – 2027. godine. — istaknuo je župan Radimir Čačić.

Župan Matija Posavec istaknuo je kako upravo kroz Međimursku županiju prolazi najstarija željeznička pruga u Republici Hrvatskoj, izgrađena davne 1860. godine:

— Željeznica je dio naše tradicije, a u Međimurju se koristi za putnički i teretni promet. Vjerujem da će ulaganja u prugu na dijelu između Čakovca i Zagreba predstavljati »dobitak« za sve buduće generacije. Od ukupne investicije, najmanja ulaganja biti će upravo u Međimurskoj županiji, gdje je pruga ravničarska, i u relativno dobrom stanju. Na nama je da osiguramo uvjete da se sa provedbom ovoga projekta ide sukladno planiranim rokovima, brzo i ekspeditivno. — rekao je župan Matija Posavec.

Župan Krapinsko-zagorske županije Željko Kolar osvrnuo se pak na nedavno potpisani Ugovor o projektu elektrifikacije pruge od Zaprešića do Zaboka.

— Radovi na ovoj dionici željezničke pruge trebali bi započeti u ljeto sljedeće godine, a završiti u prvoj polovici 2021. godine. Prometno povezivanje područja središnje Hrvatske sa gradom Zagrebom od iznimnog je značaja za razvoj gospodarstva te mobilnost radnika i studenata. — naglasio je župan Krapinsko-zagorske županije Željko Kolar.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban istaknuo je kako je današnje potpisivanje Sporazuma prvi korak prema toliko željenoj modernizaciji željezničke infrastrukture sjevernog dijela Hrvatske.

— Za Hrvatske željeznice ovo je iznimno velik i zahtjevan projekt te smo svi zainteresirani da se ova investicija što prije realizira. Pritom moramo imati na umu što ova pruga znači za gospodarstvo i ljude središnje Hrvatske, kako za njihov što brži dolazak u Zagreb, tako i za komunikaciju unutar regije središnje Hrvatske. — rekao je član Uprave HŽ Infrastrukture Nikola Ljuban.

VOZNI RED DOSTUPAN NA GOOGLE MAPSU

PIŠE: HŽPP
FOTO: Google Maps

Google je suradnji s HŽ Putničkim prijevozom svojim korisnicima omogućio besplatne informacije o mogućnostima putovanja vlakom u Hrvatskoj na Google kartama.

Upisivanjem relacije putovanja na području RH u Google karte putnici sada svoja putovanja mogu planirati i vlakovima HŽ Putničkog prijevoza u skladu s važećim voznim redom. Taj je odabir dostupan uz opcije vožnje automobilom/biciklom, drugim vrstama prijevoza i pješaćenja.

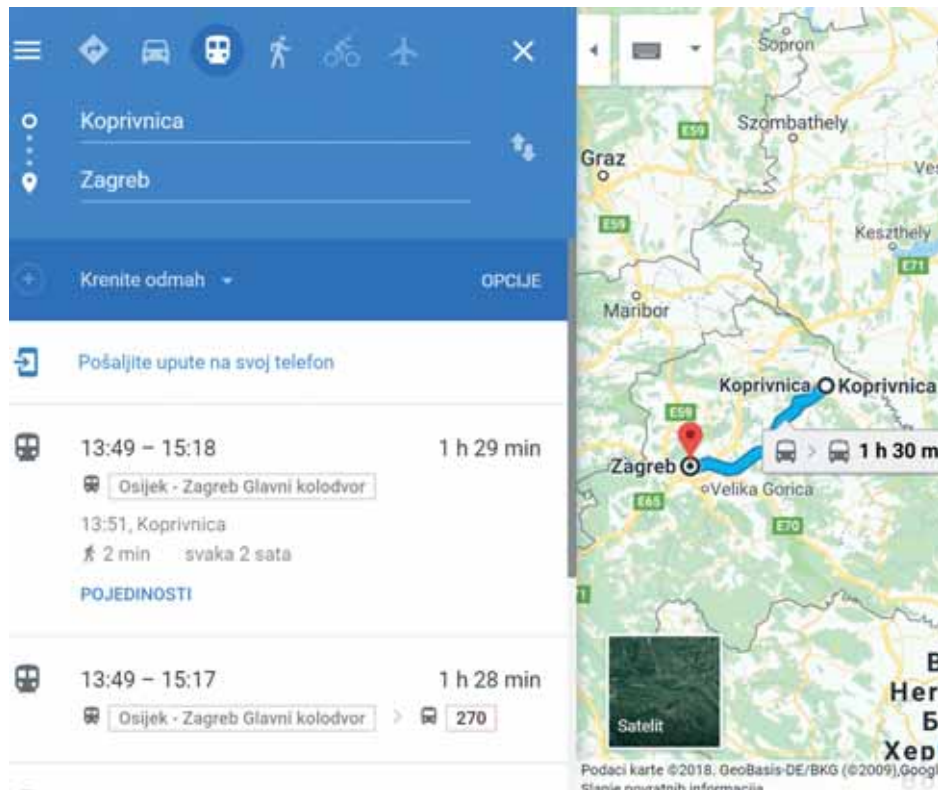
Ova inicijativa rezultat je suradnje kompanije Google i HŽ Putničkog prijevoza kojom se proširuju mogućnosti koje nude Google karte i koja korisnicima željezničkog prijevoza pruža korisne informacije. Googleova je misija Google karte učiniti sveobuhvatnijima, preciznijima i korisnijima milijunima korisnicima koji do svojih odredišta putuju autobusima, vlakovima, metroima ili tramvajima. Uz informacije o voznome redu vlakova u Hrvatskoj, na području Zagreba dostupne su i informacije o drugim vrstama javnog prijevoza.

„Oduševljeni smo time što HŽ Putničkom prijevozu možemo zaželjeti dobrodošlicu u uslugu Google Transit. - izjavio je Joško Mrndže, direktor Googlea za regiju Adriatic, i dodao:

„Google Maps nastoji korisnicima pomoći u istraživanju svijeta koji ih okružuje. Kako bismo im pomogli da se lakše i brže kreću, uz informacije koje dobivaju sa zemljopisnih karata, želimo da im dostupne budu i informacije o javnome prijevozu, što smatramo iznimno važnim.

Google karte pružaju putne informacije gotovo 7000 prijevoznika na više od 3,8 milijuna stajališta i 20 000 gradova u 78 zemalja.

„Prisutnost HŽ Putničkog prijevoza na Google Mapsu omogućuje bolju vidljivost i



veći doseg prema potencijalnim putnicima koji su korisnici te platforme, a koji za svoje planirano putovanje nisu nužno razmatrali mogućnost putovanja vlakom. Uz to, usluga Google Transit nudi mogućnost ažuriranja servisnih informacija u realnome vremenu, što je osobito važno radi informiranja putnika u slučaju izvanrednih događaja koji uzrokuju kašnjenja, što planiramo uvesti u što skorijem roku. - izjavio je Marko Knežević, šef Službe za infrastrukturne servise, podršku logistici i izvršenju prijevoza HŽ Putničkog prijevoza.

Podaci koje koristi Google Maps su u GTFS formatu, koji je standardni otvoreni format za prikaz voznih redova koji se, osim kao podloga za prikaz na Google Mapsu, može koristiti i za druge aplikacije koje zainteresirana javnost želi razvijati. Time HŽPP želi olakšati razvojnim programerima pri-

stup do podataka i poticati ih na razvoj vlastitih aplikacija. Uspješan je primjer takve suradnje aplikacija HŽPP Planer koja koristi upravo GTFS podatke i dobro je prihvaćena među korisnicima. Google karte koristi više od milijardu korisnika, među kojima više od polovice koristi mobilne uređaje.

Usluga Google Maps Transit dostupna je putem aplikacije Google Maps za Android i iOS sustave, a korisnici Google kartama mogu pristupiti i na maps.google.hr. Kako biste pristupili informacijama o prijevozu, posjetite stranicu maps.google.hr, kliknite »Upute« i unesite polazište i odredište upisivanjem adrese ili naziva mjesta. Nakon toga odaberite ikonu koja označuje vrstu prijevoza, smjer kretanja, vozni red i ostale podatke koje možete jednostavno pretraživati. Google Maps će vam predložiti nekoliko opcija od kojih odaberite onu koja vam najbolje odgovara.

UMREŽAVANJE MLADIH EUROPSKIH INŽENJERA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Charly Huberty

Krajem prošle godine u Zagrebu je osnovana udruga EYE HR koja okuplja mlade inženjere i studente inženjerskih struka. Već početkom ove godine, u subotu 13. siječnja, na sastanku vijeća EYE-a u Luksemburgu, EYE HR svečano je kao 23. članica primljena u krovnu udrugu *European Young Engineers – EYE* (Udrugu europskih mladih inženjera).

Udruga europskih mladih inženjera krovna je udruga koja okuplja i koordinira europsku mrežu mladih profesionalaca i studenata inženjerskih struka, raznih usmjerenja do 30 godina starosti. Njezine su članice, primjerice, njemački inženjerski savez VDI, ali i manje organizacije poput EYE UK-a. EYE surađuje i s vodećom europskom inženjerskom organizacijom FEANI te tvrtkom *Careers international* u povezivanju vrhunskih talenata i vrhunskih poslodavaca. Trenutačno EYE predstavlja više od 150 000 mladih europskih inženjera. Uloga je udruge razmjena znanja i iskustava u cilju poticanja mobilnosti mladih inženjera. Još od 1995. EYE organizira trodnevne konferencije koje okupljaju stotinjak sudionika iz cijele Europe. Sljedeća konferencija održat će se u proljeće 2018. u bugarskome glavnom gradu Sofiji. Osim što organizira konferencije EYE objavljuje elektronički magazin »EYE Contact« (<https://issuu.com/eyengineers>) te se bavi drugim aktivnostima vezanima uz promociju inženjerske struke, razmjenu iskustava mladih inženjera i njihovo umrežavanje.

Hrvatska podružnica mladih inženjera EYE HR osnovana je krajem prošle godine i jedna je od sekcija Hrvatskog inženjerskog saveza (HIS). Osnovala ju je grupa entuzijasta koji su tijekom nekoliko mjeseci ispunili zahtjeve za učlanjenje u EYE. Na sastanku Vijeća EYE-a u Luksemburgu, održanom 13. siječnja 2018., u organizaciji luksemburške udruge inženjera ANEIL, rad i planove EYE HR-a predstavili su predsjednik Marin Dokoza i zamjenik predsjednika



Sudionici sastanka Vijeća EYE-a u Luksemburgu

Božo Cicvarić. Marin Dokoza prezentirao je aktivnosti koje su prethodile osnivanju EYE HR-a te rekao to da EYE HR želi biti vodeća udruga u povezivanju mladih inženjera na razini Republike Hrvatske. Kroz razmjenu iskustava, poticanje zajedničkog djelovanja, veću komunikaciju i mobilnost želi stvoriti veće mogućnosti djelovanja i zapošljavanja. Na taj se način inženjerskim strukama u konačnici žele stvoriti mogućnosti za veći doprinos društvu i gospodarstvu, nastoji se inženjersku struku bolje pozicionirati u društvu i ukazati na njezinu važnost za razvoj društva te doprinijeti samoj promociji inženjerske struke.

Ovo je povijesni trenutak za mlade hrvatske inženjere. EYE HR trudit će se biti pozitivno osvježeno u hrvatskoj inženjerskoj zajednici i pokretač pozitivnih promjena u Hrvatskoj, ali i šire. Misija je organizacije okupljanje i povezivanje mladih inženjera iz svih područja na razini Republike Hrvatske i EU-a, poticanje njihove mobilnosti i konkurentnosti na domaćem i stranom tržištu te kontinuirano promoviranje važnosti inženjerskih struka u društvu i

gospodarstvu. – izjavio je Dokoza.

Čelnici EYE HR-a, iako vrlo mladi, iza sebe imaju već impresivan životopis, a dolaze iz željezničkog okruženja. Predsjednik EYE HR-a Marin Dokoza student je zadnje godine diplomskog studija na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu, smjera Željeznički promet. Pokretač je i glavni urednik portala studenata FPZ-a *Prom.com.hr*, a višegodišnji je suradnik u Savezu za željeznicu, gdje je radio na nizu istraživačkih projekata na temu željeznice. Autor je Karte radova na kojoj se mogu pratiti poremećaji u prometu na zagrebačkim ulicama. Božo Cicvarić, zamjenik predsjednika EYE HR-a, završio je logistiku na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu, također je jedan od urednika na portalu *Prom.com.hr* i višegodišnji suradnik u Savezu za željeznicu. Ujedno član Hrvatskog origami društva koje se bavi promicanjem tehničkog origami u inženjerskim strukama. EYE HR možete pratiti na službenoj mrežnoj stranici eyecro.wordpress.com/ te na FB stranici www.facebook.com/EYE_CROATIA/.

PRODAJA SLOVENSKOG NACIONALNOG PRIJEVOZNIKA

IZVOR: Poslovni dnevnik, 18. siječnja 2018.

FOTO: Dragutin Staničić

SŽ-Tovarni promet d.o.o. financijski je najuspješnije poduzeće iz sastava Holdinga Slovenske železnice d.o.o. Prema poslovnim rezultatima iz 2016. godine SŽ Tovarni promet koji svakodnevno pokreće stotinu vlakova, od čega samo iz Kopra šezdeset, prevezao je 18,8 milijuna tereta. Oko devedeset posto destinacija je međunarodnog karaktera.

Slovenske železnice dvaput su produljile rok u kojem zainteresirane kompanije mogle podnijeti ponude za kupnju 49 % udjela SŽ Tovarnog prometa, najprofitabilnijeg dijela slovenskog željezničkog poduzeća, piše ljubljanski Dnevnik. Sada će to državno poduzeće prvi put pustiti strance u vlas-

ničku strukturu. Nakon što dobije obvezujuće ponude u siječnju, kompanija će započeti pregovore sa svim zainteresiranim stranama, u ožujku će vjerojatno odabrati partnera, a do kraja lipnja, cijeli proces mogao bi biti dovršen, kaže Dušan Mes, direktor Slovenskih železnica.

On očekuje najmanje tri obvezujuće ponude. »Odabrat ćemo partnera u ožujku«, dodaje Mes, a odabir bi potom trebao potvrditi Nadzorni odbor kompanije i Holding Slovenske železnice što se očekuje do lipnja 2018.

Neobvezujuće ponude pet logističkih i željezničkih tvrtki primljene su krajem lipnja prošle godine. Ponude su dali njemački logistički div Hamburg Hafen und Logistik

(HHLA), češka logistička tvrtka i najveći dobavljač električne energije za Češku i Slovačku EP Holdinga, Poljske državne željeznice (PKP), Ruske državne željeznice (RŽD) i Francuske željeznice (SNCF). U igri su ostale četiri ponude, a PKP-ova je kao najslabija isključena.

Dokapitalizacijom će odabrani strateški partner dobiti 49 % Teretnog prometa. Slovenske železnice su 2016. godine ostvarila 502 milijuna eura prihoda. Tovarni promet pridonio je tome s 197 milijuna eura (od čega je 177 milijuna prihoda od prodaje). Grupa je lani ostvarila neto dobit od oko 25 milijuna eura, od čega je udio Tovarnog prometa 8,9 milijuna eura.



SOLIDAN OPSEG RADA UZ PUNO VEĆE KAPACITETE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Područje kolodvora Vukovar Borovo naselje proteže se do stajališta Nuštar u smjeru Vinkovaca te do stajališta Novi Dalj na odvojnoj pruzi Vukovar Borovo naselje – Dalj – Erdut – državna granica. Opseg rada kolodvora ponajprije je vezan uz vukovarsku luku s kojom željeznica čini gotovo cjelinu, tim više što se čak 85 posto tereta, uglavnom rasutog, iz luke otprema željeznicom.

Naš sugovornik Jakov Barišić na željeznici je radio na nizu radnih mjesta. Veći dio karijere radio je u Vinkovcima, u kojima i živi, a posljednjih deset godina radi u Vukovaru. Od davne 1978. nakupio je gotovo četrdeset godina radnog staža. Karijeru na željeznici započeo je kao skladišni radnik.



Jakov Barišić

Nakon toga radio je kao kočničar, konduktar, informacijski radnik, blagajnik i prometnik, a posljednjih godinu dana u Borovu naselju mijenja šefa kolodvora Dragana Previšića.

Premda je dobar dio karijere proveo u kontaktu s putnicima, najživlje razdoblje u tome pogledu bilo je ono kada je radio kao konduktar.

Osamdesetih godina bilo je jako puno putnika i vlakova. Između Zagreba i Beograda najbrži vlakovi bili su Matoš i Sava, koji su od Zagreba do Vinkovaca stizali za dva sata i 28 minuta. Simplon-express vukao je od 14 do 16 vagona, a vikendom su putnici sjedili u hodnicima. Jasno je da su sada druga vremena i da tako nešto više nije



Kolodvorska zgrada uz Luku Vukovar

moguće. No i u takvim uvjetima treba se prilagoditi i iskoristiti sve svoje mogućnosti. – rekao je Barišić.

Na relativno kratkoj udaljenosti u Vukovaru nalaze se dva željeznička kolodvora. Kolodvor Vukovar Borovo naselje obnovljen je sredstvima Brodsko-posavske županije. On izgleda reprezentativno, premda je došlo vrijeme da se riješi problem prodiranja vlage kroz podove. S druge strane kolodvorska zgrada uz Luku Vukovar, na ulazu u središte grada, jedan je od prepoznatljivih ratnih simbola Vukovara. Ispred nje je 8. lipnja 1997. predsjednik Franjo Tuđman održao govor pred putnicima Vlaka mira. Fotografije s tog skupa, s razrušenom kolodvorskom zgradom u pozadini, jedan su od

simbola reintegracije Podunavlja u sastav Republike Hrvatske. U Vukovaru su do sada obnovljene gotovo sve gradske palače, vodotoranj, simbol obrane grada, *načičkan* je skelama, a kao jedna od rijetkih znamenitosti koja čeka obnovu preostala je kolodvorska zgrada. Zgradu su obišli stručnjaci iz Restauratorskog zavoda u Osijeku i njezinu su obnovu procijenili na 4,5 – 5 milijuna kuna.

Radno vrijeme kolodvora u Borovu naselju je od 4 do 21 sati, a u Vukovaru se, s obzirom na radno vrijeme Luke Vukovar, radi sat dulje.

Uz šefa kolodvora u Vukovaru radi još šest prometnika i šest skretničara. HŽ Cargo tamo ima tri radnika.

Teretni prijevoz je ono po čemu je Vukovar prepoznat. Četiri su velika korisnika usluga HŽ Carga, a u najnovije vrijeme i PPD-a. Uz Luku Vukovar, na prostoru staroga kolodvora korisnici su usluga teretnog prijevoza i Cezar d.o.o. te silos. Tijekom 2017. opseg rada tih triju poduzeća iznosio je 251 538 tona tereta. Na izlazu iz Vukovara, u industrijskoj zoni, preko industrijskog kolosijeka Đergaj, poduzeće Adriatica Dunav, koje se bavi proizvodnjom umjetnih gnojiva, prošle je godine željeznicom prevezlo 32 214 tona tereta.

Luka Vukovar dobro je opremljena i u posjedu je četiriju velikih brodskih dizalica. Kapacitet Luke je dva milijuna tona tereta godišnje. U dobrim godinama, uoči krize, pretovarivalo se do 700 000 tona uglavnom rasutih tereta. U Borovu naselju teretni prijevoz bio je povezan s kombinatom Borovo. Čak četiri industrijska kolosijeka povezuju Borovo sa željezničkom mrežom. Prije rata tamo se puno radilo pa se na kolosijecima znalo naći po 150 vagona. Danas tog posla više nema.

U lokalnome putničkom prijevozu Vukovar i Vinkovci povezani su sa šest pari vlakova. Udaljenost od 18,7 km između Vinkovaca i Vukovara putnički vlakovi prelaze za 39 minuta. Pruga je u lošem stanju i na više mjesta vozne brzine ograničene su na 20 – 30 km/h. Vukovarcima najviše nedostaje izravna veza sa Zagrebom. Prije nekoliko godina taj je vlak pokrenut, no prije dvije godine je i ukinut. U Vukovar kao županijsko središte putuje velik broj učenika i studenata. Ministarstvo znanosti i obrazovanja ne uvjetuje učenicima, pa ni onima koji na kratkoj udaljenosti imaju željezničke kolodvore, putovanje jeftinijim prijevoznim sredstvom i zato se oni u velikoj mjeri odlučuju za dvostruko skuplji prijevoz autobusima.

Najavljena obnova i elektrifikacija pruge Vinkovci – Vukovar u velikoj će mjeri doprinijeti promjenama nabolje kako u putničkom tako i u teretnom prijevozu.



Luka Vukovar

KOLODVOR

S VELIKIM OPSEGOM RADA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Dojam da se iz kolodvora Savski Marof puno putuje odaje velik broj parkiranih automobila na prostranome parkiralištu. I doista, onuda svakodnevno prolazi 130 vlakova.

Željeznički kolodvor u Savskom Marofu nevelika je građevina i posljednji hrvatski kolodvor prije ulaza u susjednu Sloveniju. Općina Brdovec uredila je cestu, nogostupe postavila rasvjetu i klupe od središta mjesta do željezničkog kolodvora. Općina je uredila i prostrano parkiralište. Kolodvor je pod ingerencijom Danka Hrastinskog, šefa područja koji je stacioniran u kolodvoru Zaprešić. Uz devet prometnika u Savskom Marofu rade i četiri skretničara zaposlena u HŽ Infrastrukturi te blagajnici iz HŽ Putničkog prijevoza.

U 24 sata kroz kolodvor prođe oko 130 vlakova. Otkako terete prevoze i privatni prijevoznici onuda svakodnevno prolazi 25 teretnih vlakova, što je puno veći broj nego prethodnih godina, a veseli i činjenica da se prevoze i tereti koji se do sada nisu prevozili onuda. Zbog pojačanih kontrola na slovenskoj granici promet je usporen. Novi se vlakovi ne propuštaju dok se kontrola ne završi pa se vlakovi zaustavljaju na hrvatskoj strani i stoje na pruzi sve do zagrebačkog Zapadnog kolodvora.

Od Savskog Marofa u smjeru Dobove nalaze se stajališta Laduč, Sutla i Harmica, a u suprotnome smjeru, prema Zaprešiću Brdovec i Zaprešić Savska. Osim vikendom, kada je promet rjeđi, putnički vlakovi onuda prolaze svakih petnaest do dvadeset minuta. Dijelu je prigradskih vlakova krajnje odredište Savski Marof, a dio nastavlja putovanje dalje do Harmice. Brzi se vlakovi u Savskom Marofu ne zaustavljaju. O broju putnika svjedoči godišnji приход putničke blagajne. U Savskom Marofu on iznosi oko 4,5 milijuna kuna, a u Brdovcu oko 1,8 milijuna kuna.

Prometnik Goran Tokić na željeznici je od



Kolodvor Savski Marof

1996. godine. Prvo i jedino radno mjesto mu je ono u Savskom Marofu. S obzirom na to da ondje i živi, i to nedaleko od željezničkog kolodvora, naš sugovornik zadovoljan je i s poslom i s činjenicom da je na nekoliko koraka od radnog mjesta:

„Zadovoljan sam ovdje i ne bih se mijenjao. Imamo dosta posla, ali smo uigrana ekipa. U smjeni smo nas dvojica prometnika. Jednu sam smjenu ja vanjski prometnik, a drugu kolega i tako se izmje-

njujemo. Danas je dosta ljudi na godišnjem odmoru pa je na parkiralištu manje automobila (meni nije tako izgledalo, op.a.), ali odavde se dosta putuje vlakom na posao ili u školu.

Vozna brzina vlakova između Savskog Marofa i Zagreba Zapadnog kolodvora uglavnom je ograničena na 60 km/h. Od Savskog Marofa do Dobove, osim na kraćoj dionici koja je remontirana i na kojoj se vozi brzinom od 120 km/h, brzine su oko 100 km/h.

Željeznička pruga od Savskog Marofa koja dolinom Sutle preko Vukova Sela vodi prema Kumrovcu na nekoliko mjesta prelazi u Republiku Sloveniju. Osim pruge i neki su željeznički objekti dijelom s druge strane granice. Željeznički promet kumrovečkom prugom obustavljen je 2000. godine. Autobusne veze koja taj kraj povezuju sa Zabokom i Zaprešićem nisu dovoljne, a dio putnika automobilima stiže do Savskog Marofa i putovanje nastavlja vlakom. Željeznica se ipak pokazuje kao nezamjenjivo prijevozno sredstvo i stoga ne čude inicijative načelnika tzv. sutlanskih općina da se ponovnim otvaranjem pruge za promet i pokretanjem vlakova do Kumrovca dokine prometna izoliranost tog kraja.



Goran Tokić

U NAŠICAMA OŽIVIO TERETNI PRIJEVOZ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Količine prevezenih tereta u kolodvoru Našice u protekloj godini znatno su porasle u odnosu na prethodna razdoblja, a postoji i tendencija daljnjeg porasta. Prošle je godine u tome kolodvoru prevezeno ukupno 90 011 tona tereta.

Tijekom listopada i studenoga 2017. na kolosijecima kolodvora Našice znalo se naći po sedamdesetak teretnih vagona koji su čekali na istovar u desetak kilometara udaljenoj tvornici cementa Nexe Grupe. Zanimljivo je to da se u Našicama uz HŽ Cargo kao prijevoznik za potrebe Nexe Grupe pojavljuju i PPD Transporti. Premda je opseg teretnog prijevoza pojačan od srpnja 2017., podaci za prošlu godinu svjedoče o tome kako je HŽ Cargo prevezaao 43 900 tona, a PPD Transporti 28 000 tona tereta.

Premda se ove godine očekuje porast prevezenih količina tereta, trenutačno se u tvornici cementa provodi redoviti remont pa je opseg prijevoza smanjen. Na kolosijecima u Našicama sada su dvadeset i dva vagona. Unutar tvorničkog kruga nalaze se dva, 180 metara duga kolosijeka i oni su objektivno prekratki. U planu je gradnja još jednoga kolosijeka i produljenje postojećih. Trenutačno se istodobno može istovarivati samo jedanaest vagona odnosno pola vlaka. Otpremništvo s pet kolosijeka koje je nekoliko kilometara udaljeno od tvornice nije zaposjednuto i ono trenutačno služi samo za okretanje lokomotive.

Propusna moć unutar tvorničkoga kruga je mala. Dok se vagoni ne istovare, drugi ne mogu ući. Zbog toga je neophodna dobra koordinacija organizatora prijevoza u Nexe Grupi koji određuje tempo dostave te željezničkih prijevoznika.

Premda se silos nalazi samo nekoliko stotina metara od željezničkog kolodvora i ima industrijski kolosijek, tereti su se godinama prevozili kamionima. Otkako je novi



S lijeva na desno: Damir Vrbošić, prometnik vlakova, Krešimir Jukić, skretničar, Miroslav Rajs, šef kolodvora, i Zoran Mašić, putnički blagajnik

vosilnik 2016. preuzeo silos, odnosno tvrtku Papuk Našice, promijenila se poslovna filozofija vezana uz prijevoze. Obnovljen je industrijski kolosijek i u listopadu 2017. počeo je teći teretni prijevoz željeznicom te je prema Srbiji otpremljeno oko 2500 tona žitarica. I taj je industrijski kolosijek prekratak te omogućuje utovar samo triju vagona, nakon čega se vagoni izvlače i na njihovo mjesto stižu tri nova vagona. Posao sa silosom se uhodava, a prijevozi su najavljeni i za ovu godinu.

Oživljavanjem građevinske industrije povećao se i opseg rada tvrtke Tomislav i Slavko Uremović, koja se bavi prodajom građevnog materijala. Pomalo iznad očekivanja,

oni su prošle godine prevezli 8600 tona tereta.

U kolodvoru Našice, odnosno u Đurđencu i Zdenci-Orahovici, na području u nadležnosti šefa kolodvora Miroslava Rajsja, teče i sasvim solidan opseg putničkog prijevoza. Četiri vlaka povezuju Našice sa Zagrebom, a lokalni prijevoz između Osijeka završava u idealno smještenome stajalištu Našice Grad.

Početak prošle godine u Našicama Pružne građevine su kompletno uredili tri perona. Prvi je dugačak 96, drugi, koji je ujedno najduži, 202 metra, a peron između trećeg i četvrtog kolosijeka 139 metara.

VLAKOVI VELIKIH BRZINA I VOZNI RED 2017./2018.

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

I ako pod pojmom »željeznički putnički prijevoz velikih brzina« podrazumijevamo svaki putnički željeznički prijevoz maksimalnom brzinom većom od 200 km/h, na većini pruga velikih brzina prometuje se brzinom od 300 km/h. Takva je brzina postala standardna za željezničke pruge velikih brzina i referentna za suvremeni brzi putnički željeznički prijevoz.

Povijest brzih putovanja vlakom počinje 1964. u Japanu kada su prvi vlakovi Shinkansen povezali Tokio i Osaku. Razvitak je nastavljen u Francuskoj 1980. kada su prvi TGV vlakovi počeli povezivati Pariz s Lyonom. Danas niz europskih i svjetskih zemalja ima željezničke pruge na kojima

vlakovi redovito voze brzinama od 300 km/h.

Prema raznim istraživanjima brzine putovanja, vlakovi su na najmanje 14 relacija između velikih gradova unutar Europske unije brži od zrakoplova. Najveća ušteda u vremenu putovanja ostvaruje se između Bruxellesa i Pariza jer vlak na toj relaciji vozi sat i 20 minuta, dok je ukupno vrijeme putovanja zrakoplovom na istoj relaciji pet sati i 30 minuta. Vlakovi Eurostar koji povezuju Pariz s Londonom danas voze oko 75 posto ukupnog broja putnika koji putuju između tih dvaju gradova. Najbolje vozno vrijeme vlakova Eurostar iznosi dva sata i 17 minuta. Na relacijama Pariz – Lyon ili Barcelona – Madrid željeznički putnički prijevoz vlakovima velikih brzina tako-

đer je u znatnoj prednosti u odnosu na zrakoplovni prijevoz. Taj fenomen prevlasti željezničkog prometa nad zrakoplovnim prisutan je i u Kini, svjetskome lideru u brzome željezničkom prometu. Od 2014. zrakoplovni prijevoznici znatno gube broj putnika na relacijama na kojima im konkurira željeznica.

Francuska, predvodnica među europskim željeznicama velikih brzina, i u 2018. vrlo dobro stoji s voznim vremenima. Na najfrekventnijoj LGV pruži između Pariza i Lyona, otvaranoj u dvije etape 1981. i 1983. godine, najbolje vozno vrijeme iznosi sat i 57 minuta koje postižu TGV vlakovi između kolodvora Paris Gare de Lyon i Lyon Part-Dieu koji su međusobno udaljeni



TGV vlak u kolodvoru Paris Lyon
www.hzinfra.hr

409 kilometara. Pruga velikih brzina između kolodvora Combs-la-Ville – Quincy južno od Pariza i kolodvora Sathonay – Rillieux sjeverno od Lyona duga je 389,3 kilometra.

U Španjolskoj, na pruži dugoj 621 kilometar koja povezuje Madrid s Barcelonom, najbolje vozno vrijeme iznosi dva sata i 30 minuta. Tom prugom otvorenom 2008. voze AVE vlakovi raznih serija.

U međunarodnome prijevozu vlakova velikih brzina najzanimljiviji su vlakovi koji voze između Barcelone i Pariza, povezujući te gradove za šest sati i 28 minuta. Ti se vlakovi zaustavljaju u kolodvorima Girona, Figueres Vilafant, Perpignan, Narbonne, Montpellier Saint-Roch, Nîmes i

Valence TGV. Cijena jednosmjerne prijevozne karte za drugi razred iznosi 119 eura, iako brojne akcije omogućuju kupnju karata po nižim cijenama.

Izvan Europe predvodnici među željeznicama velikih brzina svakako su Kinezi. Na 1318 kilometara dugoj pruži Peking – Šangaj najbrži vlakovi voze brzinom od 350 km/h. Najbolje vozno vrijeme iznosi četiri sata i 30 minuta. Na najstarijoj japanskoj pruži velikih brzina koja povezuje Tokio i Osaku i koja je duga 515,4 kilometra najbolje vozno vrijeme u 2018. iznosi dva sata i 22 minute. Na pruži San'yō Shinkansen koja Osaku povezuje s Hakatom i koja je duga 553,7 kilometara najbrži vlakovi voze dva sata i 30 minuta. Južnokorejska pruga Seoul – Busan duga

387 kilometara otvorena je 2004., a najbrži vlakovi Seoul i Busan povezuju za dva sata i pet minuta.

Kineska mreža pruga velikih brzina dulja je od 25 000 kilometara, s tendencijom daljnjeg rasta. Prema planovima, godine 2025. ta bi mreža trebala narasti do duljine od 38 000 kilometara, a do 2035. na 40 000 kilometara. Kineske željeznice su prije desetak godina usvojile strategiju 4 x 4 mreže, što znači da na relacijama sjever – jug grade četiri pruge velikih brzina, kao i na relacijama istok – zapad. Ta je strategija do danas revidirana dva puta, i to 2015. kada je usvojena strategija 8 x 8, a 2017. strategija 10 x 10. U međuvremenu usvojene su i strategije razvoja regionalnih pruga velikih brzina i prigradskih pruga velikih brzina.



Vlak Eurostar u kolodvoru London St Pancras International

OTVORENA TERETNA OBILAZNA PRUGA SANKT PÖLTENA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Južno od donjoaustrijskoga glavnog grada Sankt Pöltena 1. prosinca 2017. otvorena je nova teretna obilazna pruga.

Ceremoniji otvorenja prisustvovali su Johanna Mikl-Leitner, predsjednica Vlade Donje Austrije, Franz Schnabl, član Vlade Donje Austrije, Matthias Stadler, gradonačelnik Sankt Pöltena, Andreas Boschen, član tijela Connecting Europe, i Andreas Matthä, predsjednik Uprave ÖBB-a. Otvorenje obilazne teretne željezničke pruge oko Sankt Pöltena posljednja je faza u izgradnji četverokolosiječne željezničke pruge između Beča i kolodvora Linz Kleinmünchen. Teretnu se obilaznicu počelo projektirati 1991., a graditi 1999. godine.

Vrijednost tog projekta je 817 milijuna eura.

Austrijska Zapadna željeznica, koja povezuje Beč s Linzom i Salzburgom, dio je europskoga koridora Rajna – Dunav, zbog čega je teretna obilazna pruga oko Sankt Pöltena djelomično financirana sredstvima Europske unije.

Teretna obilazna pruga oko Sankt Pöltena duga je 24,7 kilometara i sastoji se od čvorišta Wagram (3,2 km), središnje dionice (12,2 km) i zapadne dionice s čvorištem Rohr (9,3 km). Oba čvorišta izgrađena su s nadvožnjacima i tunelima, što eliminira križanje vozni putova i znatno povećava kapacitet. Maksimalna vozna brzina na novoj pruzi je 120 km/h, a pruga je opremljena signalno-sigurnosnim sustavom

ETCS 2 bez vizualnih signala. U čvorištu Wagram susreću se stara austrijska Zapadna željeznica, koja je otvorena 1858. i koja povezuje Beč sa Sankt Pöltenom, nova austrijska Zapadna željeznica, koja povezuje iste gradove, no položena je u tunelima Lainzer i Wienerwald, i za redoviti željeznički promet otvorena je 2012., te nova teretna obilazna pruga. Čvorište Wagram nalazi se istočno od grada Sankt Pöltena. Na jugoistočnome djelu nova obilazna željeznička pruga položena je uz regionalnu cestu S33 i autocestu A1. Glavni infrastrukturni objekt na pruzi je 3,485 metara dug tunel Pummersdorfer. Na zapadnome djelu obilazne pruge nalaze se tuneli Radlleitn dug 350 metara i Bründlkapellen dug 900 metara. Na obilaz-





nici nalaze se i 23 kraća mosta. Obilazna pruga ušla je u redoviti promet devet dana nakon službenog i svečanog otvorenja 10. prosinca 2017. Tada su svi teretni vlakovi počeli koristiti tu prugu, oslobodivši znatne kapacitete u kolodvoru Sankt Pölten.

U sklopu velike modernizacije austrijske Zapadne željeznice do sada je moderniziran niz dionica. Uz modernizaciju dograđivana su dodatna dva kolosijeka kako bi

pruga čitavom duljinom od Beča do Salzburga postala četverokolosiječna. Istočni dio kolodvora Linz moderniziran je 2010. godine, a dogradnja dodatnih dvaju kolosijeka na relaciji Linz Hbf – Linz Kleinmünchen predviđena je za ovu godinu. Dionice austrijske Zapadne željeznice predviđene za modernizaciju jesu:

- Linz – Marchtrenk, duga 16 kilometara: dogradnja dodatnih dvaju kolosijeka, 2020. – 2026.

- Wels – Passau, duga 80 kilometara: modernizacija će biti završena do 2021.

- Neumarkt-Köstendorf – Salzburg, duga 23,3 kilometra: bit će modernizirana nakon 2026., a dodatna dva kolosijeka koristit će novosagrađene tunele Seekirchner (14 kilometara) i Leitnerbauer (2 kilometra).

Istočno od Beča 37 kilometara duga dionica Beč – Bratislava, koja je također dio koridora Rajna – Dunav, bit će modernizirana do 2023. godine.

REKORDAN OPSEG RADA NA BRAJDICI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Poslovni rezultati ostvareni na terminalu Brajdica iz godine u godinu imaju tendenciju rasta. Protekle godine Jadranska vrata d.o.o. / Adriatic Gate Container Terminal (AGCT), koncesionar na terminalu, prvi je put prešao brojku od 200 000 pretovarenih kontejnera. Realizirana brojka od 210 377 kontejnera svrstava riječki terminal u kategoriju terminala srednje veličine.

Porast opsega prometa konstanta je na riječkome terminalu, no prošlogodišnji rezultat kojim je premašena okrugla brojka od 200 000 kontejnera izazvao je dosta veliko zanimanje javnosti. Porast opsega prometa i njegove specifičnosti idu u prilog svima koji rade na riječkome prometnom

pravcu, ali i u prilog opravdanosti dosadašnjih i skorih ulaganja u terminal Brajdica i u područje koje ga okružuje i koje je s terminalom usko poslovno povezano.

Prošlogodišnji rezultat veći je 19 posto u odnosu na rezultat iz 2016., što je i nekoliko postotaka veći rezultat od onoga koji je planiralo poslovodstvo AGCT-a. Žarko Acinger, direktor prodaje na terminalu Brajdica, ističe kako je uz znatne komercijalne napore na rezultate utjecalo stabilno poslovno okružje u Sloveniji, Austriji, Hrvatskoj, Mađarskoj, Bosni i Hercegovini te Srbiji, dakle u svim zemljama koje se servisiraju s riječkog terminala.

Puno brži porast opsega izvoza od opsega uvoza te uravnotežene količine tereta idu u prilog prijevoznicima koji na taj način puni

voze u oba smjera. Ako se promatra količina prevezenog tereta, željeznica je nedvojbeno dobitnik u odnosu na cestovni prijevoz. Uz HŽ Cargo u Rijeci rade i prijevoznici PPD Transporti i Adria Rail, a prisutan je i Crocombi kao organizator prijevoza. Udio željezničkog prijevoza u ukupnom opsegu teretnog prijevoza iznosi 30 posto. Ta brojka doista je velik iskorak od 43 posto u odnosu na 2016. godinu. Tehnološki kapacitet prekrcaja kontejnera na teretne vlakove je 74 000 i s brojkom od 63 204 pretovarena kontejnera u prošloj godini ta će brojka biti dostignuta vrlo brzo. Zahvaljujući kraćemu pomorskom putu i slobodnim kapacitetima, sjevernojadranske luke prirodan su put kojim se prevozi teret za srednju Europu. Kada se opisuju

rezultati ostvareni na terminalu Brajdica, sama po sebi nameće se usporedba s dvije susjedne sjevernojadranske luke Trstom i Koprom. Tijekom 2017. u Kopru je bilo preotvoreno 911 000 kontejnera, a u Trstu 546 000 kontejnera. Tijekom protekle godine i te su dvije luke ostvarile porast. U Rijeci je koncesionar AGCT prisutan od 2013. i premda udio riječke luke lagano raste, u ovome trenutku razlike su velike. Toga je svjestan i naš sugovornik:

„Mi smo ovdje od 2013. i konstantno rastemo. Isto tako jasno je kako je u ovome trenutku Kopar na drugom stupnju razvoja u odnosu na nas. Naš je daljnji razvoj izvjestan, a ovisit će i o tome kolike kapacitete instaliramo.

Prvi veliki zahvat na području luke bit će, kao zajednički projekt Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture, gradnja četiriju industrijskih kolosijeka na tzv. intermodalnome području, odnosno na prostoru tik do kolodvora Rijeka Brajdica. Kolosijeci će biti dugački po 370 metara, a iznad njih bit će instalirane velike portalne dizalice. Instalacija opreme ujedno će značiti povećanje sadašnjega tehnološkog kapaciteta s 74 000 na 300 000 kontejnera. To je i maksimalan broj kontejnera koje će željeznica moći prihvatiti. U tijeku je javno nadmetanje za odabir izvođača radova. Nakon što u veljači bude odabran izvođač radova te bude proveden eventualni žalbeni postupak, moći će se pristupiti samoj izgradnji. Rekonstrukcija kolodvora Rijeka Brajdica i izgradnja izvlačnog kolosijeka u tunelu prema susjednome kolodvoru Sušak Pećine bit će sljedeća etapa u modernizaciji luke, odnosno u omogućivanju toga da se dosegne njezin puni kapacitet od 600 000 kontejnera godišnje.

Zajednički projekt Lučke uprave Rijeka i HŽ Infrastrukture vrijedan 35,6 milijuna eura u visini od 85 posto ukupne vrijednosti sufinancira se iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting European Facilities* -



Žarko Acinger

CER). Iako ne u istom postotku kao prošle godine, na Brajdici se i ove godine očekuje povećanje opsega rada. S obzirom na to da gradnja kapaciteta kasni, u međuvremenu je opseg prometa terminala osjetno povećan i stoga se izvođenju radova treba pristupiti vrlo suptilno i u dogovoru sa svim dionicima prometnog pravca. Toga je itekako svjestan i Žarko Acinger:

„Mi u svakome slučaju podržavamo projekt. Modernizacija, odnosno doseganje punog kapaciteta od 600 000 kontejnera, interes je i brodara i željeznice i cestovnih prijevoznika i nas kao koncesionara na terminalu. Imamo razvijeno tržište, a i roba je tu i zbog toga cijelome tom projektu treba pristupiti vrlo pozorno.

Interes je svih sudionika da se tijekom radova ne ugrozi dostignuta tržišna pozicija Rijeke. To je zajednički interes i na svaki poremećaj spremno će reagirati i Kopar i Trst.



ŽIVA DOGAĐANJA PRIVUKLA SU I MALE I VELIKE

PIŠE: Dragutin Staničić
FOTO: Dragutin Staničić

Ovogodišnja događanja u Hrvatskom željezničkom muzeju bila su iznimno dobro posjećena. Zasluga je to i udruge HRKLJUŽ te njihovih prijatelja, zaljubljenika u željeznicu, koji su u vrlo kratkome vremenu postavili tračnice i organizirali promotivne vožnje vrtnih željeznica u krugu muzeja.

Udruga HRKLJUŽ (Hrvatski klub ljubitelja uskotračnih željeznica) osnovana je 2010. na inicijativu Gordana Ilenića i desetak zaljubljenika u uskotračne željeznice. S obzirom na to da je u Zagrebu prije pola stoljeća postojala Pionirska željeznica, prva ideja bila je izraditi maketu koja bi podsjetila na dio zagrebačke željezničke povijesti. Maketa je napravljena godinu dana poslije i izložena u sklopu Dana Dubrave, u Kulturnome centru Dubrava. U sklopu izložbe »Zagrebačka Dubrava – od predgrađa do grada« postavljene 2012. u Muzeju grada Zagreba Općinu Dubrava predstavljala je

uz brojne zapise i maketa Pionirske željeznice. Maketa je bila izložena i u Zagreb Glavnom kolodvoru u sklopu obilježavanja 45. obljetnice Kluba željezničkih modelara Zagreb 2014. godine.

Maketa Pionirske željeznice Dubrava – Slanovec u mjerilu 1 : 43,5 - 0e sistema sastoji se od deset modula povezanih u cjelinu.

Kratka povijest Pionirske željeznice

Pionirska željeznica bila je duga 5920 m. Širina kolosijeka bila je 0,76 m, uz maksimalni nagib od 18,5 promila. Početna stanica bila je u Dubravi, gdje su bili izgrađeni ložionica, okretnica, vodonapojnik te jama za čišćenje lokomotiva. Dalje je pruga vijugala kroz pitoreskni kraj Granešine do stajališta Pionirski grad, od kuda je dolinom uz potok Bidrovec, koji je presijecala na nekoliko mjesta, vodila do naselja Miroševac i istoimenog stajališta.

Potom je pruga uz veći uspon vodila do završne stanice Slanovec, u kojoj su tako-

đer bili izgrađeni okretnica, vodonapojnik te rampa za utovar kamenja iz obližnjeg kamenoloma, koji je služio za izgradnju objekata uz prugu i Studentskog grada. Upravo ta završna stanica poslužila je kao predložak za početak izgradnje makete kako bi na taj način otrgnuli iz zaborava tu malu željeznicu i pokušali joj dati neku novu dimenziju i značenje u današnjem vremenu.

Na izradi modela i makete radili su Damir Orešković, Denis Marohnić, Željko Halambek, Stjepan Kosanović, Gordana Ilenić i Dražen Bijelić.

Udruga je do sada napravila znatne korake u istraživanju i očuvanju tehničke, foto i videodokumentacije, povijesne građe i artefakata s uskotračne željeznice Dubrava – Slanovec, nekadašnje Pionirske željeznice Maksimir, te je istraživala nekoliko malih uskotračnih sustava na ribnjacima i solanama diljem Hrvatske.

Članovi i suradnici Udruge izdali su nekoliko publikacija i knjiga na temu željeznice



Članovi udruge HRKLJUŽ



Vožnja vrtnom željeznicom s parnjačom

i tračničkih vozila (Samoborčec, Pionirska željeznica, tramvaji u Zagrebu i dr.) te stvorili baze podataka o navedenoj tematici. Članovi posjeduju i određeni broj vozila za vrtne željeznice s kojima su bili na mnogim susretima u Europi. Naime, gotovo svi željeznički muzeji u sklopu svojih postava imaju i tzv. vrtne željeznice kojima voze posjetitelje svih uzrasta. Taj je oblik ponude u nekim gradovima i muzejima profesionaliziran i dohodovno uspješan, što je jasno s obzirom na broj posjetitelja te na proširenja i znatna ulaganja u vozni park, uređenje okoliša, edukacije i poticanje na usavršavanje postojećih i novih modela.

Što je to vrtna željeznica?

Vrtna željeznica jest modelna željeznica na otvorenome kojom se mogu prevoziti osobe. Vozila su izrađena kao modeli, odnosno umanjene replike pravih tračničkih vozila u mjerilima uglavnom 1 : 3,2, 1 : 4, 1 : 6, 1 : 8 i 1 : 11, ili kao vozila posebno građena za vrtne željeznice. Vrtna željeznica zapravo je umanjena »prava« željeznica koja se temelji na istim tehničkim principima. Vozila može pokretati električni, benzinski, dizelski ili parni stroj. Vozila i tračnice grade se po standardima i propisima za vrtne željeznice, a najčešće se koriste tračnice dviju standardnih širina 127 mm te 184 mm, iako postoje i druge širine kolosijeka. Pruga vrtne željeznice u Hrvatskom željezničkom muzeju (HŽM-u) jest prva pruga vrtne željeznice u Hrvatskoj i postavljena

je u studenome 2017. u sklopu priprema za sudjelovanje na manifestaciji Advent u Zagrebu. Položena je u duljini 170 metara kolosijeka, a na njezinoj trasi nalaze se četiri skretnice i dva pomoćna odvojka. Konstruirana je kao montažna izložbena konstrukcija s trima tračnicama koje čine dvije standardne širine kolosijeka 124 i 184 mm. Veći dio tračničkog materijala i skretnice HŽM-u je donirao Branko Kovač iz Vira pri Domžalah, a dio su napravili članovi i prijatelji HRKLJUŽ-a.

Branko Kovač i njegov suradnik Marko Rožić dva su vikenda sudjelovali u Adventu s replikom parne lokomotive serije 97, koja je vrlo uspješno prevezla nekoliko stotina velikih i malih posjetitelja kompozicijom sastavljenom od triju četveroosovinskih vagona.

Braća Anej i Mitja Vauporić s prijateljima iz Ptuja gostovali su s modelom dizel-električne lokomotive serije 643, popularne Đurice, i dva modela vagona Eanos koji su prilagođeni za vožnju putnika.

Posljednji adventski vikend prijatelji iz Kranja, otac i sin, Uroš i Primož Filiplić s prijateljem Primožom Ozvalom svjedočili su rekordnoj posjećenosti HŽM-a. Primoževa parna lokomotiva O&K u mjerilu 1 : 3,3, s rasporedom osovina B i masom od 300 kg koju je sam konstruirao i napravio u upotrebi je od ljeta 2017. godine. Ta najmlađa parna lokomotiva u okružju položila je dodatne ispite kvalitete prevozeći brojne posjetitelje na kompoziciji sastavljenoj od

pet vagona.

Sve adventske vikende bila je u pogonu i motorna lokomotiva br. 6, lokomotiva s trima osovinama koju je napravio Dražen Bijelić 2016. godine. Za pogon koristi četverotaktni motor snage 2,2 kW. Snaga se prenosi variomatom i lančanicom na pogonske osovine, a koči se motornim putem preko variomata i mehaničkog bubnja.

U HŽM-u je vozila i replika Dubrovačkog tramvaja Željka Halambeka koju je s Draženom Bijelićem napravio 2013. godine. Model dvoosovinskog akumulatorskog tramvaja napravljen je u mjerilu 1 : 6, pokreću ga dva elektromotora snage 2 x 280 W na 24 V. Uz motornu jedinicu napravljena je i prikolica za četiri putnika.

Desetak strastvenih entuzijasta iz Zagreba tijekom pripreme i provedbe adventa, uz izvrsnu suradnju sa zaposlenicima HŽM-a i angažiranim zaposlenicima, maksimalno se angažiralo pri korištenju vrtne željeznice, brinulo se o gostima te o sigurnosti malih i velikih putnika i dalo golemi doprinos uspješnosti Adventa u HŽM-u.

Gordan Ilenić istaknuo je to kako veliki interes posjetitelja daje zadaću da u suradnji s HŽM-om, HŽ Infrastrukturuom i Gradom Zagrebom Udruga provede planove koji bi tijekom godine uz prigodne manifestacije omogućili da HŽM bude u središtu zanimanja javnosti te na taj način postane značajniji povijesni, kulturni i edukativni centar.

BOMBONIJERA JE U REDU, NO MOBITEL JE BOLJI!

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Često se sudbina na grub i neobičan način poigra s ljudima, no pokoji se put stvari i u lošoj situaciji poslože na najbolji mogući način. Upravo to dogodilo se desetogodišnjoj djevojčici Matei Janković.

Obitelj Janković, mama Rubina, otac Mate te djeca Tomislav i Matea, živjeli su u Čačincima. Živjeli su kao i svaka prosječna obitelj, no nevolje su počele kada je Matea imala samo godinu i deset mjeseci. Prvo joj je u tridesetdruj godini umrla majka, a otac se o djeci brinuo najbolje što je mogao. Tada je malošto upućivalo na to da će se Mate Janković zaposliti na željeznici jer je u Požegi završio srednju školu i stekao zvanje poljoprivrednog tehničara. Ipak se odlučio prekvalificirati i zaposlio se na željeznici kao skretničar. To je uključivalo i rad u dvanaestosatnim turnusima. Po danu bi mogao pronaći nekoga da pričuva djecu, ali za noćne smjene nije bilo rješenja. Mateu nije imao tko čuvati, a sama nije mogla ostajati.

Zbog toga se Matea ubrzo preselila u Požegu, u obitelj očeva brata blizanca Željka Malčića. U bratovoj je obitelji već bilo četvero djece, ali Mateu su prihvatili kao svoju i ona se vrlo brzo uklopila. Kada se prisjeća tog vremena, supruga Štefica govori kako od početka ništa nisu krili, a Matea je postavljala razna pitanja:

Udjetetu smo sve objasnili i nismo ništa krili. Znala je pitati zašto ljudi umiru i nije joj bilo lako. No kada nas je malo bolja upoznala, sve je bilo puno lakše.

Kada je Matea 2014. krenula u prvi razred, umro je i njezin otac Mate. U međuvremenu obitelj Malčić još je narasla, o čemu svjedoče brojne fotografije uredno raspoređene po dnevnoj sobi:

Uz našu djecu sada imamo i sedmero unučadi. Svi žive u blizini i često se znamo okupiti. Za Božić i Uskrs te kada pečemo



S lijeva na desno: Štefica Malčić, Anita Malčić, Željko Malčić, Matea Janković

roštilj, svi dođu. – rekao je Željko Malčić.

Matea je danas učenica četvrtog razreda OŠ »Dobriša Cesarić« u Požegi. Voli otići i kući u Čačince:

U Za Božić sam bila kod Tomislava u Čačincima. Bilo mi je lijepo, no ovdje je moj dom. U školi imamo sve, predobro je. Zabavljam se i s malim nećacima, ti *klinci* samo lete na mene.

Onako usput, razgovarajući o hobbijima, doznao sam kako se Matea bavila i bavi raznim sportovima te da je u tome imala dosta uspjeha. Kao članica »Judokana« na prvenstvima Hrvatske osvojila je zlato i

broncu. Poslije je igrala nogomet, uglavnom s dečkima, preko ljeta pliva, a sada bi krenula na rukomet.

Na sprovodu svojeg kolege Mate prijatelji iz Sindikata prometnika vlakova Hrvatske dogovorili su se kako će pomagati Matei kadgod budu mogli. I toga se drže, no prošle godine doista su pogodili s božićnim poklonom. Kada su čuli da Matea nema mobitel, odlučili su joj pokloniti jedan. Spakirali su ga na dno paketa, u ambalažu od bombonijere. Iznenađenje je bilo potpuno:

- Svaka čast bombonijeri, ali mobitel je ipak mobitel! – rekla je uzbuđeno Matea.

VOLIO BIH DA EDUKACIJA MOŽE RIJEŠITI PROBLEME

PIŠU: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Premda smo s Mladenom Tomićem ponajprije željeli razgovarati o njegovu angažmanu u edukativnim aktivnostima željeznice vezanima uz sigurnost željezničkog prometa, a pogotovo onima vezanima uz stradavanja djece, tema za razgovor bilo je ipak malo više i čini mi se kako su sve vrijedne da se zabilježe.

Iza našeg sugovornika su tri nastupa u bacanju kugle na paraolimpijskim igrama, i to u Pekingu 2008., Londonu 2012. i Rio de Janeiru 2016., te srebrna i brončana medalja s europskih prvenstava. Danas, u četrdeset prvoj godini, želi nastupiti i u Tokiju, ali:

— Nastup na paraolimpijskim igrama kruna je karijere svakog sportaša. U Pekingu i Londonu olimpijski stadioni bili su puni, uz napomenu da su u Londonu svi na stadionu kupili ulaznice. Za London sam se izvrsno pripremio, ali imao sam zdravstvenih poteškoća i zauzeo sam šesto mjesto. Imam već dosta godina i želio bih nastupiti na paraolimpijskim igrama u Tokiju. Vidjet ćemo hoću li moći, a važno je i pitanje koliko će mjesta dobiti Hrvatska. Nekada nije dovoljno samo ispuniti paraolimpijsku normu.

Mladen Tomić stradao je na pruzi 20. kolovoza 1978. u dobi od samo dvije godine i dvanaest dana, a danas iza sebe ima dvadeset godina radnog staža na Vinkovačkoj televiziji. Kao šef tehnike radi sve što treba, no nije mu lako:

— Radimo dosta, a teško opstajemo. Na ru-bu smo već dvadeset godina.

No vratimo se još malo na »sportski« dio njegove priče:

— Sportom sam se ozbiljnije počeo baviti kasno, sa dvadeset i tri ili dvadeset i četiri godine. Plivao sam te bacao koplje i disk, no kugla je moja disciplina. Jasno mi je kako je sportašima bez invaliditeta teže



Mladen Tomić

ostvariti veliki rezultat, no mi pak u velikoj mjeri ovisimo o tome koliko možemo uložiti u sebe. Nas prati Hrvatski paraolimpijski odbor, a član sam zagrebačkog »Agrama«. U tom sam se klubu afirmirao i zahvalan sam im. Od prošle godine i u Vinkovcima pokušavamo djelovati kao klub. Pomažem koliko stignem. Sada imam dosta godina i teže se oporavljam nakon treninga, a i zdravlje mi nije kao prije. Svjestan sam kako se sada borim s vremenom. U svakome slučaju želio bih i nakon kraja natjecateljske karijere ostati u sportu. — rekao je Tomić.

Najbolji rezultat Mladena Tomića u bacanju kugle je 13,29 metara. Nekada su centimetri jako važni i prisjeća se kako su ti dječlići na pojedinim natjecanjima odlučivali o medaljama, a kako to već kod nas biva, priznaju se samo medalje.

— U konačnici nas je devet u finalu, no to su samo oni natjecatelji koji su prošli filter

kvalifikacija i uspjeli se izboriti za ulaznicu. I dok se na olimpijskim stadionima zna okupiti do 80 000 ljudi, kvalifikacije nitko ne gleda.

Kobna 1978.

Djed našeg sugovornika Marijan Tomić radio je na željeznici i kao rješenje stambenog problema pripala mu je stražara uz magistralnu prugu.

— U toj kući uz moju, malo prema Ceriću, živjela je i obitelj mojega pokojnog strica. Te 1978. slavilo se krštenje moje sestrične. Igrali smo se u dvorištu i lopta nam je pobjegla kroz otvorena vrata. Lopta je, kao i nas dvoje djece, završila na pruzi. Susjedi su vikali i moj pokojni stric izjurio je iz dvorišta. Mene je gurnuo, moju sestričnu ugrabio, no bilo je prekasno. Njih je vlak pokupio, a ja sam ostao bez noge. Ne sjećam se svega, tako su mi poslije ispričali. — prisjetio se Mladen nesreće koja mu je promijenila život.

Poslije se Mladen Tomić borio i normalno živio. Roditelji su mu kroz odgoj puno pomogli. I sada kada na kraju ovog razgovora govorimo o nesrećama koje se mladima događaju na željezničkim prugama Mladen Tomić, koji i sam sudjeluje u edukativnim akcijama na tu temu stvari, vidi poprilično slojeviti i realno:

— Iskreno bih volio da edukacija može puno toga promijeniti. Zbog toga i sudjelujem u takvim akcijama. No, nažalost, djeca ne shvaćaju opasnost dok im se nešto ne dogodi ili dok za dlaku ne izbjegnju nevolju. Kada s kćeri idem na ulicu, nema šanse da mi se istrigne iz ruke. Jednostavno je takva. No nisu sva djeca jednaka. Ne znam, možda bih se i ja penjao po vagonima... Jasno je da neprestano treba ukazivati na opasnosti, ali teško je kod djece pobijediti znatiželju. To je tako. Uz to, ne može se neprestano živjeti u strahu. Nesreća ne pita, jednostavno se dogodi.

SLOVENSKI RUKOMETAŠI U ZAGREB STIGLI VLAKOM

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Miško Kranjec

U petak 12. siječnja vlakom br. 415 u 10.45 sati iz Ljubljane je stigla slovenska rukometna reprezentacija, a dan poslije posebnim vlakom u devet vagona stiglo je 540 navijača. Stotinjak navijača prevezeno je redovnim vlakovima.

Po izlasku iz vlaka izbornik slovenske reprezentacije Veselin Vujović izjavio je:

„Očekujem da odigramo na jednom dobrom nivou, da u svakoj utakmici pokažemo svoju kvalitetu. Očekujem da, bez obzira na neke probleme i ozljede, igramo do posljednje kapi krvi. Srce na parket i da vidimo do kuda ćemo dogurati. Nadam se da ćemo s Hrvatima biti u polufinalu ili finalu.“

Na pitanje očekuje li probleme s navijačima zbog političkih tenzija između Hrvatske i Slovenije, Vujović je odgovorio:

„Ja samo znam da će Slovenci, Makedonci i Hrvati Vujovića pozdraviti aplauzom - rekao je legendarni trener.“

Na pitanje da prokomentira susret Hrvatske i Srbije koji se odigrao 12. siječnja, Vujović je izjavio:

„Hrvatska je ozbiljna i moćna reprezentacija, a pritom je i domaćin. Ići će do polufinala, a dalje ćemo vidjeti. Tu su i Francuzi, Danci, Nijemci ...“

U subotu 13. siječnja navijačkim vlakom u Zagreb na utakmicu Slovenije i Makedonije stiglo je i 540 slovenskih navijača, a stotinjak navijača prevezeno je redovnim vlakovima.

Na Europskom rukometnom prvenstvu Slovenija igra u skupini C u Zagrebu s Njemačkom, Crnom Gorom i Makedonijom. Utakmicu s Makedonijom Slovenija je izgubila, a s Njemačkom je nakon dramatičnog finala rezultat bio neriješen.



SVA U SPORTU

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nakon što se petnaest godina bavila triatlonom, Amela Zukanović prošle se godine odlučila priključiti Hrvackome klubu »Lokomotiva«.

Hrvacki klub »Lokomotiva« u arhaičnoj dvorani u Crnatkovoju ulici prostor dijeli s boksačima. Kada već spominjemo dijeljenje prostora s hrvačima, svlačionicu doslovno dijele i hrvačice »Lokomotive«. Uz našu sugovornicu Amelu Zukanović u Klubu su još Marija Lešković, Dea Brezovec i Ena Hrgova.

— Nema brige, bit će nas uskoro više, a i ovo je dobro za početak. — komentirala je Amela.

Puljanka Amela Zukanović studentica je četvrte godine Kineziološkog fakulteta u Zagrebu. U sportu je gotovo cijeli život, a to joj je i životno opredjeljenje.

Nakon što je sportski život započela plivanjem, na nagovor roditelja »prebacila« se na triatlon koje obuhvaća trčanje, biciklizam i plivanje. U TK-u Pula zadržala se punih petnaest godina.

— Sportovi s loptom nisu mi išli, a i nisu me previše zanimali. — rekla je.

Kao studentica Kineziološkog fakulteta Amela je cijeli dan aktivna, a na nagovor prijatelja prošle se godine priključila Hrvackome klubu »Lokomotiva«:

— Nije me dugo trebalo nagovarati. I nisam pogriješila. Snage i kondicije imam dovoljno, vježbe na fakultetu pozitivno su djelovale na motoriku, a jedino mi nedostaje tehnika. No radim i na tome.

Hrvačice nemaju ligaško natjecanje, već se natječu na nekoliko pojedinačnih domaćih i međunarodnih turnira. Najviše hrvačica okuplja zagrebački klub »Herkul« u kojemu postoje dvije uzrasne kategorije.

Amela se natječe u kategoriji do 63 kilograma. Događa se da mora »skidati kile«, ali to joj ne predstavlja nepremostivu zapreku:

— Znam ponekad »otežati«. Sada trebam skinuti četiri kile, ali uz trening to se može.

Sport je životno opredjeljenje Amele Zukanović, a odnedavno radi i kao trenerica u jednome zagrebačkom klubu:

— Radim animaciju po školama i okupljam djevojčice. Na početku godine nas je više, a prema kraju polugodišta curice odustaju. No nema veze, ovaj sport definitivno ima perspektivu.

Po završetku studija Amela se pronalazi u poslu trenera, a smatra kako je i rehabilitacija sportaša nakon ozljeda nešto što bi mogla raditi. Zagreb joj se čini kao jako dobar odabir za mjesto stalnog življenja.



Amela Zukanović

DEVIĆEVCI SLAVE 100 GODINA KLAPSKJE PISME

PIŠU: Vlatka Škorić
FOTO: arhiva KUDŽ-a »Filip Dević«

Nakon uspješne 2017. godine, koju su završili koncertima klapa u Čapljini i Klis Kosi te koncertom pripremne skupine folklorša za roditelje u vlastitim prostorijama, *devićevci* već planiraju niz novih zanimljivih aktivnosti u 2018.

Tijekom prošle godine redovito smo u našem listu izvještavali o KUDŽ-u »Filip Dević« iz Splita i njihovim brojnim nastupima na festivalima i samostalnim koncertima u Hrvatskoj te gostovanjima u stranim zemljama. To da će se isti tempo učenja novih pjesama i koreografija, nastupa i gostovanja u inozemstvu nastaviti i ove godine doznali smo od tajnika Društva Ante Jukića.

Nakon zimskih praznika *devićevci* su krenuli u regrutiranje novih članova, ali na nov način. Ovoga puta poziv za učlanjenje u Društvo nisu stavili samo na oglasne ploče i FB stranicu, nego su krenuli u posjet splitskim srednjim školama i prezentirali svoj rad, nastupe i škole folklor, mandoline, gitare, kontrabasa i harmonike te druge aktivnosti. Odaziv je izvrstan i uskoro počinju probe folklornog ansambla, a postoje i naznake pomlađivanja klapa.

Planiraju se i koncerti. Prvi veliki koncert priprema se već za 18. veljače u splitskoj HNK-u. Koncert pod nazivom »Filip Dević – 100 godina klapske pisme« okupit će mušku, žensku i mješovitu klapu te goste iznenađenja. Povod koncertu su prošlogodišnji jubileji: muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević« navršila je 55 godina djelovanja, a ženska klapa 45 godina. Tako je njihovih ukupno stotinu godina bio povod za taj nastup i naziv koncerta. Proslavu njihova jubileja svojim nastupom podržat će i mješovita klapa KUDŽ-a »Filip Dević«, koja ove godine obilježava 40 godina kontinuiranoga djelovanja, ali taj će jubilej proslaviti posebnim koncertom u jesen. Nema sumnje da će oba koncerta biti rasprodana čim karte krenu u prodaju jer Devičeve su klape



Muška klapa KUDŽ-a »Filip Dević«



Ženska klapa KUDŽ-a »Filip Dević«

među najstarijima i najkvalitetnijima u Hrvatskoj, a klapsku *pismu*, hrvatsku tradiciju, a usput i željeznicu, promovirali su širom svijeta, od Europe preko Amerike, Australije, Afrike, Meksika...

Planova ima još. U lipnju se planira koncert svih sekcija u Trstu, *devićevci* će tijekom ljeta bar jednom tjedno »okupirati« i pozornicu na splitskoj Rivi, a za kolovoz se planira još jedno inozemno gostovanje. No o svemu više kada za to dođe vrijeme. Inače, Kulturno-umjetničko društvo željezničara »Filip Dević« jedno je od desetak

željezničarskih kulturno-umjetničkih društava, osnovano je 1950. godine, a tijekom svih tih godina u radu Društva sudjelovalo je više od 8000 članova, među njima i mnoštvo željezničara. Oni su njegovali, a i danas njeguju, hrvatsku kulturnu baštinu.

Valja zabilježiti i to da je to jedino željezničarsko kulturno-umjetničko društvo koje devedesetih godina prošloga stoljeća nije promijenilo naziv koji je dobilo po željezničaru i narodnom heroju iz NOB-a Filipu Deviću. Tada im je važniji bio već svjetski poznati *devičevski brend*.

BOŽIĆNI KONCERT HKUD-a »ŽELJEZNIČAR«

PIŠU: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Oko 150 članova dječjeg, standardnog i veteranskog folklornoga ansambla, tamburaškog i puhačkog orkestra HKUD-a »Željezničar« iz Zagreba uspješnu 2017. završili su 23. prosinca svečanim božićnim koncertom u svojim zagrebačkim prostorijama.

Prošla je godina za zagrebački HKUD »Željezničar« bila osobito uspješna. Nakon što je u ljeto 2017. proslavio važne obljetnice u KD-u »Lisinski«, pokorio pozornice širom Hrvatske, osvojio priznanja na gradskim smotrama, osmislio niz novih koreografija, gostovao u Makedoniji, Kosovu i Albaniji, HKUD »Željezničar« je »za svoju dušu« i mnogobrojne prijatelje i članove obitelji u subotu 23. prosinca 2017. priredio već tradicionalni, božićni koncert na kojemu je izveo svoje najbolje koreografije kojima je tijekom godine plijenio pozornost u zemlji i regiji.

Program su otvorili najmlađi članovi, i to dječji folklorni ansambl koji je izveo pjesme i plesove iz Moslavine pod nazivom »Eketek peketek«. U izvedbi koreografije nastupila su djeca starosti od tri do desetak godina i po njihovu trudu i entuzijizmu može se zaključiti da HKUD »Željezničar« ne mora brinuti za svoju budućnost. Nakon razigrane djece nastupili su vremesni veterani koji su pokazali da nisu »za otpis« jer su svoju koreografiju iz zagrebačkog Prigorja izveli s puno energije, osmjeha i korektnosti u koracima. Standardni folklorni ansambl pokazao je svojom koreografijom »Ispod duba stoljetnoga« (pokupski plesovi i pjesme) da su s pravom zaslužili najbolje ocjene žirija na raznim smotrama.

Sva tri folklorna ansambla znalački je pratila tamburaška sekcija koja sve više pomlađuju svoj sastav, a vrijeme između koreografija popunjavali su puhači raznim koračnicama i prigodnim skladbama.

Publika, koja je do posljednjega mjesta is-



HKUD »Željezničar«



Veterani HKUD »Željezničar«

punila dvoranu, uživala je u gotovo dvosatnome bogatome programu, što je samo mali presjek svega onoga što su članovi HKUD-a »Željezničar« tijekom prošle godine naučili i prezentirali u Hrvatskoj i svijetu.

Koncert zagrebačkog HKUD-a »Željezničar« (za one koji ne znaju, nekadašnji naziv KUD-a bio je KUDŽ »Vinko Jeđut«) pokazao je to da su, unatoč politici željezničkih tvrtki koje već godinama financijski ne podupiru rad željezničarskih KUD-ova, željezničarski amateri zaljubljeni u baštinu i vrlo žilavi. Pokazali su i to da se snalaze na razne načine, crpeći zadnju lipu iz gradskih fondova i od dobrohotnih sponzora. Redaju se nove koreografije, koncerti, nastupi na manifestacijama, organiziraju se gostovanja

izvan Hrvatske koja često financiraju i roditelji i poneki sponzor, dobivaju priznanja za rad. Sve to može se zahvaliti nekolicini entuzijasta koji upravljaju tim »pogonima«. U slučaju zagrebačkog HKUD-a »Željezničar« »konce u ruke« uzela je obitelj Horvatović: Đuro kao predsjednik Društva i voditelj tamburaške sekcije, Katarina, koreografkinja i voditeljica dječjeg i folklornog ansambla, i Lovro kao voditelj dječjeg tamburaškog orkestra. Vjerno ih prate koreograf i voditelj pjevanja u dječjem i folklornom ansamblu Marko Robinić te voditelj puhačke sekcije Jurica Golub.

Sve one koji bi cijelu priču željeli vidjeti »izbliza« iz HKUD-a »Željezničar« pozivaju da se učlane u Društvo jer nove članove primaju cijele godine.

IZLOŽBOM OBILJEŽEN DOLAZAK PRVOG VLAKA U OSIJEK

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Osejčki Klub željezničkih umirovljenika u čekaonici kolodvora 18. prosinca otvorio je svoju drugu izložbu u 2017. godini. Izložba kojom je obilježen dolazak prvog vlaka u Osijek pobudila je veliko zanimanje publike pa na otvorenju nije bilo dovoljno mjesta za sve posjetitelje koji su željeli ući u čekaonicu.

Izložbu je postavio Zvonko Ćurak, a nešto mlađi umirovljenik i njegov susjed Marko Andrijančić pomagao mu je logistički. Za otvorenje članice Kluba pripremile su popriličnu količinu izvrsnih kolača. Organizaciju izložbe financijski je potpomogla Županija osječko-baranjska, a događaj je bio i medijski izvrsno popraćen. Televizijske priloge objavili su Osječka televizija, RTL i STV, a u dva navrata vijest o izložbi objavio je i »Glas Slavonije«.

Na izložbi je dolazak prvog vlaka u Osijek 20. prosinca 1870. prikazan na 120 fotografija i nekoliko zemljopisnih karata koje su dijelom posuđene iz muzeja u Somboru i Subotici. Fotografije su popraćene tekstom koji opisuje povijest i okolnosti u kojima je građena pruga koja je vodila iz Mađarske preko Subotice, Sombora, Bogojeva i Darde do Osijeka. U to vrijeme pruga je nastavljala svoj put natrag u Mađarsku. Istoga dana vlak je iz Osijeka nastavio prema Dardi, Belom Manastiru i Mađarbolju.

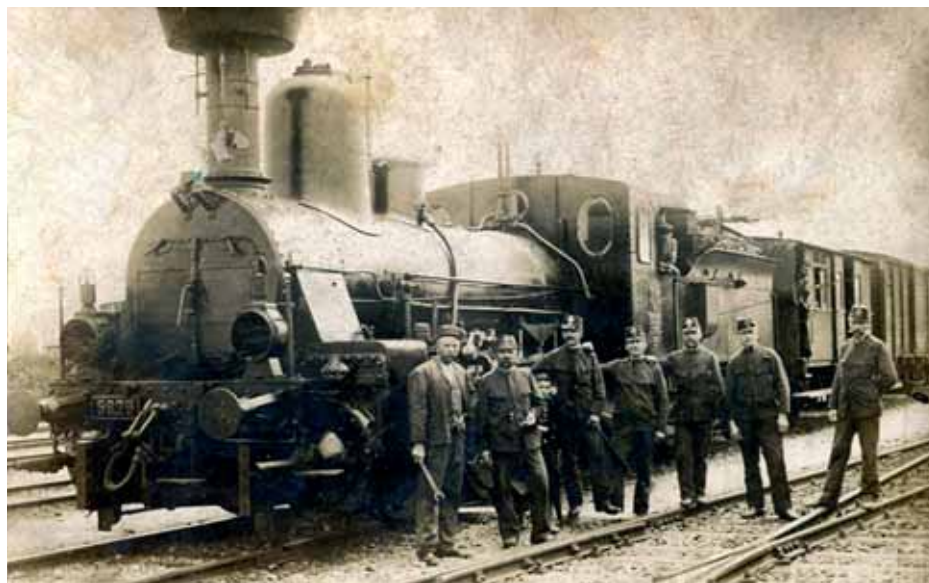
Zvonko Ćurak, *spiritus movens* događanja u kolodvoru Osijek, u kraćem razgovoru istaknuo je kako je njegov motiv za postavljanje izložbe promocija željeznice:

Gostujući na televiziji i radiju uvijek sam afirmativno govorio o željeznici. Drago mi je da je to u Osijeku prepoznato. Primjerice, na izložbu su organizirano došli učenici jedne srednje škole. S druge strane nastojim potaknuti javnost na to da se dodatno angažira u očuvanju naše tehničke baštine. Pritom ponajprije mislim na ponovno izlaganje parne lokomotive serije 51-14.

Lokomotiva koja je u relativno dobrom stanju sada je stacionirana u dvorištu nekadašnje Vuče vlakova. Želimo je ponovno izložiti i pokazati javnosti.

Otkako se nakon Berlinskog kongresa 1868. Hrvatska našla u sustavu politike gradnje Ugarskih željeznica, pruge su se zrakasto širile iz Budimpešte prema susjednim zemljama. Gradnja pruga bila je financirana i sredstvima vlastele i poduzetnika iz regija kojima je pruga prolazila. Trgovačko obrtnička komora iz Osijeka se

nakon deset godina borbe s državnom administracijom ishodila izborila za to da pruga skrene u Osijek. Pet godina poslije izgrađena je pruga prema Bosni, što je i bila osnovna zamisao gradnje pruge prema Hrvatskoj. Pruga Dalj – Borovo – Vinkovci – Slavonski Brod izgrađena je 1875. Ograna pruge iz Borova preko Vukovara i Ilače do Beograda izgrađen je 1883. godine. Posebnu atrakciju izložbe predstavljaju stare razglednice s fotografijama skele preko Dunava na koju su od 1870. do 1913. bile ukrcavane željezničke kompozicije.



Željeznica 1903.



S otvorenja izložbe

VINKOVCI – GRAD SA ŠEST PRUGA

PIŠU: Željka Mirčić
FOTO: arhiva HŽM-a



Razglednica kolodvora Vinkovci iz 1967. godine, Zbirka razglednica Hrvatskog željezničkog muzeja

O kolodvoru Vinkovci i vinkovačkome željezničkom čvorištu šest pruga, jedinome tako velikome čvorištu u Hrvatskoj, pisalo se nebrojeno puta. Za mjesto radnje romana »Ubojstvo u Orient Expressu« Agatha Christie izabrala je dionicu između Vinkovaca i Slavanskog Broda, a tamo su se snimali i brojni igrani i dokumentarni filmovi.

U mjesecu studenome ove godine obilježava se 140. obljetnica pruge Dalj – Vinkovci – Slavonski Brod (Brod na Savi), a prije dvije godine obilježili smo 115 godina pruge Vinkovci – Županja i 130 godina pruge Vinkovci – Gunja (Brčko). Zahvaljujući tim prugama, Vinkovci su se počeli razvijati kao veliko željezničko čvorište.

Prema arhivskim podacima, godine 1969. kroz vinkovački je kolodvor prošlo 18 milijuna putnika, bilo je to jedno od najvećih željezničkih čvorišta u jugoistočnoj Europi.

U vrijeme *zlatnog* doba kolodvora Vinkovci, 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća, »broj otpremljenih putnika iz svih kolodvora vinkovačkog područja iznosio je godišnje od četiri do pet milijuna putnika a od tog broja iz Vinkovaca jedan milijun. Dnevni protok u svim vlakovima iznosio je oko 50 tisuća putnika ili godišnje 18,250 milijuna putnika« (izvor: »Željeznički kolodvori u Hrvatskoj«, izdanje Tehnički muzej). Veliki i predani sakupljač vinkovačke povijesne željezničke građe Pavo Božičević, jedan od 3800 umirovljenih željezničara u Vinkovcima, i stariji Vinkovčani sjećaju se da su mladi nekada pored svih mjesta u gradu izlazili i na kolodvor, mjesto u kojemu je vladala neopisiva gužva i gdje se puno toga moglo doživjeti.

U međuvremenu dogodile su se velike promjene – raspad bivše države, brojne reorganizacije željezničkog sustava, spajanja, razdvajanja, izdvajanje pojedinih kompletnih procesa i aktivnosti, promjene teh-

nologije, globalne i lokalne promjene u gospodarstvu, a mijenjali su se i geostrateški prometni koridori te važnost lokalnih pruga. Zato prilikom usporedbi treba uzeti u obzir sve navedene okolnosti. Tako je, na primjer, tijekom 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća u tadašnjemu vinkovačkom čvorištu s priključnim prugama fluktuacija radnika bila iznimno velika, broj radnika kretao se između 3500 i 3600, a u samome vinkovačkom čvorištu oko 3000 radnika. Danas u HŽ Infrastrukturi u analognim organizacijskim jedinicama radi oko 480 radnika, a kroz kolodvor Vinkovce u prosjeku prometuju 92 vlaka za prijevoz putnika i 30 teretnih vlakova raznih teretnih prijevoznika.

Modernizacijom pruge prometnog željezničkog koridora RH1 (X. koridora) i provedbom Projekta Slavonija vinkovačko čvorište i sami Vinkovci zasigurno će dobiti na gospodarskom i društvenom značaju kakav zaslužuju.

PUTEM SVILE PO UZBEKISTANU

PIŠE: Mirna Marić
FOTO: Mirna Marić



Bazar Urgut

Naša suradnica Mirna Marić otputovala je u nama daleki Uzbekistan. U sljedeća dva broja »Željezničara« donosimo putopis o zemlji drugačijih običaja i kulture. Ipak, putovanje Afrosiyobom, vlakom koji postiže brzine od 250 km/h, bio je susret s 21. stoljećem.

Samostalno putovanje po Uzbekistanu uključuje neke logističke izazove i stoga se većina putnika odlučuje na agencijsko putovanje. Prijateljica i ja ipak smo odlučile putovati u vlastitome aranžmanu i uz pozorno proučavanje državnih regulacija dobile smo prekrasno putovanje, obogaćeno svime onime što ne dobijete prilikom putovanja s agencijom, a to su susreti i ljudske priče, istinski kontakt s lokalnim sta-

novništvom. Uzbekistan ima dugu i bogatu povijest. Na tom je području cvjetao niz civilizacija, od sogdijske i baktrijske preko perzijske, a u 19. st. Rusko Carstvo uspostavilo je svoj trajni utjecaj u regiji, koji se osjeti i danas. Sadašnja Republika Uzbekistan nastala je raspadom SSSR-a 1991. i tada je počeo period nestabilnosti i građanskih ratova u cijeloj Srednjoj Aziji, kada su novonastale države pokušale redefiniirati granice povratkom »izgubljenih teritorija«. Naime, u sovjetskom je periodu Moskva u skladu s politikom »podijeli i vladaj« isrcitala granice tako da je Uzbekistanu priključen dio tadžičkoga etničkog teritorija, uključujući mitske gradove Samarkand i Buharu, Tadžikistan je dobio dio područja naseljenog Kirgizima, a najosjet-

ljivija granica povučena je između Kirgizstana i Uzbekistana, u dolini Fergane, kada se znatan dio uzbečkog stanovništva našao s kirgiske strane granice. Tako je već u sovjetskome periodu posijano sjeme suvremenih etničkih razdora, a napetosti su kulminirale u dolini Fergane, gdje je, u kirgiskome dijelu doline, izbio brutalni građanski rat između Kirgiza i Uzbeka devedesetih godina prošloga stoljeća. Dolina Fergane etnički je najsloženija, sve tri nacije polažu neku vrstu prava na to strateški bitno područje i nema sretnog rješenja. Pregovori su u tijeku, kao prva pomoć osnovan je niz enklava, no napetosti i sukobi i dalje izbijaju u pograničnim područjima, posebno ljeti radi vode za navodnjavanje, koje nema dovoljno za sve.

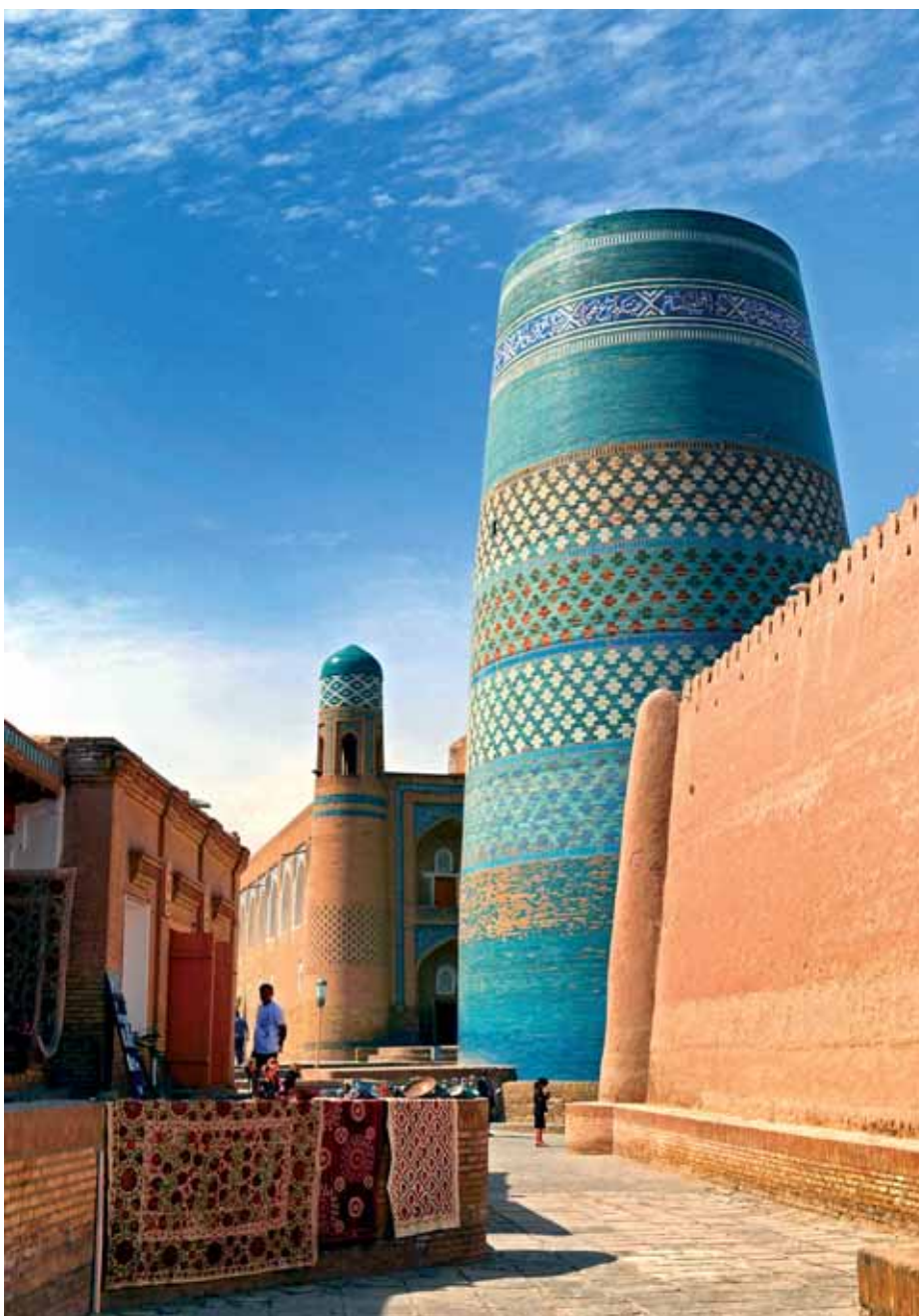
Ono što treba znati o putovanju po Uzbekistanu jest da velika većina stanovništva govori samo uzbečki i ruski te da se treba pridržavati nekih pravila ako ne želite riskirati probleme na izlasku iz zemlje ili, još gore, deportaciju. Naime, od hotela ili drugoga priznatog smještaja trebate tražiti komad papira zvan »registracija« i sve ih pažljivo skupljati jer ćete ih na izlasku iz zemlje morati pokazati. U jednome gradu nije dopušteno ostati dulje od tri dana bez registracije. Dakle, možete spavati u domovima stanovnika (što službeno nije dopušteno, no prakticira se), u noćnome vlaku ili kampirati, ali trebate se pobrinuti za to da svaka tri dana odsjednete u hotelu i dobijete taj dragocjen komad papira. Preporučljivo je čuvati i prijevozne karte. Bitno je da na izlasku iz zemlje, dođe li do ispitivanja na granici, možete opravdati gdje ste bili svaki dan.

Putovanje smo započele u prijestolnici Taškentu, koji je s oko 2,4 milijuna stanovnika najnapučeniji grad u Srednjoj Aziji. U Taškentu nije očuvano toliko drevne arhitekture, no kao najkozmpolitskiji grad regije izvrsna je polazišna točka i uvod u kulturu toliko drukčiju od naše, još netaknutu globalizacijom. Čim se maknete iz Taškenta, susrećete se s jednim posve drukčijim svijetom. Lokalnom aviokompanijom stigle smo do druge postaje našeg malog Puta svile – Hiva, jednog od najljepših drevnih gradova svijeta, koji je nekoć bio najvažnije središte trgovanja robovima u Srednjoj Aziji. I danas možete vidjeti niše u zidinama u kojima su robovi bili izloženi. Hiva je najočuvaniji srednjovjekovni grad u Srednjoj Aziji, a možda i u cijelome islamskom svijetu. Impresivne zidine opasuju povijesno središte zvano Icho-Qala s nizom fotogeničnih zdanja od opeke. Žućkastosmeđe površine mjestimično su prošarane zelenim i plavim pločicama. Šetnjom kroz labirint uskih uličica naići ćete na očaravajuće medrese, palače, mauzoleje i džamije, od kojih je najimpresivnija

džamija Juma s 218 filigranski izrezbarenih drvenih stupova koji nose krov. No simbol Hiva jedna je druga građevina – ikonički minaret Kalta Minor, koji izgleda kao da je odrezan. Kan Muhamed Amin

želio je sagraditi minaret dovoljno visok da s vrha može vidjeti Buharu, no njegova nagla smrt prekinula je gradnju i minaret je ostao nedovršen, a danas fascinira putnike svojim neobičnim zdepastim izgledom.

(nastavak u sljedećem broju)



Kalta Minor, Hiva

ŽELJEZNIČKA BAŠTINA – KULTURNO-TURISTIČKI POTENCIJAL

PIŠU: Željka Mirčić
FOTO: Dragutin Staničić



Vanjski postav željezničkog muzeja



Edukacijsko-kreativna radionica za djecu

Ovogodišnje uključivanje Hrvatskog željezničkog muzeja u adventsku ponudu Grada Zagreba i veliki interes javnosti za osmišljeni atraktivni program potvrdili su činjenicu da željeznička povijesna baština i dodatne atraktivne programske aktivnosti imaju veliki kulturno-turistički potencijal.

Vrata Muzeja su tijekom cijelog prosinca i prvog tjedna nove godine bila otvorena za posjetitelje svaki dan, osim na Božić, od 15 do 19 sati. Programske aktivnosti posjetilo je kroz individualne i grupne posjete oko pet i pol tisuća Zagrepčana, domaćih i stranih turista koji su posjetili Zagreb tijekom Adventa u Zagrebu.

Tijekom adventskog programa za djecu, ali i odrasle najatraktivnija je bila vožnja vrtinom željeznicom u organizaciji Hrvatskog kluba ljubitelja uskotračnih željeznica. Entuzijasti i zaljubljenici u *male* željeznice tijekom 10 dana vožnje vrtne željeznice vozili su mališane, ali i odrasle u njihovoj pratnji u umanjenoj *pravoj* željeznici, na pruži dugoj 170 metara, u modelarskim malim vagonima koje vuku dizelske lokomotive. Za posjetitelje je posebno bila atraktivna vožnja tijekom koje je vagone vukla mala parnjača, a koju su za tu prigodu donijeli

ljubitelji uskotračnih željeznica iz Slovenije.

Za djecu različitih uzrasta bilo je organizirano 12 edukacijsko-kreativnih radionica, mogli su razgledati posebno atraktivne izložbe »Orient-Express u Zagrebu«, a posjetitelji su se u 37 organiziranih grupnih razgledavanja mogli upoznati i s bogatim vanjskim postavom željezničke povijesne baštine. Jedna od zanimljivosti koja je za tu prigodu ponuđena posjetiteljima bila je izvrsno zamišljena muzejska akcija »Poklanjam dobre vibracije«, pod čijim je nazivom organiziran i ovogodišnji željeznički muzejski adventski program.

Odlična posjećenost nove zagrebačke adventske lokacije rezultat je rada cijelog tima ljudi: od velikog angažmana i kreativnosti kolegica iz Muzeja u osmišljavanju programa i njegovoj provedbi preko entuzijazma i rada ljubitelja uskotračnih željeznica i željezničkih modelara, angažmana kolega koji su ažurno fotografski dokumentirali sva događanja u Muzeju, angažmana prevoditeljica do brojnih objava kolega i kolegica o događanjima na službenim i privatnim društvenim mrežama i drugih angažmana brojnih kolega i zaljubljenika u željezničku baštinu te izvrsne suradnje s Turističkom zajednicom grada Zagreba. O pozicioniranju nove željezničko-muzej-

ske adventske lokacije u Zagrebu te o rasporedu programa događanja i kreativnih radionica Zagrepčani i turisti informirani su putem 69 medijskih objava u svim medijima, putem brojnih društvenih mreža (od Turističke zajednice grada Zagreba čiju je *Facebookovu* stranicu u to vrijeme pratilo više od 50 tisuća ljudi, njihova *Twittera* i *Instagrama* do *Facebookove* stranice akcije »Vlak je uvijek brži« i *Saveza za željeznicu*), na internetskim stranicama Turističke zajednice, Muzeja i HŽ Infrastrukture te brojnim drugim komunikacijskim kanalima. U prilog važnosti vidljivosti događanja na društvenim mrežama svjedoči objava jednog medija čiji je samo jedan *live stream* iz Muzeja vidjelo više od 40 tisuća ljudi. Inicijativa Turističke zajednice grada Zagreba da se Hrvatski željeznički muzej uključi u gradsku adventsku ponudu i velik interes posjetitelja za blagdansku ponudu Muzeja otvorili su vrata nastavku suradnje i tijekom sljedećeg adventa, ali i da Muzej postane novo zagrebačko kulturno-turističko odredište. Ako se stvore uvjeti potrebni za to da se Hrvatski željeznički muzej organizacijski može ponuditi kao kulturno-turističko odredište tijekom cijele godine, bio bi to velik doprinos i za Zagreb, ili i za Muzej te za hrvatsku željezničku povijesnu baštinu.



Zagreb Glavni kolodvor, prometnici Ivica Bokulić i Dean Bilić
s izbornikom slovenske rukometne reprezentacije Veselinom Vujovićem

FOTO: Ivana Čubelić



FOTO: Branimir Butković