

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 873 || KOLOVOZ 2018.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



## EU FONDOVI

Počeli radovi na projektu Rijeka Brajdica

\_4

## RADOVI

Napreduju radovi na sisačkome području

\_6

## HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Od 1. rujna integrirani prijevoz na osječkome području

\_8



HŽ INFRASTRUKTURA





Remont na dionici Greda - Sisak  
FOTO: Dragutin Staničić

## IZDVOJENO

### EU FONDOVI

Počeli radovi na projektu  
Rijeka Brajdica

4

### RADOVI

Napreduju radovi  
na sisačkome području

6

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Od 1. rujna integrirani prijevoz na osječkom  
području

8

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Vlakom u Knin povodom 23. obljetnice Oluje

14

### PARTNERI

Potpisan ugovor vrijedan  
15,8 milijuna kuna

18

### ZANIMLJIVOSTI

Željeznički kolodvor Wrocław

20

## 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

**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,

u kolovozu bilježimo brojne aktivnosti vezane uz željeznicu. Početkom mjeseca počeli su radovi na projektu Razvoja multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanja s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata. Projekt je to vrijedan oko 267 milijuna kuna, koji se s 85 posto sufinancira sredstvima Europske unije iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF). Partneri su u projektu Lučka uprava Rijeka i HŽ Infrastruktura. Trenutačno se radovi izvode na nekoliko lokacija, a tijekom listopada na tome području trebali bi početi intenzivniji radovi koji će obuhvatiti radove na otvorenome iskopu željezničkog tunela Sušak.

Također krajem kolovoza počeli su pripremni radovi na još jednom važnom projektu HŽ Infrastrukture koji se sufinancira iz fondova EU-a, Modernizaciji i elektrifikaciji željezničke pruge na dionici Zaprešić – Zabok, vrijednoj oko 614 milijuna kuna. Započelo je krčenje šiblja i grmlja na cijeloj dionici te izmještanje instalacija, nakon čega će slijediti radovi na devijacijama, određenim objektima, odnosno svemu što ne utječe na promet. O tome ćemo pisati u idućim brojevima »Željezničara«.

Na obnovi naše željezničke mreže punom parom radi se na sisačkome području. Radovi o kojima smo već pisali u našem listu započeli su sredinom travnja i trenutačno se izvode na dionicama između Grede i Siska te između Siska Capraga i Sunje. Posjetili smo dionicu između Grede i Siska, gdje se trenutačno ugrađuju betonski pragovi i mijenja kolosiječna rešetka.

Iz HŽ Putničkoga prijevoza stiže vijest o uvođenju integriranog prijevoza i na osječkom području, koji na snagu stupa početkom rujna. Potpisivanjem sporazuma između HŽPP-a i lokalne zajednice putnicima će biti omogućeno to da s jednom mjesečnom kartom koriste vlak, autobus i tramvaj. To područje podijeljeno je na četiri zone pa će tu pogodnost moći koristiti svi na udaljenosti do 40 km od Osijeka, dakle i gradovi Vinkovci, Beli Manastir i Đakovo, kao i naselja Erdut, Dalj te ostali koji se nalaze na tome području. Očekuje se da će kvalitetnija usluga kojom će putnici ostvariti bolju povezanost uz korištenje jedne karte rezultirati i većim brojem putnika.

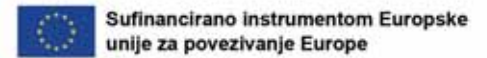
glavni urednik lista "Željezničar"  
Ivan Kartelo





# POČELI RADOVI NA PROJEKTU RIJEKA BRAJDICA

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: arhiva HŽI-a



**P**očetak kolovoza počeli su radovi na projektu Razvoj multimodalne platforme u luci Rijeka i povezivanje s kontejnerskim terminalom Jadranska vrata.

Za potrebe Projekta dodijeljeno je 35,5 milijuna eura (oko 267 milijuna kuna) i s 85 posto sufinancira se sredstvima Europske unije iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF). Partneri u projektu su Lučka uprava Rijeka kao koordinator i HŽ Infrastruktura d.o.o. kao korisnik, a izvođač radova je zajednica ponuditelja koju čine tvrtke Kolektor Koling d.o.o. i Euro-asfalt d.o.o.

Zahvat obuhvaća rekonstrukciju željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica, izgrad-

nju novog izvlačnjaka u tunelu Sušak i izgradnju intermodalnog terminala na kontejnerskome terminalu Brajdica, a rok za izvođenje radova je 24 mjeseca od datuma početka provedbe ugovora.

Kako nam je rekao Marko Kukić, voditelj projekta u ime HŽ Infrastrukture, trenutno se radovi izvode na nekoliko lokacija:

U ulici Šetalište XIII. divizije radi se privremena devijacija, odnosno izmještanje se postojeće prometnice i infrastruktura (elektroinstalacija, vode, plin i kanalizacije). U istoj ulici toga radi se i privremeni pristup OŠ Sušak.

Kada budu izvedeni ti radovi, tijekom listopada na tome području trebali bi

početi intenzivniji radovi koji će obuhvatiti radove na otvorenome iskopu željezničkog tunela Sušak. Tada očekujemo i više mehanizacije na gradilištu te puno vidljiviji napredak radova.

Na području kolodvora Brajdica demontiraju se prva četiri kolosijeka i postojeća kontaktna mreža, dok se na kontejnerskome terminalu demontiraju dva kolosijeka.

S početkom radova na snagu je stupila privremena regulacija prometa u ulici Riva i Ulici Ivana Zajca u Rijeci koja će na snazi biti do sredine 2020., odnosno do završetka radova na projektu.

Radovi će utjecati na promet i u ulici Šetalište XIII. divizije te u zoni priključaka na gradilište.



Radovi u ulici Šetalište XIII. divizije





Radovi u ulici Šetalište XIII. divizije



Jedan od kolosijeka koji se demontiraju u kolodvoru Brajdica



Teretni prijevoz s kontejnerskog terminala prolazi kroz središte Rijeke



# NAPREDUJU RADOVI NA SISAČKOME PODRUČJU

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Dragutin Staničić

**T**ijekom ljetnih mjeseci i nesnosnih vrućina intenzivno se radilo na kapitalnome remontu dviju dionica pruge Zagreb – Sisak – Novska. Radovi o kojima smo već pisali u »Željezničaru« započeti su sredinom travnja i trenutačno se izvode na dionicama između Grede i Siska te između Sisak Capraga i Sunje. Radovima je trenutačno obuhvaćeno 26 km pruge od 30,8 km pruge koliko je planirano u ovoj fazi.

Radovi na pružnoj trasi između Grede i Sunje podijeljeni su na tri dionice, a trenutačno se radovi izvode na 4,5 km pruge između Grede i Siska te na 22 km pruge između Sisak Capraga i Sunje. S obzirom na činjenicu da je na 4,5 km dugoj dionici prigradske pruge između Siska i Sisak Capraga stanje kolosijeka nešto bolje te da su na njoj vozne brzine od 60 km/h, ta je dionica ostavljena za kraj.

Na dionici između Grede i Siska radovi su najviše odmaknuli i prema planu, od stupanja na snagu novoga voznog reda, uz ograničenja preko dvaju čeličnih mostova, dopuštena vozna brzina vlakova bit će 100 km/h. Tijekom 2013. dovršen je remont na 22,5 km pruge između Zagreba i Siska i kada se tome pridoda dionica od Grede do Siska, i sada izvrsno vrijeme putovanja od 46 minuta između Zagreba i Siska od novoga voznog reda skratit će se za koju minutu. Na toj dionici trenutačno se ugrađuju betonski pragovi i mijenja kolosijekna rešetka.

Na dionici Sisak Caprag – Sunja vozna brzina vlakova bila je ograničena na 40 km/h i radovi su se izvodili tijekom tzv. trajnog zatvora pruge. Nakon što je 18. lipnja postrojenje tvrtke Swietelsky završilo svoje dio posla, odnosno nakon strojnog reguliranja kolosijeka, istovarivanja i ugradnje tucanika i tamponiranja, dana 30. lipnja pruga je osposobljena za vožnje vlakova brzinom od 40 km/h. Po



Remont na dionici Greda - Sisak



završetku remonta od Sisak Capraga do kolodvora Blinski Kut vozit će se brzinom od 130 km/h, a do Sunje brzinom od 140 km/h.

Na trećoj dionici dužoj 4,5 km, odnosno na prigradskoj pruzi između Siska i Sisak Capraga, radit će se na kraju i nakon klasičnog remonta vozne brzine bit će do 75 km/h.

Radovi se uglavnom izvode planiranim tempom. Istodobno s radovima na ustroju pruge radi se i na usklađivanju kontaktne mreže i signalno-sigurnosnim uređajima. Naknadno će se odrađivati posao na regulaciji odvodnje, kanalicama, željezničko-cestovnim prijelazima i propustima. Kao zaseban projekt izvode se i radovi na rekonstrukciji kolodvora Sisak.



Izrada tračničkih sastava



Polaganje novog kolosijeka na betonskim pragovima



Spoj novog i postojećeg kolosijeka



Pričvršćivanje novih tračnica

# OD 1. RUJNA INTEGRIRANI PRIJEVOZ I NA OSJEČKOME PODRUČJU

PIŠE: HŽPP

FOTO: Osječko-baranjska županija

**D**ana 22. kolovoza 2018. potpisani su Sporazum o dugogodišnjem partnerstvu u razvoju integriranog prijevoza putnika na području Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije i Ugovor o poticanju integriranog prijevoza putnika primjenom zajedničke pretplatne karte HŽPP-GPP Osijek.

Sporazum su potpisali župan Ivan Anušić, zamjenik gradonačelnika Boris Piližota, direktor GPP-a Osijek Mario Šapina i Uprava HŽ Putničkog prijevoza predvođena predsjednikom Uprave Željkom Ukićem. Prilikom potpisivanja Sporazuma župan Anušić izjavio je:

„Ovime se usklađujemo s novim Zakonom o javnom putničkom prijevozu koji je već donesen, a stupa na snagu u 2019. godini. Očekujemo da će se time izbjeći situacija kakvu smo imali prije nekoliko mjeseci kada je velik broj međugradskih linija bio prekinut te da će se u ovo uključiti svi prijevoznici koji imaju koncesiju na području Županije. Zadovoljstvo nam je da se ovim sporazumom integriraju GPP Promet i HŽPP jer će se time građanima omogućiti korištenje povoljnijeg prijevoza. Pritom će Osječko-baranjska županija biti odgovorna za vozni red kako bi prijevoz bio učinkovitiji i dostupniji na zadovoljstvo građana.“

Zamjenik gradonačelnika Boris Piližota istaknuo je:

„S obzirom na to da je našim građanima vrlo važna povezanost s okolicom u zoni do 40 km, potpisivanjem Sporazuma uskladit ćemo tramvajske i autobusne linije s polascima vlakova, a putnici će putovati s jednom kartom koja će biti jeftinija oko 28 posto. Nastavit ćemo unaprjeđivati sustav integriranog prijevoza, povećati broj linija i uvoditi nove proizvode kako bismo podigli razinu kvalitete života građana.“



Sporazumom su definirani suradnja veza na razvoj integracije HŽ Putničkog prijevoza s ostalim vrstama prijevoza u sustav integriranog putničkog prijevoza na području Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije, poticanje integriranog prijevoza kroz zajedničke pretplatne karte, zajedničke tarife i prijevozne karte, usklađivanje vozničkih redova, informiranje putnika, kontrola karata te razvoj novih prijevoznih proizvoda prilagođenih svakome specifičnom ciljnom tržištu u cilju privlačenja novih korisnika prijevoza. Ugovor o uvođenju zajedničke karte

HŽPP-GPP Osijek potpisali su direktor GPP-a Osijek Mario Šapina i Uprava HŽ Putničkog prijevoza predvođena predsjednikom Uprave Željkom Ukićem, koji je prilikom potpisivanja Ugovora istaknuo:

„Uz Zagreb, Split i Rijeku, Osijek je četvrti grad u Hrvatskoj u kojemu je potpisan ovakav sporazum, čime će od 3. rujna putnicima biti omogućeno to da s jednom mjesečnom kartom koriste vlak, autobus i tramvaj. Ovo područje podijeljeno je na četiri zone pa će tu pogodnost moći koristiti svi u radijusu od 40 km od Osijeka, dakle i





Predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić i članovi Uprave HŽPP-a Mladen Lugarić i Damir Rubčić

gradovi Vinkovci, Beli Manastir i Đakovo, kao i naselja Erdut, Dalj te ostali koji se nalaze u tome radijusu. Cilj nam je da svi zajedno uskladimo vozne redove kako bi putnici što kraće morali čekati kada moraju mijenjati vrstu prijevoza tijekom putovanja. Očekujemo to da će kvalitetnija usluga, kojom će putnici ostvariti bolju povezanost uz korištenje jedne karte, rezultirati i većim brojem putnika.

Direktor GPP-a Osijek Mario Šapina iskazao je zadovoljstvo suradnjom:  
 Nakon sastanaka s HŽPP-om usposta-



Potpisivanje ugovora između predstavnika HŽPP-a i predstavnika grada Osijeka i Osječko-baranjske županije

čili smo tarifnu uniju, što je i praksa u zemljama EU-a. Ovo je samo početak te ćemo nadograđivati i pratiti promet i dodatno ga prilagođavati potrebama građana. Ovime smo uveli zajedničku prijevoznu kartu koja će biti povoljnija za učenike, studente i radnike kojima će se omogućiti puno jeftiniji, lakši i brži dolazak na radna mjesta, u škole, na fakultete i do drugih odredišta. Smatram da je ovo početak uspješne suradnje na naše zadovoljstvo, ali i zadovoljstvo svih naših putnika.

Ugovorom je definirano uvođenje pretplatne karte HŽPP-GPP Osijek od 1. rujna 2018., a mjesečnu kartu moći će koristiti radnici, studenti, učenici srednjih škola i umirovljenici. Uz to, na osječkom će području od 3. rujna 2018. biti uvedeno sedam novih vlakova na relacijama Osijek – Vinkovci, Osijek - Beli Manastir i Osijek – Bizovac.

Zajednička mjesečna karta moći će se koristiti unutar četiriju HŽPP-ovih zona

(prijevoz vlakom na udaljenosti od oko 40 km od Osijeka) te 1. i 2. zone GPP-a Osijek (prijevoz tramvajem i autobusom). Uvođenjem zajedničkih mjesečnih karata putnicima će biti omogućena kupnja karata koje su do 28 posto jeftinije jer su do sada putnici odvojeno kupovali kartu za vlak i kartu za tramvaj i autobus. Zajedničke mjesečne karte HŽPP-GPP Osijek prodat će se u kolodvoru Osijek. Dodatnu karticu HŽPP-GPP izrađivat će GPP Osijek, a nadopunjavat će je HŽPP u kolodvoru Osijek.



Karta područja na kojemu je uveden integrirani putnički prijevoz

# VLAKOM DO SPLITA ZA SAMO DEVET MINUTA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**O**d Solina do Splita putnički vlak vozi samo devet minuta. Tijekom ljetnih mjeseci autobusima splitskog »Prometa« treba više od sat vremena. Unatoč tomu činjenica je da bi se prigradskim vlakom moglo voziti više putnika.

Željeznica je u Splitu raspršena na tri lokaciji. Putnički kolodvor smješten je uz autobusni kolodvor i putničku luku, na lokaciji željezničkog kolodvora Split Predgrađe planirano je novo željezničko središte putničkog prijevoza, a u željezničome kolodvoru Solin obavlja se rad u teretnome prijevozu. U kolodvoru Solin, uz HŽ Infrastrukturu, svoje prostorije i radionice imaju HŽ Putnički prijevoz, HŽ Cargo i Tehnički servisi željezničkih vozila. U kolodvoru Solin rade 23 željezničara. Uz šefa kolodvora, pomoćnika šefa kolodvora, tehnologa tamo radi i pet prometnika te petnaest skretničara. Odmah nakon Domovinskog rata za šefa kolodvora imenovan je Ivan Babić. Od našeg posljednjeg razgovora za »Željezničar« prošle su 22 godine.

U kolodvoru radi *domaća* i dobra ekipa. Poznajemo se do najsitnijih detalja. Ljudi na posao putuju iz Sinja pa uz prugu sve do Unešića. Ja putujem iz Sadina i jedan sam od rijetkih koji je ostao vjeran putovanju vlakom. – rekao je Babić na početku razgovora.

Na željeznici je Ivan Babić počeo raditi u ožujku 1980. kao telegrafist. Kasnije je radio i kao školski instruktor, pomoćnik za transportno-komercijalne poslove i prometnik, a 1995. dolazi na današnje radno mjesto.

Kolodvorska zgrada jest stara kamena građevina primjerenih dimenzija. Do nje su izgrađeni novi poslovni prostori splitske jedinice HŽ Carga. Radne prostorije su klimatizirane, a postavljena je i nova PVC stolarija.



U vrijeme kada je naš sugovornik došao na željeznicu bilo je više posla i više radnika. Šef kolodvora Solin bio je nadležan za 123 radnika, uključujući i radnike današnjeg HŽ Carga. Iz kolodvora Solin industrijskim kolosijecima povezani su Cemex, Ina, Luka i silos. Najviše kolosijeka ima Cemex, no od ukupno njih devet trenutno rade dva. U Ini su aktivna tri industrijska kolosijeka. Sav posao odrađuje jedna manevarska lokomotiva. U područje kolodvora Solin spada još nezaposjednuto transportno otpremništvo Solin Luka gdje se pretovaruju kontejneri te različite vrste žitarica. Radnici HŽ Infrastrukture brinu o 48 skretnica u kolodvoru i još 15 u otpremništvu.

Premda se s obzirom na velike prometne gužve u Splitu i zajedničku prijevoznu kartu HŽ Putničkog prijevoza i splitskog »Prometa« čini kako bi na tome području u prigradskome i lokalnome prijevozu moglo biti dosta putnika, to nije tako. Dosta se pisalo o planovima za produljenje željezničke pruge do Trogira odnosno zrač-

ne luke. Kako god se stvari postavile, za provedbu te zamisli trebat će dosta vremena. Činjenica je da nema načina da se od Solina do Splita stigne brže nego vlakom kojemu za tu relaciju treba samo devet minuta. S druge strane putnika nema toliko koliko bi se očekivalo. Stajališta Dujmovača, Brdima, Solin Širine i Cemex spominjana su u više navrata.

Naziv za splitsku prigradsku željeznicu jest »metro« jer dio pruge kroz središte grada prolazi ispod zemlje. Tijekom gradnje predviđen je prostor za gradnju stajališta pokraj, odnosno ispod općinskog suda, u samome središtu grada. U odnosu na produljenje pružne trase do Trogira to su puno manji zahvati koji bi omasovili prijevoz putnika na splitskome području i koji bi prometne gužve, pogotovo u jeku turističke sezone, učinile prihvatljivijima. Grad Solin u posljednjih je nekoliko godina puno uložio u uređenje grada i turističku promociju, a glavni su mu adut iskopine rimske Salone. Rezultati su vidljivi već na prvi pogled. Slabo je poznato





Kolodvor Solin i nove prostorije HŽ Carga



Ivan Babić i Miroslav Giljević

to da se na samo pet minuta hoda od željezničkog kolodvora nalazi rimski amfiteatar. S druge strane Solin nema kupalište u svojoj blizini, a do grada nije jednostavno doći. Najbliža plaža nalazi se uz željezničke prostore. Do nje kupaci često

prolaze preko brojnih kolosijeka ugrožavajući pritom vlastitu sigurnost. Kao jedno od rješenja nametnulo se produljenje nathodnika koji kolodvor povezuje s objektima HŽ Putničkog prijevoza i radionicama. Naime, radnici, prelazeći kolosi-

jeke, izlaze na vrh tih zgrada i praktički se spuštaju na svoja radna mjesta. Produljenjem nathodnika za dvadesetak metara i postavljanjem ograde ispred željezničkih objekata Grad Solin dobio bi svoj izlaz na more.



Nathodnik u kolodvoru Solin

# POVIJEST ISTARSKIH PRUGA POČELA JE U PAZINU

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



**G**radnja istarske pruge započela je 17. prosinca 1873. u Pazinu, a manje od tri godine poslije, 20. rujna 1876., pruga Divača – Pazin – Pula puštena je svečano u promet.

Pruga je bila duga ukupno 143 km, s time da se u Kanfanaru krak pruge dug 21 km odvajao prema Rovinju. Promet na dionici između Kanfanara i Rovinja ukinut je 1966. godine. Pruga Beč – Ljubljana – Trst izgrađena je 1857. godine. Spojem na tu prugu u Divači 29 godina poslije istarski poluotok dobio je željezničku vezu s Trstom i Bečom. Spomen-ploča u pazinskom kolodvoru postavljena je 20. rujna 2016. u povodu obilježavanja 140. obljetnice pruge.

Slično kao i većina drugih istarskih željezničkih kolodvora, kolodvor Pazin lijepa je

kamena građevina s dugačkom nadstrešnicom. Nakon što je stablo oštetilo otprilike trećinu nadstrešnice, taj je dio obnovljen. U planu je i obnova preostalog dijela. Prostor ispred kolodvora lijepo je uređen, za što, osim željezničarima, dio zasluga pripada i gradskoj upravi. Pokraj kolodvorske zgrade, u školskoj prostoriji smještena je atraktivna zbirka željezničkih predmeta umirovljenog željezničara Jovana Ačimovića. Tijekom ove jeseni planirana je izgradnja 80 m dugačkog niskog perona između drugog i trećeg kolosijeka.

U nadležnosti šefa područja kolodvora Pazin Josipa Grabara još su kolodvori Borut, Cerovlje i Sveti Petar u Šumi, raspoređeni na oko trideset kilometara pruge. Naš sugovornik na željeznicu je došao »iz

građanstva« 1982., u vrijeme kada je za istarske pruge bio nadležan ŽG Ljubljana. Nakon jednogodišnje prekvalifikacije u Ljubljani za prometnika je autoriziran 1983. godine. Te godine počinje raditi kao prometnik u Lupoglavu, a u Pazin dolazi sljedeće, 1984. godine. Za šefa kolodvora Pazin imenovan je 1991. godine.

Nekada je vlak bio glavno prijevozno sredstvo, no danas je uz izvrsnu cestovnu mrežu u velikoj mjeri izgubio tu važnost. U daljinskome prijevozu do 1991. vezu sa Zagrebom putnici iz Istre ostvarivali su Arena-expressom koji je vozio preko Divače i Ljubljane. Sada se vlakom putuje do Lupoglava, gdje se presjeda u autobus koji vozi do Rijeke, a potom se put prema Zagrebu nastavlja vlakom. S obzirom na vrijeme putovanja te redovite tzv. zatvore pruge i presjedanja u autobuse, putnika je





Kolodvor Pazin

malo na riječkoj pruzi. Većina putnika koji se danas voze vlakom, a riječ je uglavnom o učenicima, putuje na kraćim relacijama. S obzirom na atraktivne turističke sadržaje koje Istra nudi, sve je više turista.

Vozne brzine vlakova na području kolodvora Pazin, a slično je i na ostalim dijelovima pruge, su solidnih 65 – 75 km/h. Kroz kolodvor Pazin vlakovi voze brzinom od 40 km/h. Lagane švedske dizel-motorne garniture koje prevoze putnike starije su od tri desetljeća. Istra je najjače turističko odredište u Hrvatskoj i svaki njezin dio zanimljiv je za obilazak. S obzirom na navike turista, željeznička vozila ne odgovaraju njihovim očekivanjima. Tim više što garniture nisu prilagođene prijevozu bicikala. Novi peroni u Lupoglavu i uskoro u Pazinu svakako idu u prilog onome što turisti žele.



Josip Grabar, šef kolodvora Pazin

# VLAKOM U KNIN

## POVODOM 23. OBLJETNICE »OLUJE«

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP

**P**ovodom obilježavanja Dana pobjede i domovinske zahvalnosti, Dana hrvatskih branitelja i 23. obljetnice vojno-redarstvene operacije »Oluja« 5. kolovoza u Knin je posebnim vlakom iz Zagreba doputovalo 360 građana, a iz Splita njih 240.

Po dolasku vlakova iz Zagreba i Splita, za koje su Ministarstvo hrvatskih branitelja i HŽ Putnički prijevoz osigurali besplatan prijevoz, središnje obilježavanje Dana pobjede i domovinske zahvalnosti te Dana hrvatskih branitelja započelo je budnicom koju je na kninskim ulicama izveo

orkestar Oružanih snaga RH. Uz mnogobrojne branitelje i građane u Kninu su bili najviši hrvatski državni dužnosnici i brojna visoka izaslanstva, a proslavu su uveličali i predstavnici savezničkih i partnerskih zemalja, Sjedinjenih Američkih Država i Države Izrael.



Hrvatska zastava na kninskoj tvrđavi



Kninska tvrđava



Spomenik prvom hrvatskom predsjedniku dr. Franji Tuđmanu na kninskoj tvrđavi

[www.hzinfra.hr](http://www.hzinfra.hr)



Svečani program na Trgu dr. Ante Starčevića počeo je polaganjem zajedničkog vijenca kod spomenika hrvatske pobjede »Oluja 95«, a nakon prigodnih obraćanja najviših državnih dužnosnika program je nastavljen na kninskoj tvrđavi.

U programu iznad kninske tvrđave sudjelovala je Akro grupa Hrvatskog ratnog zrakoplovstva (HRZ) »Kрила Oluje«, te klapa Hrvatske ratne mornarice »Sveti Juraj«. U sklopu letačkog programa sudjelovali su i izraelski borbeni zrakoplovi F16 Barak. Tijekom svečanosti na tvrđavi kninska crkvena zvona zvonjavom su simbolično podsjetila na ulazak pripadnika Hrvatske vojske u Knin tijekom vojno-redarstvene operacije »Oluja«, a ispaljena su i 23 počasna plotuna u spomen na 23. obljetnicu. Po završetku svečanosti na kninskoj tvrđavi u crkvi Gospe velikog hrvatskog krsnog zavjeta služena je sveta misa za domovinu.



Ministar hrvatskih branitelja Tomo Medved u Kninu sa Sinišom Mastelićem, predsjednikom Udruge branitelja i invalida Domovinskog rata Hrvatskih željeznica, i ostalim predstavnicima braniteljskih udruga



Kninska tvrđava



# NAVIJAČI IZ VLAKA PRATILI MARATON LAĐA

PIŠE: HŽPP  
FOTO: HŽPP

**I** ove godine 11. kolovoza posjetitelji Maratona lađa lađare su pratili i iz navijačkog vlaka koji je organizirao HŽ Putnički prijevoz.

Tradicionalnu utrku lađara 11. kolovoza 2018. pratilo je oko 40 000 gledatelja, među kojima je njih oko 200 utrku pratilo iz navijačkog vlaka koji je postao jedan od simbola Maratona lađa jer prati čitavu rutu od Metkovića do Ploča.

U utrci svake godine sudjeluje 30-ak lađarskih ekipa i tristotinjak veslača u plovilima koja su u povijesti imala ključnu prometno-ekonomsku ulogu za stanovnike neretvanskog kraja. Pobjednik 21. neretvanskog Maratona lađa jest ekipa Stablina iz naselja u blizini Ploča. Utrku dugu 22,5 km od Metkovića do Ploča preveslali su za dva sata i 14 minuta. Druga je bila ekipa Argo iz Bjelovara, a treći su u cilj uveslali Gusari iz Komina.

U organizaciji Udruge lađara Neretve Maraton lađa počeo je ispod mosta u Metkoviću, gdje je plotunom kuburaške skupine označen start 26 posada. U svakoj od posada bilo je deset veslača te bubnjar i kormilar.

Pokroviteljica Maratona predsjednica Kolinđa Grabar-Kitarović uručila je pobjednicima veliki prijelazni Domagojev štit i mali štit u trajno vlasništvo.





# VLAK SLOBODE POVEZAO SJEVER I JUG HRVATSKE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Vlak slobode, Gospić, 1995.



Prvi hrvatski predsjednik dr. Franjo Tuđman

**Ž**eljeznica je u tri navrata bila angažirana u organizaciji vožnji posebnih vlakova. Dva vlaka vozila su 1995. godine, i to nakon vojno-redarstvene akcije »Bljesak«, kada je vlak vozio od Zagreba do Okučana, te oko mjesec dana nakon »Oluje«, kada je Vlak slobode iz Zagreba vozio u Split. Dvije godine poslije, 8 lipnja 1997., prilikom mirne reintegracije Vukovara i hrvatskog Podunavlja, vozio je Vlak mira.

Najpoznatiji među njima bio je Vlak slobode, koji je 26. kolovoza 1995. iz Zagreba vozio u Split, obilježavajući prometno povezivanje sjevera i juga Hrvatske. U svojem govoru u Karlovcu tadašnji predsjednik RH Franjo Tuđman rekao je to kako je samo s područja oslobođenog nakon »Oluje« bilo protjerano 120 000 ljudi. Odmah nakon »Oluje« krenulo se u osposobljavanje pruge. Željezničari iz Pružnih građevina, splitskog i ponajprije ogulinskog ZOP-a (danas radne jedinice u Sek-

toru za održavanje) uz pomoć Hrvatske vojske radili su bez prekida na terenu koji je još uvijek bio miniran. Najkritičniji dijelovi pruge bili su oni između Josipdola i Plaškog, oko Ličkog Lešća i na relaciji od Gračaca prema Kninu. Kod Pađena je uz prugu bio izvnut vlak, a iz tunela Sinac trebalo je izvlačiti vagon. Pruga je osposobljena za promet u rekordnome roku i stvoreni su osnovni preduvjeti za vožnju. U koordinaciji s Uredom Predsjednika RH, u uvjetima kada su bili srušeni svi željezničko-cestovni prijelazi, kada je bila polomljena signalno-sigurnosna oprema i kada je velik broj kolodvora bio bez krova Služba za prometnu tehnologiju i Služba za vozni red trebale su pripremiti vožnju vlaka. Koordinator između službi Hrvatskih željeznica i Ureda Predsjednika bio je Ivica Jurić, koji je prije rata bio zaposlen na željeznici. Radilo se o strogo povjerljivome poslu, pri čemu je službena dokumentacija bila čuvana u sefu, a komuniciralo se preko kurira.

Uz željezničare koji su bili angažirani prilikom prolaska Vlaka slobode trasu su osiguravali policija i Hrvatska vojska. Iz kratoga zagrebačkog glavnog kolodvora kompozicija Vlaka slobode sastavljena od 21 vagona krenula je u 8.07 sati. Uz taj vlak, u vremenskome razmaku, vozila su još dva ista takva vlaka koji su putem mijenjala pozicije.

Tijekom putovanja vlak se zaustavljao prema voznome redu u Karlovcu, Gospiću, Kninu, a na traženje predsjednika Tuđmana zaustavio se i u Lovincu te nakon deset sati putovanja stigao je u Split. Uz mnogobrojne uzvanike tim je vlakom putovao kompletan tadašnji državni vrh Hrvatske.

U svojem govoru na splitskoj rivi dr. Tuđman obratio se mnogobrojnim Splićanima pitanjem što još treba obećati. Dobio je odgovor: »Vukovar!«. Dvije godine poslije vožnjom Vlaka mira ispunio je i to obećanje.

# POTPISAN UGOVOR VRIJEDAN 15,8 MILIJUNA KUNA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**N**akon vagona RoLa, odnosno Self Prop Raila, čakovečka Radionica željezničkih vozila kreće u razvoj trećeg prototipa vlastitog vagona. Teretni vagon EKO – VAKO bit će namijenjen za prijevoz komunalnog otpada i za njegov razvoj RŽV Čakovec dobit će do sada najveći iznos bespovratnih sredstava. Ugovor potpisan početkom kolovoza s Ministarstvom gospodarstva, poduzetništva i obrta predviđa vrijednost projekta od 15,8 milijuna kuna, od čega će RŽV-u Čakovec dodijeliti 7,35 milijuna kuna bespovratnih sredstava.

Poznato je to kako je Međimurska županija napravila najveći iskorak u zaštiti okoliša, odnosno u području sortiranja i recikliranja otpada. Na tragu toga jest i novi projekt RŽV-a Čakovec. Treći vlastiti inovativni vagon EKO – VAKO služiti će za prijevoz komunalnog otpada. Dražen Vidović, direktor RŽV-a Čakovec, smatra kako bi taj proizvod bio u skladu s trendovima u Europskoj uniji te bi vagon mogao imati uspjeha u komercijalnoj upotrebi:

„Pokazalo se to da vlastitim snagama možemo izraditi kvalitetan proizvod. Prepoznati smo na natječajima koji se raspisuju u EU-u i u Hrvatskoj. Na natječajima smo dobili sredstva za gradnju hidraulične preše, za gradnju termolakirnice te za prototipa vagona Self Prop Rail. Taj je vagon na sajmovima osvojio osam zlatnih medalja i jednu srebrnu. U skladu je s TSI normom pa može voziti po europskim prugama, a Agencija za sigurnost željezničkog prometa za njega je izdala privremenu uporabnu dozvolu. Kada govorimo o prijevozu komunalnog otpada, istraživanja pokazuju to kako je kamionski prijevoz isplativ do udaljenosti od 40 km. Izgradnjom Centara za gospodarenje otpadom u Hrvatskoj te bi se udaljenosti mogle kretati do 100 km. Uz ekološke prednosti, argumenti za projektiranje i gradnju prototipa vagona jesu manji



troškovi prijevoza, manje opterećenje cesta i veća sigurnost prometa.

Prihvatljive troškove projekta Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta procijenilo je na 13,3 milijuna kuna, a rok za provedbu iznosi tri godine:

„Ugovor je počeo teći 1. kolovoza 2018. godine. Vagon projektiramo sami i nakon toga izradit ćemo 3D model. Potom slijede proračuni i konstrukcije te izrada prototipa. Tada novi vagon ide na statička i dinamička ispitivanja. Ne sumnjam u to da ćemo posao odraditi u predviđenome roku.

Kapaciteti RŽV-a Čakovec popunjeni su do kraja godine. Poduzeće znatan postotak prihoda ostvaruje izvan sustava željeznice, pri čemu čak 30 posto čine prihodi ostvareni izvozom roba i usluga u zemlje Europske unije.

„Uspjeh Self Prop Raila pokazuje kako se može. Uz medalje koje smo dobili na različitim meridijanima, za promociju tvrtke posebno je važno izlaganje na najvećemu sajmu željezničke industrije, berlinskome Innotransu. Ove godine ondje ćemo izlagati treći put i od toga dosta očekujemo. – rekao je Vidović na kraju razgovora.



# PUTUJMO ZAJEDNO – DANI EUROPSKE BAŠTINE U HRVATSKOM ŽELJEZNIČKOM MUZEJU



PIŠE: Renata Veličan  
FOTO: Janka Fučić

**H**rvatski željeznički muzej u sklopu Dana europske baštine krajem rujna i početkom listopada planira nekoliko događanja.

U subotu 22. i 29. rujna 2018. od 10 do 14 sati u muzejsko-galerijskom poštanskom vagonu može se razgledati izložba »Pru-ga Prvog svjetskog rata« uz stručno vodstvo izložbom i muzejski postavom u Ulici grada Vukovara 47 u Zagrebu.

Dana 29. rujna i 6. listopada od 10 do 14 sati za posjetitelje je u Muzeju predviđena vožnja vrtinom željeznicom u organizaciji članova udruge Hrvatskog kluba ljubitelja uskotračne željeznice.

U subotu 6. listopada u 11 sati u muzejsko-galerijskome poštanskom vagonu Hrvoje Ivančić, povjesničar, novinar, putopisac i autor dokumentarnih filmova, održat će multimedijalno predavanje o putovanju Transsibirskom željeznicom i s posjetiteljima podijeliti doživljaj putovanja kroz kulturu, emocije, osjećaje te susrete s ljudima na najstarijoj i najpoznatijoj najdužoj željezničkoj ruti na svijetu.

U razgovoru za »Željezničar« Ivančić je kratko najavio predavanje:

„To je moja prva muzejska suradnja i baš mi je drago da se radi o vagonu. Tema će biti putovanje Transsibirskom željeznicom od Moskve do Vladivostoka, odnosno od Vladivostoka do Moskve. To je put dug oko 9000 km i najduža željeznička linija na svijetu. Govorit ćemo o željeznici, o tome kako izgledaju vožnja i infrastruktura, ali najvažnije jest to da ćemo pričati i o zanimljivim gradovima i mjestima uz prugu. Tako ćemo ući u velik i važan sibirski grad Irkutsk, posjetiti Bajkalsko jezero, ali i najveći budistički hram u Rusiji, Ivolginski datsan. Naime, to je mongolsko područje i budizam je ondje prisutan dulje od kršćanstva. Sve će biti po-



Hrvoje Ivančić u HŽM-u

praćeno fotografijama i videomaterijalom.

O iskustvu putovanja vlakovima Ivančić je dodao:

„Moram priznati da u zadnje vrijeme ne koristim vlak često, ali nekada mi je to bilo glavno prijevozno sredstvo jer iz Zaboka se u trideset kilometara udaljeni Zagreb uvijek putovalo vlakom. Tijekom putovanja najčešće posegnem za knjigom jer sam shvatio da tijekom vožnje puno lakše utonem u tekst i bolje ga percipiram. Upravo u kolodvorima volim pisati i nije mi problem doći i sat vremena prije polaska vlaka. I nikada se ne živciram ako vlak kasni. Pa što? Sjedit ću malo duže i završiti knjigu ili započeti neki tekst. Zvuk željeznice i osjećaj kada ona prilazi pragu novoga grada svugdje je isti, a razlikuju se po tehnološkoj razini, usklađenosti infrastrukture i vremena te usluzi u vagonu. U vlaku sam imao zaista pregršt zanim-

ljivih događaja. Posebno mi je bilo zabavno kada se skupina Japanaca vozila iz Zagreba u Varaždin. Ta je ruta nešto kraća od stotinu kilometara, ali vožnja traje tri sata. Na nekim dionicama vlak putuje brzinom od 10 km/h. Japanci su u jednome trenutku čestitali kondukeru i zahvalili mu što je vozio tako sporo jer su uspjeli sve fotografirati i razgledati kroz prozor.

Zbog ograničenosti prostora za multimedijalno predavanje »Putujmo zajedno Transsibirskom željeznicom s Hrvojem Ivančićem« molimo čitatelje da se obavezno prijave elektroničkom poštom na e-adresu [renata.velican@hzinfra.hr](mailto:renata.velican@hzinfra.hr) ili na telefon Hrvatskog željezničkog muzeja 01/3782-862.

U sklopu Dana europske baštine Hrvatski željeznički muzej moguće je posjetiti srijedom, petkom i subotom od 10 do 14 sati te četvrtkom od 14 do 18 sati te besplatno razgledati vanjski izložbeni postav u Ulici grada Vukovara 47 u Zagrebu.

# ŽELJEZNIČKI KOLODVOR WROCLAW

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Vlatka Škorić

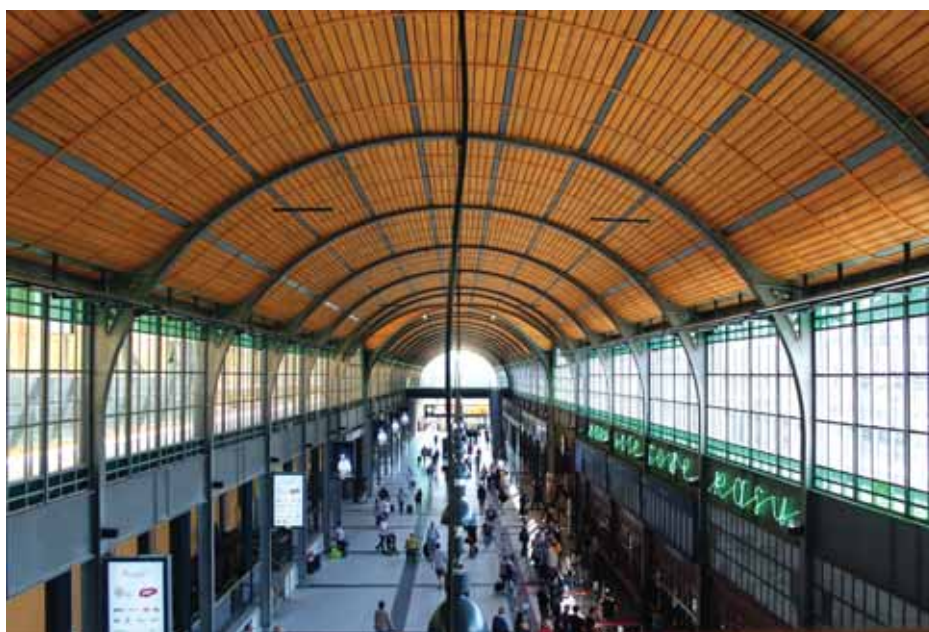
**K**akva je veza između željeznice i nogometa? Poljaci su uoči Europskog nogometnog prvenstva 2012. u cijelosti obnovili kolodvor u Wroclawu i danas, šest godina poslije, on izgleda kao nov, bez ijednog grafita, besprijeekorno čist, lijep, funkcionalan i pored uobičajenih sadržaja, pun onih neočekivanih.

Prva kolodvorska zgrada u poljskome gradu Wroclawu bila je sagrađena 1842. kada je kroz taj grad prošla i prva pruga. Današnja zgrada, koja je središnja građevina velikog čvorišta iz kojeg se pruge račvaju u četiri smjera, sagrađena je u samo dvije godine i otvorena 1857. U to doba osim prostorija za službeno osoblje imala je stanove za šefa kolodvora i glavnog direktora lokalne željeznice. Sagrađena je u engleskome neogotičkome stilu koji je svojstven za vladavinu dinastije Tudora. Od 1899. do 1904. zgrada i kolodvor prošireni su u novome, secesijskome stilu, ali su sačuvani elementi tudorijanskoga stila. Na mjestima gdje je bilo nekadašnje skladište ugljena sagrađeno je pet perona. Središnja hala dugačka je 200 m, a krov te središnje sekcije na visini je od 175 m. U sklopu modernizacije, koja je financirana novcem iz europskih fondova, osim nove fasade i krova te rekonstruiranog istočnog i zapadnog ulaza i peroni su dobili nove staklene nadstrešnice koje se nalaze na željeznim lađama. Od 13 kolosijeka samo su četiri bez nadstrešnice, a do perona dolazi se preko pet paralelnih tunela.

Tijekom Drugog svjetskog rata pred kolodvorom nalazio se bunker s tri metra debelim betonskim zidovima i gotovo dva metra debelim betonskim krovom, a kolodvor je gotovo uništen. Godine 1949. djelomično je obnovljen, a veća rekonstrukcija izvedena je 1960. kada je obnovljena fasada i kada su vraćeni obnovljeni elementi izvorne tudorijanske gradnje. Godine 2009. počela je još jedna, kom-



Kolodvor Wrocław



Unutrašnjost kolodvora

pletinja obnova zgrade koja je dovršena 2012., a cijena obnove bila je 90 milijuna eura, od čega je pola dobiveno iz nepovratnih sredstava EU-a. Rekonstruirani su prijevozni kompleks, infrastruktura, unu-

trašnjost zgrade i drugo. Zgrada je svečano otvorena 1. lipnja 2012. uoči Europskog nogometnog prvenstva. Zgrada ima trokatni paviljon i solarni kolektor na krovu, otvorena je 24 sata, s time



da se između ponoći i 4 sata glavna zgrada zatvara kako bi se očistila. Kolodvor je uvijek besprijekorno čist. U južnome paviljonu nalaze se blagajne i kiosci za razne turističke sadržaje, a na polukatu smješteni su restorani svjetski poznatih lanaca brze hrane. Krov je dobio novu oplatu od drva i samočišćećeg stakla s mrežama protiv golubova.

Ispred zgrade jest golemi otvoreni trg s klupama i skladnom hortikulturom, a ispod njega, na mjestu nekadašnjeg bunkera, garaža za 240 automobila koja je otvorena danonoćno. Prilikom zadnje rekonstrukcije mislilo se i na budućnost pa je u prizemlju izgrađen peron koji, za sada, ne vodi nikamo, ali čeka planiranu izgradnju podzemne željeznice za koju je tunel već pripremljen.

Tijekom zadnje rekonstrukcije 2012. na katu kolodvorske zgrade uređeni su koncertna dvorana, knjižnica i dom kulture za željezničare, a vraćeni su mu i secesijski detalji sa štukaturama na stropu, kamenim stupovima i keramičkim pločicama na zidu. O tome koliko je kultura važna Poljacima svjedoči i podatak da je do 2009. u kolodvoru postojalo i zadnje kolodvorsko kino u Poljskoj.

Svaki peti Poljak učlanjen je u knjižnicu pa se one nalaze na raznim mjestima pa i u pet poljskih kolodvora. Vroclavska kolodvorska knjižnica posebna je priča! Nalazi se na prvome katu, a otvorena je prošle godine. Još miriše po boji i novome namještaju, ali i po starim knjigama. Knjižnica je podružnica vroclavske gradske knjižnice, radi šest dana u tjednu od 10 do 19 sati, ima igraonicu za djecu, odjel s računalima i učionicu, a za lijepoga vremena knjige se mogu čitati i na terasi s koje se pruža pogled na grad. Imala sam sreću u učionici kolodvorske knjižnice pohađati svoj prvi tečaj esperanta, a jednu večer odslušati i koncert mladoga slijepog pjevača u koncertnoj dvorani koja je uređena u bivšem prostoru šefa kolodvora. Em smo željezničari!



Knjižnica u sklopu kolodvora



Koncertna dvorana u sklopu kolodvora



Na peronu kolodvora

# MODERNIZACIJA ŽELJEZNICE APPENZELLER BAHN

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**Ž**eljeznica Appenzeller Bahn (AB) prevozi putnike na nekoliko željezničkih pruga u sjeveroistočnoj Švicarskoj, u okolini grada St. Gallen. U protekle dvije godine AB ulagao je u cjelokupnu modernizaciju infrastrukture i kupnju novih željezničkih vozila. Cilj modernizacije jest povećanje brzine putovanja i uspostavljanje izravnih željezničkih veza kroz St. Gallen. Uz to, u sklopu modernizacije uklonit će se dionica zupčane željezničke pruge u St. Gallenu, što će znatno pridonijeti ubrzanju željezničkoga putničkog prijevoza.

Nova tvrtka Appenzeller Bahnen AG osnovana je 1. srpnja 2006., a nastala je na temelju stare tvrtke Appenzeller Bahn te tvrtki Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB), Bergbahn Rheineck-Walzenhausen (RhW) i Trogenerbahn (TB). Ukupna duljina pruga željeznice Appenzeller iznosi 77 km, a glavni dioničari tvrtke su švicarska konfederacija (39 posto), kanton St. Gallen (11 posto), kanton Appenzell Ausserrhoden (devet posto), kanton Appenzell Innerrhoden (četiri posto), grad St. Gallen (četiri posto), lokalna uprava (16 posto) i mali dioničari (pet posto). Glavina željezničke mreže željeznice Appenzeller sastoji se od pruga metarskog kolosijeka Gossau SG – Appenzell - Wasserauen (duljine 32,1 km), St. Gallen – Gais – Appenzell (duljine 20,1 km) i St. Gallen – Trogen (duljine 9,8 km). Od Gaisa do Altstättena pruga metarskog kolosijeka duga je 7,7 km i opremljena zupčanim sustavom Strub. Sjevernije, na obali Bodenskog jezera Appenzeller Bahnen vlasnik je dviju željezničkih pruga koje su izolirane od ostatka mreže. To su pruge Rheineck – Walzenhausen kolosiječne širine 1200 mm i duljine 1,9 km te željeznička pruga Rorschach – Heiden normalnog kolosijeka duljine 5,6 km. Obje pruge opremljene su zupčanicom. Tvrtka Appenzeller Bahnen posluje u tri švicarska kantona: St. Gallenu, Appenzell



Novi kolodvor u izgradnji u St. Gallenu

Ausserrhodenu i Appenzell Innerrhodenu. Prema riječima generalnog direktora tvrtke Appenzeller Bahnen Thomasa Baumgartnera, ta tvrtka prevozi 5 156 609 putnika na godinu.

Od 2011. Appenzeller Bahnen provodi program modernizacije nazvan Durchmesserlinie koji će od kraja 2018. omogućiti polaske vlakova svakih 15 minuta između kolodvora Trogen, St. Gallen i Teufen. Modernizacija će također omogućiti to da brzi vlakovi između Appenzella i St. Gallena voze 35 minuta umjesto dosadašnjih 40. Glavni dio projekta Durchmesserlinie jest 705 m dug tunel Ruckhalde koji se nalazi južno od kolodvora u gradu St. Gallen. Tunel se nalazi na 1400 m dugoj novosagrađenoj dionici pruge između kolodvora St. Gallen i Riethüsli kojom se ukida nekadašnja zupčana pruga duga 940 m. Ta dionica bila je opremljena zupčanim sustavom Riggensbach-Klose. U sklopu modernizacije te dionice grade se i novi vijadukt Oberstrasse te novi kolodvor Riethüsli u blizini južnog portal tunela.



Novi kolodvor u izgradnji u St. Gallenu



Pismo namjere za početak projekta modernizacije Durchmesserlinie potpisano je u rujnu 2011. između tvrtke Appenzeller Bahnen i triju kantona u kojima tvrtka posluje. Izgradnja je počela u travnju 2016. Osim tunela Ruckhalde projekt Durchmesserlinie obuhvaća izgradnju dvaju novih stajališta na pruzi St. Gallen – Trogen (Schülerhaus i Schützengarten), opsežnu modernizaciju kolodvora Appenzeller u St. Gallenu, izgradnju stajališta St. Gallen Güterbahnhof i modernizaciju kolodvora Lustmühlem i Teufen na pruzi St. Gallen – Gais – Appenzell. Modernizirane pruge bit će otvorene 7. listopada 2018., a puna eksploatacija počet će u prosincu ove godine. Cjelokupni projekt Durchmesserlinie vrijedi 90 milijuna švicarskih franaka. Konfederalna švicarska vlada projekt je financirala s 41 milijunom franaka, kanton Appenzell Ausserrhoden s 26 milijuna, Appenzell Innerrhoden sa sedam milijuna i kanton St. Gallen sa 16 milijuna franaka. Dodatnih 18 milijuna franaka koje je dodijelila konfederalna vlada investira se u sustav automatske zaštite vlakova Siemens Trainquart ZSI 127.

Osим što namjeravamo uvesti vlakove koji će voziti svakih 15 minuta, planiramo i druge promjene u voznome redu koje će našim korisnicima omogućiti mnogo bolju uslugu – kaže Thomas Baumgartner, direktor tvrtke Appenzeller Bahnen i dodaje:

Uvodimo i izravne vlakove kroz kolodvor St. Gallen, kao i vlakove u kasnijim terminima i noću jer danas u to vrijeme voze autobusi. Naša tvrtka prevozi više od pet milijuna putnika na godinu. Također ulažemo u modernizaciju svih kolodvora i stajališta, što će našim teže pokretnim korisnicima omogućiti neometan ulazak u vozila.

Važan dio projekta Durchmesserlinie jest i kupnja novih vlakova. U ožujku 2018.

isporučeni su prvi novi vlakovi koje je proizvela tvrtka Stadler Rail. Ukupno je naručeno 11 vlakova Tango (serijske oznake Be 4/6 + ABe 4/6, 4001 - 4011/4101 - 4111) i pet vlakova Walzer (ABe4/12).

Vlakovi Tango vozit će na pruzi Trogen – St. Gallen – Appenzell. Pet vlakova Walzer vozit će na pruzi Gossau – Appenzell – Wasserauen. Ukupna vrijednost novih vlakova je 124 milijuna švicarskih franaka.



Novi Stadlerov vlak Walzer u kolodvoru Gossau



Novi Stadlerov vlak Tango u kolodvoru Gossau

# NOVE INVESTICIJE U PUTNIČKE VAGONE

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: ÖBB/PriestmannGoode

**U** nekoliko posljednjih godina Austrijske savezne željeznice (ÖBB) kontinuirano ulažu u nove putničke kapacitete: kupuju nove elektromotorne vlakove za lokalni prijevoz i nove vagonске garniture koje vuku elekrolokomotive za daljinski prijevoz. Novim ugovorom ÖBB je odlučio dodatno povećati svoje vagonске kapacitete za daljinski brzi i noćni prijevoz.

Austrijske savezne željeznice (ÖBB) su s tvrtkom Siemens Mobility 17. kolovoza potpisale ugovor o kupnji do 700 putničkih vagona ukupne vrijednosti od 1,5 milijardu eura. Ugovorom je predviđena inicijalna isporuka 163 vagona ukupne vrijednosti 375 milijuna eura, dok će preostali vagoni biti isporučeni na temelju aneksa ugovoru koji će se potpisati naknadno. Svi vagoni pripadaju Siemensovoj platformi za putničke vagonе Viaggio i bit će proizvedeni u Siemensovim pogonima u Beču. Vagoni će neprekidno biti sastavljeni u garniture namijenjene za dnevni i noćni prijevoz.

Ugovaranje tog posla bilo je usporeno protekle godine, i to nakon što su sudovi pozvali na reviziju predloženog ugovora. Stotinu šezdeset i tri vagona koja su naručena bit će namijenjena za dnevna i noćna putovanja. Naručeno je 13 sedmodijelnih garnitura namijenjenih za noćni prijevoz koji će od 2021. zamijeniti vlakove u noćnome prometu prema Italiji. Ta je zamjena neophodna zbog novih talijanskih propisa o zaštiti od požara koje će novi Siemensovi vagoni zadovoljavati. Noćni sedmodijelni vlakovi imat će kapacitet od stotinu sjedećih mjesta i 160 mjesta za spavanje u smještaju različitih kategorija i bit će prilagođeni osobama smanjene pokretljivosti. Noćni vagoni koristit će se u ÖBB-ovim noćnim vlakovima brendiranima kao NightJet.

Naručeno je i osam devetodijelnih garnitura namijenjenih za dnevni prijevoz, ukupnog kapaciteta 520 sjedećih mjesta.



Interijer budućih ÖBB-ovih NightJet vagona za noćna putovanja Siemens Viaggio



Interijer budućih ÖBB-ovih RailJet vagona za dnevna putovanja Siemens Viaggio



Dnevni vagoni koristit će se u vlakovima RailJet.

Vagoni namijenjeni za dnevni i noćni prijevoz bit će opremljeni LED rasvjetom, klimatizacijskim uređajima i opremom koja će provjetravati vagonе prema udjelu ugljikova dioksida u zraku. Vagoni će biti opremljeni širokim ulaznim vratima koja će omogućavati brzu izmjenu putnika u kolodvorima. Vagoni u dnevnome prometu imat će niskopodni dio koji će omogućavati lakše korištenje vagona osobama smanjene pokretljivosti.

Novе garniture vagona namijenjene su prometovanju srednjom i istočnom Europom i bit će homologirani za korištenje na željezničkim mrežama Austrije, Njemačke, Švicarske, Italije, Slovenije, Hrvatske, Češke, Slovačke, Mađarske i Poljske.

Isporuka svih naručenih vagona za ÖBB predviđena je do 2022. godine. Siemensova vagonска platforma Viaggio

podijeljena je na nekoliko potkategorija. Vagoni Viaggio Comfort jesu vagoni koji mogu voziti maksimalnom brzinom od 230 km/h i do danas su isporučeni ÖBB-u i Češkim željeznicama (ČD). Vagoni Viaggio Classic klasični su putnički vagoni maksimalne brzine do 200 km/h i Siemens ih je isporučio Ruskim državnim željeznicama (RŽD). Vagoni Viaggio Low Floor jesu niskopodni vagoni namijenjeni lokalnome prometu i te Siemensove vagonе koriste Izraelske željeznice, a Viaggio Twin su katni vagoni koji su u upotrebi u Švicarskoj.

ÖBB NightJet jest robna marka noćnih vlakova Austrijskih saveznih željeznica koja trenutačno obuhvaća 25 pari noćnih vlakova. Neki od tih vlakova organizirani su u suradnji s drugim željezničkim tvrtkama u Europi, uključujući i HŽ Putnički prijevoz (noćni vlak Lisinski koji vozi na relaciji Zagreb/Rijeka – Ljubljana – München).



## PRUGOM I CESTOM

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.railwaygazette.com  
FOTO: www.railpro.co.za



**J**užnoafrička nacionalna prijevozna grupa Transnet surađuje s južnoafričkim proizvođačem RailProom u stvaranju novog željezničko-cestovnog vozila. Novo vozilo nazvano je RailBus («željeznički autobus») i namijenjeno je putničkom prijevozu na prugama istočno od Pretorije.

Trenutačno se provode početna ispitivanja na pružnoj dionici između Cullinana i Mamelodija dugoj 21 km, u koja je uključeno pet RailBusova. Potom će biti provedena detaljnija studija izvodljivosti. RailBus konstruiran je na šasiji Isuzuova kamiona mase osam tona. Ima kotače s gumama kako bi mogao voziti cestom, ali se kotači mogu se uvući tako da može voziti i prugom. Isuzu se zanima za proizvodnju takvih vozila u svojim tvornicama u Južnoafričkoj Republici.

RailPro vjeruje da bi RailBus bio prikladan za mnoge južnoafričke odvojne pruge kao jednostavnija i jeftinija vrsta prijevoza od vlakova. Navodno RailBus s litrom goriva može prijeći do šest kilometara te bi uštede troškova goriva bile do 50 posto u usporedbi s konvencionalnim dizelskim autobusima.

## NEOČEKIVANA SURADNJA

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.railtechnologymagazine.com  
FOTO: www.railtechnologymagazine.com



**Ž**eljeznički giganti Hitachi i Bombardier iznenadili su objavom da će udružiti snage u nadmetanju za nabavu vlakova za buduću britansku prugu za vlakove velike brzine HS2. Procijenjena vrijednost nabave iznosi čak 2,75 milijardi funti te ne čudi što su se osim navedenih proizvođača u »utrku« uključili i Alstom, Talgo S.L.U. i Siemens. Izgleda da Hitachi i Bombardier smatraju da zajedno imaju mnogo veće šanse nego kao konkurenti.

Natječaj uključuje nabavu barem 54 vlaka koji će prometovati u prvoj fazi HS2-a. Novi vozni park mora biti kompatibilan i s »klasičnim« prugama kako bi se mogao koristiti u najvećoj mogućoj mjeri. Službeno će natječaj biti raspisan ove godine, a ugovor će biti potpisan krajem 2019.

Hitachi i Bombardier objavili su da mogu isporučiti »najučinkovitiji i najnapredniji vozni park za najzahtjevniji i najzbuđljiviji prometni projekt u Europi«. Također tvrde da će zajednička ponuda podržati vladine ciljeve za poticanjem poslova, vještina i dobavljača sa sjedištem u Ujedinjenom Kraljevstvu.

## PREDSJEDNIČKI VLAK

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.radio.cz  
FOTO: Češke željeznice/uic.org



**Č**eške željeznice i Nacionalni tehnički muzej iz Praga zajedno obilježavaju stogodišnjicu osnutka Čehoslovačke vožnjama posebnog »predsjedničkog vlaka«. Vlak je na svoje prvo putovanje krenuo iz praškog kolodvora Masaryk 28. lipnja, zaustavlja se u 15 gradova u Češkoj i Slovačkoj, a putovanje završava u povijesnom depou u kolodvoru Masaryk. Posebne vožnje organizirane su od lipnja do početka rujna ove godine.

»Predsjednički vlak« sastoji od parne lokomotive 464.202 (Závody V.I.Lenina /Škoda/, Plzeň, 1956) i devet povijesnih vagona, a u nekima od njih vozili su se prvi predsjednik nezavisne Čehoslovačke Tomáš Garrigue Masaryk, poslijeratni predsjednik Edvard Beneš te prvi postkomunistički predsjednik Václav Havel.

Svi zainteresirani moći će s posebnog perona razgledati najstarije vagone, poput onoga koji je 1909. proizveden za austrougarskog prijestolonasljednika Frana Ferdinanda, dok će noviji vagoni, u kojima su se vozili predsjednici iz vremena komunizma, biti potpuno otvoreni za razgledavanje.

# VLAKOM U VENECIJU

PIŠE: Dragutin Staničić  
FOTO: Dragutin Staničić

**V**enecija je grad iznimne ljepote, bogate povijesti, svjetska turistička destinacija koju svakako valja posjetiti. Među mnogobrojnim turistima koji stižu autobusima i zrakoplovima jesu i deseci tisuća onih koji stižu vlakom.

Kolodvor Venezia Santa Lucia najpoznatiji je kolodvor u glavnome gradu pokrajine Veneto. Nalazi se u povijesnome središtu grada kroz koji prođe više od 30 milijuna putnika na godinu. Ima 23 perona i višekosiječnim mostom povezan je s kolodvorom Venezia Mestre, iz kojeg vlakovi prometuju u glavne talijanske gradove i inozemstvo. Iz kolodvora Venezia Santa Lucia osim regionalnih vlakova prometuju Intercity vlakovi i vlakovi velikih brzina Trenitalia, koji s dvadesetak polazaka omogućuju svakodnevna putovanja do kolodvora Milano Centrale i kojima putovanje traje nešto manje od dva sata i 30 minuta, te tridesetak vlakova koji povezuju drevni mletački grad s Bolognom (put traje sat i pol) kao i brojne veze s Rimom i Napuljem. Međunarodni vlakovi voze izravno u glavne europske metropole poput Pariza, Beča, Münchena i Züricha. Kolodvorska zgrada opremljena je prodajnim mjestima nacionalnoga operatora te ostalih željezničkih operatora, informacijskim centrom, trgovinama i mnogim uslužnim djelatnostima. Nalazi se uz glavni kanal kojim plove deseci tzv. brodskih tramvaja koji plove kroz tipične venecijanske uličice i kanale i koji su prikladna veza s mostovima do najvažnijih gradskih znamenitosti i atrakcija.

Ta pozicija omogućuje turistima da dobro obilježenim putevima stignu do znamenitosti poput crkve San Giacomo dell'Orto, koja potječe iz IX. st. i jedna je od najstarijih u gradu. Crkva je spoj različitih stilova jer ima romanički zvonik, gotički krov i unutarnje ukrase lombardne inspiracije. Nekoliko minuta hoda dalje nalazi se palača Mocenigo, dom muzeja tekstila i



kostima. Među njegovim najzanimljivijim dijelovima jest onaj posvećen mirisima i radu laboratorija koji je osnovan 1500. godine. U neposrednoj blizini nalazi se palača Ca' Pesaro koja je dom Međunarodne galerije moderne umjetnosti. Ondje je pohranjeno neprocjenjivo blago koje uključuje djela Klimta, Chagalla, Matissea i mnogih drugih. Trg svetog Marka jest glavni gradski trg u Veneciji kojim dominira bazilika sv. Marka iz 9. st. s 99 m visokim zvonikom. Ta središnja znamenitost puna je mnogobrojnih turista, fotografa i golubova. Jedan je od rijetkih drev-

nih europskih trgova koji su proglašeni pješačkom zonom te na njemu nema motoriziranog prometa, a promet teče samo kanalima.

U neposrednoj su blizini Duždeva palača, jedna od luka s legendarnim gondolama, kojih ima oko 400, te brojni restorani i kavane.

Venecija i danas izgleda kao u vrijeme svojeg procvata. Cijeli je grad živući spomenik, s brojnim palačama i mostovima koje valja vidjeti. Tome povijesnom blagu prijete velika opasnost koja se može uočiti





Putnički vlak velikih brzina u kolodvoru Venezia Santa Lucia

na brojnim objektima jer su ih podigli na pješčanome i nesigurnome tlu, na rešetki satkanoj od balvana i drvenih stupova koji postupno tonu u lagunu. Raznim se tehničkim rješenjima pokušavaju povećati njihova stabilnost i spriječiti urušavanje i plimne poplave.

Iako je Hrvatska važno turističko odredište u Europi, među brojnim međuna-

rodnim željezničkim linijama, nažalost, već niz godina nema izravnih vlakova prema Hrvatskoj. Možemo se samo nostalgичno prisjećati kada su vozili Venezia Express, IC Kras, IC Goldoni ili IC Casanova iz Ljubljane. Željeznički poklonici iz naših krajeva autima ili autobusima mogu otputovati do Trsta i nastaviti put vlakom po cijeloj Italiji i Europi.



Turisti u Veneciji



Most preko lagune između kolodvora Venezia Mestre i Venezia Santa Lucia

# VELIKI USPJESI TIHOMIRA BRATIĆA I LUKE POŽEGE

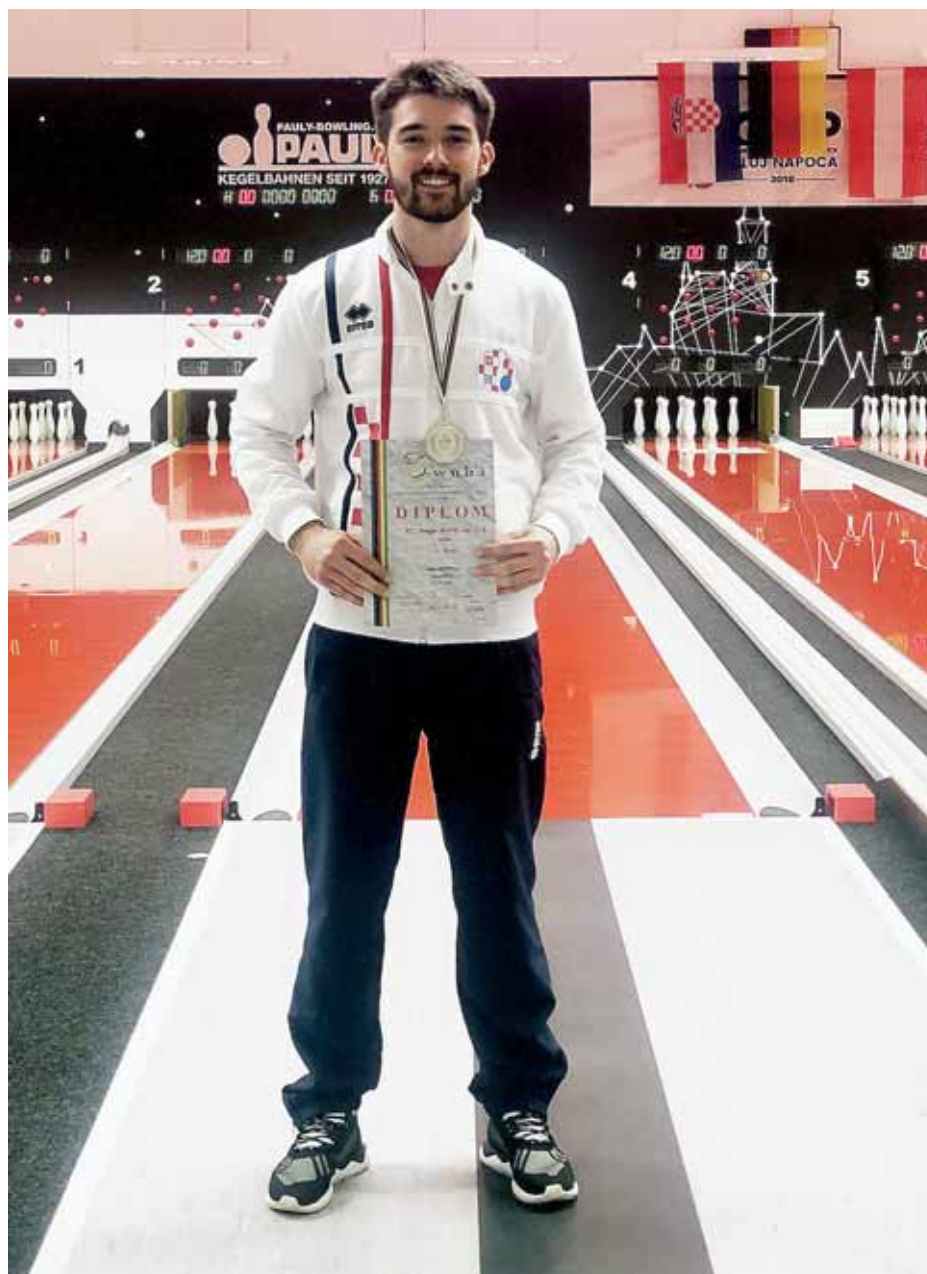
PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Tihomir Bratić

**U**z tada aktivne karlovačke kuglačke klubove »Građanski«, »Svih devet«, »Kugla«, »Zvono Dubovac« i »Čunj«, u lipnju 1936. u kuglani »Kod Laufera« na desnoj obali Kupe osnovan je KŠK »Željezničar«. Uz iznimku »Željezničara«, do Drugog svjetskog rata svi su ostali spomenuti klubovi prestali djelovati.

»Gajenje i promicanje kuglačkog sporta te održavanje iskrenog i srdačnog prijateljstva« jedno je od načela navedenih u Pravilima prihvaćenima na osnivačkoj skupštini KŠK-a »Željezničar«. Tim motom vodili su se naraštaji ljudi u klubu koji nastoje približiti kuglanje svima. Klub je oduvijek amaterski, a članovi su uglavnom radnici. Pravila KŠK-a »Željezničar« upućena su na odobrenje 2. srpnja 1936., a Banska uprava potvrdila ih je 20. srpnja iste godine. Primjerak Pravila čuva se u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu. Prve klupske prostorije nalazile su se u napuštenome željezničkom vagonu u kolodvoru Karlovac.



Željko Vukelić



Luka Požega

Događaj posebno važan za Klub dogodio se u proljeće 1962. kada je svečano otvorena njegova dvostazna kuglana. Kuglana je izgrađena zahvaljujući velikome trudu i dobrovoljnome radu članova željezničara. U gradnju objekta uložili su oko 4000 sati

rada. Opeka koja je ugrađena u kuglanu je sa stare zgrade željezničkog kolodvora Jastrebarsko. Predsjednik Kluba Željko Vukelić, nekoć šef kolodvora Jastrebarsko i Draganić, a danas prometnik vlakova u kolodvoru Draganić, ističe kako su



željezničari postavili temelje današnje kuglane na samoj obali Kupe:

Naši su očevi i djedovi čistili opeke rukama, prevozili ih u vagonima serije K i potom istrpavali kod ložione. U tada novoj kuglani 13. svibnja 1964. odigran je i prvi međunarodni kuglački susret u Karlovcu.

Godine 1973. kuglana je modernizirana i postala je prva automatska kuglana u Karlovcu. Tako je potaknut napredak kuglačkog sporta u gradu.

Nažalost, tijekom Domovinskog rata i granatiranja grada stradala je i kuglana. Zahvaljujući velikome zalaganju članova Kluba 11. ožujka 1993. počela je njezina obnova. Dvanaest godina poslije, krajem kolovoza 2014., počela je nova adaptacija i modernizacija kuglane:

Radovi su počeli rušenjem, *štemanjem*, čišćenjem i spaljivanjem otpada. Adaptacijom i opremanjem dvostazne kuglane na Drežniku najmodernijom tehnologijom po svjetskim standardima stvorili smo bolje uvjete rekreativcima i natjecateljima. Za adaptaciju i opremanje kuglane podigli smo kredit kod poslovne banke. Svi elementi kuglačkih staza proizvod su specijalizirane tvrtke FUNK GmbH, proizvedeni su isključivo u Njemačkoj i posjeduju sve certifikate Svjetske kuglačke federacije. – rekao je Vukelić.

Kuglački klub »Željezničar« sudjeluje u natjecanju 2. HKL Regije Zapad nakon što je nakon dvije sezone ispao iz 1. B lige. »Željezničar« je prvi pobjednik i osvajač Kupa Republike Hrvatske za Karlovačku županiju u 2010. i 2011. te jedan od osam kuglačkih klubova koji su se plasirali u četvrt finale kuglačkog kupa Republike Hrvatske.

Ipak, pozornost javnosti privukli su mladi kuglači »Željezničara«. U siječnju 2016. na prvenstvu Hrvatske održanome u Osijeku kuglač karlovačkog »Željezničara« Luka Požega postao je prvak države u disciplini sprint za mlađe juniore. Kao član hrvatske kuglačke reprezentacije Luka Požega je »brončani« sa Svjetskog prvenstva u kuglanju za juniore održanog u Novigradu Istarskom u svibnju 2016. godine.

Na Svjetskom kuglačkom prvenstvu za



Tihomir Bratić

juniore i juniorke u njemačkome gradu Dettenheimu održanome u svibnju 2017. postao je prvak svijeta u paru. U toj je disciplini nastupio s Mihaelom Grivičićem iz Slavenskog Broda.

Čak tri medalje s europskog prvenstva donio je Tihomir Bratić, član KK-a »Željezničar«. Na 2. Europskom prvenstvu za gluhe i nagluhe osobe u austrijskom Ritzingu osvojio je zlatne medalje u sprintu, pojedinačno i kombinaciji. To da u Klubu ne trebaju strahovati za

budućnost potvrđuju rezultati koje postižu dvanaestogodišnjak Jakov Stipić i dvije godine stariji Dino Kolar.

Kuglači su oduvijek raspolagali s malo novca, a danas je financiranje Kluba svedeno na minimum. Željko Vukelić nedostatna sredstva vidi kao gotovo jedini razlog ispadanja iz 1. B Hrvatske lige:

S novcem koji imamo mi to nismo mogli pokriti, a budući da sve financijski pokušavamo pokrpati, to graniči sa znanstvenom fantastikom.

**TEHNIČKA ŠKOLA ZAGREB**  
ZAGREB, Palmotićeveva 84

Temeljem Zakona o obrazovanju odraslih i odluke Školskog odbora Tehničke škole Zagreb na sjednici održanoj 10. srpnja 2018. objavljuje

## NATJEČAJ

**ZA UPIS ODRASLIH POLAZNIKA U PROGRAM OSPOSOBLJAVANJA ZA STJECANJE OPĆIH STRUČNIH ZNANJA IZ DJELOKRUGA RADA STROJOVOĐE/TKINJE – ( ZA DOZVOLU ) za vlastite potrebe u školskoj godini 2018./2019.**

**PODRUČJE RADA: Promet i logistika**

**Broj polaznika:** 2 odjela / 35 polaznika

**Početak školovanja:** 29. listopada 2018.

**Završetak nastave:** 08. veljače 2019.

**Oblik nastave:** Konzultativno - instruktivna

**Upis:** Program upisuju polaznici koji su završili srednju školu tehničke struke u trajanju četiri (4) godine, koji su navršili 18 godina života i imaju liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti obavljanja poslova.

**ROKOVI UPISA:**

**Prijave se primaju u Tehničkoj školi Zagreb, Palmotićeveva 84 od 24. RUJNA do 12. LISTOPADA 2018; u prostoriji 3, od 9 do 12 sati.**

**TEHNIČKA ŠKOLA ZAGREB**  
ZAGREB, Palmotićeveva 84

Temeljem Zakona o obrazovanju odraslih i odluke Školskog odbora Tehničke škole Zagreb na sjednici održanoj 10. srpnja 2018. objavljuje

## NATJEČAJ

**za upis odraslih polaznika u program prekvalifikacije, za vlastite potrebe u školskoj godini 2018./2019.**

**ZANIMANJE: TEHNIČAR/KA ZA ŽELJEZNIČKI PROMET - 24 polaznika/ca upisuju se polaznici/ce s prethodno završenom srednjom školom u trajanju tri godine, a do popune odjela upisuju se polaznici/ce s prethodno završenom srednjom školom u trajanju četiri godine. Prednost pri upisu imaju pristupnici koji su završili program za zanimanje Željeznički prometni radnik.**

**TRAJANJE ŠKOLOVANJA:**

**Početak nastave :** 01. listopada 2018.

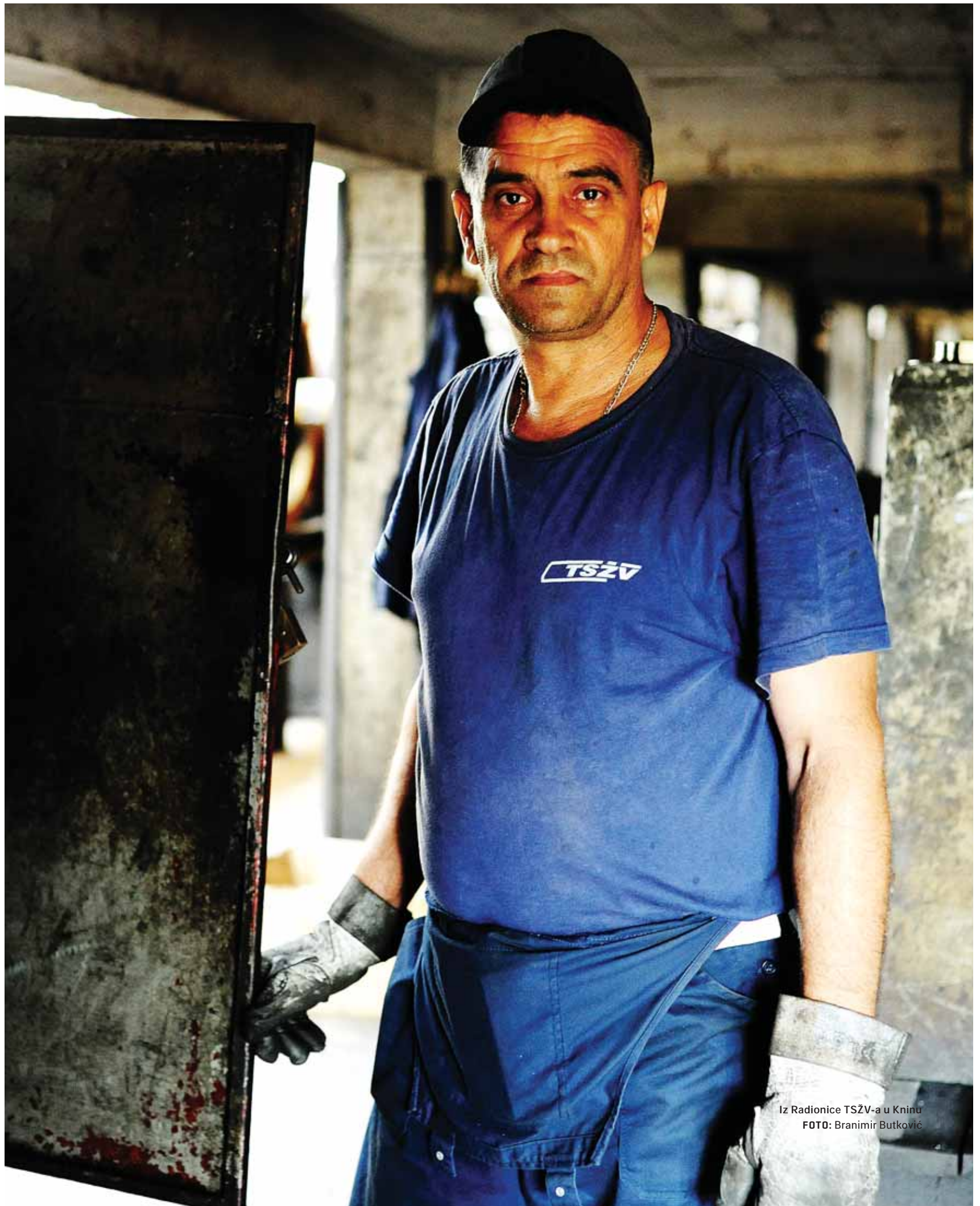
**Kraj nastave:** 05. srpnja 2019.

**OBLIK IZVOĐENJA: Konzultativno – instruktivnom nastavom**

**ROKOVI UPISA: Prijave se primaju u Tehničkoj školi Zagreb, Palmotićeveva 84 od 10. rujna 2018. do 21. rujna 2018; u prostoriji 3, od 9 do 12 sati.**

Detaljne informacije o upisu, potrebnoj dokumentaciji, uvjetima školovanja, trajanju i troškovima prekvalifikacije moguće je dobiti na broj telefona 01/378-33-18, web stranici škole (<http://www.ss-tehnicka-zg.skole.hr>) , oglasnoj ploči škole.





Iz Radionice TSŽV-a u Kninu  
FOTO: Branimir Butković





Na riječkom kolodvoru  
FOTO: Branimir Butković