

ŽELJEZNIČAR

BROJ 871 || LIPANJ 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

Kreću 531 mil. kn
vrijedni radovi na dionici
pruge Zaprešić – Zabok

4

AKTUALNOSTI

U Zagrebu održana
10. Međunarodna
konferencija ILCAD

6

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Od rujna integrirani prijevoz
i na riječkome području

18



HŽ INFRASTRUKTURA



Lubena
FOTO: Ante Klečina

IZDVOJENO

EU FONDOVI

4

Kreću 531 mil. kn vrijedni radovi na dionici pruge Zaprešić – Zabok

AKTUALNOSTI

6

U Zagrebu održana 10. Međunarodna konferencija ILCAD

AKTUALNOSTI

9

Sporazum HŽ Infrastrukture i Grada Krapine

AKTUALNOSTI

10

Vladin prioritet jest razvoj željeznice

EU FONDOVI

12

Studijsko putovanje radnika HŽI-a u Sloveniju u sklopu CEF-ova projekta

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

18

Od rujna integrirani prijevoz i na riječkome području

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: Dragutin Staničić

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 4534 288

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

Drage kolegice i kolege,

lipanj je obilovao događanjima vezanima uz željeznicu, no dva događaja bila su u središtu. U Zaprešiću je 12. lipnja potpisan 531 milijun kuna vrijedan ugovor za radove na projektu modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge na 24 kilometra dugoj dionici Zaprešić – Zabok, koji se s 85 posto sredstava sufinancira iz fondova EU-a. Vijest je to koju su s veseljem dočekali stanovnici sjeverozapadne Hrvatske, koji tradicionalno gravitiraju željeznici. Poznato je, naime, koliko Zagorcima znači željeznica i koliko se njome koriste pa su na svečanosti potpisivanja resorni ministar Oleg Butković, ministrica regionalnog razvoja i fondova Europske unije Gabrijela Žalac, kao i predstavnici lokalne zajednice kroz koju se proteže ta pruga, s osobitim zadovoljstvom pozdravili skori početak radova koji se planira tijekom ljeta ove godine. Nova modernizirana i elektrificirana pruga trebala bi biti puštena u promet za tri godine, koliko je planirano trajanje radova.

Početak lipnja diljem svijeta tradicionalno se obilježava Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničkim prijelazima (ILCAD), a ove godine Međunarodna željeznička unija (UIC) suorganizaciju konferencije ILCAD prepustila je Hrvatskoj, HŽ Infrastrukturi i Fakultetu prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Na konferenciji održanoj u muzeju Mimara u Zagrebu okupili su se međunarodni i domaći stručnjaci iz područja prometa i sigurnosti u prometu iz 29 zemalja, gotovo sa svih kontinenata. Krovna tema Konferencije bila je sigurnost mladih na željezničko-cestovnim prijelazima. Konferencija je bila odlično organizirana, što se moglo čuti i od brojnih gostiju iz Europe i svijeta.

Od ostalih vijesti donosimo i kako je od 14. lipnja 2018. novi član Uprave HŽ Infrastrukture Krunoslav Papić. Osim toga vožnjom posebnoga vlaka koja je bila održana 12. lipnja na relaciji Rijeka – Jurdani – Rijeka promovirano je uvođenje integriranoga prijevoza putnika na riječkome području.

Naravno, u lipnju smo zabilježili i mnogo ostalih događaja i zanimljivosti vezanih uz željeznicu.

glavni urednik lista "Željeznica"

Ivan Kartelo



KREĆU 531 MIL. KN VRIJEDNI RADovi NA DIONICI PRUGE ZAPREŠIĆ – ZABOK

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Zagorci su napokon dočekali i taj dan. Naime, 12. lipnja potpisan je ugovor za radove na projektu modernizacije i elektrifikacije željezničke pruge na 24 kilometra dugoj dionici Zaprešić – Zabok u vrijednosti gotovo 531 milijun kuna, a koji se s 85 posto sufinanciraju iz fondova EU.

Početak radova planira se tijekom ljeta ove godine, a novom moderniziranom i elektrificiranom prugom stanovnici toga kraja koji tradicionalno gravitira željeznici trebali bi se voziti za tri godine koliko je planirano trajanje radova.

Potpisivanje je održano na svečanosti u Novim dvorima Jelačićevim u Zaprešiću. Nakon prezentacije projekta koju je održala voditeljica projekta Danijela Kosty te prigodnih govora uzvanika, u ime naručitelja radova HŽ Infrastrukture d.o.o. ugovor je potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić, dok su u ime odabranog izvođača radova tvrtke Swietelsky d.o.o. ugovor potpisali direktori tvrtke Davor Mavar i Zvonko Dundović. Svečanost potpisivanja svojim prisustvom uveličali su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković sa suradnicima te ministrica regionalnog razvoja i fondova Europske unije Gabrijela Žalac. Tom prigodom ministar Butković istaknuo je to da jedino ovakvim infrastrukturnim projektima možemo unaprijediti hrvatsko gospodarstvo i istaknuo:

Ovo je i najava velikog investicijskog ciklusa u željeznice u koji smo krenuli nakon investicija u autoceste. U protekla tri tjedna potpisali smo, prvo u Vinkovcima, a onda i danas ovdje, ugovore vrijedne 1,3 milijarde kuna. Ukupno smo dosad ugovorili EU projekte vrijedne 14 milijardi kuna, što iz Operativnog programa, što iz Instrumenta za povezivanje Europe. Hrvatsko zagorje kraj je koji je uvijek pokretao Hrvatsku u gospodarskome smislu, a ovaj projekt pridonijet će gospodarskome rastu te će sve biti brže i dostupnije.



Ugovor su potpisali predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i direktori tvrtke Swietelsky Davor Mavar i Zvonko Dundović

U nastavku ministrica Žalac sa zadovoljstvom je istaknula:

Godina 2017./2018. godina je prometa. Uspjeli smo pokrenuti sve planirane projekte iz prometnog sektora, što dokazuje izvrsnu međusektorsku suradnju u Vladi.

Ova dionica dužine gotovo 24 km možda nije duga trasa, ali je od izuzetne važnosti za velik broj stanovnika ovog područja koji gravitiraju toj dionici.

Naravno velik je to bio dan i za HŽ Infrastrukturu u čije se ime okupljenima



Ministar Oleg Butković



Projektni tim HŽI-a s Ivanom Kršićem

obratio i predsjednik Uprave Ivan Kršić:

Danas smo potpisali ugovor za radove kojim započinje realizacija još jednoga strateškog projekta obnove naše pružne mreže. Dionica koju ovim projektom moderniziramo omogućit će bolju povezanost Zagorja sa Zagrebom, a cjelovitom modernizacijom i elektrifikacijom pruge osigurat će se brža, ugodnija i kvalitetnija usluga korisnicima putničkog prijevoza. Rekonstrukcijom kolodvora i stajališta na ovoj dionici, ugradnjom novih signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja te svim drugim zahvatima u sklopu projekta podići će se i razina sigurnosti prometovanja, što nam je kao upravitelju željezničke infrastrukture vrlo važno.

Kršić je zahvalio i projektnome timu, resornome ministarstvu i ostalim dionicima koji surađuju na ovome projektu jer se radi o provođenju složenih aktivnosti koje traju dugo, ali predstavljaju i trajnu vrijednost na lokalnoj i nacionalnoj razini.

Radove će izvoditi austrijska tvrtka Swie-

telsky d.o.o u čije je ime Zvonko Dundović poručio:

S obzirom na dugogodišnje poslove na željezničkim prugama u Hrvatskoj, vlastite tehnologije i mehanizaciju te obstrano pozitivno iskustvo, ovaj projekt bit će kruna dosadašnjih poslova odrađenih za hrvatske željeznice, na što smo svi u koncernu Swietelsky vrlo ponosni.

Također svoje zadovoljstvo početkom radova izrazili su i predstavnici lokalne zajednice kroz čije se područje proteže

dionica. S velikim uzbuđenjem o provedbi projekta i značenju te pruge govorili su gradonačelnik Zaprešića Željko Turk, gradonačelnik Zaboka Ivan Hanžek, župan Krapinsko-zagorski Željko Kolar te zamjenica župana Zagrebačke županije Nadica Žužak.

Detaljnije o projektu:

Po završetku modernizacije vlakovi će moći prometovati brzinom od 120 km/h pa će se vrijeme putovanja brzih vlakova skratiti oko 50 posto, a putničkih oko 30 posto. Povećanjem nosivosti pruge ukinut će se trenutačna ograničenja te će na trasi biti omogućeno prometovanje vlakova dopuštene mase od 22,5 tone po osovini. Time će se stvoriti uvjeti za rast opsega teretnog prijevoza. U sklopu projekta rekonstruirat će se čak sedam kolodvora i stajališta. U kolodvorima Novi Dvori, Luka, Veliko Trgovišće i Zabok izgraditi će se novi peroni, pothodnici, nadstrešnice i parkirališta te će biti rekonstruirane kolodvorske zgrade. U svim kolodvorima i stajalištima bit će osiguran sustav videonadzora te vizualnog i audio obavještanja putnika, a ugradit će se i novi signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji te uređaji daljinskog upravljanja prometom.

Suvremenim automatskim osiguranjem bit će modernizirano 15 željezničko-cestovnih prijelaza.



Ministrica Žalac i ministar Butković pred novinarima

U ZAGREBU ODRŽANA 10. MEĐUNARODNA KONFERENCIJA ILCAD

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Branimir Butković, arhiva HŽI-a



Žarko Katić, Nikolina Brnjac, Krešimir Ćosić, Marko Z. Žubrinić

Na Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima, koji se obilježava u više od 40 zemalja svijeta, 7. lipnja u Muzeju Mimara u Zagrebu održana je 10. Međunarodna konferencija ILCAD (*International Level Crossing Awareness Day*). Na konferenciji okupili su se međunarodni i domaći stručnjaci iz područja prometa i sigurnosti u prometu iz 29 zemalja, gotovo sa svih kontinenata. Krovna tema konferencije bila je sigurnost mladih na željezničko-cestovnim prijelazima.

Ove je godine Međunarodna željeznička unija (UIC) suorganizaciju konferencije ILCAD prepustila Hrvatskoj, HŽ Infrastrukturi i Fakultetu prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Uz visoke predstavnike pokrovitelja Konferencije, Predsjednice RH, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture te Ministarstva unutarnjih poslova, na tome događanju sudjelovali su međunarodni i domaći stručnjaci iz željezničkog prometa i industrije, cestovnog prometa, institucija vezanih uz promet i akademske zajednice te brojni partneri.

U ime predsjednice Republike Hrvatske Kolinde Grabar-Kitarović okupljene je pozdravio visoki izaslanik Krešimir Ćosić, koji je istaknuo važnost podizanja razine sigurnosti u prometu kako kroz edukativne aktivnosti tako i kroz modernizaciju i ulaganja.

Državni tajnik Ministarstva unutarnjih poslova Žarko Katić istaknuo je to kako su pružni prijelazi jedna od neuralgičnih točaka u svakome prometnom sustavu, pa i u Hrvatskoj. Upravo stoga su kroz Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa RH u razdoblju 2011. – 2020. osigurana sredstva za implementaciju mjera koje trebaju povećati razinu sigurnosti najranjivijih skupina u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima.

U ime Ministarstva mora, prometa i infrastrukture državna tajnica Nikolina Brnjac rekla je kako je velika čast to što je domaćinstvo konferencije ILCAD ove godine pripalo Hrvatskoj. U svojemu je obraćanju istaknula to kako je resorno ministarstvo u svibnju ove godine usvojilo Program rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge za razdoblje od 2018. do 2022. godine u sklopu kojega će ministarstvo putem HŽ Infrastrukture pokrenuti veliki investicijski ciklus podizanja razine osiguranja pružnih prijelaza.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Marko Z. Žubrinić sudionicima konferencije zaželio



Član Uprave HŽI-a Marko Z. Žubrinić



Sudionici Konferencije ispred muzeja Mimara

je dobrodošlicu u Zagreb te rekao kako osim na projektima modernizacije mreže HŽ Infrastruktura kontinuirano radi na i podizanju razine osiguranja pružnih prijelaza kojih je u Hrvatskoj 1512. Za osuvremenjivanje željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza u razdoblju od 2018. do 2022.

HŽ Infrastruktura planira osigurati gotovo 250 milijuna kuna, od čega su 80 milijuna kuna sredstva Svjetske banke namijenjena za osiguranje 50 prijelaza, a za osiguranje preostalih 114 prijelaza financiranje će biti osigurano iz kredita komercijalnih i razvojnih banaka.

željezničko-cestovnim prijelazima, najranjivijih sudionika u prometu. U sklopu cjelodnevnih događanja tijekom konferencije predstavljena su tehnološka rješenja za unapređenje sigurnosti i različiti načini dodatnog osvještavanja javnosti o odgovornome ponašanju na križanjima pruga i cesta, a kroz prezentacije međunarodnih i domaćih stručnjaka iz područja sigurnosti i prometa sudionici konferencije upoznali su se s brojnim rješenjima i njihovim primjenama na željeznicama i u zemljama iz kojih dolaze.



Danijela Barić i Pier Eringa

Danijela Barić, voditeljica Katedre za tehnologiju cestovnog prometa pri Fakultetu prometnih znanosti, istaknula je to kako istraživački projekti o sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima koje provodi Fakultet pokazuju kako je jednako važno ulagati u edukaciju i prevenciju kao i u prometnu infrastrukturu. Upravo sa tom svrhom Fakultet provodi projekt »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« u sklopu Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske.

Konferencija ILCAD u Zagrebu tematski je bila vezana uz sigurnost mladih na želje-

Predsjednik Udruženja europskih upravitelja željezničke infrastrukture i izvršni direktor ProRaila Pier Eringa iznio je iskustva u rješavanju problema sigurnosti sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima nizozemskih željeznica.

Stručnjaci iz Velike Britanije prezentirali su sigurnosnu kampanju koju provode na svojim prugama, a slovenski stručnjaci upravljaju željezničkim sigurnosnim radom na svojim željeznicama. Gosti iz Kanade



Marko Z. Žubričić i Ćiro Blažević

upoznali su okupljene sa svojom kampanjom podizanja razine svijesti javnosti o sigurnosti na prijelazima, dok su japanski stručnjaci prezentirali to kako na svojim željeznicama provode program razvoja svijesti o sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima i načine smanjenja broja nesreća na prijelazima. Predstavnici domaćih tvrtki prezentirali su svoja rješenja za povećanje razine sigurnosti u željeznič-



U posjetu Hrvatskom željezničkom muzeju

kom prometu. Tvrtka Altpro, proizvođač sigurnosnih uređaja za željezničko-cestovne prijelaze, prezentirala je svoja inovativna rješenja namijenjena globalnome tržištu, a tvrtka Končar KET svoja energetska i prijevozna rješenja u željezničkome prometu.

Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu prezentirao je aplikacije kao edukativni alat za korisnike željezničko-ces-

tovnih prijelaza. Predstavnic Međunarodne željezničke unije, osnivača ILCAD-a, Isabelle Fonverne sudionike konferencije upoznala je s 10 godina održavanja Međunarodnog dana svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima i s važnosti tog projekta za sve sudionike u prometu.

Zanimljivo je bilo i na prostoru ispred Muzeja Mimara gdje se održavao program namijenjen građanima Zagreba, ponajprije mladima koji su mogli sudjelovati u edukativno-preventivnim radionicama vezanim uz sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima, nagradnim igrama, kvizovima znanja za učenike osnovnih škola, umjetničkome kutku sa studentima Akademije likovnih umjetnosti te nastupu grupe Vatra.

Dan prije konferencije međunarodni gosti upoznali su se s postavom Hrvatskog željezničkog muzeja i dugom tradicijom željeznice na ovim prostorima. Nakon službenog dijela, dana 8. lipnja za goste je organiziran tehnički posjet tvrtki Altpro i obilazak željezničko-cestovnog prijelaza u Poznanovcu, a na kraju upoznali su se s turističkim resursima Krapinsko-zagorske županije.

Na kraju trodnevnog boravka gostiju iz Europe i svijeta laskalo je čuti kako je organizacija konferencije bila na visokoj razini, možda čak i najbolja dosad.

Konferencija u Zagrebu bila je izuzetno medijski popraćena, čime je javnost dodatno senzibilizirana na važnost poštivanja prometnih propisa na željezničko-cestovnim prijelazima. Važnost edukacije svih sudionika u prometu, primarno djece i mladih, i prevencije HŽ Infrastruktura prepoznala je gotovo prije 20 godina vodeći u kontinuitetu akciju »Vlak je uvijek brži« te u posljednje dvije godine partnerstvom s Fakultetom prometnih znanosti u projektu »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima«.



Maketa češkog proizvođača sigurnosnih uređaja

SPORAZUM HŽ INFRASTRUKTURE I GRADA KRAPINE

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva HŽI-a

Utorak 19. lipnja 2018. HŽ Infrastruktura i Grad Krapina u Gradskoj vijećnici u Krapini svečano su potpisali Sporazum o sufinanciranju izgradnje željezničko-cestovnog prijelaza i prilaza naselju Dolac u Krapini. Sporazum je u ime HŽ Infrastrukture potpisao predsjednik Uprave Ivan Kršić, a u ime Grada Krapine gradonačelnik Zoran Gregurović.

Radi se o investiciji ukupno vrijednoj gotovo dva milijuna kuna kojom će se financirati osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama, građevinski radovi prilaza te javna rasvjeta prijelaza.

Najveći dio investicije odnosi se na osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza uređajem. Ti radovi vrijedni su milijun i 720 tisuća kuna, a HŽ Infrastruktura sufinancirat će ih sa 75 posto.

Grad Krapina osigurat će ostatak sredstava za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza uređajem te kompletan



Sporazum su potpisali predsjednik Uprave HŽI Ivan Kršić i gradonačelnik Krapine Zoran Gregurović

iznos za građevinske radove prilaza i izvođenje javne rasvjete na prijelazu. Početak radova predviđen je tijekom 2018., nakon što bude proveden postupak javne nabave za izvođenje radova.

Ovaj sporazum nastavak je ulaganja HŽ Infrastrukture u obnovu željezničke mre-

že i infrastrukture na području Krapinsko-zagorske županije. Podsjećamo, HŽ Infrastruktura je 12. lipnja 2018. s odabranim izvođačem potpisala ugovor za radove na modernizaciji i elektrifikaciji pruge između Zaprešića i Zaboka vrijedan 531 milijun kuna, a radovi na tome kapitalnom projektu trebali bi početi u ljeto ove godine.

KRUNOSLAV PAPIĆ NOVI ČLAN UPRAVE HŽ INFRASTRUKTURE

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: Branimir Butković

Krunoslav Papić od 14. lipnja 2018. novi je član Uprave HŽ Infrastrukture. Krunoslav Papić, diplomirani inženjer prometa u sustavu željeznice počeo je raditi 1982. te je tijekom svojega radnog vijeka obnašao više funkcija. Radio je na radnim mjestima pomoćnika šefa radilišta, referenta za organizaciju prijevoza te zamjenika/pomoćnika šefa odnosno šefa kolodvora

Vinkovci. Od 2000. do 2012. upravljao je organizacijskom jedinicom koja je bila nadležna za regulaciju prometa (Područje regulacije prometa Vinkovci, odnosno Prometna sekcija Vinkovci). Potom je obnašao funkciju direktora Regionalne jedinice Istok, a do imenovanja za člana Uprave HŽ Infrastrukture bio je voditelj Područne radne jedinice prometa Istok.



Krunoslav Papić

VLADIN PRIORITET JEST RAZVOJ ŽELJEZNICE

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Ante Klečina

Otvarajući konferenciju »Potpora Europske unije za razvoj željezničkog prometa u Hrvatskoj: trenutne mogućnosti i buduće perspektive«, ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković istaknuo je to da je nakon završetka gradnje cesta na red došla željeznica, a potrebu za bržom i jačom modernizacijom željeznice u svojim su nastupima istaknuli i svi ostali sudionici.

Na poticaj europarlamentarca Davora Škrleca, konferenciju koja je održana 5. lipnja u Zagrebu organiziralo je Udruženje europske željezničke industrije (UNIFE) u suradnji s Hrvatskim saborom, Savezom za željeznicu i tvrtkom Altpro. Dvadesetak domaćih i stranih željezničkih stručnjaka iz Europske komisije, Europske investicijske banke (EIB), Europske agencije za željeznice (ERA), tehnološke inicijative *Shift2Rail* te domaćih prijevoznčkih tvrtki i industrije na tri panela govorilo je o prilikama za povlačenje novca iz EU-ovih fondova nakon 2020., interoperabilnosti, istraživanjima i inovacijama.

Otvarajući konferenciju, ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković istaknuo je to da je nakon završetka gradnje cesta na red došla željeznica, a potrebu za bržom i jačom modernizacijom željeznice u svojim su nastupima istaknuli predsjednik Saborskog odbora za europske poslove Ivan Domagoj Milošević, predsjednik Saborskog odbora za more, promet i infrastrukturu Pero Čosić, zastupnik u Europskom parlamentu Davor Škrlec, zamjenica direktora DG MOVE-a Maja Bakran Marcich, direktor jedinice DG REGIO-a za Bugarsku, Hrvatsku i Sloveniju Aurelio Cecilio te generalni direktor UNIFE-a Philippe Citroen.

Razvoj željeznice prioritet je ove Vlade. Imamo jasnu viziju razvoja tog prometnog sektora u Hrvatskoj, a usmjereni smo prema učinkovitome i tehnološki razvijenome željezničkom sustavu. Nakon zavr-



Ministar Oleg Butković

šetka gradnje autocesta svi naši naponi usmjereni su u gradnju željezničke infrastrukture, a sve aktivnosti HŽ Infrastrukture u obnovu i modernizaciju pruge na Mediteranskom koridoru i na nekadašnjem X. koridoru. Trenutačno je prometni sektor na 70 posto ugovorenih od ukupno dodijeljenih EU-ovih sredstava za promet, a velik dio toga odnosi se upravo na željezničke projekte. – rekao je ministar Butković.

Zamjenica direktora DG MOVE-a Maja Bakran Marcich temu konferencije ocijenila je »vrlo, vrlo bitnom«, a njezine glavne preporuke su te da se moraju povećati ulaganja, da se zakonskim okvirom mora poticati konkurentnost, da se moraju odbaciti prepreke za ulazak novih prijevoznika te da se »Vlada RH mora suzdržati od izravnog utjecaja na upravljanje sektorom«.

Generalni direktor UNIFE-a Philippe Citroen izrazio je zadovoljstvo organizacijom konferencije i dodao:

Kao predstavnicima europskih proizvo-



Direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova Mirko Franović

đača vlakova i željezničke opreme, nama organizacija ovakvog događanja pokazuje to koliko su programi i politike Europske unije neophodni za razvoj željeznica u Hrvatskoj.

O budućim planovima ulaganja i restrukturiranja željezničkih društava govorili su član Uprave HŽ Putničkog prijevoza Mladen Lugarić, Damir Šošarić iz MMPI-a i Mirko Franović iz HŽ Infrastrukture.

Ova godina važna je za Hrvatsku jer institucije Europske unije trenutačno raspravljaju o višegodišnjemu financijskom okviru za razdoblje od 2021. do 2027. godine. Te rasprave odredit će financijski okvir i budući oblik europskih programa koji će podržavati ulaganja u željezničke projekte kroz Instrument za povezivanje Europe (CEF) i Europski fond za regionalni razvoj (ERDF) odnosno koji će podupirati istraživanja i inovacije u željezničkom sektoru kroz okvirni program Obzor nakon 2020. Za Hrvatsku je to osobito važno zbog predsjedanja Vijećem Europske unije koje ju čeka u prvoj polovini 2020. godine.

HŽ INFRASTRUKTURA NA 13. DANIMA HKIG-a U OPATIJI

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: foto Bitunjac

U Opatiji su od 14. do 16. lipnja održani 13. Dani Hrvatske komore inženjera građevinarstva. Bila je to prigoda za okupljanje stručnjaka raznih profila iz područja građevinarstva, koji su sudjelovali u raspravama i razmjeni mišljenja o temama od zajedničkog interesa. Cilj skupa je stalnom izobrazbom i usavršavanjem znanja i stručne kompetitivnosti pridonijeti unaprjeđenju struke, njezina digniteta, odgovornosti i učinkovitosti te osigurati kvalitetno, stručno i odgovorno obavljanje poslova u graditeljstvu.

Na skupu su sudjelovali i predstavnici građevinske struke HŽ Infrastrukture koja je predstavila svoj trenutno najveći projekt u fazi radova – projekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci.

Prvoga dana skupa u ime HŽ Infrastrukture predavanje pod nazivom »Problematika željezničke infrastrukture« održao je Damir Čavar, direktor Sektora za održavanje. U sklopu predavanja Čavar je upoznao prisutne s time kako je strukturiran Sektor održavanja HŽ Infrastrukture i koji se sve procesi provode unutar njega. Pritom je istaknuo to kako su zbog zadržavanja u obnovi pruga od značaja za međunarodni, regionalni i lokalni prijevoz neophodna velika ulaganja u održavanje željezničke infrastrukture. U prezentaciji su prikazani i radovi na održavanju kolosijeka i skretnica te geotehničkih i konstruktorskih građevina koji se provode u praksi s osvrtom na moguća poboljšanja sustava održavanja.

Na tematskoj radionici pod nazivom »Upravljanje projektima« voditelj projekta Tihomir Lažeta prezentirao je neke od tehničkih aspekata upravljanja projektom na primjeru projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici između Dugog Sela i Križevaca.



Direktor Sektora za održavanje Damir Čavar



Voditelj projekta Dugo Selo – Križevci Tihomir Lažeta

Govorilo se o organizacijskoj strukturi projekta, upravljanju interesnim sudionicima, vremenom i troškovima, financijama, nabavom i ugovorima, kvalitetom, komunikacijom i izvješćivanjem, odnosno svime onime što je potrebno kako bi se osigurala provedba jednog takvog organizacijski i administrativno složenog projekta od strateške važnosti, a koji je sufinanciran bespovratnim sredstvima Europske unije.

Kažimo i to kako su u sklopu plenarne sjednice Dana HKIG-a dodijeljene nagra-

de Kolos, nagrade Hrvatske komore inženjera građevinarstva za iznimne rezultate trajne vrijednosti na unapređivanju i razvoju struke, za javnu prepoznatljivost i priznatost te razvoj tehničkog stvaralaštva u Republici Hrvatskoj i u svijetu te za izuzetna inženjerska dostignuća primijenjena u izgradnji objekata i doprinos razvoju i unapređenju graditeljske djelatnosti. U kategoriji Prometnice nagradu Kolos za idejni, glavni i izvedbeni projekt željezničke pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno dobio je Ivan Nosal.

STUDIJSKO PUTOVANJE RADNIKA



Sufinancira Europska unija
Instrument za povezivanje Europe

HŽI-a U SLOVENIJU U SKLOPU CEF-ova PROJEKTA

PIŠU: Svjetlana Marok, Korporativne komunikacije HŽI-a
FOTO: arhiva HŽI-a

HŽ Infrastruktura je u sklopu CEF-ova projekta Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj 6. lipnja 2018. organizirala prvo studijsko putovanje u Sloveniju, kojemu su prisustvovali predstavnici Slovenije i Hrvatske koji sudjeluju u pripremi i provedbi CEF-ovih projekata.

Svrha putovanja u drugu državu članicu bila je razmjena iskustava radnika HŽ Infrastrukture koji sudjeluju u pripremi i provedbi CEF-ovih projekata radi stjecanja znanja i upoznavanja s primjerima dobre poslovne prakse u pripremi i provedbi CEF-ovih željezničkih infrastrukturnih projekata s kolegama u Republici Sloveniji iz Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturu (DRSI), Ministarstva za infrastrukturu (MZI) i DRI-a u cilju jačanja administrativnih kapaciteta HŽ Infrastrukture.

U studijskome putovanju sudjelovalo je 10 predstavnika HŽ Infrastrukture koji na bilo koji način sudjeluju u pripremi i provedbi CEF-ovih projekata Razvoj multi-modalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata, Unapređenje infrastrukture u luci Rijeka – kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište, Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrlevo – Rijeka – Jurdani, Izrada projektne dokumentacije za rekonstrukciju željezničke pruge Okučani – Vinkovci, Izrada tehničke dokumentacije za modernizaciju željezničke dionice Oštarije – Škrlevo te Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj. To je putovanje uistinu bilo studijsko jer



Uoči polaska na studijsko putovanje u Sloveniju

su radnici HŽ Infrastrukture mogli iz prve ruke dobiti uvid u sve faze kroz koje prolazi jedan slovenski željeznički investicijski infrastrukturni CEF-ov projekt tijekom pripreme i provedbe.

Na sastanku održanome prvog dana studijskog putovanja predstavnik Republike Slovenije, voditelj Sektora za željeznice pri DRSI-u Dejan Jurković zaželio je dobrodošlicu predstavnicima HŽ Infrastrukture, dok je uvodni pozdravni govor u ime Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova pri HŽ Infrastrukturi održala zamjenica direktora za EU fondove Dragana Drobac. Prezentacijski dio sastanka započeo je prezentacijom slovenskih CEF-ovih projekata koje su prezentirali predstavnici DRSI-a Dejan Jurković, Leonida Klasinc, Suzana Šnajder, Goran Korošec i Bojan Vugrinec, predstavnicama MZI-a Elvisa Bilić te predstavnik DRI-a Marko Movrin. Nakon domaćina projekte su prezentirali voditelji/koordinatori HŽ

Infrastrukture. Prezentacije su obuhvaćale kratki tehnički opis, opći presjek implementacije i sklopljenog sporazuma te trenutni status kao i očekivani napredak projekta u sljedećem razdoblju. Posebno zanimljiv dio sastanka odnosio se na iskustva slovenskih kolega vezana uz rizike, probleme i načine njihova rješavanja u raznim fazama projekata.

U drugome dijelu posjeta slovenskim kolegama uslijedio je zanimljiv obilazak gradilišta dvaju CEF-ovih projekata Republike Slovenije na kojima su radovi u tijeku. Riječ o projektima Nadogradnja željezničke pruge Zidani Most – Celje te Nadogradnja željezničke pruge Poljčane – Slovenska Bistrica. U sklopu obilaska sudionici su posjetili kolodvore Slovenska Bistrica, Poljčane, Laško i Celje te radove na otvorenoj pruzi u Križnom Vrhu i u Spodnjoj Brežnici.

Podsjećamo na to da je projekt Tehničke pomoći financiran iz CEF-a u 100-posto-



Na sastanku sa slovenskim kolegama

tnome iznosu. U sklopu njega se, među ostalim, kontinuirano održavaju edukacije za sve radnike HŽ Infrastrukture koji na bilo koji način sudjeluju u pripremi i provedbi CEF-ovih projekata. Spomenute će se aktivnosti nastaviti kontinuirano provoditi u cilju prijenosa znanja i povećanja sposobnosti radnika HŽ Infrastrukture za učinkovitiju pripremu i provedbu projekata te proširenja njihove stručnosti u upravljanju željezničkim projektima i stjecanja daljnjih teorijskih znanja i podloga za praktičan rad.



U obilasku gradilišta sa slovenskim kolegama

STUDENTI FAKULTETA PROMETNIH ZNANOSTI OBIŠLI GRADILIŠTA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Studenti i profesori u kolodvoru Gradec

Logično, studenti Građevinskog fakulteta i Fakulteta prometnih znanosti česti su gosti na gradilištu pruga Križevci – Dugo Selo i Gradec Sveti Ivan Žabno. Interesi su im različiti i toj se činjenici prilagođava odabir osobe koja će u ime HŽ Infrastrukture studentima predstaviti projekte. Tako je 24. svibnja 2018. domaćin studenata i profesora Fakulteta prometnih znanosti željezničkog smjera bio član tima za provedbu projekta Alen Križić.

Nakon kraće prezentacije projekata u upravnoj zgradi gradilišta prva lokacija na koje su gosti krenuli bio je željeznički kolodvor u Vrbovcu. Uz, na prvi pogled, vidljive velike građevinske zahvate, sama organizacija i regulacija prometa u uvjetima kontinuiranih radova na kolodvoru vrlo je zahtjevna.

Tako su za potrebe prometa otvoreni drugi i treći kolosijek. S obzirom na činje-

nicu da su ostali kolosijeci zatvoreni, a da u uvjetima otvorenoga gradilišta i redovitih zatvora pruge kroz kolodvor prolaze i putnički i teretni vlakovi, elektrificiran je i za promet otvoren i prvi kolosijek uz samu kolodvorsku zgradu. Taj kolosijek služi za potrebe gradilišta, okretanje lo-komotiva te za potrebe putničkog prijevoza u slučaju preopterećenosti preostalih kolosijeka. Alen Križić istaknuo je to kako se u kolodvoru Vrbovec radi o iznimno složenoj organizaciji prometa:

„Naši ljudi ovdje taj posao vrhunski odrađuju.“

Sljedeća stanica obilaska bio je novootvoreni nadvožnjak na izlazu iz kolodvora Vrbovec. Nadvožnjak se nalazi pokraj groblja i na tom je mjestu ukinut željezničko-cestovni prijelaz. Drugi, isti takav nadvožnjak nalazi se na suprotnoj strani kolodvora. Izgrađena je betonska konstruk-

cija, nasuti su pristupni putevi, no ostalo je dosta posla prije nego što nadvožnjak bude pušten u promet.

Na gradilištu pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno studenti su obišli tri lokacije, i to stajalište Haganj, kolodvor Sveti Ivan Žabno i kolodvor Gradec. U kolodvoru Gradec izgrađen je tzv. krnji kolosijek na kojemu će presjedati putnici iz Bjelovara na putu prema Zagrebu. Nova pruga Gradec – Sveti Ivan Žabno fizički je spojena na magistralnu prugu kojoj se pridodaje još jedan kolosijek. Osiguranje kolodvora još nije instalirano pa nisu stvoreni tehnički uvjeti za javni prijevoz.

Skretnice, pragovi i tračnice, odnosno njihove karakteristike i puno detalja koji nama »prosječnim« željezničarima vrlo malo znače pobudili su puno interesa kod studenata FPZ-a. Na kraju obilaska Križić nam je rekao to kako to nije prva posjeta studenata našim gradilištima i da će ih uskoro biti još.

VREMEŠNA VOZILA VOZE SIGURNO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Osamnaest dizel-motornih vlakova serije 7121, popularnih makoza, i četiri velike dizel-električne lokomotive servisiraju se u pogonu Tehničkih servisa željezničkih vozila u Osijeku. Iako se radi o vozilima s puno prijeđenih kilometara, njihovo kvalitetno održavanje omogućuje visoku razinu pouzdanosti u vožnji.

Hale osječkog pogona Tehničkih servisa željezničkih vozila relativno su nova građevina i datiraju s početka osamdesetih godina prošlog stoljeća. Proizvodne hale obložene ciglom sličnog su izgleda i godina gradnje kao mehaničarska radionica na suprotnoj strani kolodvora te MUP-u predani hotel »Mursa«.

Razgovor s diplomiranim inženjerom strojarstva Darkom Srdarom, šefom Pogona, započeli smo starim automobilima i tehnikom općenito, čime se on bavi u slobodno vrijeme. Stari Chevrolet iz 1957, Opel iz 1958., Vespe, stare benzinske pumpe, džuboksevi i hladnjaci teme su kojima ćemo se zasigurno pozabaviti u nekom od sljedećih brojeva »Željezničara«.

Osim u razdoblju od 2010. do 2012. kada je radio kao šef Pogona u Vinkovcima, Darko Srdar je, otkako se 2001. zaposlio na željeznici, radio u osječkome pogonu. I u tome kratkom razdoblju nazivi radionice često su se mijenjali pa se tako zvala Održavanje vučnih vozila, Održavanje željezničkih vozila i konačno Tehnički servisi željezničkih vozila. Od 2012. Darko Srdar šef je pogona.

U osječkome pogonu zaposleno je ukupno 59 radnika, među kojima njih 45 radi na održavanju, a 14 na čišćenju vozila. Prosječna starost radnika na održavanju je 55 godina. Tamo se održava 18 dizel-motornih vlakova serije 7121 (makoze) i četiri dizel-električne lokomotive serije 2044 HŽ Putničkog prijevoza. Makoze datiraju iz 1980/1981. godine, a proizvedene su u pogonima Đure Đakovića u



Hale osječkog pogona Tehničkih servisa željezničkih vozila

Slavonskom Brodu prema licenci španjolske kompanije Macosa. Na izvanredne popravke u pogon se dovoze i lokomotive HŽ Carga, a razgovara se i o tome da HŽ Infrastruktura u njemu održava teške motorne drezine.

Vozila se popravljaju na tri dugačka kanala, a pogon je opremljen kranskim i vretenastim dizalicama.

Imamo dosta posla i naši su kapaciteti popunjeni od 80 do 100 posto. Solidno smo opremljeni, a nabavu rezervnih dijelova planiramo u skladu s nadolazećim radovima na vozilima. – rekao je Srdar.

U osječkome pogonu održavaju se vozila koje su prešla velik broj kilometara, kontrolni pregledi i servisi planiraju se unaprijed, a poznate su i boljke pojedinih motornih garnitura.

S obzirom na stanje pruga, na makoza se ubrzano troše osovinski sklopovi. Očekivano, probleme imamo s pogonskom grupom i mjenjačem. Za osovine



Darko Srdar

točno znamo kada će se potrošiti i u skladu s time radimo planove. Imamo iskusne radnike. Naš su prioritet tehnički ispravna vozila koja sigurno voze putnike i u tome uspijevamo.

PRIPREME ZA ŠENGENSKI REŽIM RADA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Damir Damjanović, Branimir Butković

Željeznički kolodvor u Erdutu od Osijeka je udaljen 29,9 km. Kao pogranični kolodvor prema Srbiji Erdut se priprema, građevinski i organizacijski, za rad u šengenskom režimu. Na sličan način u nekoliko se faza izvode pripreme i u kolodvorima Tovarnik, Slavonski Šamac i Metković. Prema okvirnim planovima, Hrvatska bi 2019. trebala usvojiti pravila šengenskog režima na granicama.

U prvoj fazi kolodvor Erdut ograđen je žičanom ogradom koja se proteže u duljini od 650 m. Kao pogranični kolodvor imat će ulaz koji će se zaključavati. Također stanovnici koji žive u nekoliko kuća nasuprot kolodvorske zgrade morat će se prilagoditi novom šengenskom režimu te će uz određena ograničenja prolaziti kolodvorskim područjem kako bi došli do glavne ceste koja prolazi tik uz kolodvorsku zgradu. Krovnište kolodvorske zgrade u cijelosti je promijenjeno. Prostor oko zgrade je osvijetljen, a u konačnici bit će osvijetljeno kompletno područje kolodvora. U prizemlju kolodvorske zgrade uređene su prostorije koje će privremeno koristiti MUP. U sljedećoj fazi na katu zgrade uređit će se prostorije MUP-a i radne prostorije šefa kolodvora.

Radno vrijeme kolodvora je od 7 do 15 sati radnim danom, a vikendom je kolodvor zatvoren. U kolodvoru rade pomoćnik šefa kolodvora Donji Grad Damir Damjanović, prometnik Damir Domazet i skretničar Savo Ilić. Četiri para vlakova na dan povezuju Erdut i Osijek. Vrijeme putovanja je oko pedeset minuta. Vozna brzina vlakova od Erduta do Dalja je 50 km/h, a dalje do Osijeka 40 km/h.

U nastavku rekonstrukcije kolodvora planira se skratiti prvi kolosijek i izgraditi bočni peron. Preko Erduta i susjednog Bogojeva moguće je ostvariti vrlo dobru vezu s Novim Sadom i Beogradom.



Most preko Dunava



Kolodvor Erdut

Željeznički kolodvor Dalj također spada u područje Osijek Donjeg grada. Kolodvorska zgrada velika je gotovo 1000 m² i u derutnom je stanju. Za službene prostorije i dva stana koristi se samo petina

prostora. Prije dvije godine zanimanje za najam kolodvorske zgrade iskazala je Bratovština Marijanski zavjet za Domočinu. Zbog udaljenosti od oko četiri kilometra od marijanskog svetišta u Aljmašu

Bratovštini se zgrada učinila atraktivnom za prenamjenu u hostel te su uputili i dopis HŽ Infrastrukturi.

U susjednu Srbiju može se prijeći preko dvaju mostova udaljenih nešto više od kilometra od željezničkog kolodvora. Cestovni je most sagrađen 1974., a čelični željeznički most dug 620 m 1911. godine. Prije gradnje mosta za cestovna vozila preko njega je tekao mješoviti prijevoz i kada je vlak prolazio, spuštali su se branci. Prije gradnje željezničkog mosta, koji je u nekoliko navrata temeljito obnavljan, željezničke kompozicije su se preko Dunava prevozile dvjema motornim skelama o čemu i danas svjedoče vrlo atraktivne fotografije iz tog vremena.



Damir Damjanović i Damir Domazet



Skela preko Dunava

OD RUJNA INTEGRIRANI PRIJEVOZ I NA RIJEČKOME PODRUČJU

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Vožnjom posebnog vlaka, koja je bila održana 12. lipnja na relaciji Rijeka – Jurdani – Rijeka, promovirano je uvođenje integriranog prijevoza putnika na riječkome području.

U vlaku je potpisan Sporazum o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju integriranog prijevoza putnika na području Grada Rijeke. Sporazum su potpisali gradonačelnik Rijeke Vojko Obersnel, gradonačelnik Bakra Tomislav Klarić, načelnik Općine Matulji Mario Ćiković, direktor autobusnog prijevoznika KD-a Autotrolej Marin Rajčić i Uprava HŽ Putničkog prijevoza predvođena predsjednikom Uprave Željkom Ukićem.

Potpisnici su kazali to kako je sporazum tek početak implementacije integriranog prijevoza na riječkome području kojim se želi postići povećanje broja putovanja javnim prijevozom, što bi dovelo do smanjenja broja osobnih automobila na cestama, povećanja razine sigurnosti u cestovnome prometu i smanjenja ispušnih plinova.

Gradonačelnik Obersnel naveo je to kako je integrirani prijevoz u Rijeci planiran još od 2002., a sada se napokon počeo ostvarivati.

— Potpuna implementacija sustava integriranoga putničkog prijevoza očekuje se nakon izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge od Škrljeva do Jurdana. — rekao je Obersnel, dodavši da integrirani plan nastoji poticati putnike da za putovanja uzduž obale, u smjeru istok – zapad, koriste vlak, čemu će doprinijeti i Autotrolej koji će svoj vozni red uskladiti s realiziranim novostima.

Predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić istaknuo je:

— Ponajprije želim zahvaliti gradonačelnicima, načelniku i direktoru Autotroleja na



Mladen Lugarić, Željko Ukić, Vojko Obersnel i Tomislav Klarić



Na kolodvoru u Rijeci

suradnji vezanoj uz uvođenje integriranog prijevoza putnika na riječkome području. Izuzetno mi je drago da ćemo nakon Zagreba i Splita u rujnu uvesti integrirani prijevoz u Rijeci, u trećem po veličini

gradu u Hrvatskoj. Uvođenjem integriranog prijevoza od rujna će građanima Rijeke i okolice bit će omogućen oko 40 posto povoljniji prijevoz uz kvalitetnije veze. Građani će moći koristiti jednu kartu

za prijevoz i vlakom i autobusom. Ovakva prijevozna ponuda dio je pozitivne europske prakse i vjerujemo da ćemo je uskoro ponuditi i u drugim gradovima. Nadam se da će ova suradnja rezultirati zadovoljstvom građana te da će manje koristiti prijevoz automobilima, a više javni prijevoz, čime će se rasteretiti gradske prometnice, a građani će brže stići do svojeg odredišta.

Marin Rajčić, direktor KD-a Autotrolej, obavijestio je javnost kako će putnici tu jedinstvenu kartu moći kupiti od 1. rujna na prodajnim mjestima Autotroleja u Rijeci i Opatiji preko Rijeka City kartice (RCC).

Sljedeća faza ovog hvalevrijednog projekta omogućit će širenje područja kojim će se moći putovati s integriranom pretplatničkom kartom na sve četiri Autotrolejeve zone i na HŽPP-ove četiri zone. - dodao je Rajčić.

Sporazumom je definirana suradnja veza na uz razvoj integracije HŽPP-a s ostalim vrstama prijevoza u sustav integriranog prijevoza putnika na području Grada Rijeke, poticanje integriranog prijevoza kroz zajedničke pretplatne karte, postizanje dogovora oko zajedničke tarife i prijevozne karte, kao i usklađivanje voznih redova, informiranje putnika, kontrolu karata te razvoj novih prijevoznih proizvoda (usluga) prilagođenih svakome specifičnom ciljnom tržištu u cilju privlačenja novih korisnika prijevoza.

Zajednička karta HŽPP – KD Autotrolej

Predstavnici Grada Rijeke, KD-a Autotrolej i HŽ Putničkog prijevoza potpisali su i Ugovor o poticanju integriranog prijevoza putnika uvođenjem zajedničke pretplatne karte HŽPP – KD Autotrolej.

Ugovorom je definirano uvođenje pretplatne karte HŽPP – KD Autotrolej od 1. rujna

2018., a mjesečnu kartu moći će koristiti radnici, studenti, učenici srednjih škola i umirovljenici. Zajednička mjesečna karta moći će se koristiti unutar četiri zone HŽPP-a (prijevoz vlakom na udaljenosti od oko 40 km od Rijeke) i 1. zone Grada Rijeke (prijevoz autobusom).

Zone HŽPP-a obuhvaćaju sljedeće kolodvore i stajališta:

- **1. zona:** Sušak Pećine, Krnjevo i Opatija-Matulji
- **2. zona:** Škrljevo, Meja, Rukavac, Jušići, Jurdani i Permani
- **3. zona:** Melnice, Plase i Šapjane
- **4. zona:** Zlobin, Drivenik, Lič i Fužine

Karte će se prodavati na prodajnim mjestima KD-a Autotrolej u Rijeci (Jelačićev trg 3 i Delta bb) i Opatiji (Velog Jože 1).

U rujnu će HŽPP uvesti osam dodatnih vlakova na relaciji Rijeka – Jurdani – Rijeka kako bi putnicima omogućio što bolje veze. Na istoj relaciji voze i četiri međunarodna vlaka (Rijeka – Ljubljana –

Rijeka), koja će se od rujna, osim u kolodvoru Opatija-Matulji, zaustavljati u kolodvoru Jurdani. U prosincu 2018., odnosno nakon uvođenja novog voznog reda 2018./2019., na relaciji Rijeka – Jurdani – Rijeka vozit će 16 vlakova.

Na temelju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. i novog Zakona o integriranom javnom prijevozu putnika, koji je u fazi pripreme, te pozitivnih poslovnih rezultata ostvarenih na temelju uvedene zajedničke prijevozne karte javnih prijevoznika u Splitu i Zagrebu Rijeka je treći grad u Hrvatskoj u kojemu će biti uveden integrirani javni prijevoz putnika.

U suradnji s lokalnom samoupravom i autobusnim prijevoznikom KD-om Autotrolej HŽ Putnički prijevoz uvest će integrirani javni prijevoz putnika usmjeren na povezivanje autobusnoga i željezničkog prijevoza u cilju stvaranja dodane vrijednosti za putnike i povećanja kvalitete usluge kroz povoljnije cijene karata i usklađene vozne redove, čime će se povećati mobilnost stanovništva u cilju poboljšanja kvalitete života građana.

CIJENE ZAJEDNIČKIH KARATA

| Zone HŽPP/KD AUTOTROLEJ | Radnici | Studenti i učenici (srednjoškolci) | Umirovljenici |
|----------------------------|---------------|--|---------------|
| | cijene [kn] | cijene [kn] | cijene [kn] |
| 1. zona/1. zona | 350,00 | 200,00 | 175,00 |
| 2. zona/1. zona | 450,00 | 250,00 | 225,00 |
| 3. zona/1. zona | 500,00 | 300,00 | 275,00 |
| 4. zona/1. zona | 600,00 | 350,00 | 325,00 |

POVOLJNIJI PRIJEVOZ ČLANOVIMA »DODIRA«

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Direktorica prodaje HŽPP-a Snježana Malinović, član Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić, predsjednica udruge "Dodir" Sanja Traczay, predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić

HŽPP i Hrvatski savez gluhoslijepih osoba »Dodir« 20. svibnja 2018. potpisali su ugovor o suradnji kojim se članovima Saveza omogućuje povoljniji prijevoz vlakom.

Obje strane izrazile su zadovoljstvo potpisivanjem ugovora o suradnji, a tom prigodom predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić istaknuo je:

„Izuzetno nam je drago što danas potpisujemo ovaj ugovor o suradnji. S obzirom na to da HŽ Putnički prijevoz pruža uslugu javnog prijevoza, smatram da je zaista društveno odgovorno omogućiti dostojanstven i ravnopravan suživot gluhoslijepim osobama. U cilju poboljšanja mobilnosti i kvalitete života gluhoslijepih osoba, nadam se da ćemo ovom humanom gestom članovima udruge »Dodir« barem malo olakšati svakodnevicu.

Hrvatski savez gluhoslijepih osoba »Dodir« od 1994. djeluje na području Republike Hrvatske zajedno s pet udruga članica u Zagrebu, Splitu, Osijeku, Lovranu i Varaždinu. S obzirom na brojnost članstva, predsjednica »Dodira« Sanja Traczay izjavila je:

„S obzirom na to da se ove godine obilježava 50 godina od smrti gluhoslijepice spisateljice i aktivistice Helen Keller, drago nam je da smo ovaj ugovor potpisali baš u ovoj godini. Budući da su gluhoslijepice osobe izolirane u zajednici, HŽ Putnički prijevoz pružio nam je mogućnost da po povoljnim cijenama uz pratnju posjetimo rodbinu i prijatelje, na čemu smo vam neizmerno zahvalni. Stoga ćemo u našim daljnjim aktivnostima ovaj primjer isticati kao primjer dobre prakse, a nadam se da će i druge institucije slijediti vaš primjer i prepoznati važnost društveno

odgovornog poslovanja.

Ugovorom je članovima »Dodira« i jednoj osobi u pratnji omogućeno pravo na korištenje popusta od 50 posto u redovitim vlakovima u unutarnjem prijevozu.

Kako bi ostvarili pravo na popust, članovi »Dodira« uz predočenje članske iskaznice »Dodira« na blagajni trebaju zatražiti izdavanje pametne kartice s profilom »Hrvatski savez gluhoslijepih osoba Dodir« po cijeni od 50 kn, a prilikom pregleda karata člansku iskaznicu trebaju pokazati na zahtjev vlakopratnog osoblja.

U cilju kvalitetnije suradnje »Dodir« će svoje članove upućivati na prijevoz vlakom, a putem svojim medijskih kanala i dodatno promovirati ponudu HŽ Putničkog prijevoza.

VELIKI USPJESI UČENIKA TEHNIČKE ŠKOLE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U z tradicionalno uspješne inovatore Tehničke škole, ove godine Lea Fućkar bila je najbolja na državnome natjecanju, a izniman uspjeh u konkurenciji najboljih matematičara postigla je Monika Stracenski.

Nakon završetka školske godine na dogovoreni razgovor s učenicima i profesorima Tehničke škole došao sam očekujući nešto mirnije hodnike zgrade u Palmotićevoj ulici u Zagrebu, no dočekala me upravo suprotna atmosfera. Državna matura i mnogobrojni korisnici usluga Učeničkog servisa ispunili su hodnike, a i kafić je radio kao da se održava redovita nastava. Tema ovog teksta uspjesi su učenika Tehničke škole na 59. državnim natjecanjima.

Na stranicama »Željezničara« u nekoliko smo navrata pisali o uspjesima inovatora. Ovaj put prednost ćemo dati Moniki Stracenski, učenici drugog razreda, i njezinoj mentorici, profesorici matematike Mirjani Matijević.

Kada se promatraju natjecanja na olimpijskim igrama, čini se jednostavnim doći do medalje, primjerice u tae kwon dou. Dvije-tri borbe i medalja je tu, no pritom se zaboravlja na činjenicu da na natjecanje dolaze najbolji među najboljima koji su prošli kroz filter kvalifikacija. Tako je i s državnim natjecanjem iz matematike.

Dvadeset natjecatelja u porečkome finalu prošlo je filtre općinskih i županijskih natjecanja. Ovogodišnje natjecanje tek je drugo na kojemu je Tehnička škola imala predstavnika pa je deveto mjesto koje je osvojila Monika doista izniman uspjeh, tim više što će ona u sljedeće dvije godine imati još dovoljno prilika za natjecanja. Iznimno zadovoljna je i profesorica Matijević:

U Tehničkoj gimnaziji imamo četiri sata



Željko Blažek, Lea Fućkar, Josip Kunac, Monika Stracenski, Mirjana Matijević, Dario Kovačić i Filip Bošnjak

U TEHNIČKOJ GIMNAZIJI IMAMO ČETIRI SATA MATEMATIKE, A NAŠI KONKURENTI, NA PRIMJER, I PO OSAM SATI TJEDNO. U MATEMATIČKOJ GRUPI IMAMO VRLO TALENTIRANE I VRIJEDNE UČENIKE PA MI JE ZADOVOLJSTVO RADITI. UZ OVAJ USPJEH TREBA SPOMENUTI I TO DA SU U EKIPNOME NATJECANJU U PULI NAŠI IVO GRĐEN, MATO GUDELJ, NINO NOGIĆ I MONIKA BILI DRUGI.

matematike, a naši konkurenti, na primjer, i po osam sati tjedno. U matematičkoj grupi imamo vrlo talentirane i vrijedne učenike pa mi je zadovoljstvo raditi. Uz ovaj uspjeh treba spomenuti i to da su u ekipnome natjecanju u Puli naši Ivo Grđen, Mato Gudelj, Nino Nogić i Monika bili drugi.

U osnovnoj školi u Velikom Trgovišću Monika Stracenski nije dogurala dalje od županijskog natjecanja pa je talent koji ima potaknut na satovima matematike u Tehničkoj školi.

Inovatori profesora Stjepana Blažeka postižu izvrsne rezultate na natjecanjima inovatora. Na nacionalnoj izložbi mladih inovatora u Matuljima Filip Bošnjak i Dario Kovačić osvojili su svaki po srebrno odličje. Na međunarodnoj izložbi ARCA 2017. postigli su istovjetan rezultat. Zlat-

na odličja osvojili su u Osijeku na natjecanju INOVA – budi uzor 2017. u Osijeku. To je samo dio prošlogodišnjih rezultata dvojice učenika kojima još treba pridodati i rezultate Ive Grdana i Frana Pisuljka.

Model stroja za sortiranje proizvoda inovacija je Filipa Bošnjaka i namijenjena je za pregled ispravnosti proizvoda. Kvalitetni proizvodi transportiraju se pokretnom trakom u kontejner, a neispravni se vraćaju u proizvodni proces. Jednostavna inovacija Daria Kovačića, prilagodba miša osobama s invaliditetom, na Danima otvorenih vrata škole pobudila je dosta interesa kod defektologa, tim više što ne iziskuje veća ulaganja, a prilagodba se izvodi na postojećim miševima. Najbolja na državnome natjecanju u Šibeniku u prijevozu stvari i uporabi vagona bila je učenica trećeg razreda Lea Fućkar, čiji je mentor Josip Kunc.

VELIK INTERES ZA PROGRAM STRUČNOG OSPOSBLJAVANJA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Otkako su 2013. stvoreni svi zakonski preduvjeti, u zagrebačkoj Tehničkoj školi pokrenut je školski program stručnog osposobljavanja za zanimanje strojovođe. Interes je velik i do sada je taj program pohađalo 340 polaznika.

U ponedjeljak 11. lipnja objavljen je oglas »najmlađeg« teretnog prijevoznika, riječke Transagent špedicije, u kojemu traže deset strojovođa. Tragom te vijesti u zagrebačkoj Tehničkoj školi razgovarali smo o njihovu programu stručnog osposobljavanja za zanimanje strojovođe koji je pokrenut 2014. godine.

U sklopu redovitoga srednjoškolskog obrazovnog programa po jedno je razredno odjeljenje strojovođa, prometnih tehničara i željezničkih prometnih radnika. O Loreni Matejaš, prvoj ženi u Hrvatskoj koja radi kao strojovođa, mediji su puno pisali, a ove godine mogla bi dobiti još jednu kolegicu koja je ove godine maturirala u Tehničkoj školi. Interes za posao strojovođe je velik, a svoju priliku da stekne to zanimanje prepoznalo je 340 polaznika koji su od 2015. u Tehničkoj školi položili program općeg stručnog osposobljavanja.

Dozvole za zanimanje strojovođe koje se izdaju nakon položenog ispita u Tehničkoj školi vrijede na prostoru cijele Europske unije. Početni korak bila je Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o izdavanju dozvola za strojovođe koji upravljaju lokomotivama i vlakovima u željezničkom sustavu Zajednice. Četiri godine poslije Europska komisija donijela je Odluku o kriterijima za priznavanje centara za osposobljavanje strojovođa. Posljednja pretpostavka za pokretanje programa stručnog osposobljavanja za zanimanje strojovođe stvorena je 2013. kada je Sabor usvojio Zakon o sigurnost i interoperabilnosti željezničkog sustava.

U manjem opsegu program je pokrenut



2014., a od 2015. do sada za zanimanje strojovođe stručno je osposobljeno 340 polaznika. Pretpostavka za uključivanje u program su završena četiri razreda tehničke škole. Kroz konzultativno-instruktivni oblik nastave stječu se opća stručna znanja i stvara pretpostavka za daljnje obrazovanje koje vrijedi na svim prugama EU-a. Nastava je do sada organizirana za osam odjeljenja obrazovanja za vlastite potrebe, tri je odjeljenja za svoje zaposlenike organizirala HŽ Infrastruktura i dva

Pružne građevine. HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo sami organiziraju osposobljavanje svojih strojovođa za potrebe izdavanja potvrda za vučna vozila. U Tehničkoj školi program su pohađali zaposlenici tvrtki RCC, Rail&Sea, Train Hungary, SŽ - Tovarni promet te strojovođe koji rade na manevarskim lokomotivama u lukama i šećerana. Može se očekivati to kako će se spomenutim tvrtkama uskoro priključiti i zaposlenici Transagent špedicije.

IZLOŽBA »PRUGA PRVOG SVJETSKOG RATA« U MORAVICAMA I ZAGREBU

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: Željeznička tehnička škola Moravice

Hrvatski željeznički muzej izložbom »Pruga Prvog svjetskog rata« pridružuje se muzejima diljem svijeta u obilježavanju stote godišnjice završetka Prvog svjetskog rata. Konceptijski se izložba sastoji od dviju izložbenih cjelina: virtualne izložbe i izložbenih panoa koji se međusobno nadopunjuju.

Izložba je prvi put prezentirana javnosti 12. rujna 2014., u godini kada je obilježena stota obljetnica početka Prvog svjetskog rata i na dana kada Grad Ogulin obilježava svoj dan. Izložba prati izgradnju i otvorenje dviju dionica željezničke pruge od Zagreba do Splita, i to dionica Oštarije – Plaški i Plaški – Vrhovine, u razdoblju od 1914. do 1918. Unatoč predratnim i ratnim uvjetima te poteškoćama u godini kada je Prvi svjetski rat počeo, točnije 14. listopada 1914. godine, izgrađena je i puštena u promet dionica željezničke pruge Oštarije – Plaški, a u godini završetka Prvog svjetskog rata, točnije 12. lipnja 1918., izgrađena je i u promet puštena dionica Plaški – Vrhovine.

Inženjer Nikola Turkalj (1886. – 1947.) bio je prisutan tijekom izgradnje pruge od 1912. do 1925., kada je u promet puštena cijela željeznička pruga Oštarije – Knin – Split, te kao cijenjeni inženjer i vrstan stručnjak za sobom nije ostavio samo željezničku prugu, već je inspiriran krajem kojim pruga prolazi otkrio Cerovačke špilje, u Hrvatskoj najveće nalazište pećinskog medvjeda, najveći hrvatski špiljski kompleks i poseban geomorfološki rezervat koji je naziv dobio po obližnjem željezničkom kolodvoru Cerovac. Pisao je pjesme, među kojima i pjesmu »Hrvatski jak«, te fotografirao izgradnju željezničke pruge i krajolik kojim pruga prolazi. Krajolik kojim pruga prolazi poseban je pa je možda to razlog što prugu Prvog svjetskog rata, odnosno pružnu dionicu Oštarije – Plaški – Vrhovine prati i nekoliko zanimljivosti: na pruži se nalazi že-



Svjetlana Glad, profesorica željezničke grupe predmeta u ŽTŠ-u Moravice, i Borivoj Dokmanović, ravnatelj škole

ljevnički kolodvor na najvišoj nadmorskoj visini, granica prvoga hrvatskog nacionalnog parka i pruga sljubljuju se u duljini od oko 10 km – od ulaza u kolodvor Javornik do izlaza iz kolodvora Rudopolje, a u njezinoj izgradnji sudjelovali su ruski i talijanski ratni zarobljenici.

Virtualni dio izložbe koji se može pogledati na poveznici <http://muzej.hzinfra.hr/> prati te i brojne druge zanimljivosti, ali i predmete, fotografije i razglednice iz fundusa Hrvatskog željezničkog muzeja i privatne zbirke obitelji Turkalj. Mogu se pogledati i tri videozapisa: »Sto godina nakon«, »Vlakom kroz prirodu« i »Lokomotiva« autora Borisa Poljaka, nagrađivanog filmskog snimatelja i redatelja, Damira Čučića, vrhunskog montažera, redatelja, scenarista i producenta, te Daria Cebića, skladatelja, dirigenta, glazbenog pedagoga i doktora glazbenih znanosti.

Virtualni dio izložbe, zahvaljujući i financijskoj potpori Ministarstva kulture Republike Hrvatske, upotpunjen je i s 15 izložbenih panoa koji su od 2014. do 2018. bili izloženi u željezničkom kolodvoru Ogulin, Gimnaziji Bernardina Frankopana u Ogulinu, Osnovnoj školi Josipdol, Osnovnoj školi Plaški i Obrtničkoj i tehničkoj školi u Ogulinu te tijekom mjeseca svibnja 2018. u Željezničkoj tehničkoj školi u Mo-

ravicama, jedinog srednjoj školi u Hrvatskoj koja u svom nazivu još uvijek s ponosom ističe atribut »željeznička«. Škola od 1921. opstaje kao temelj i simbol života Moravica. Jedina je goranska škola uključena u CARNetov pilot-projekt e-škole. Škola je dobila i status *Microsoft Showcase* škole i time postala jedna od 18 škola u Hrvatskoj i jedna od 850 škola diljem svijeta po korištenju informacijskih i komunikacijskih tehnologija u unapređenoj obrazovnog procesa. U neposrednoj blizini škole nalazi se i lijepo i udobno uređen učenički dom, koji uz smještaj učenicima nudi i neograničene mogućnosti stjecanja znanja i vještina prilagođenih individualnim željama, potrebama i zahtjevima. Izuzetno nam je bilo drago što smo naše putovanje s izložbom »Pruga Prvog svjetskog rata« zaokružili suradnjom sa Željezničkom tehničkom školom u Moravicama.

Povodom 10. međunarodne konferencije ILCAD-a od 6. lipnja 2018. uz izložbu »A journey through the Timetables« u muzejsko-galerijskome poštanskom vagonu postavljena je izložba »Pruga Prvog svjetskog rata«. Obje izložbe mogu se razgledati u radno vrijeme Muzeja: srijedom, petkom i subotom od 10.00 do 14.00 sati te četvrtkom od 14.00 do 18.00 sati na adresi Ulica grada Vukovara 47, Zagreb.

ŽELJEZNIČARI RASPLESALI BROĐANE

PIŠU: Vlatka Škorić, Izvor: www.sbplus.hr

FOTO: www.sbplus.hr

Gradska limena glazba »Željezničar« iz Slavanskog Broda rasplesala je 18. lipnja gradski korzo i Brođane poznatim hitovima i tako pokazala kako je i mladima mjesto u njihovim redovima.

Brodsko limena glazba postoji već 88 godina. Mlade možemo privući nastupima i repertoarom, odabirom programa, da vide kako to nisu samo koračnice i stare kompozicije, nego da izvodimo i moderne pjesme. Slušat ćemo rock hitove, Deep Purple, Stephen Wolfa te neke jazz standarde. Čut ćemo »Take That Train«, »Blue Moon«, malo filmske glazbe, a ostalo neka ostane iznenađenje. – kazao je netom prije početka koncerta dirigent Marko Rušnov te istaknuo kako su njihovi članovi stari od sedam do osamdeset i sedam godina. Ivo Barić najstariji je Željezničar i vodi malu školu za svirače, a Filip Perković na trubi najmlađi je član.

Limenu glazbu »Željezničar« osnovali su željezničari 1930. godine, a svoj prvi javni nastup orkestar je imao 1931. godine. Od 1930. do danas brodska limena glazba radi u kontinuitetu te aktivno sudjeluje u svim javnim manifestacijama u gradu i široj okolici kao nezamjenjiv dekor velikog dijela društvenih događanja.

Posljednjih 88 godina Željezničari s oko pedeset članova nastupe tridesetak puta na godinu. Limena glazba »Željezničar« dugogodišnja je članica saveza KUD-ova Hrvatskih željeznica i Saveza amaterskih puhačkih orkestara Slavonije i Baranje (SAPOSIB). Temelj opstanka Udruge ponajprije je dugogodišnji ozbiljan pristup radu uz veliki trud i odricanje svih članova. Glazbene probe održavaju se dva puta tjedno, a po potrebi i češće. Vodi ih dirigent i stručni voditelj, profesor glazbe Marko Rušnov.

Neophodno je spomenuti i našu internu



glazbenu školu koja je temeljni izvor mladih glazbenika kojima osvježavamo naš orkestar. Glazbenu školu već dugi niz godina vodi naš kapelnik i stručni voditelj Ivan Barić. Čovjek koji je već 65 godina u limenoj glazbi i neprocjenjiv je njegov doprinos našoj udruzi. - poručili su iz »Željezničara«.

Grad Slavonski Brod 2010., na 80. obljet-

nicu Udruge, odlikovao ih je Ordenom Berislavića za poseban doprinos razvoju i promicanju glazbene kulture i limene glazbe kao jedinstvenoga glazbenog izričaja. Istim ordenom odlikovan je i Ivan Barić za poseban doprinos promicanju i očuvanju limene glazbe na ovim područjima. Isto tako, Grad je članove za dugovječnost Limene glazbe nagradio novim svečanim odorama u bojama grada.

KRAJ EPOHE PARNIH LOKOMOTIVA U HRVATSKOJ

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Posljednja parnjača na hrvatskim prugama
na ulasku u Pakrac

Na svoju posljednju vožnju u Hrvatskoj kompozicija teretnog vlaka vučena parnom lokomotivom krenula je iz Pleternice 20. srpnja 1988. godine. Odredište putovanja bio je Pakrac. Vlak je vozila posada koju su činili strojovođa Vlado Suk, ložač Ivo Kerovac i počasni ložač Ivan Javorček.

Posljednja hrvatska parnjača krenula je 20. srpnja 1988. iz Pleternice i dovezla kompoziciju teretnog vlaka u Pakrac. Taj je dan označio kraj jedne željezničke epohe u Hrvatskoj. Nakon što su se svi radnici kolodvora fotografirali ispred vlaka, strojovođa Vlado Suk pokrenuo je vlak. Na toj posljednjoj vožnji ložač je bio Ivo Kerovac, a kao počasni gost s njima je u lokomotivi bio Ivan Javorček koji je cijeli radni vijek radio na parnjači.

Tih dana prisjeća se i umirovljeni šef kolodvora Pleternica Vid Marić koji nam je ukratko opisao i kakva je bila situacija na željeznici u to vrijeme i upoznao nas sa

zanimanjima za koja nismo znali da postoje:

Toga dana u Pleternici bila je posebna atmosfera. Znali smo da nestaje dio naše svakodnevnice. Parnjače su vukle teretne vlakove i iz Velike smo otpremali oko 300 000 tona kamena na godinu, a iz Jakšića, Čaglina, Lončice, Velike i Požege 200 000 tona drveta. U to vrijeme uobičajeni su bili tzv. mješoviti vlakovi koji su vozili po tri putnička i tri teretna vagona. Takve kompozicije i danas voze u Austriji. Voze malo tereta, malo biciklista i planinara, a zauzavaju se prema potrebi.

Posljednja parnjača koja je vozila hrvatskim prugama bila je serije 51-144 i proizvedena je ratne 1942. u Radionici željezničkih vozila u Slavanskom Brodu. Serija 51 bila je u odnosu na serije 20, 22 i 31 manja. Veće lokomotive imale su poseban tender za ugljen, a serija 51 imala je uži i manji tender. Prilikom opskrbe ugljenom na te su se lokomotive postavljale

lojtre i raneri bi se popeli na njih i kroz rupu ubacivali ugljen. S naše strane dvije su se lokomotive opskrbljivale u Novskoj, Slavanskom Brodu, Vinkovcima, Rumi i Staroj Pazovi. Lokomotive su se održavale u osječkoj Vuči vlakova. Po pričanju, nakon nekog vremena ta je lokomotiva nastavila voziti u Indiji.

Po dolasku teretnog vlaka u Pakrac bila je organizirana prigodna svečanost na kojoj je o povijesti parne vuče govorio Mato Obradović, tadašnji direktor OOUR-a Vuča vlakova Osijek, a izaslanik Uprave SOUR-ŽTP-a Zagreb bio je tadašnji član Poslovnog odbora Drago Bulovac. Nedugo potom u Pakracu je bilo organizirano fotografiranje posljednje vožnje parnjače i te su fotografije te godine bile korištene na željezničkim promotivnim materijalima.

U susjednoj Bosni i Hercegovini u Rudniku mrkog ugljena Banović i danas voze parnjače, no to je ipak iznimka. Parnjače i danas pobuđuju nostalgiju te voze izletničke vlakove.

UNESCO-ove ŽELJEZNIČKE PRUGE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Prije točno deset godina dvije željezničke pruge švicarske tvrtke RhB uvrštene su na svjetski popis UNESCO-ove baštine. Riječ je o prugama Albula i Bernina. U povodu te obljetnice RhB je 9. i 10. lipnja organizirao veliko slavlje.

Retska željeznica RhB jest željeznica metarskog kolosijeka koja se nalazi u istočnošvicarskome kantonu Graubünden. Kanton Graubünden najveći je švicarski kanton, no istodobno i najbrdovitiji – samo 25 posto površine tog kantona pogodno je za život i poljoprivredu. Graubünden jedan je od tri švicarska kantona s planinskim vrhovima višima od 4000 m, a najviši vrh kantona jest Piz Bernina visok 4049 m. Taj je vrh ujedno najviši vrh istočnih Alpa. Mreža Retske željeznice duga je 384 km, a prva pruga mreže izgrađena je 1889. kada je kolodvor Landquart povezan s poznatim turističkim gradićem Davosom. U iduće 24 godine RhB-ova mreža uglavnom je dovršena i nije proširivana sljedećih 86 godina. Godine 1999. na RhB-ovoj mreži otvoren je najdulji tunel metarskoga željezničkog kolosijeka dug 19 km. Tunel izravno povezuje alpske doline Prättigau i donji Engadin, a kroz tunel teče vrlo intenzivan prijevoz cestovnih vozila vlakom. U 2017. Retska željeznica je kroz tunel Vereina prevezla 497 000 automobila, motocikala, autobusa i kamiona. Čitava RhB-ova mreža elektrificirana je sustavom 11 kV, 16,7 Hz, a tvrtka u voznome parku posjeduje 58 lokomotiva i 29 elektromotornih vlakova. Ta željeznička tvrtka posjeduje i gotovo 300 putničkih i oko 500 teretnih vagona. Glavni vlasnik tvrtke jest kanton Graubünden koji posjeduje 51,3 posto dionica, a ostali su vlasnici Švicarska konfederacija s 43,1 posto, dok privatni vlasnici (uglavnom tvrtke iz Graubündena koje robu prevoze željeznicom RhB) posjeduju 5,6 posto tvrtke. Godišnje RhB preveze 12 milijuna putnika i oko 760 000 tona tereta.



Parnjača G 4/5

Pruga Albula duga je 62 km i povezuje gradić Thusis s turističkim središtem St. Moritzom. Thusis se nalazi na nadmorskoj visini od 697 m, a St. Moritz na 1775 m. Pruga Albula gotovo je u konstantnome usponu od 35 promila, a uz to karakteriziraju je nizovi tunela, vijadukata i mostova. Između kolodvora Preda i Spinna nalazi se 5,9 km dug tunel Albula.

Trenutačno se uz postojeći tunel gradi novi čije se otvaranje za promet planira 2021. godine.

Pruga Bernina najistočniji je krak RhB-ove željezničke mreže koji povezuje St. Moritz s talijanskim pograničnim gradom Tiranom. Ta je pruga specifična zbog dvije činjenice: prelazi Alpski prijevoz bez tu-



Parnjača tvrtke RhB G 3/4 11

nela i jedna je od najstrmijih adhezijskih pruga na svijetu. Njezin maksimalni usponi iznose nevjerojatnih 70 promila. Pruga je elektrificirana drugačijim sustavom elektrifikacije od ostatka RhB-ove mreže – jednokilovoltnim sustavom.

Pruge Albula i Bernina na UNESCO-ovu listu baštine uvrštene su kao jedinstvena cjelina. Na popisu UNESCO-ove baštine ukupno su tri željezničke pruge – Albula – Bernina, Semerinška željeznica u Austriji i pruga Darjeeling Himalayan u Indiji.

Tvrtka RhB slavna je i po afirmativnome odnosu prema tehničkoj baštini. Gotovo svi tipovi vozila koji su kroz povijest vozili prugama te tvrtke danas su sačuvani u voznome stanju. O dijelu tih vozila brine i Club 1899, udruga iz gradića Samedan koja restaurira i čuva stara željeznička vozila.

Dana 9. i 10. lipnja velika parada vozila Retske željeznice organizirana je u blizini gradića Pontresina. Pontresina je jedan od većih kolodvora na RhB-ovoj mreži u kojemu se sastaju dva sustava električnog napajanja – Bernina sustav od 1000 V= i dominantni sustav od 11 kV, 16,7 Hz. Na paradi prikazano je ukupno 13 autentičnih željezničkih kompozicija koje su prezentirale pojedine epohe Retske željeznice. Među ostalima, na paradi RhB-a vozili su elektromotorni vagoni ABe 4/4 I 30 proizvedeni 1911. godine. Elektromotorni vagoni te serije bili su prva serija vozila na pruzi Bernina. Posebnu pozornost posjetitelja privukli su originalni snježni parni plug RhB Xrot d 9213 proizveden 1910. i takozvana krokodil električna lokomotiva broj 182. Dvije parnjače iz prvih dana tvrtke RhB također su bile među najzanimljivijim vozilima: G 3/4 11 Heidi iz 1903 i G 4/5 108 Engiadina iz 1906. godine. Obje lokomotive vukle su autentične željezničke kompozicije RhB-a s početka 20. stoljeća. Te lokomotive povučene su iz redovite upotrebe 1926./1927.



RhB lokomotiva Ge 6/6 I 414

kada je cjelokupna mreža Retske željeznice elektrificirana.

Kanton Graubünden osim Retske željeznice turistima nudi i niz drugih sadržaja: od planinarenja do kulinarskog ili spa turizma. U tom su kantonu vidljivi njemački, talijanski i retoromanski utjecaji koji stvaraju jedinstvenu kulturološku sliku područja. Iz Zagreba do glavnoga grada kan-

tona Chura jednostavno se može stići vlakom, uz presjedanje u kolodvoru Sargans. Putovanje traje 14 sati i 10 minuta, a putnici se mogu voziti u vagonima za sjedenje, kušet-vagonima ili u vagonima za spavanje. Jeftinije prijevozne karte moguće je kupiti u pretprodaji ili putem interneta po cijeni od 29 eura po smjeru (Zagreb – Sargans).



Električna lokomotiva Ge 4/6 353

LJEPOTE PORTUGALA

PIŠE: Ivana Čepulić
FOTO: Ivana Čepulić

Po završetku pješaćenja od 800 km u Santiago de Compostelu put me nanio u Portugal. To je bilo donekle planirano jer sam let za povratak u Zagreb imala iz Lisabona, no nisam planirala trajanje svojeg boravka u toj zemlji. Budući da sam u Santiago stigla ranije od očekivanog, ostalo mi je sasvim dovoljno vremena za kratak odmor u Portu i Lisabonu. Imala sam sreće i sa smještajem – vrlo lako sam u kratkome vremenu našla dvojicu *couchsurfera* koji su pristali primiti me na spavanje.

Iz Santiaga sam vlakom stigla do Viga, španjolskoga lučkog grada u kojemu sam trebala presjesti u drugi vlak. Imala sam nekoliko sati za razgledanje toga grada, no ne mogu reći da me se previše dojmio – djelovao mi je sumorno i sivo. Navečer istoga dana stigla sam u Porto, a u kolodvoru me dočekaao domaćin Paulo. Sljedećeg je jutro Paulo bio voljan postati mojim vodičem po Portu. To me razveselilo, među ostalim, i stoga što je padala prilično jaka kiša pa je automobilom sve bilo jednostavnije.

Paulo se pokazao kao jako dobar vodič. U vožnji mi je pokazao mnoge lijepe ulice na kojima su mi pozornost privlačile fasade rađene u stilu Art Nouveau i zgrade prekrivene keramičkim pločicama. Zaustavili smo se kod vidikovca s pogledom na cijeli grad. Iznad crvenih krovova stršao je impozantni barokni toranj Crkve klerika, jedan od simbola Porta.

Među posebnim mjestima na koja me Paulo odveo bila je prekrasna gotička crkva sv. Franje Asiškog iz 14. stoljeća. Izvana crkva djeluje jednostavno i skromno pa me ništa nije moglo pripremiti na raskoš njezinog interijera. Naime, u 18. stoljeću unutrašnjost crkve dobila je mnoštvo baroknih dodataka te je s dolaskom zlata iz Brazila poprimila svoj sadašnji izgled – sve tri lađe prekrivene su zlatom, čija se ukupna težina procjenjuje na oko 300 kg. Paulo me odveo i u Palaču burze, neo-



Pogled na jeronimitski samostan - Lisabon



Kula Belem - Lisabon

klasicističku građevinu iz 19. stoljeća koju je dala izgraditi trgovačka udruga grada

Porta. Središnje dvorište, koje se naziva »Dvorište nacija«, nadsvođeno je velikom

ostakljenom osmerokutnom kupolom s metalnom strukturom. Njezina je baza oslikana portugalskim grbovima, kao i grbovima zemalja s kojima je Portugal trgovao u 19. stoljeću. Monumentalno stubište ukrašeno bistama i svodnim freskama vodi prema dvoranama punima umjetnina i umjetnički izrađenog pokućstva. Impresionirala me Arapska dvorana, ukrašena u egzotičnome pseudomaurskom stilu, koji je bio u modi u 19. stoljeću. Ta raskošna, blještava dvorana koristi se za prijam prilikom posjeta važnih državnika. U nastavku turističkog obilaska posjetili smo i jednu vrlo posebnu knjižaru. Knjižara Lello sagrađena je 1906. godine, a utemeljila su je braća Antonio i Jose Lello. To je jedna od najbogatije ukrašenih knjižara na svijetu, u kojoj se Art Nouveau miješa s neogotičkim stilom. Već je njezina fasada impresivna, ali ni približno toliko kao unutrašnjost: svod i police prekriveni su ukrasima od rezbarenog drveta, na stropu i zidovima galerije svjetlost ulazi kroz velike vitraje, a stubište prekriveno crvenim baršunom vijuga i račva se prema gornjoj etaži i oduzima dah! Nakon kratkog, ali dojmljivog boravka u Portu opet sam sjedila u vlaku – taj put cilj je bio Lisabon. Vožnja od Porta do Lisabona bila je brza i ugodna. U glavnome lisabonskom kolodvoru ukrcala sam se u prigradski vlak koji me odveo do predgrađa u kojemu je živio moj domaćin Miguel. On, nažalost, nije imao vremena za pokazivanje grada pa sam ga otkrivala sama. Za početak sam prošetala popločenom pješačkom ulicom Rua Augusta prema slavoluku izgrađenom u čast rekonstrukcije grada nakon potresa 1755. godine. Prošavši kroz njega, ubrzo sam se našla na prostranome Trgovačkom trgu uz ušće rijeke Tajo u Atlantski ocean. Hodajući uz obalu, malo-pomalo, odmicala sam od središta grada prema zapadu i sve se više približavala oceanu.

Nakon poduže šetnje po vrućemu pod-



Trgovački trg u Lisabonu

nevnom suncu stigla sam do 50-metarskog Spomenika otkrićima u obliku broda. Smješten je na mjestu s kojega su u prošlosti brodovi isplovljavali radi pomorskih istraživanja i trgovanja s Indijom i Dalekim istokom. Taj spomenik odaje počast dobu velikih pomorskih otkrića tijekom 15. i 16. stoljeća. Malo dalje iz vode se izdiže utvrđeni toranj Belém, koji je 1515. dao izgraditi kralj Ivan II. Portugalski u sklopu obrambenog sustava ušća. Taj je toranj lijep primjer tzv. manuelskog stila u arhitekturi, portugalske inačice renesanse, koja se razvila u doba vladavine Manuela I.

Ponovno u središtu grada uspjela sam se na utvrđeni dvorac svetog Jurja iz 12. stoljeća. Za razliku od većine europskih dvoraca taj nije služio kao rezidencija, nego su u njemu ponajprije bile smještene vojne trupe. Budući da se nalazi na vrhu brda, svojim posjetiteljima omogućuje i prekrasan pogled na čitav grad.

Jutro prije odlaska napokon sam posjetila i glasoviti jeronimitski samostan, još jedan biser manuelskog stila. Onamo sam stigla tipičnim žutim lisabonskim tram-

vajem. Već mi je vanjski izgled samostana otkrio to da se radi o iznimnome arhitektonskom djelu. Taj je samostan simbol moći i bogatstva Portugala u razdoblju velikih otkrića, a kralj Manuel I. dao ga je sagraditi 1502. na mjestu na kojemu je Vasco da Gama proveo noć prije polaska na put u Indiju.

Samostanski kulaustar plijeni pozornost ljepotom svojih ukrasa. Stupovi i lukovi ukrašeni su različitim reljefima koji prikazuju mornarsku užad, morske nemani, koralje i druge motive inspirirane moreplovstvom. Jednako je zavidljivo i unutrašnjost samostanske crkve. Njezini 25-metarski osmerokutni stupovi bogato su ukrašeni reljefima s grotesknim i floralnim elementima.

U razgledanju samostana vrijeme mi je začas proletjelo. Srećom, lisabonska zračna luka nalazi se vrlo blizu središta grada pa se onamo lako stiže podzemnom željeznicom. Tako sam do posljednjeg trenutka iskoristila vrijeme za razgledanje toga dojmljivog grada i na najbolji način završila još jedno kratko, ali sadržajem iznimno bogato putovanje.

PETAR CETINIĆ NA MEDITERANSKIM IGRAMA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Otkako su 1991. stupili u dvoranu Boksачkog kluba »Lokomotiva« u Crnatkovoju ulici, braća Boris (kategorija do 64 kilograma) i Borna Katalinić (kategorija do 69 kilograma) cijelo su vrijeme u njoj. U tom je periodu Borna bio deset puta prvak Hrvatske, a Boris devet puta. Zajedno su boksali oko 600 mečeva i nakon što su se oprostili od natjecateljskog sporta, ostali su u klubu. Od 2017. Boris Katalinić jest predsjednik, a Borna Katalinić trener.

Danas je situacija u hrvatskome boksu bitno bolja nego u vrijeme kada su oni boksali i to ulijeva nadu da će njihova nastojanja usmjerena na organizacijsko unaprjeđenje te omasovljenje klupskih selekcija uroditi i kvalitetnim rezultatima. Zanimljivo je to kako Boris Katalinić, premda i sam s Britanca iz središta Zagreba, činjenicu da je Boksачki klub »Lokomotiva« smješten u središtu Zagreba ne vidi kao prednost:

«Otkako je Boksачki savez preuzeo Boris Bošnjak, puno je bolje vrijeme za ovaj sport općenito i tu vidimo svoju šansu. Hrvatska sada ima »Croatian Knights«, svoju ekipu u svjetskoj ligi. Toga nije bilo kada smo mi boksali. Ovdje smo počeli okupljati *klince*, prije sljedeće sezone običi ćemo škole i konačni nam je cilj podići natjecateljsku kvalitetu kluba. Činjenica da smo u središtu grada nije nam prednost, ma koliko se to neobično činilo. Ovdje djeca mogu birati između puno sportova, a realno su ti sportovi za djecu i roditelje uglavnom ispred boksa.

Boks je naporan sport i oni koji nisu spremni naporno raditi nemaju što tražiti u njemu:

«U boksu nema uspjeha preko noći. Konkurencija je velika, samo raspadom SSSR-a konkurencija se strahovito zaoštrila jer su boksači iz novonastalih država



Petar Cetinić na sparingu sa Željkom Mavrovićem

BOKS JE MOJE OPREDJELJENJE I VJERUJEM DA ĆU DOBRO PROĆI NA MEDITERANSKIM IGRAMA. CILJ SU MI OLIMPIJSKE IGRE U TOKIJU 2020. SLJEDEĆA GODINA JE KVALIFIKACIJSKA I DO PLASMANA ĆU SE MORATI IZBORITI PREKO TURNIRA.

više-manje svi jako dobri. U boksu se znaju pravila i kolika su odricanja da se dođe do uspjeha.

Činjenica da braća Katalinić nemaju status profesionalaca otežava posao, no na kraju se sve odradi:

«Obojica imamo stalan posao, a nakon toga dolazimo u dvoranu. Lakše bi nam bilo da se bavimo samo sportom. Ujutro bismo odradili trening pa obišli škole i onda ponovno u dvoranu: ovako je puno teže, no imamo dečke koji su dugo u klubu i oni mogu puno toga odraditi umjesto nas i pomoći nam.

U ovome trenutku prvo ime Boksачkog kluba »Lokomotiva« bez ikakve dvojbe jest prvak Hrvatske i najbolji boksač prvenstva devetnaestogodišnji Petar Ceti-

nić. Uz *teškaša* Tonija Filipia i *poluteškaša* Lea Cvetkovića, boksač »Lokomotive« bit će predstavnik Hrvatske u velter kategoriji na Mediteranskim igrama koje 1. srpnja 2018. počinju u španjolskoj Tarragoni. Jedini hrvatski boksač koji je na Mediteranskim igrama osvojio medalju bio je Željko Mavrović 1991. godine.

Otac Petra Cetinića Franko i sam je bio boksač. Njemu se prije četiri godine kao petnaestogodišnjak priključio i sin i od tada su u Crnatkovoju:

«Kada sam došao u klub, počeo sam s Ivanom Sertićem i Bornom. S ocem i danas puno razgovaram o boksu, a u prilog mi ide i činjenica da su i Boris i Borna teški otprilike kao i ja pa uvijek imam odličan sparing.

Prije godinu dana Petar Cetinić završio je zagrebačku XIII. gimnaziju. Boks je njegovo trajno opredjeljenje, a u sljedećem periodu ili će početi raditi i trenirati ili će status riješiti preko Hrvatske vojske:

«Boks je moje opredjeljenje i vjerujem da ću dobro proći na Mediteranskim igrama. Cilj su mi Olimpijske igre u Tokiju 2020. Sljedeća godina je kvalifikacijska i do plasmana ću se morati izboriti preko turnira. Kaže se da je teže dospjeti na Olimpijske igre, nego tamo osvojiti medalju. Nakon Tokija i eventualno još jednih igara planiram prijeći među profesionalne boksače i postići najviše što mogu, a svakome tko se ovime bavi cilj je biti najbolji.

Dok sam prije desetak godina razgovarao s Bornom Katalinićem i spomenuo kako se najviše prate teškaši, on mi je odgovorio kako se to mijenja i da ima izuzetnih mečeva u ostalim kategorijama. I danas je doista tako. Primjerice za Floyd Mayweathera koji se nedavno povukao malotko nije čuo, a on je boksao u kategoriji do 69 kilograma – slično kao i Petar Cetinić.



Radnik TSSV Pogon Osijek
FOTO: Branimir Butković



ILCAD
INTERNATIONAL LEADERSHIP CONFERENCE
ZAGREB 2018
CONFERENCE CROATIA