

ŽELJEZNIČAR

BROJ 919 || LIPANJ 2022.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

U tijeku proizvodnja novih vlakova

4

AKTUALNOSTI

Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ima

6

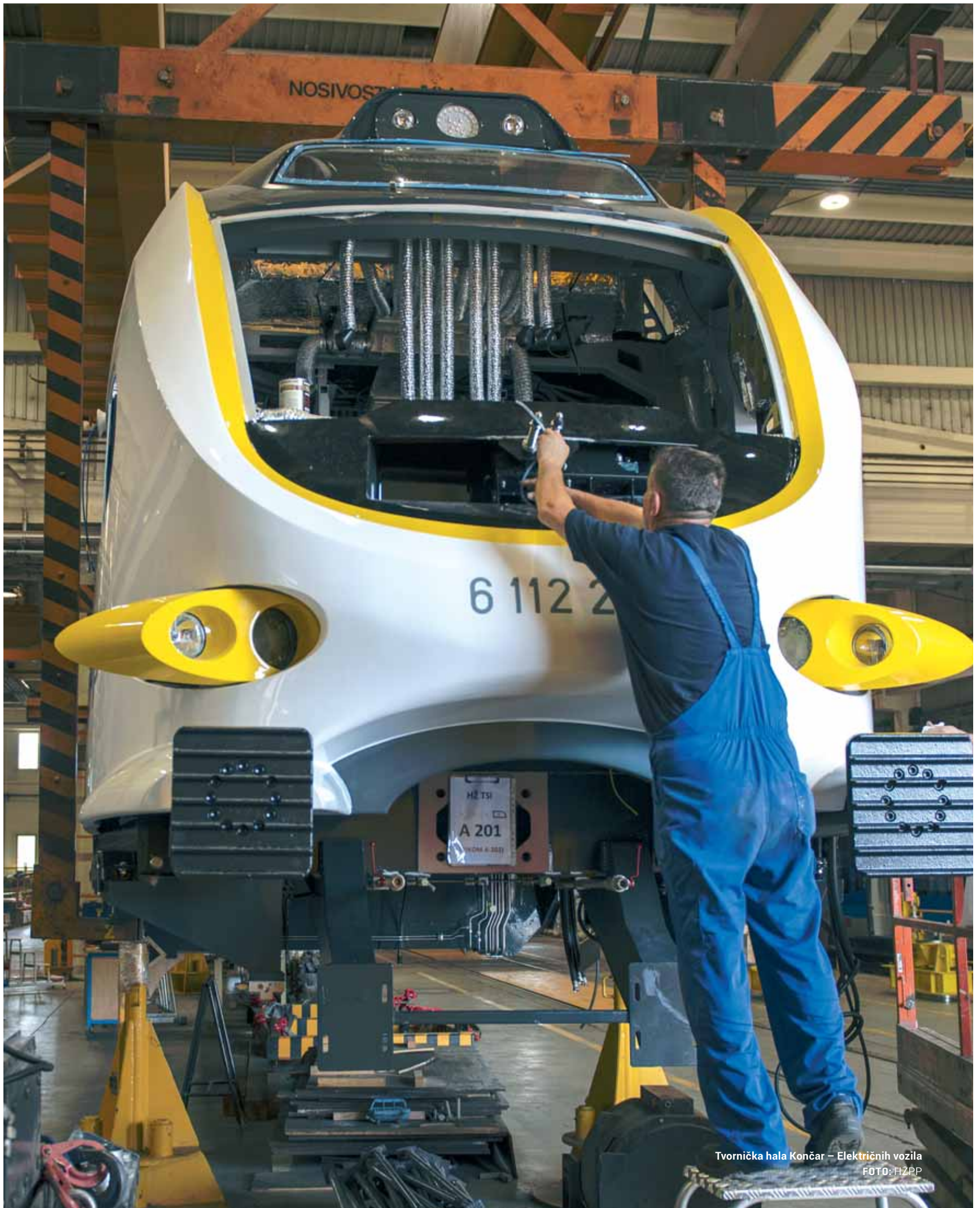
EU FONDOVI

Radovi u visokom stupnju dovršenosti

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Tvornička hala Končar – Električnih vozila
FOTO: HŽPP

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

U tijeku proizvodnja novih vlakova

4

AKTUALNOSTI

Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na ŽCP-ima

6

EU FONDOVI

Radovi u visokom stupnju dovršenosti

10

RADOVI

Obnova nasipa, usjeka i tunela na riječkoj pruzi

12

HŽ CARGO

HŽ Cargo novom aplikacijom digitalizira i modernizira poslovanje te ostvaruje uštede

14

ZANIMLJIVOSTI

Gutmannov vlak Guco zasjao punim sjajem

24

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNICI: Branimir Butković, Oskar Pigac

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: HŽI

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Branimirova 27
telefon: +385 (0) 1 4534 288
telefaks: +385 (0) 1 4572 131
www.hzinfra.hr

NAKLADA: 750 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

tradicionalno u lipnju obilježava se Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima. Kao i svake godine obilježila ga je i HŽ Infrastruktura akcijom »Vlak je uvijek brži«. Ovaj put akcija je održana na prijelazu Trnava, a podržala ju je i ekipa Jutarnjeg kluba Narodnog Marko Bratoš i Dora Srdar.

Na isteku mjeseca ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković posjetio je proizvodne pogone Končara gdje se proizvode novi vlakovi HŽ Putničkog prijevoza. U sklopu projekta sufinanciranog EU-ovim sredstvima »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima« proizvodi se 21 elektromotorni niskopodni vlak, od kojih će 11 voziti u gradsko-prigradskom, a 10 u regionalnome prijevozu. Proces proizvodnje vlakova ide jako dobro i prvi bi trebao biti gotov do kraja ove godine. Nastavkom nabave vlakova do kraja 2024. u prometu će biti 70 novih vlakova, što će činiti više od 50 posto novih vlakova u floti HŽPP-a.

Da bi vožnja novim vlakovima bila ugodnija, neophodno je modernizirati pruge, što HŽ Infrastruktura kroz brojne projekte obnove i radi. Ovaj put donosimo vijesti s pruge za lokalni prijevoz između Vinkovaca i Vukovara, gdje se radovi sufinancirani EU-ovim sredstvima izvode prema planu.

Na riječkoj pruzi izvode se radovi na obnovi nasipa, usjeka i tunela na dionicama Zalesina – Delnice, Lokve – Fužine i Drivenik – Plase, a s obzirom na konfiguraciju terena, radovi su prilično zahtjevni.

Na kraju spomenimo dvije dobre vijesti. Na tržištu željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj u prvome tromjesečju 2022. tretnim željezničkim prijevozom prevezeno je 11,6 posto više robe uz 9,4 posto više ostvarenih tonskih kilometara u odnosu na isto razdoblje prethodne godine. U prvome tromjesečju 2022. broj prevezenih putnika veći je za 34,6 posto, a broj putničkih kilometara za 35,3 posto u odnosu na isto razdoblje 2021.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



U TIJEKU PROIZVODNJA NOVIH VLAKOVA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Dana 28. lipnja 2022. u tvorničkim halama Končar – Električnih vozila predstavljena je proizvodnja novih elektromotornih vlakova za HŽ Putnički prijevoz.

U sklopu projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima« proizvodi se 21 elektromotorni niskopodni vlak, od kojih će 11 voziti u gradsko-prigradskom, a 10 u regionalnome prijevozu.

Nakon obilaska proizvodnje novih vlakova ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković izjavio je:

Doista je zadovoljstvo vidjeti danas i ovu tvornicu i vlakove koje Končar radi za HŽ Putnički prijevoz. Treba pohvaliti to da koristimo europska sredstva u nabavi novih vlakova, a to rade hrvatske tvrtke, u ovome slučaju Končar, koji je respektabilan, prepoznatljiv, renomiran proizvođač vlakova i tramvaja i mislim da je dobro da tu hrvatska industrija ima veliki benefit. Vidjeli smo da proces proizvodnje tih vlakova ide jako dobro i prvi bi trebao biti gotov do kraja ove godine. Nastavkom nabave vlakova do kraja 2024. u prometu će biti 70 novih vlakova, što će činiti više od 50 posto novih vlakova u floti HŽPP-a. Osim na vlakovima najveći naglasak u sljedećih desetak godina bit će nam na modernizaciji i izgradnji željezničke infrastrukture. Za to nam treba vremena, to su veliki projekti, a mi ćemo sav svoj napor usmjeriti na željeznice.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 1.293.-862.793,99 kuna, a iznos EU-ove potpore 880.334.477,00 kuna. Sredstva su osigurana iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. Prvi gradsko-prigradski vlak bit će isporučen u prosincu ove godine, a do kraja 2023. bit će isporučeni svi vlakovi.

Dodatnom nabavom novih vlakova una-



Oleg Butković

prijedit ćemo uslugu. Putnicima ćemo pružiti veću udobnost, osigurati veći kapacitet i pouzdaniji prijevoz te poboljšati lokalnu i regionalnu povezanost i mobilnost, a nadam se i privući nove putnike. Uz ovaj projekt koji sufinancira Europska unija, u sklopu novog Operativnog programa 2021. – 2027. planiramo nabaviti i nove vlakove za neelektrificirane pruge i modernizirati kapacitete za održavanje vlakova. Osim toga u sklopu Nacionalnog plana oporavka i otpornosti nabavit ćemo i dva prototipa baterijskih vlakova. – istaknuo je predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić.

Na razvoju novih vlakova sudjelovao je veliki broj stručnjaka iz Grupe Končar u suradnji s desecima drugih hrvatskih tvrtki.

Iz ove tvornice isporučuju se najsloženiji proizvodi hrvatske industrije – vlakovi, tramvaji, lokomotive. Ponosni smo na to što su ti proizvodi rezultat dugogodišnjeg razvoja unutar Grupe Končar. Naša su vozila po tehničkim karakteristikama i kvaliteti uz bok najboljim proizvodima svjet-



Željko Ukić

skih proizvođača tračničkih vozila. Neki od najznačajnijih podsustava koji se ugrađuju u ove vlakove kao glavni elektromotorni pogon, sustav upravljanja i komunikacija, pomoćna napajanja, okretna postolja i drugi razvijeni su i proizvedeni u



Josip Ninić



U tvorničkim halama Končar – Električnih vozila

društvima Grupe Končar. Osim poduzeća Grupe Končar u realizaciji sudjeluju deseci naših partnera, gospodarstvenika iz Hrvatske tako da je utjecaj ovog projekata na hrvatsko gospodarstvo vrlo velik. – rekao je predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Josip Ninić.

Projekt nabave novih vlakova u skladu je s ciljevima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. te Europskoga zelenog plana kojim Europska unija želi potaknuti građane na učestalije korištenje željezničkog prijevoza kao ekološki najučinkovitijeg i cjenovno najpristupačnijeg oblika prijevoza.

Novi vozni park HŽPP-a znatno će unaprijediti kvalitetu usluge i doprinijeti smanjenju onečišćenja okoliša. Uz niže operative troškove i mogućnost povećanja frekvencije vožnji građanima diljem Hrvatske bit će omogućen znatno pouzdaniji, udobniji i učinkovitiji željeznički prijevoz.

Tehničke značajke niskopodnih elektrimotornih vlakova

Vlakovi koje proizvodi Končar – Električna vozila postizati će brzinu do 160 km/h, bit će četverodijelne niskopodne kompozicije opremljene rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima i pro-

storom za bicikle, a kompletan putnički prostor bit će pod videonadzorom. Regionalni vlakovi imat će četvero vrata na svakoj strani vlaka, sjedala će biti izvedena većinom kao dvosjedi, a imaju kapacitet od 209 sjedećih i 222 stajaća mjesta. Gradsko-prigradski vlakovi imat će osmero vrata na svakoj strani vlaka, sjedala će biti izvedena većinom kao jednosjedi, a imaju kapacitet od 130 sjedećih i 385 stajaćih mjesta. Uz vizualne i audionajave kolodvora i stajališta putnicima u vlaku bit će omogućen besplatan pristup internetu (WiFi). Duljina vlaka iznosi 75 m, a u prometu je moguće spajanje dva do tri vlaka čime će biti osiguran veći kapacitet.

MEĐUNARODNI DAN SVJESNOSTI O OPASNOSTIMA NA ŽCP-ima

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo



Predstavnici HŽ Infrastrukture i policije na ŽCP-u »Trnava«

Na željezničko-cestovnom prijelazu »Trnava« u Zagrebu HŽ Infrastruktura obilježila je 14. Međunarodni dan svjesnosti o opasnostima na željezničko-cestovnim prijelazima (ILCAD – *International Level Crossing Awareness Day*).

U sklopu obilježavanja na željezničko-cestovnom prijelazu »Trnava« održana je edukativno-preventivna akcija »Vlak je uvijek brži« koju HŽ Infrastruktura već 23 godine provodi kako bi sve sudionike u prometu upozorila upravo na opasnosti na željezničko-cestovnim prijelazima. Akcija se provodi na željezničko-cestovnim prijelazima, ali i u osnovnim školama, gdje se najmlađe sudionike u prometu upoznaje s

važnošću poštivanja prometnih propisa i sigurnoga načina prelaženja preko željezničke pruge.

Svake se godine međunarodna kampanja ILCAD obraća određenoj ciljanoj publici, a ove godine posvećena je »ranjivoj skupini ljudi« koju se želi upozoriti na opasnosti koje prijete prilikom neovlaštenog i neopreznog prelaženja preko pruge ili boravka uz prugu.

Ovaj događaj organiziran je u suradnji s nadležnom policijskom postajom te neprofitnom organizacijom safety.guru INSTITUT i preventivno-edukativnom akcijom »Hobotnica sa stavom – Koraci koji čine

razliku« vezanom uz opasnosti prelaska pruge na divljim prijelazima.

U akciji je sudjelovala ekipa Jutarnjeg kluba narodnog, Marko Bratoš i Dora Srdar, koji su zajedno s timom VJUB-a iz HŽ Infrastrukture dijelili promotivne materijale i upozoravali vozače automobila, moped, motocikala i bicikala te pješake na pravilno ponašanje prilikom prelaska željezničke pruge.

Član Uprave HŽ Infrastrukture Subhi Tawfiq pritom se ukratko osvrnuo na akciju istaknuvši važnost poštivanja prometnih propisa pri prelaženju preko željezničko-cestovnih prijelaza:



Subhi Tawfiq u razgovoru s novinarkom



S lijeva na desno: Zdenka Dokaza, Alenka Ožbolt, Dora Srdar i Marko Bratoš

Najčešći su uzroci nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima nepoštivanje prometnih pravila i prometne signalizacije, neprilagođena brzina, prelazak automobila ispod spuštenih polubranika/branika te nepažnja vozača cestovnih vozila i pješaka. Svjetske statistike pokazuju da su u oko 98 posto slučajeva nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima posljedica toga što sudionici u cestovnome prometu zanemaruju i ne poštuju prometne znakove i prometnu signalizaciju. Osim ulaganja u podizanje razine sigurnosti

na prijelazima nužno je i ovakvim akcijama educirati sudionike u prometu jer materijalna je šteta, iako znatna, nadoknadiva, a ljudski život neprocjenjiv.

Željezničko-cestovni prijelaz »Trnava« nalazi se na dionici magistralne pruge kojom dnevno prođe i više od dvije stotine vlakova. Prijelaz je za cestovna vozila i pješake osiguran polubranicima te svjetlosno-zvučnom signalizacijom. Nažalost, zbog nepoštivanja prometnih propisa i na tom prijelazu događaju se nesreće, usprkos

najvećem stupnju osiguranja prometa preko pruge.

HŽ Infrastruktura na spomenutom je prijelazu u više navrata provodila edukativno-preventivne akcije u suradnji s MUP-om kako bi sudionike u prometu dodatno upozorila na važnost poštivanja prometnih propisa. Vjerujemo kako će, uz medijsku pozornost, ovogodišnje obilježavanje IL-CAD-a doprinijeti jačanju svijesti javnosti o važnosti poštivanja prometne kulture i propisa.



Marijan Čužić u reportažnim kolima Radio Sljemena



U razgovoru s pješacima na ŽCP-u »Trnava«

HŽI NA POSLOVNOM SUSRETU AUSTRIJSKIH I HRVATSKIH GOSPODARSTVENIKA U RIJECI

PIŠE: Alenka Ožbolt
FOTO: HŽI

Austrijski ured za vanjsku trgovinu Advantage Austria Zagreb i Lučka uprava Rijeka organizirali su 1. lipnja 2022. u Rijeci poslovne susrete i stručni posjet 19 austrijskih poduzeća Lučkoj upravi Rijeka.

Događanju je nazočilo 80 sudionika s područja logistike i transporta iz Austrije i Hrvatske.

Cilj susreta bio je upoznati austrijska poduzeća s infrastrukturnim projektima Lučke uprave Rijeka, s osvrtom na potencijale koje nude i druge lučke uprave u Republici Hrvatskoj te uspostavljanje poslovnih kontakata.

Na poslovnom susretu sudjelovala je i HŽ Infrastruktura, odnosno član Uprave Darko Barišić, koji je nazočno upoznao s ulaganjima HŽ infrastrukture, planovima vezanim uz modernizaciju željezničke infrastrukture do 2030. godine s naglaskom na povezivanje luke Rijeka željeznicom s ostalim dijelovima Europe.

Završetkom projekata modernizacije željezničke infrastrukture na kontejnerskim terminalima Brajdica i Zagrebačko pristanište u Rijeci, koje je HŽ Infrastruktura provela u suradnji s Lučkom upravom Rijeka, Rijeka je kao najveća hrvatska luka i jedna od osnovnih luka na Mediteranskom koridoru dobila modernizirane teretne kolodvore s povećanim ukrcajnim i iskrcajnim kapacitetima, što je preduvjet za znatnije preusmjerenje teretnog prijevoza iz luke na željeznicu. – rekao je Darko Barišić, dodavši da oba projekta znatno utječu na podizanje razine konkurentnosti željeznice u odnosu na ostale vidove prometa, a uz obnovu postojeće i izgradnju nove transportne željezničke infrastrukture na koridoru RH2 od luke Rijeka, preko Zagreba do granice s Mađarskom, dodatno će se potaknuti razvoj željezničkih prometnih usluga, poboljšati povezanost na hrvatskoj i europskoj razini te olakšati i ubrzati



Darko Barišić

transport kontejnera s brodova na željeznicu i obratno, a što je u skladu s europskim zahtjevima interoperabilnosti i intermodalnosti.

Osim povećanja kapaciteta teretnog željezničkog prijevoza i bolje povezanosti riječkog željezničkog pravca s međunarodnim koridorima, projekti modernizacije željezničke infrastrukture na kontejnerskim terminalima u Rijeci utječu i na razvoj luke Rijeka kao učinkovite i održive ulazne i izlazne točke za kontejnerski i drugi teretni prijevoz u sjevernom dijelu Jadrana. Time se i luka Rijeka kao najveća luka za preto-

var tereta na hrvatskom dijelu Jadrana vraća u fokus međunarodnog teretnog prijevoza i osigurava konkurentnost na europskom transportnom tržištu. – nastavio je Barišić, istaknuvši kako je cilj HŽ Infrastrukture do 2030. godine obnoviti i modernizirati ukupno 737 kilometara pruga i u to uložiti čak 5,5 milijardi eura.

Ovim događajem te predstavljanjem hrvatskih tvrtki i institucija u sektoru transporta i logistike stvorene su osnove za buduću suradnju austrijskih i hrvatskih tvrtki kao preduvjet za još bolje gospodarske odnose dviju zemalja.

U PRVOME TROMJESEČJU VIŠE PREVEZENE ROBE I PUTNIKA ŽELJEZNICOM

PIŠE: HAKOM
FOTO: arhiva HŽI-a

Na tržištu željezničkih usluga u Republici Hrvatskoj u prvome tromjesečju 2022. teretnim željezničkim prijevozom prevezeno je 11,6 posto više robe uz 9,4 posto više ostvarenih tonskih kilometara u odnosu na isto razdoblje prethodne godine.

HŽ Cargo d.o.o. prevezao je 13,8 posto više robe i ostvario 5,5 posto više tonskih kilometara, a istodobno su novi teretni željeznički prijevoznici prevezli 10,3 posto više robe i ostvarili 14,1 posto više tonskih kilometara. Novi su prijevoznici na kraju prvoga tromjesečja imali udio od 61,7 po-

sto u opsegu ukupno prevezene robe i 47,8 posto u ostvarenim tonskim kilometrima, što je približno na istoj razini kao i u istom razdoblje prethodne godine.

Uspoređujući vrste prijevoza po ostvarenim vlak-kilometrima, prijevoz putnika zauzima 64,9 posto ukupnog opsega prometa, dok je ostatak ostvaren u prijevozu tereta. Od svih teretnih željezničkih prijevoznika najveći udio vlak-kilometara od 53,5 posto imao je HŽ Cargo d.o.o., a devet novih prijevoznika tereta ostvarilo je ostatak. Istodobno četiri nova željeznička teretna prijevoznika nisu bila aktivna.

Teretnih vlak-kilometara ukupno je više za

7,1 posto, pri čemu je HŽ Cargo d.o.o. ostvario 0,3 posto, a novi teretni prijevoznici 16,3 posto više vlak-kilometara u odnosu na razdoblje prije godinu dana.

Putnički prijevoznik ostvario je 0,1 posto manje vlak-kilometara. U prvome tromjesečju 2022. broj prevezenih putnika veći je za 34,6 posto, a broj putničkih kilometara za 35,3 posto u odnosu na isto razdoblje 2021.

Pokazatelji tržišta željezničkih usluga dostupni su na mrežnim stranicama Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM-a).



RADOVI U VISOKOM STUPNJU DOVRŠENOSTI

PIŠU: Željka Mirčić, projektni tim HŽI-a
FOTO: projektni tim HŽI-a



Europska unija
Zajedno do fondova EU



Kolodvor Vukovar

Radovi na projektu »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« u punom su intenzitetu i izvode se na cijeloj pruzi između Vinkovaca i Vukovara, ukupne duljine 18,71 km. Prema trenutačnoj situaciji na terenu očekuje se dovršetak radova do kraja ove godine.

Na cijeloj dionici kolosiječni su radovi u visokom stupnju dovršenosti. Preostalo je položiti nekoliko stotina metara kolosijeka, uključujući na otvorenoj pruzi te u

kolodvorima Vukovar i Vukovar-Borovo Naselje. Radovi se izvode tijekom odobrenih tzv. zatvora pruge, cijelo vrijeme vodeći računa o što manjem utjecanju na poslovne procese u luci Vukovar, odnosno kako bi teretni prijevoz funkcionirao uz što manje ometanja. Nakon svakog zatvora pruge obnovljena se dionica pregleda i omogućava se prometovanje vlakova uz provođenje dodatnih sigurnosnih mjera. Osim kolosiječnih radova u visokom je stupnju dovršenosti i izgradnja pješačko-biciklističkog pothodnika u zoni stajališta Nuštar te pješačkih pothodnika u zoni stajališta Br-

šadin-Lipovača te u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje. U tijeku je i dovršetak izgradnje perona te konstrukcije nadstrešnica.

Također su znatno napredovali radovi na elektrifikaciji pruge. Podignuta je većina nosivih konstrukcija kontaktne mreže te je u tijeku montaža vodova. Izgrađena je zgrada postrojenja za sekcioniranje u Vinkovcima i proširena zgrada elektrovučne podstanice u Jankovcima, a u tijeku je montaža opreme. Od aktivnosti koje se odnose na promet-



Kolodvor Vukovar-Borovo Naselje (otočni i bočni peron)

no-upravljački i signalno-sigurnosni podstav i dalje su najvažnije one na projektiranju i pripremi softvera te su obje u završnoj fazi. Treba istaknuti i to da je izvršeno tvorničko preuzimanje velikog dijela opreme za elektroenergetski, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podstav.

Kao što smo već spominjali, problemi uzrokovani pandemijom koronavirusa nisu zaobišli ni ovaj projekt. Zahvaljujući maksimalnom angažmanu svih ugovornih strana i konstantnim prilagođavanjem dinamike izvođenja radova, problemi su nadvladani koliko je bilo moguće, a do prekida radova nije došlo ni u jednom trenutku. Potrebno je istaknuti da je izvođač uslijed navedenog razloga, uključujući i rat u Ukrajini, bio suočen s opetovanim problemima u dobavi materijala i manjku ljudstva. Važan udio u provedbi ovoga projekta sva-

kako ima i domaćih 15-ak tvrtki podizvođača. Domaće tvrtke angažirane su ne samo na izvođenju radova već i u sklopu provođenja ugovora o stručnom nadzoru. Procijenjena vrijednost projekta iznosi

542,6 milijuna kuna, od čega je 85 posto bespovratnih sredstava sufinancirano iz Operativnog programa »Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.« iz Kohezijskog fonda.



Stajalište Nuštar

OBNOVA NASIPA, USJEKA I TUNELA NA RIJEČKOJ PRUZI

PIŠE: Avenka Butković

FOTO: Gordana Lipovac, Zorica Pavelić

U sklopu redovitoga održavanja željezničke pruge Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka izvode se radovi na obnovi nasipa, usjeka i tunela na dionici Zalesina – Delnice, Lokve – Fužine i Drivenik – Plase. Naručitelj svih radova je HŽ Infrastruktura.

Obnova nasipa Sušica na pružnoj dionici Zalesina – Delnice počela je 10. svibnja 2022., a rok završetka radova predviđen je tijekom srpnja 2022. Izvođač radova je građevinska tvrtka Akro objekt d.o.o. iz Zaprešića, a nadzor nad radovima provodi tvrtka Geoeksport d.o.o. Zagrebački Građevinski fakultet izradio je geotehnički projekt sanacije nestabilnosti nasipa, prema kojemu je predviđena izvedba 22 prokopa radi drenaže procjedne i oborinske vode te dodatnoga ojačanja trupa nasipa. Budući da je za izvedbu tih radova neophodno suho vrijeme, radi bolje učinkovitosti i iskoristivosti geomehaničkih svojstava materijala temeljnoga tla odobreni zatvori pruge usklađeni su s njima. Svi su prokopi uspješno izvedeni. Izvedena je strojna regulacija kolosijeka, a na dnu drenažnih prokopa postavljene su 22 drenažne perforirane cijevi. Stare betonske kanalice u cijelosti su uklonjene i zamijenjene novim armiranobetonskim kanalicama po dnu zasjeka na lijevoj strani pruge u duljini od 140 metara. Na njih se spajaju drenažne perforirane cijevi, dok se na desnoj strani pokosa nasipa ugrađuju trapezne odvodne kanalice za odvodnju vode.

Obnova usjeka Sveta Ana i Donje Draževo izvodi se u sklopu projekta obnove usjeka na prugama Zagreb Glavni kolodvor – Rijeka i Rijeka – Šapjane – državna granica. Obnovu usjeka 81 _L Sveta Ana na dionici Škrljevo – Sušak Pećine izvodi riječka građevinska tvrtka Octopus d.o.o., a radovi su počeli 10. siječnja 2022. uz ugovoreni rok izvedbe od 170 radnih dana. Projekt obnove usjeka izradila je 2015. zagrebačka tvrtka Elektroprojekt d.d., građevinski i geotehnički nadzor povjeren je Institutu



Obnova tunela Bukovac

IGH d.o.o., a glavni nadzor nad radovima obavlja ovlašteni predstavnik naručitelja radova HŽ Infrastrukture. Budući da se usjek nalazi na području vrlo naseljenog dijela grada Rijeke, radovi se zbog buke nisu izvodili noću. Tijekom dnevnih zatvora pruge usjek je očišćen od raslinja, a nestabilni stijenski blokovi uklonjeni. Trenutač-

no se ugrađuju geotehnička samobušeća IBO sidra radi ojačanja stabilnosti stijenjskih blokova u duljini od 14 kilometara. Radi sigurnog tijeka prometa na tome dijelu pruge ugradit će se nosive zaštitne mreže protiv ispadanja većih stijenskih blokova, a time dodatno osigurati stabilnost geometrije pokosa. Predviđeni su radovi na



Obnova nasipa Sušica

uklanjanju staroga potpornog zida i izvedbi novoga od gabiona iznad kojega bi se ugradili humus i geomreža te izvela hidro-sjetva radi zaštite od korozije.

Na dionici Drivenik – Plase 10. svibnja 2022. počeli su radovi na obnovi usjeka Donje Draževo prema projektu obnove usjeka zagrebačke tvrtke Geokon – Zagreb d.d. iz 2019. Izvođač je radova slovenska tvrtka SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana d.d., građevinski i geotehnički nadzor obavlja tvrtka Geoeksport d.o.o., a glavni nadzor nad radovima ovlaštenu predstavnik HŽ Infrastrukture. Usjek je očišćen od raslinja i uklonjeni su nestabilni stijenski blokovi. Projektom je predviđena ugradnja zaštitne nosive mreže na cijelome pokosu, a na nekim bi se dijelovima postavila i dvostruka zaštitna mreža radi zaštite od ispadanja dijelova stijene načete erozijom. Za ugradnju zaštitne nosive mre-



Usjek Donje Draževo



Obnova nasipa Sušica

že izbušena su vršna sidra po vrhu pokosa usjeka. Prema projektu predviđena je ugradnja samobušivih IBO sidara, armiranobetonskih jastuka unutar stijenskih mostova te mlaznoga betona na dijelovima podložnijima utjecaju erozije.

nju sidara, nosive mreže i čeličnih sajli.

Jedan od najzahtjevnijih radova na dionici Lokve – Fužine jest obnova tunela Bukovac koju izvodi zagrebačka tvrtka Pružne građevine d.o.o. prema projektu obnove tunela koji je izradio Građevinski fakultet iz Zagreba. Nadzor nad radovima povjeren je zagrebačkome Institutu IGH d.o.o. Radovi započeti 15. rujna 2020. uz povremene prekide nastavljeni su 9. lipnja 2022. Prema projektu obnova tunela obuhvaća ugradnju armiranog torkreta, injektiranje, ugradnju sidara i špricane hidroizolacije kroz tunel. Ulazni portal tunela Bukovac obnovljen je 2021. ugradnjom armaturne mreže i torkreta. Osim obnove tunela Bukovac projektom je predviđena obnova predusjeka u duljini od 35 metara s lijeve strane i 20 metara s desne strane pruge koja bi obuhvatila čišćenje pokosa od nestabilnih stijenskih blokova te ugrad-



Usjek Sveta Ana



Usjek Sveta Ana

HŽ CARGO NOVOM APLIKACIJOM DIGITALIZIRA I MODERNIZIRA POSLOVANJE TE OSTVARUJE UŠTEDE

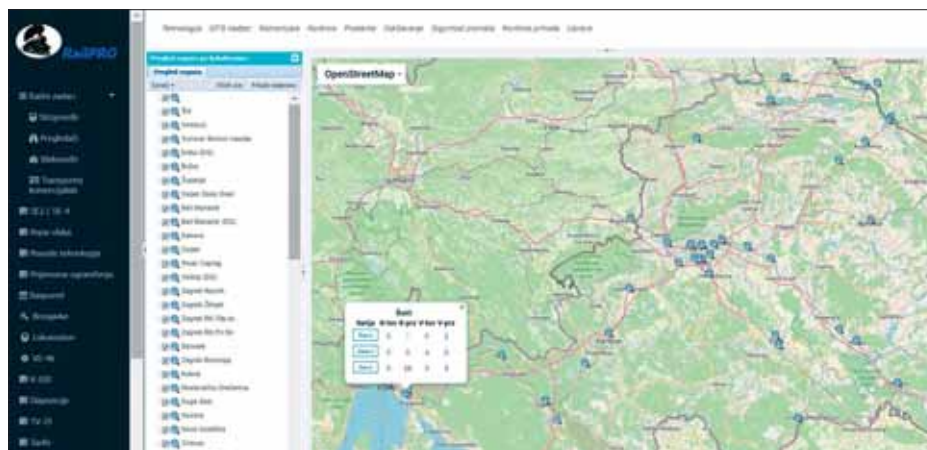
PIŠE: HŽ Cargo
FOTO: HŽ Cargo

Nacionalni željeznički prijevoznik u teretnome prijevozu HŽ Cargo implementirao je sustav RailPRO kojim digitalizira i modernizira svoje poslovne procese, što omogućava znatne uštede i donosi konkretne prednosti za kupce i zaposlenike. Radi se o rješenju koje je razvila domaća IT tvrtka, a HŽ Cargo ima ekskluzivno pravo njegova korištenja u Hrvatskoj.

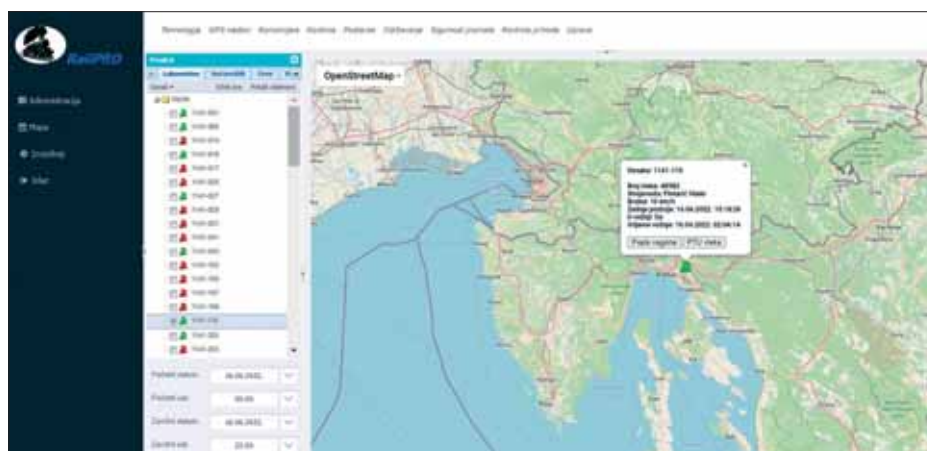
Ključna novina novoga sustava jest mogućnost pregleda trenutačnoga stanja na terenu u realnome vremenu pa se tako u svakome trenutku zna gdje je koji vlak, koji se teret prevozi, u kojim količinama te kolika su eventualna kašnjenja. S tako detaljnim informacijama u realnome vremenu, ističu u HŽ Cargu, postiže se i optimalno upravljanje lokomotivama i vagonima te se skraćuje vrijeme tijekom kojega je vozni park izvan funkcije. To rezultira smanjenjem ukupnih troškova te se povećava raspoloživost vozila za dodatne poslove.

Okretanje prema digitalizaciji i praćenju tereta postalo je važnije nego ikada, posebno kada se uzme u obzir transformacija globalnih lanaca opskrbe koja je učinila logistički posao izazovnijim nego ikad, uz sve veći pritisak da se isporučuje brže i fleksibilnije usluge po konkurentnoj cijeni. Praćenje tereta postalo je ključni pokretač digitalnih inovacija u teretnoj industriji, a toga su svjesni u HŽ Cargu koji danas jedini ima taj sustav implementiran.

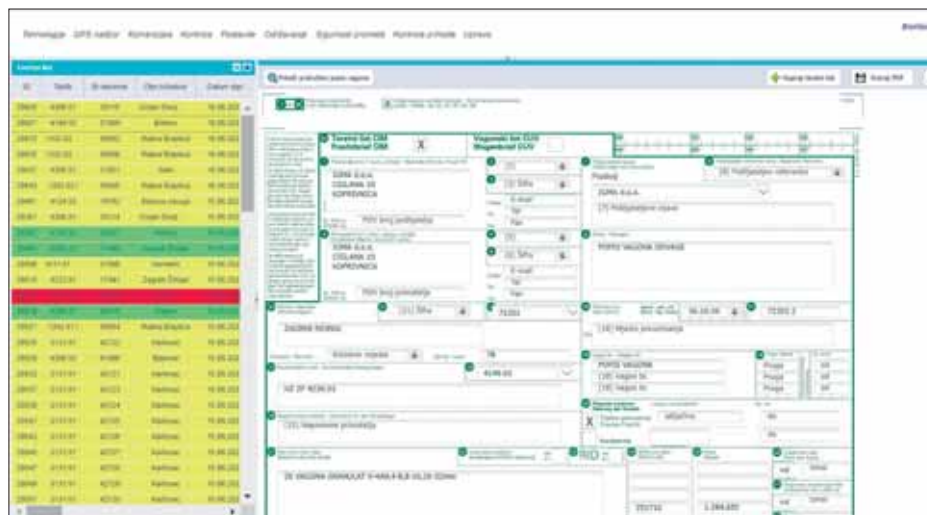
Digitalizacija je glavni trend koji se razvija u globalnome poslovanju i svakodnevnome životu. Ona može poboljšati produktivnost, uspostaviti nove poslovne modele te osigurati niže ukupne troškove poslovanja. U konačnici, digitalni razvoj pruža jedinstvenu priliku za željeznice ne samo da ostanu relevantne, već i da povećaju svoj udio na cjelokupnome logističkom tržištu te da postanu sastavni dio tranzicije prema zelenijemu, održivijemu teretnom prijevozu.



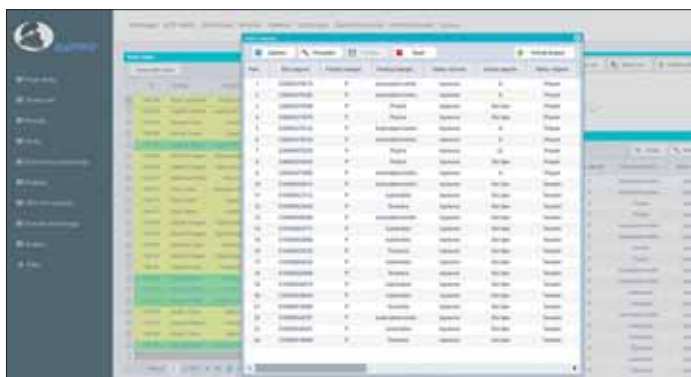
Pozicija vagona na mreži HŽ Infrastrukture



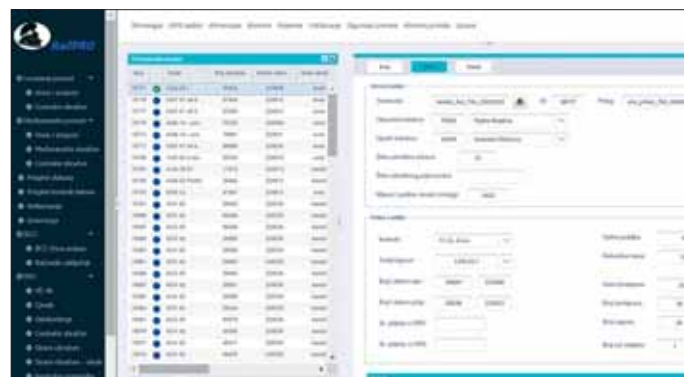
Pozicija vlaka sa svim osnovnim podatcima



Digitalizirani teretni list



Popis vagona



Ekran izračuna cijena, kontrola prihoda

Povodom šest mjeseci aktivne primjene sustava direktor HŽ Carga Dragan Marčinko istaknuo je to kako HŽ Cargo prati trendove koji na prvo mjesto stavljaju važnost pravodobne informacije te digitalizaciju cjelokupnoga poslovanja:

Današnji kupci očekuju visoku razinu usluge – žele znati u stvarnome vremenu gdje im je teret, kada će stići, odnosno že-

le pratiti svaku promjenu na planiranome putu. Ta vidljivost pomoći će podizanju razine konkurentnosti, a bolje praćenje moglo bi pomoći u vraćanju tereta željeznice prijevozu. Naši najveći kupci danas imaju uvid u trenutnačno prometovanje vlakova i tereta, omogućen im je uvid u svu dokumentaciju, a sustav aktivno doprinosi i rastu razine radne produktivnosti. Sve je to u skladu s našim strateškim ciljem

modernizacije cjelokupnoga poslovanja, povećanja profitabilnosti i usmjeravanja ka suvremenome načinu poslovanja.

HŽ Cargo trenutnačno raspolaže sa 66 vlastitih lokomotiva, čiji se podaci obrađuju i analiziraju u realnome vremenu, a sustav koristi 900 zaposlenika te se planira širenje. GPS uređaji ugrađeni su u sve aktivne lokomotive, ali i u službene automobile.

N*	Otpremni kolodvor	Odredišni kolodvor	Vrsta, broj i datum prijevozne isprave	Broj vagona	Broj plombi	Broj komada	Vrste omota	Naznaka vrste robe	Masa kg	Primjedba
N*	Versandbahnhof	Bestimmungsbahnhof	Art, Nummer und Datum Fahrausweis	Wagen N*	Plomben N*	Stücke N*	Art der Verpackung	Bezeichnung des gutes	Masse	Bemerkungen
1	Zagreb RK Otp.s	Brčko		31 78 3916 017-1		1	vagon	9922	0	
2	Zagreb RK Otp.s	Brčko		31 78 3916 052-8		1	vagon	9922	0	
3	Zagreb RK Otp.s	Brčko		31 78 3916 132-8		1	vagon	9922	0	
4	Zagreb RK Otp.s	Brčko		31 78 3916 360-5		1	vagon	9922	0	
5	Zagreb RK Otp.s	Brčko		31 78 3916 116-1		1	vagon	9922	0	

Automatsko generiranje dokumenata

OD PROSINCA DODATNA ŽELJEZNIČKA LINIJA PREMA ZAGREBU

PIŠE: Koprivničko-križevačka županija
FOTO: Koprivničko-križevačka županija, HŽI



Koprivničko-križevački župan Darko Koren održao je sastanak s predsjednikom Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željkom Ukićem i suradnicima

Dana 7. lipnja 2022. u prostorijama Županijske uprave koprivničko-križevački župan Darko Koren održao je sastanak s predsjednikom Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željkom Ukićem i suradnicima. Teme sastanka bile su vozni red te radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica.

Na početku sastanka župan je istaknuo da se radi o najvećoj infrastrukturnoj investiciji na ovom području i dodao:

Modernizacija željezničkog prometa rezultirat će efikasnijim prijevozom putnika,

a bolja prometna povezanost omogućit će ne samo razvoj županijskoga gospodarstva, nego i svih sfera društvenog života. Sigurno je da radovi ovakvog obima traže dodatno strpljenje i razumijevanje putnika, kako zbog prijevoza autobusima tako i zbog kašnjenja, no vjerujem da će radovi na željeznici biti realizirani na vrijeme i u skladu s visokim standardima, a nova pruga u punom profilu na zadovoljstvo i korist svih nas.

Župan je izrazio zadovoljstvo brojem putovanja djece i učenika koji su u prvih pet mjeseci ove godine ostvarili 100.000 putovanja na području Koprivničko-križevačke županije. Rezultat je to pilot-projek-

ta besplatnog javnog željezničkog prijevoza djece i učenika osnovnih i srednjih škola na području cijele Hrvatske, kojim se omogućilo neograničeno korištenje željezničkog prometa za svakodnevna putovanja u školu i povremena putovanja.

Predsjednik Uprave HŽPP-a predstavio je aktualne poslovne aktivnosti te se osvrnuo na izgradnju drugoga kolosijeka kazavši kako je riječ o velikom i važnom projektu kojim će se kvaliteta putničkog prijevoza podići na visoku razinu.

Svjesni smo toga da u vrijeme ovako velikih radova putnički prijevoz teče s poteškoćama te da vlakovi zbog toga kasne, no nastojimo maksimalno olakšati putova-



Nadvožnjak Vuk

nje organizacijom prijevoza autobusima na dionicama koje su u prekidu, a razmišljamo i o određenim oblicima potencijalnih kompenzacija i dodatnih pogodnosti za razdoblje radova kako bi naši putnici bili zadovoljni. Uvjeren sam da će nakon što se izgradi drugi kolosijek, na kojem će vlakovi prometovati brzinom od 160 km/h, kvaliteta vožnje biti na najvišem nivou, a do tada apeliram na strpljenje.

Ukić je dodao da radi poboljšanja kvalite-

te usluge HŽ Putnički prijevoz nabavlja nove elektromotorne vlakove, a na području Koprivničko-križevačke županije uvest će se i dodatna putnička linija:

— Krenuli smo s planiranjem voznog reda za iduću godinu pa tako krajem ove godine uvodimo i novu, dodatnu liniju na relaciji Koprivnica – Zagreb kako bi povezanost prema metropoli bila još bolja. Riječ je o putničkom vlaku koji će svakoga dana prometovati prema Zagrebu poslije 15 sa-

ti i vjerujemo da će biti interesa za tu liniju.

Na sastanku se razgovaralo i o novim modelima integriranog prijevoza koji bi povezo autobusni i željeznički promet te dodatnim subvencijama za prijevoz putnika. Također, predstavnicima HŽ Putničkog prijevoza predstavljen je i model javnoga linijskog autobusnog prijevoza koji je Županija inicirala kako bi putem 79 linija osigurala dostupnost prijevoza na svojem području.

TRIDESET GODINA DJELOVANJA HDŽI-a

PIŠE: Tomislav Prpić
FOTO: Tomislav Prpić

Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI) 12. lipnja ove godine napunilo je 30 godina postojanja i kontinuiranoga djelovanja. Društvo je osnovano 12. lipnja 1992. pod nazivom Klub inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica, a inicijativa za njegovo osnivanje potekla je iz Sindikata inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica. Klub je osnovan s namjerom da postane strukovna platforma za potporu razvoju tek osnovanog poduzeća Hrvatske željeznice (HŽ), čiji je cilj bio okupiti željezničke stručnjake svih struka.

Za prvog predsjednika Kluba ITHŽ-a izabran je Jurica Stanišić, a temeljni ciljevi Kluba bili su razmjena tehničkih znanja i iskustava u željezničkom sektoru, uzimajući u obzir potrebe i interese poduzetništva i željezničkih uprava, jačanje suradnje s europskim željezničkim upravama, isticanje prednosti željezničkoga prijevoza i promoviranje primjene suvremenih prometnih i željezničkih rješenja, zagovaranje ravnopravnoga položaja željeznice u odnosu na ostale vrste prometa te promicanje suradnje s ostalim nositeljima prometnog sustava.

Zamišljeno je to da navedeni ciljevi budu ostvareni kroz organizaciju savjetovanja, stručnih skupova i seminara, izdavanje stručnih publikacija, suradnju s pojedincima i institucijama vezanima uz prometni sustav, provođenje ekspertiza i stručnih procjena, organiziranje stručnih ekskurzija i studijskih putovanja, usavršavanje željezničkih stručnjaka i slične aktivnosti.

Ambicije i aktivnosti Kluba ITHŽ-a odmah su bile prepoznate i izvan granica Republike Hrvatske pa je Klub 1. srpnja 1992. primljen u Europski savez društava željezničkih inženjera (UEEIV), čiji član je i danas te aktivno sudjeluje u njegovu djelovanju.

Od osnutka Klub je postavio ambiciozne ciljeve pa je u proljeće 1993. u suradnji s Fakultetom prometnih znanosti u Zagrebu organizirao prvo međunarodno znan-



Stručna konferencija Split 2019.

stveno-stručno Savjetovanje prometnih inženjera Hrvatske (SPIH) 93, što je bio znatan korak prema jačanju kapaciteta i imidža.

Prvih 18 mjeseci djelovanja Kluba ITHŽ-a obilježili su intenzivan rad i važni rezultati. Tijekom toga razdoblja razvijena je mreža povjereništava na području HŽ-a radi uspostavljanja nove organizacije Kluba ITHŽ-a i donošenja statuta. Izvanredni sabor ITHŽ-a sazvan je 25. studenoga 1993., a za predsjednika izabran je mr. sc. Dragutin Šubat.

Potaknuti entuzijazmom i željom da stručni radovi željezničke tematike zauzmu zasluženo mjesto, poslovodstvo Kluba ITHŽ-a u lipnju 1994. pokrenulo je izdavanje stručnoga časopisa »ITHŽ«. Stručni časopis bio je zamišljen kao medij koji će članovima Kluba i drugim stručnjacima omogućiti dodatnu stručnu afirmaciju objavljivanjem stručnih radova željezničke tematike. Promatran u kontekstu vremena, stručni časopis »ITHŽ« imao je važnu ulogu u procesima integracije i revitalizacije ratom oštećene željezničke mreže te daljnje mo-

dernizacije cjelokupnoga željezničkog sustava.

Nakon što je Dragutin Šubat preuzeo funkciju pomoćnika ministra u Ministarstvu pomorstva, prometa i veza, dana 7. ožujka 1994. poslovodstvo Kluba ITHŽ-a vršiteljem dužnosti predsjednika imenovalo je dotadašnjega dopredsjednika dr. sc. Josipa Kukeca. Na izvanrednome saboru Kluba ITHŽ-a dvije godine kasnije izabran je dr. sc. Stjepan Božičević, koji je tu dužnost obnašao do 2004.

Početkom novoga milenija Klub ITHŽ-a proširio je suradnju sa srodnim europskim udruženjima i intenzivirao aktivnosti. U suradnji s UEEIV-om Klub ITHŽ-a je 2000. organizirao prvo međunarodno savjetovanje o razvoju Hrvatskih željeznica. Nakon velikoga uspjeha savjetovanja Klub ITHŽ-a postao je prepoznat u široj stručnoj javnosti i dobio poseban značaj u željezničkom sustavu te mu je u 2001. dodijeljen prostor u Petrinjskoj 89 u Zagrebu, što je do danas registrirano sjedište udruge. Na Saboru ITHŽ-a održanome u ožujku 2001. donesen je novi statut i prihvaćena

želja većine članova da Klub ITHŽ-a promijeni naziv u Društvo inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica (ITHŽ).

Uz stručni časopis »ITHŽ« koji je izdavalo Društvo Hrvatske željeznice izdavale su stručni časopis »Željeznica u teoriji i praksi«. Procijenjeno je kako ne postoji potreba za time da usporedno izlaze dva stručna časopisa željezničke tematike pa su tadašnja Uprava HŽ-a i poslovodstvo ITHŽ-a dogovorili da od 18. listopada 2001. izlazi samo jedan, novi stručni časopis pod nazivom »Željeznice 21«. Imenovani su Uredništvo i Uređivački savjet, a za glavnog urednika Društvo je izabralo Marka Odaka, dotadašnjega glavnog urednika časopisa »ITHŽ«.



Logotip Kluba inženjera i tehničara Hrvatskih željeznica

Nakon što je u travnju 2004. istekao mandat Predsjedništvu Društva, na 4. Saboru Društva ITHŽ-a za novog predsjednika izabran je Tomislav Prpić. Na do tada izgrađenome ugledu novo vodstvo Društva nastavilo je jačati organizacijske aktivnosti, osobito osnivanjem povjereništava u svim važnijim željezničkim čvorištima i kolodvorima, pa je mreža članstva proširena na cijelu Hrvatsku. Potaknuto promjenama u nacionalnome željezničkom sektoru, Društvo se odlučilo na promjenu naziva i cjelokupnoga vizualnog identiteta. Tako je na Saboru 2008. donesena odluka da Društvo od 1. siječnja 2009. promijeni naziv u Hrvatsko društvo željezničkih inženjera (HDŽI).

Donošenje novoga Zakona o udrugama dovelo je i do znatnije promjene Statuta HDŽI-a te je 2015. Društvo postavilo novu organizacijsku strukturu i odabralo novo čelništvo, a za predsjednicu izabrana je doc. dr. sc. Danijela Barić. Tri godine poslije, odnosno 2018., na izvanrednome Saboru izabrano je novo vodstvo HDŽI-a, a za predsjednika Goran Horvat, koji tu funkciju obnaša i danas.

U 30 godina postojanja i djelovanja HDŽI je bio organizator dvadesetak stručnih skupova i okruglih stolova koji su obrađivali aktualnu tematiku vezanu za određene pruge odnosno područja i regije. Više stručnih skupova održano je u Splitu i Vinkovcima, a po jedan u Vukovaru, Zaboku, Zagrebu i Rijeci.

U razdoblju od 2000. do 2016. HDŽI je organizirao i sedam međunarodnih savjetovanja. Četiri savjetovanja organizirana su u Opatiji, dva u Zagrebu i jedno u Šibeniku. Svako od njih brojilo je tristotinjak sudionika i trajalo po dva dana.

Tijekom rada i provedbe zajedničkih projekata HDŽI je ostvario brojne suradnje s poduzećima, institucijama, akademskom zajednicom i drugim udrugama od kojih treba spomenuti Međunarodnu željezničku uniju (UIC), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH (MMPI), Austrijski ured za vanjsku trgovinu u Zagrebu (*Advantage Austria*), Fakultet prometnih znanosti (FPZ), Fakultet elektrotehnike, strojarstva i brodogradnje u Splitu (FESB), Veleučilište u Rijeci, Fakultet elektrotehnike i računalstva u Zagrebu (FER), Građevinski fakultet u Zagrebu (GF), Fakultet strojarstva i brodogradnje u Zagrebu (FSB), Društvo diplomiranih inženjera željeznickog saobraćaja Srbije (DIŽS), Željezničku tehničku školu Moravice, Tursko društvo željezničkih inženjera (Demühder) i druge. HDŽI je i član triju saveza u sklopu kojih aktivno sudjeluje u radu, a to su Europski savez društava željezničkih inženjera (UEEIV), Hrvatski inženjerski savez (HIS) te Savez za željezničke inovacije u jugoistočnoj Europi (SEESARI).

Osim organizacije brojnih stručnih skupova i konferencija Društvo je u cijelomu domaćem željezničkom sektoru prepoznatljivo i po izdavanju jedinoga stručnog časopisa željezničke tematike u Hrvatskoj. Stručni časopis izlazi već 28 godina, a do

sada je izišlo više od 100 brojeva.

Još jedna od temeljnih funkcija Društva jest provođenje certifikacijskoga postupka kandidata za zvanje *eurail-ing*, u čemu HDŽI ima ulogu nacionalnoga certifikacijskog ureda za Hrvatsku. Svakako je važno istaknuti to kako je HDŽI-ov Ured za edukaciju i certificiranje od 2002. uspješno certificirao 52 inženjera, što je iznadprosječan broj u odnosu na druge europske zemlje.

Jedan od posljednjih projekata Društva jest organizacija edukativnih radionica u sklopu »Akademije 21«. Primarni korisnici toga projekta jesu članovi Društva sa zvanjem *eurail-ing* te ostali članovi koji se žele dodatno stručno educirati. Radionice su koncipirane tako da obrađuju četiri teme koje se odnose na primjenu suvremenih tehnologija na željeznici, legislativu i transformacijske procese željeznice, a predavači dolaze iz akademske zajednice, industrije i državnih institucija vezanih za željeznicu.

Društvo danas okuplja 373 člana u 28 povjereništava. Oni su ujedno najzaslužniji za uspješno tridesetogodišnje djelovanje. Bez razumijevanja željezničkih poduzeća iz sustava hrvatskih željeznica napor i rad članova Društva zasigurno ne bi došli do izražaja te bi i uspjeh HDŽI-a bio znatno manji. Zbog toga je Društvo oduvijek nastojalo biti potpora nacionalnome željezničkom sustavu i svojim aktivnostima podupirati pozitivne razvojne trendove cijeloga željezničkog sektora u Hrvatskoj.



7. savjetovanje HDŽI-a 2016.

ČETRDESET GODINA VLAKA TGV

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Vlak TGV 4413 u kolodvoru Lyon Part Dieu

Povodom konferencije *Connecting Europe Days* u Lyonu SNCF je za uzvanike održao prezentaciju vlakova TGV. Naime, tijekom prošle i ove godine Francuzi organiziraju niz proslava povodom 40. obljetnice uvođenja u redoviti promet ponosa željeznica u Francuskoj – vlaka velikih brzina, slavnog TGV-a. U francuskoj tehničkoj povijesti TGV stoji uz bok najvećega nacionalnog tehnološkog dostignuća – zrakoplova Concorde ili Citroenovne žabe DS.

Dana 22. rujna 1981. tadašnji francuski predsjednik François Mitterrand pustio je u redoviti promet prvu dionicu francusku pruge velikih brzina Pariz – Lyon od Saint-Florentina do Sathonaya. Vlakovi su pru-

gom počeli prometovati brzinom od 260 km/h. Već je iduće godine brzina bila podignuta na 270 km/h, a nakon prvih generalnih popravaka vlakova na 300 km/h. Počela je era vlakova velikih brzina u Europi!

Pruga velikih brzina Pariz – Lyon duga je 409 kilometara, a najbrže vozno vrijeme od kolodvora Paris Gare de Lyon do kolodvora Lyon Part Dieu iznosi sat i 58 minuta. SNCF je na projektima željeznice velikih brzina radio od 1966. do 1974., kada je projekt predstavio Georgesu Pompidouu koji ga je odobrio. Izvorno su vlakovi TGV dizajnirani kao vlakovi pogonjeni plinskim turbinama, no nakon početka naftne krize 1973. SNCF je odlučio razvijati elek-

trične vlakove. Godine 1976. SNCF je 87 vlakova TGV naručio od Alstoma.

Vlakovi TGV u Francuskoj prevezu oko 110 milijuna putnika na godinu, a od 1981 do 28. studenoga 2003. TGV-ima je ukupno bilo prevezeno milijardu putnika. Dana 3. travnja 2007. jedan je TGV, posebno modificiran za obaranje brzinskoga rekorda, postigao maksimalnu brzinu od 573,8 km/h, što je do danas brzinski rekord za konvencionalnu željeznicu. Danas je mreža pruga velikih brzina u Francuskoj duga 2800 kilometara. Minimalni radijusi zavojna na mreži su četiri kilometra, no danas su standard radijusi od sedam kilometara. Danas je za SNCF-ov tuzemni promet relacija vlakova TGV Pariz – Lyon i dalje naj-



Interijer obnovljenoga i moderniziranoga vlaka TGV Reseau, takozvani interijer Lacroix

važnija. Zbog gustoće prometa na toj se pruži koja je opremljena signalno-sigurnosnim sustavom TVM 430 ugrađuje ETCS koji će omogućiti veću frekvenciju vlakova. Presentacija vlakova TGV za sudionike konferencije *Connecting Europe Days* održana je u vlaku TGV koji povezuje parišku zračnu luku Paris-Charles-de-Gaulle s Lyonom. Vlak nije bio katni TGV Duplex, što je uobičajeno za tu liniju, već stariji TGV Reseau. Iako ti vlakovi ne pripadaju prvoj generaciji TGV-a, na njih vizualno slične. Od 1992. do 1996. SNCF je od Alstoma naručio 50 takvih vlakova velikih brzina, koji i danas svi voze. Prije desetak godina svi su vlakovi redizajnirani i dobili su suvremeniji interijer. Tijekom prezentacije dvojica inženjera iz SNCF-a pokazala su

vlak, neka specifična tehnička rješenja tipična za TGV kao i unutrašnji dizajn prilagođen putovanjima na duljim relacijama. U kolodvoru Lyon Perrache, koji je uz Part Dieu kolodvor za daljinske vlakove u Ly-

onu, održan je drugi dio prezentacije tijekom koje su uzvanicima prezentirani novi katni vlakovi TGV. Takvi TGV Duplexi danas čine veći dio SNCF-ove flote vlakova velikih brzina.



Niskotarifni TGV Ouigo pri ulasku u kolodvor Lyon Part Dieu

VLAKOM IZ TRANSLAJTANIJE PREMA JUGU

PIŠE: Janka Fučić
FOTO: Janka Fučić

Tijekom svibnja i lipnja 2022. u Zagrebu su otvorene tri izložbe. Različitih su tematika, no sve tri dotiču se i željeznice. Postavljene su drugi put, odnosno ovoga puta u Zagrebu, a nakon što su pokazane javnosti u lokalnim sredinama. Svima je doprinos iz svojih zbirki dao i Hrvatski željeznički muzej.

Izložbu »Industrijska baština Hrvatskog zagorja«, koja je trenutno postavljena u Tehničkom muzeju »Nikola Tesla« u Zagrebu, tijekom ljeta 2021. u svojim je prostorima postavio Muzej seljačkih buna u Gornjoj Stubici. Izložba prati razvoj industrije na području Hrvatskog zagorja od početka 19. stoljeća.

Na samim počecima razvoj industrije u Hrvatskom je zagorju proizišao je iz vađenja sirovina, tj. rudarstva. Nakon što je u Radoboju pronađen sumpor, ukazala se potreba za ugljenom neophodnim za rafiniranje sumpora te je bio otvoren velik broj ugljenokopa. Ugljen je bio potreban i za pogon željezničkih lokomotiva koje su doprinijele daljnjemu gospodarskom zamahu. To je bilo moguće od 1886. kada su otvorene pruge Zaprešić – Varaždin – Čakovec te Zabok – Krapina.

Keramička proizvodnja, staklarska industrija, industrija građevnih materijala, farmaceutska industrija, drvna industrija, tekstilna industrija, industrija kože i obuće, energetska industrija, metalna industrija, industrija plastike i gume, industrija prehrambenih proizvoda uz razvoj rudarstva, ugljenokopa i željeznice na području Hrvatskog zagorja tijekom 19. i 20. stoljeća do danas predmeti su istraživanja kustosa, autora izložbe i kataloga Josipa Kajinića. Izložba ostaje otvorena u Tehničkom muzeju »Nikola Tesla« u Zagrebu do 24. srpnja 2022.

»Graditeljski odjeci Translajtanije« postavljena u Institutu Liszt – Mađarskome kul-



Industrijska baština Hrvatskog zagorja
– iz fundusa HZM-a



Industrijska baština Hrvatskog zagorja
– industrija stakla

turnom centru Zagreb izložba je koja je bila postavljena u izložbenome prostoru Pučkog otvorenog sveučilišta Velika Gorica. Nakon Austro-ugarske nagodbe 1867.

rijeka Leitha bila je granica između Cislajtanije (zemlje s ove strane Lajte – Austrije) i Translajtanije (zemlje preko Lajte – Ugarske). Zato je za naziv izložbe kojom



Radioničko-stambeni kompleks
državnih željeznica



Željeznička spona s Ugarskom

su prikazani građevinski dosezi mađarskih arhitekata krajem 19. i početkom 20. stoljeća s druge strane te rijeke upotrijebljen baš taj izraz. Leitha je rijeka sliva duljine 2138 km² koja nastaje u Austriji spajanjem rječica Schwarze i Pittena, a kod Mosonmagyaróvára u Mađarskoj uvire u Dunav. Grad Rijeka sa svojom neposrednom urbanom okolicom je zbog svojega položaja i važnosti za Ugarsku bila prostor na kojemu je izgrađen najveći broj građevina. U 1873. započela je izrada generalnoga urbanističkog plana Rijeke kojim je zacrtan, a potom i izgrađen cijeli novi dio grada izvan povijesne jezgre. Treba istaknuti to da su tada u grad uvedeni željeznička pruga i prateća infrastruktura. Među arhitektima kao što su Győző Czigler (projekt Sudbene palače), Alajos Hauszmann (projekt Guvernerove palače), Vilmos Freund (projekt Palače Adria u Rijeci) i niz ostalih treba istaknuti arhitekta Ferencza Pfaffa koji je ostavio neizbrisiv trag u željezničkome sustavu. On je 1889. projektirao zgradu riječkoga kolodvora, a 1890. i zgradu novoga zagrebačkoga željezničkoga kolodvora. U Rijeci je na relaciji od današnjeg trga Žabica pa sve do Brguda izgrađeno i tridesetak željezničkih skladišta, a prema Pfaffovu projektu iz 1890. izvedena je i zgrada Glavne blagajne i otpreme željezničkih skladišta. Zagrebački glavni kolodvor, koji je dovršen 1892., zahvaljujući njegovoj neorenesansnoj monumentalnosti vrhunac je Pfaffova projektantskog umijeća. Godine 1901. prema projektu Ferencza Pfaffa izgrađena je i reprezentativna palača za potrebe Ravnateljstva Kraljevskih ugarskih željeznica. Taj je arhitekt također autor većine zgrada prostornoga sklopa Strojarnice državne željeznice, izgrađenoga jugoistočno od Glavnoga kolodvora, trnjanskoga vodovoda državnih željeznica, a bio je i projektant većine samostojećih višestambenih zgrada u obližnjemu stambenom naselju službenika i činovnika Mađarskih državnih željeznica kao i stare kolodvorske pošte iz devedesetih godina 19. stoljeća. Kustos i autor izložbe i kataloga jest Boris Dundović iz Instituta za povijest umjetnosti iz Zagreba, a izložba je nastala u sklopu bilateralnoga znanstvenoistraživačkoga projekta »Arhitektonski susreti Hrvatske Mađarske: Modaliteti strukovne razmjene znanja 1900. – 1945.«. Vodite-

ljica projekta s hrvatske strane jest Tamara Bjažić Klarin. Izložba se može pogledati do 15. rujna, osim tijekom pauze u srpnju, u Institutu Liszt – Mađarskome kulturnom centru Zagreb u Cesarčevoj 10.

»Vlakom prema jugu« naziv je izložbe čija je okosnica 60 godina suradnje Instituta za arheologiju iz Zagreba i Muzeja grada Šibenika. Izložba je u jesen 2021. bila postavljena u Muzeju grada Šibenika.

Riječ je o arheološkim nalazima i iznimnim arheološkim lokalitetima Danila i Murtera, antičkih Ridera i Kolenta, no ponajprije o onome javnosti manje poznatome, dostupnome dijelu arheologije – arheološkim istraživanjima, terenskome radu, dokumentaciji koja je prikazana preko arhivske građe i sjećanja onih koji su na tim terenima radili kao studenti i mladi arheolozi ili radnici, a koji su do Šibenika putovali vlakom, tada neizostavnim prometnim sredstvom.

Na izložbi su većinom prikazana istraživanja arheološkoga nalazišta Danilo – Bitinje na šibenskome području, gdje su otkriveni veliki sektori naselja danijske kulture. Tamo je istraženo oko 2700 m² naselja gdje se živjelo od 5300. do oko 4900. prije Krista. Istraženi ostaci samoga naselja su brojni, obuhvaćaju tragove nadzemnih kuća građenih od drva i glinastoga premaza, kamena popločenja otvorenih prostora, suhozidne ograde i ukopane objekte (skladišne i druge jame). Danijska kultura je, međutim, puno poznatija po lončarskim predmetima, među kojima se ističe posuđe ukrašeno urezanim kontinuiranim spiralama te geometrijskim slikanim motivima. Autori izložbe i izložbenoga prospekta su Goranka Lipovac Vrkljan, Toni Brajković i Ana Konestra. Izložba ostaje otvorena do kraja rujna u prostoru Instituta za arheologiju u Ulici kralja Zvonimira 6 u Zagrebu.



Plakat izložbe »Vlakom prema jugu«



Arheološki izložci

GUTMANNOV VLAK GUCO ZASJAO PUNIM SJAJEM

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: Zvonko Ćurak



Obnovljeni Guco plijeni poglede prolaznika

Dana 7. lipnja 2022. u središtu grada Belišća izložen je obnovljeni spomen-vlak Slavonsko-podravске željeznice.

Naime, nakon zatvaranja Slavonsko-podravске željeznice 1970. sačuvana je jedna kompozicija vlaka sastavljena od lokomotive serije 50-58, tendera, putničkoga vagona 1. i 2. razreda te tri vagona (zavreni, otvoreni i plato) za prijevoz tereta. Cijeli je vlak s vremenom oštećen zbog korozije i natrulih drvenih dijelova. Stoga je Grad Belišće uz pomoć Ministarstva kulture koristeći sredstva europskih fondova organizirao sveobuhvatnu restauraciju kompozicije. Obnovu vlaka uspješno je obavila privatna tvrtka iz Oriovca za nešto više od pola godine. Obnovljeni je vlak postavljen na pripremljenu novu lokaciju u središtu Belišća, zapadno od nekadašnjeg željezničkog kolodvora. Vlak i improvizirani peron zaštićeni su nadstrešnicom, tako

da s uređenim okolišem predstavljaju ugodno mjesto za evociranje uspomena i povijesti na tu željeznicu, koja je bila temelj nastanka samoga grada Belišća. Uprava Grada planira u vlaku postaviti multimedijalni centar kojim bi turistička zajednica promovirala povijest i znamenitosti grada.

Povijest Belišća počinje još 1884., kada je na području sela Bistrinci mađarski poduzetnik Salamon Heinrich Gutmann zakupio zemljište i izgradio pilanu za obradu drva iz slavonskih šuma. Pilana je povećavala svoj rad, te je Gutmann sve više kupovao šume Slavonije i Podravine. S vremenom je rasla potreba za prevoženjem većih količina drveta iz udaljenijih lokacija, pa je obitelj Gutmann počela graditi pojedine pružne dionice uskoga kolosijeka širine tisuću milimetara. Od 1890. do 1907. izgrađena je mreža pruga duljine gotovo 200 kilometara koje su spajale Belišće u smjeru istoka s Osijekom, južno s

Prandaunovcima (Normancima), zapadno s naseljima Voćin, Slatinski Drenovac i Orahovica kao i odvojkom u Donjem Miholjcu za Noskovce.

Kako se posao širio, povećavala se potreba radnom snagom i dolaskom radnika iz šireg prostora tadašnje države, Austro-Ugarske Monarhije, što je utjecalo na brz rast i razvoj Belišća.

Zahvaljujući obitelji Gutmann, koja je gradila niz društveno korisnih zgrada (trgovine, domove, stanove, školu, vrtiće, prateće uslužne djelatnosti i drugo), mjesto je poprimilo izgled urbanog naselja koje se veoma brzo razvijalo u grad ugodan za život. Zahvaljujući pilani i okolnim šumama, a danasve tzv. Gutmannovoj željeznici, nastao je grad Belišće.

Građani Belišća čuvaju sjećanja na nekadašnjeg Gucu, o kojem je ispisano nekoliko monografija, knjiga, članaka, komentara, zapisano bezbroj podataka, sačuvano dokumenata, fotografija i predmeta ko-



Izgled 2. razreda



Izgled 1. razreda

ji su izloženi u gradskom muzeju posvećenom upravo toj željeznici.

Danas je od te željeznice ostala jedna lokomotiva serije 30-33 (Gabor) iz 1930., koja je izložena u Tehničkom muzeju Nikola Tesla u Zagrebu, zatim jedna lokomotiva serije 80-81 u Orahovici (izrađena 1939. u Münchenu) i već spomenuti vlak u Belišću. Građani Belišća čuvaju taj vlak kao simbol grada koji je nastao i izrastao zahvaljujući Gutmannovoj željeznici.

Vrijedno je spomenuti zanimljivost kako je širina tih pruga bila jednaka širini osječkog tramvaja, tako da su tijekom prve polovine 20. stoljeća vlakovi noću prometovali gradom po tramvajskim prugama, dovozeći i odvozeći proizvođače osječkih poduzeća. Promet je tekao brzinom do 30 km/h, a zimi su se putnici grijali toplim opekama koje su zagrijavane u lokomotivi. Vlakovi su prevozili putnike u vagonima namijenjenima pojedinim skupinama putnika kao što su učenici, vojnici, majke s djecom, radnici i drugi u tri tarifna razreda. Često su vlakove zaustavljala krda divljači, najezda gusjenica, vjetrom srušena stabla, ali i nadaleko poznati slavonski hajduk-odmetnik Čaruga. Na blagajnama su ponekad putnici prijevozne karte plaćali jajima, vlakovima su putovali svatovi, velikodostojnici iz vjerskog i političkog života, trgovci, vojska i drugi. Tim je vlakom u nekoliko navrata putovao i sâm car Franjo Josip kada bi dolazio u lov grofu Mailathu



Prepoznatljiva lokomotiva

u Donji Miholjac izravnim vlakom iz Budimpešte. Za prijevoz cara i drugih velikodo-

stojnika postojao je jedan salonski vagon koji je stjecajem okolnosti završio u muzeju uskotračnih vlakova u Požegi (Srbija).

Belišćani su ponosni na svoj vlak, čuvaju ga i njeguju kao veliku vrijednost svoje povijesti. Sjećam se zadnjih vožnji prije zatvaranja pruge i toga kako su mještani suznih očiju cvijećem zasipali prolazeće vlakove duž cijele trase. Željezničari su svoju tugu tješili dugim i otegnutim pištanjem parnih lokomotiva. Bili su to dani kraja osamdesetogodišnjeg prijateljstva, ljubavi i velike žalosti stanovnika Slavonije i Podravine za dragim prijateljem koji odlazi iz njihovih života. Obnovom ovog vlaka ponovo putuje Guco uspomenama i maštom stanovnika Belišća koji će još generacijama prenositi priče, anegdote i legende o vlakovima čije su pištaljke parnih lokomotiva širile prepoznatljivu glazbu slavonskom ravnicom.



Otvoreni vagon

POSJET ŽELJEZNIČKOM MUZEJU U BEČU

PIŠE: Zvonko Ćurak
FOTO: Zvonko Ćurak

Proljeće je najpogodnije doba za putovanja i višednevne posjete udaljenim destinacijama. Ovaj put posjetili smo dvomilijunski povijesni grad Beč. Cilj našeg posjeta, pored ostalog, bio je željeznički muzej u predgrađu Beča. Do muzeja je lako doći od Wien Hauptbahnhofa vozeći se *S-Bahn*om S-1 do Strashofa u pravcu Gänserndorfa za oko 45 minuta koristeći se FIP-ovom kartu.

Muzej je smješten na području Sjevernog kolodvora (njem. *Nordbahn*) koji je uz ostale namjene bio mjesto boravka, namire i održavanja parnih lokomotiva. Nakon napuštanja parne vuče kolodvor je pretvoren u muzej. Dvadesetak kolosijeka krca to je najrazličitijim tipovima vučenih i vučnih vozila iz prošloga stoljeća. Tu su različite parne lokomotive, zatim dizelske lokomotive koje nisu više u uporabi, različiti tipovi vagona za prijevoz putnika te radna vozila specijalne namjene. Kada su saznali da smo željezničari, ljubazno su nas proveli kroz prostorije gdje obavljaju restauraciju starih vozila. Trenutačno rade na sveobuhvatnoj restauraciji jednog putničkog vagona iz 1927. tipa Pullman koji je vozio u najpoznatijem vlaku 20. stoljeća, *Orient-Expressu*. Vagon, iako rastavljen, plijeni pažnju svojim unutarnjim prostorom u kojem se nalaze kuhinja, šank, prostor za objedovanje i salon za ugodna druženja. Prostor odiše monumentalnošću i nekom mističnom energijom koja svakog željezničara vraća u prošla vremena zlatnog doba željeznice.



Muzejski vozni park

Trgovačko društvo *Compagnies des Wagons-Lits-CIWI* osnovano je 1876. uz potporu belgijskog kralja Leopolda II. i poduzetnika Georgesa Nagelmackersa. Društvo je posjedovalo vagona za spavanje koji su kopčani u sve veći broj vlakova na duljim relacijama po Europi. Godine 1883. formiran je luksuzni vlak po imenu *Orient-Express*, koji je dva puta tjedno vozio na relaciji Pariz – München – Beč – Budimpešta – Giurgiu na jugu Rumunjske. Tu bi putnici trajektom prešli preko Dunava u grad Ruse, odakle bi ih drugi vlak vozio do Varne na Crnom moru. Put bi nastavljali brodom do Istambula. Tu relaciju prelazili bi

za 68 sati preko granica 13 država, povezujući razvijeni Zapad s misterioznim Istokom. *Orient-Expressom* putovali su kraljevi, prinčevi, bogataši, špijuni i svjetske zvijezde, a zahvaljujući svojem komforu, luksuzu i statusu nazivali su ga prijevoznim sredstvom kraljeva.

Orient-Express vozio je od Pariza ili Ostendea – Calaisa do Istambula po više prijevoznih putova od kojih je jedan prolazio kroz Hrvatsku. Od 1951. do 1988. taj je vlak često mijenjao svoje ime pa je tako vozio kao *Direkt Orient-Express*, *Simplon-Express*, *Tauern-Express*, *Orient-Express*,



Interijer vagona *Orient-Expressa*



Obnova vagona iz *Orient-Expressa*



Dio makete u željezničkom muzeju *Nordbahn*

Balkan-Express i dr.

Pet dana u veljači 1929. Simplon-Orient-Express bio je zameten u snijegu oko 130 kilometara od Istambula. Agatha Christie i sama je zapela u Orient-Expressu 1931. na jedan dan zbog oštećenja pruge. Ta dva događaja inspirirala su spisateljicu da napiše roman »Ubojstvo u Orient Expressu« koji je objavljen 1934. Ubojstvo se u romanu događa tijekom zastoja prometa na prostoru Hrvatske, nedaleko od Slavenskog Broda kao pogodna lokacija koja spaja odnosno razdvaja kulture Istoka i Zapada i u blizini nemirnih događanja u Bosni.

Vuču Orient-Expressa obavljalo je osam brzovoznih lokomotiva njemačke tvrtke Kessler iz Eslingena koje su mogle razviti brzinu do 70 kilometara na sat. Orient-Express simbolizira luksuzno putovanje iz prošlih vremena sporog življenja, kada je vlak bio glavno prijevozno sredstvo. I danas ljubitelji željeznice u mašti vide luksuzno uređenu unutrašnjost vagona i odjeljaka od mahagonija u kojima su se sastajali Edvard VIII. i Wallis Simpson kao i hodnike kojima su šetali Greta Garbo, Marlene Dietrich, Mata Hari... Orient-Expressom putovali su gotovo svi europski monarsi tog doba, kao grčki kralj Georgie, bugarski kraljevi Ferdinand i njegov nasljednik Boris, Leopold II. Belgijski i engleski kraljevi Edvard VII. i Edvard VIII., te švedski kralj Gustav. Zato su ga zvali kraljem vlakova ili vlakom kraljeva.



Dvorac Schönbrunn

Orient-Express postao je omiljen među diplomatima, plemićima i buržoazijom, a legenda kaže da je u svakoj kompoziciji bilo bar nekoliko špijuna, kockara i dama za zabavu. Dio te atmosfere može se osjetiti i danas za oko 1500 funti, koliko košta karta u jednom smjeru od Londona do Venecije u privatnom turističkom vlaku Venice Simplon-Orient-Express, koji vozi od ožujka do studenog. U Beču je uobičajeno obići Ringstrasse, oko pet kilometara dugu ulicu u kojoj se nalazi najveći broj znamenitosti. Izgradnju je naredio car Franjo Josip I. 1857., nakon rušenja gradskih zidina. Tamo su bečka opera, parlament, sveučilište, niz muzeja, spomenici Straussu i Goetheu te veoma lijepi parkovi Stadtpark i Rathauspark, ukrašeni cvjetnim vrtovima. Boravak u Beču prilika je za posjet Schönbrunnu, ljetnoj rezidenciji Habsburgovaca, turističkoj atrakciji u kojoj je pisana povijest dobroga dijela Europe. Sam dvorac zadivljuje svojom raskošnom monumentalnošću, a okružuju ga cvjetni vrtovi, fontane, velik broj skulptura te građevina povezanih stazama.

Vrijedno je posjetiti i dvorac Belvedere kao najljepšu baroknu građevinu na svijetu. Dvorac je podigao veliki vojskovođa Eugen Savojski u 18. stoljeću. Okružen je raskošnim vrtom, fontanama, vodenim kaskadama i velikim brojem skulptura. S dvorca se pruža lijep pogled na Beč pa i sâm naziv Belvedere znači »lijep pogled«. Savojski je bio vlasnik i dobrog dijela Baranje i sadašnjega dvorca u Bilju, desetak



Gradski vrt u Ringstrasse

kilometara od Osijeka.

Javni park Prater sa svojim panoramskim kotačem iz 1879., visok 65 metara, zaštitni je znak Beča. U parku se nalazi preko 200 atrakcija za cjelodnevnu zabavu svih generacija. Posjet parku starije vraća u mladost, a mladima pruža niz zanimljivih atrakcija za zabavu.

Nekoliko dana provedenih u Beču podsjeti nas na neka povijesna sjećanja te razmišljanja o sadašnjosti vremena i prostora u kojima živimo. Puni dojmova o kulturi življenja te povijesnom i sadašnjem razvoju grada tražimo neke sličnosti u našim gradovima. Kao željezničari osobito smo oduševljeni modernim vlakovima i kolodvorima, odličnom organizacijom i usklađenošću javnog prometa. Zamišljamo kako bi bilo lijepo da i naše željeznice imaju takve vlakove i da svojim putnicima pružimo svu udobnost vožnje vlakom. Neki kažu da je željeznica prošlost, ali putujući europskim vlakovima potvrđujemo činjenicu da je željeznica prijevoz budućnosti.

Željeznica pruža komfor, brzinu, odmor, masovnost, ekonomičnost, svakojaku uslugu i sve to uz ekološki najprihvatljivije očuvanje okoliša. U željeznicu treba uložiti znatna sredstva i do tada sačuvati interes, ljubav i kulturu putovanja koristeći sve pogodnosti koje pruža. Putovanjem vlakovima i promicanjem realnih slika u realnom prostoru brže upoznajemo druge krajeve, kulture, znanja i običaje. Putovati znači živjeti.



Dvorac Belvedere

MATURANTI ŽELJEZNIČKOG OBRAZOVNOG CENTRA OBILJEŽILI 30 GODINA MATURE

PIŠE: Dubravka Stojić
FOTO: Dubravka Stojić



Prometnici vlakova, strojovođe, transportni komercijalisti, generacija 1973. i 1974., godina završetka škole 1991. i 1992., 30 godina mature

Maturanti nekadašnjeg Željezničkog obrazovnog centra (ŽOC) iz Palmotičeve 84 u Zagrebu, kvalifikacije/zanimanja prometnik vlakova, strojovođa i transportni komercijalist, koji su ispit zrelosti položili davne 1991./92. godine, 27. svibnja 2022. proslavili su 30 godina mature.

Nakon srednje škole, studiranja u Zagrebu i ostalim gradovima velika većina nastavila je svoje živote u mjestu stanovanja ili bližoj okolici, dok su drugi svoj život odlučili provesti na mjestima daleko od rodnoga kraja. Proslavi 30 godina mature pridružili su se i ravnatelj Tehničke škole Zagreb Patrik Mardešić, razrednica strojovođa Dunja Novak i razrednik prometnika Slobodan Mihaljevski.

Na licima slavljenika godine se nisu mogle sakriti, ali veseo duh koji ih je krasio brisao je desetljeća s njihovih lica. Susret

je bio pun emocija, pozitivne energije i iskrene radosti. Srednjoškolsko odrastanje doba je formiranja ličnosti. Oni s kojima se provodi svaki dan u školskim klupama i trči po hodnicima ostavljaju traga, osobito ako je bilo simpatija, a bilo je, kao i zaljublivanja i sličnih dubokih osjećaja. Zato nije neobično to da kada se ljudi sretnu i poslije tri desetljeća, dojam je kao da je vrijeme stalo, kao da se opet ima 18 godina, a razgovor o školskim trenucima potisne sve druge priče. Sada zreli, često zbog posla ozbiljni ljudi, s odraslom djecom i unučićima, od kojih su neki, kako bi naš narod rekao, daleko dogurali, bar na kratko zaboravili su svakodnevne brige, probleme i pokazali da oni rođeni 1973./1974. imaju u sebi itekako života te su u dobrom raspoloženju ostali do ranih jutarnjih sati.

Do sljedećeg susreta jedni drugima poželjeli smo sreću i dobro zdravlje. Budući

da je to generacija kada su se ugovori o radu još davali nakon završetka srednje škole, vidljivo je kako je većina prometnika vlakova i strojovođa svoj radni vijek započela na željeznici, gdje je ostala do danas, dok je manji broj prometnika vlakova i strojovođa svoj poziv našao izvan željeznice.

Transportni komercijalisti bili su prva generacija bez ugovora o radu nakon završetka srednje škole, što je rezultiralo time da gotovo nijedan transportni komercijalist nije ostao na željeznici, nego je bio primoran tražiti zaposlenje izvan željeznice. Na ovaj tridesetogodišnji susret odazvalo se čak 56 maturanta i to kvalifikacija/zanimanja:

Prometnik vlakova:

Bilić, Dejan, projektant voznog reda pre-



Strojovođe, generacija 1973. i 1974., godina završetka škole 1991. i 1992., 30 godina mature

ma ad hoc zahtjevima, HŽ Infrastruktura, Direkcija; Bokulić, Ivica, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Zagreb GK; Dejanović, Dejan, (1973.), prometnik vlakova HŽ Infrastruktura, Koprivnica; Dejanović, Dejan (1974.), prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Sesvete; Duvnjak, Ivan, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Osijek; Gajec, Stjepan, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Josipovac; Gazdović, Igor, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Nova Kapela-Batrina; Grgurić, Vladimir, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Duga Resa; Guslov, Goran, prometni dispečer, HŽ Infrastruktura, Koprivnica; Idžaković, Marko, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Kutina; Knežević, Tomislav, radio kao prometnik vlakova, dao otkaz na željeznici, sada živi i radi na željeznici u Njemačkoj; Kunčić, Ante, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Perković, sindikalni koordinator regije Jug; Kuzman, Mladen, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Rasinja; Lukić, Dario, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Koprivnica; Marić, Ljudevit, radio u HŽ Infrastrukturi, u Direkciji, sada radi u CER Cargu d.o.o.; Novak, Dubravko, radio kao prometnik vlakova u Čakovcu, dispečer u Varaždinu, instruktor prometa,

dao otkaz na željeznici, otvorio svoju trgovinu glazbenom opremom; Padovan, Dario, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Osijek; Perković, Mario, radio kao prometnik vlakova u HŽ Infrastrukturi, u Vinkovcima, dao otkaz na željeznici, radi u udruzi Crveni Nosovi; Rendulić, Igor, prometnik vlakova, HŽ Infrastruktura, Osijek; Strahija, Zdravko, šef kolodvora, HŽ Infrastruktura, Ludbreg; Štefulj, Tihomir, pomoćnik šefa kolodvora, HŽ Infrastruktura, Čakovec; Trepšić Stjepan, voditelj područja regulacije prometa HŽ Infrastruktura, Osijek i Vidović, Mario, tehnolog, Petrokemija Kutina.

Strojovođa:

Bošnjak, Željko, MEV Austrija; Čičak, Ivica, HŽ Putnički prijevoz, Vinkovci; Drčec, Mario, HŽ Putnički prijevoz, Zabok; Duliba, Stjepan, HŽ Putnički prijevoz, Zabok; Gaberšek, Željko, HŽ Putnički prijevoz Zabok; Horvatić, Krešimir, glavni istražitelj izvanrednih događaja, HŽ Putnički prijevoz, Direkcija; Ivandić, Pero, Selk, Kutina; Kiš, Hrvoje, HŽ Putnički prijevoz, Karlovac; Lovrić, Vlado, voditelj Grupe za nadzor strojovođa i ispravnost vučnih vozila,

glavni kontrolor sigurnosti za strojovođe i vučna vozila, HŽ Putnički prijevoz, Direkcija; Ljubanović, Josip, HŽ Cargo, Zagreb; Maslač, Davor, HŽ Putnički prijevoz, Ogulin; Perić, Jure, HŽ Putnički prijevoz, Slavonski Brod; Petković, Dalibor, HŽ Putnički prijevoz, Slavonski Brod; Rašić, Ilija, HŽ Putnički prijevoz, Zagreb; Rendulić, Ivica, HŽ Putnički prijevoz, Ogulin; Sesvečan, Dalibor, nadzornik vuče I, HŽ Putnički prijevoz, Osijek; Šego, Dražen, Njemačka; Tušek, Ivica, HŽ Putnički prijevoz, Zabok; Vrbanić, Ivan, HŽ Putnički prijevoz, Karlovac i Žunić, Đani, MUP Split.

Transportni komercijalist:

Bahčić, Valentina; Banović (udana Vujec), Emina; Čičak (udana Draganić), Iva; Gajčević, Tomislav; Kasunić (udana Rade), Mirjana; Knjeginić (udana Stojić), Dubravka, glavni referent za izobrazbu, HŽ Putnički prijevoz, Direkcija; Krmpotić (udana Begčević), Ana-Mari; Krajačić (udana Kovačević), Alison; Ležaić (udana Čvek), Silvana, radila u HŽ Cargu, u Direkciji; Pozaić (Sedak), Marija; Rob, Antonija; Sedlan, Željka i Uremović Marko.

STIGLI PRVI SEZONSKI VLAKOVI

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

Vlakovi iz Praga, Bratislave i Beča stigli su u Rijeku i Split.

U Split je 3. lipnja 2022. stigao prvi ovosezonski međunarodni vlak iz Bratislave i Beča. U suradnji slovačkog prijevoznika ZSSK-a, austrijskog ÖBB-a i HŽPP-a sezonski vlakovi vozit će do rujna. Prvim je

vlakom u Split stiglo oko 150 turista. Osim sjedećih vagona, vagona s ležajima i vagona za spavanje, vlakom se mogu prevesti automobili i motocikli. Tijekom prošle sezone u Hrvatsku je tim vlakovima stiglo oko šest tisuća turista.

Prvim ovosezonskim vlakom iz Praga u Rijeku i Split 3. lipnja 20202. stiglo je oko

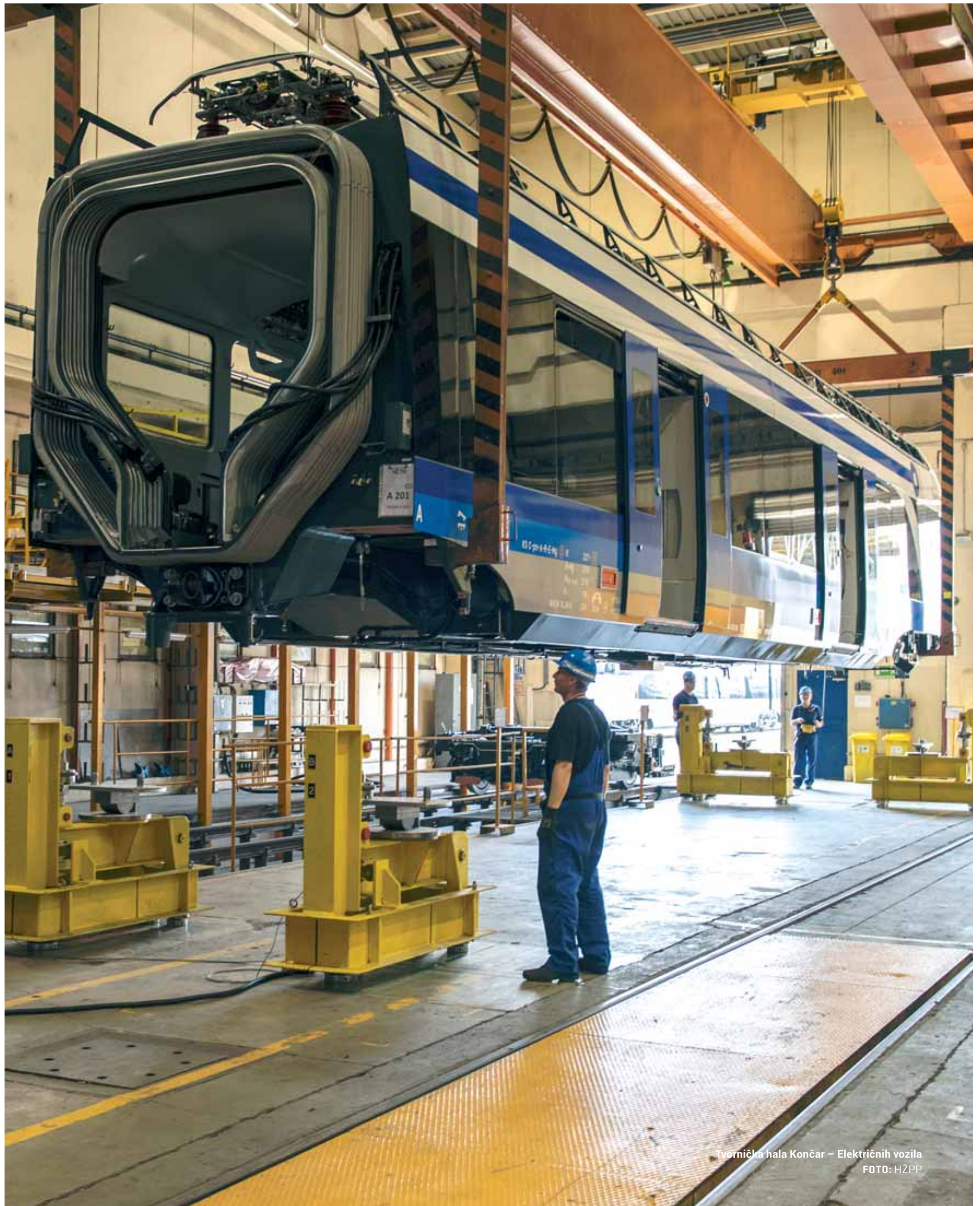
460 turista. Češki prijevoznik RegioJet u suradnji s HŽPP-om i tijekom ove ljetne sezone vozi turističke vlakove od lipnja do rujna. Putnici mogu odabrati između vagona za spavanje, vagona s ležajima te sjedećih vagona. Tijekom ljetne sezone 2021. vlakovima RegioJeta prevezeno je više od sto tisuća putnika.



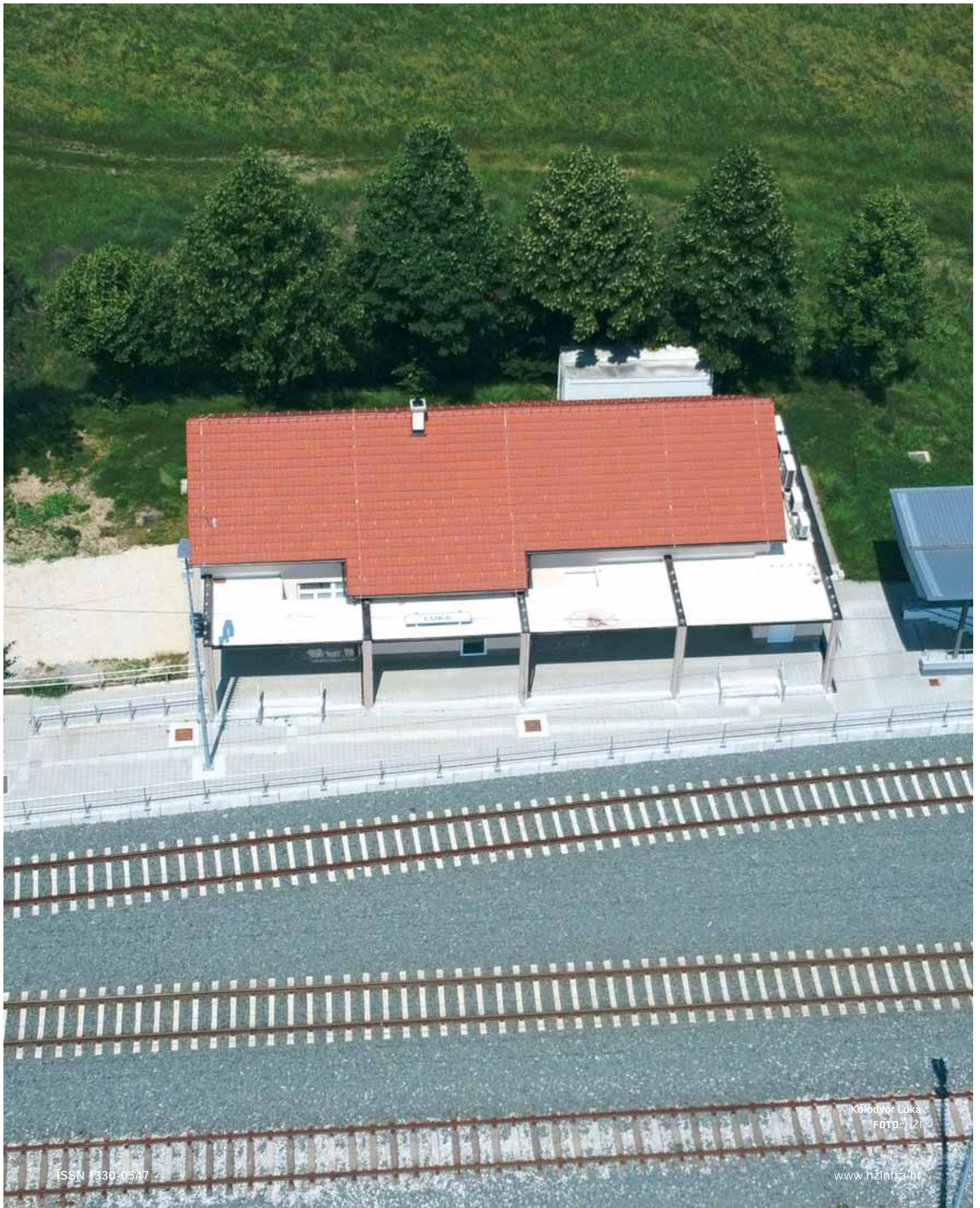
Prvi ovosezonski međunarodni vlak iz Bratislave i Beča u splitskom kolodvoru



Prvi ovosezonski međunarodni vlak iz Praga u riječkom kolodvoru



Tvornička hala Končar – Električnih vozila
FOTO: HŽPP



Kolodvor Luka
Foto: HZI