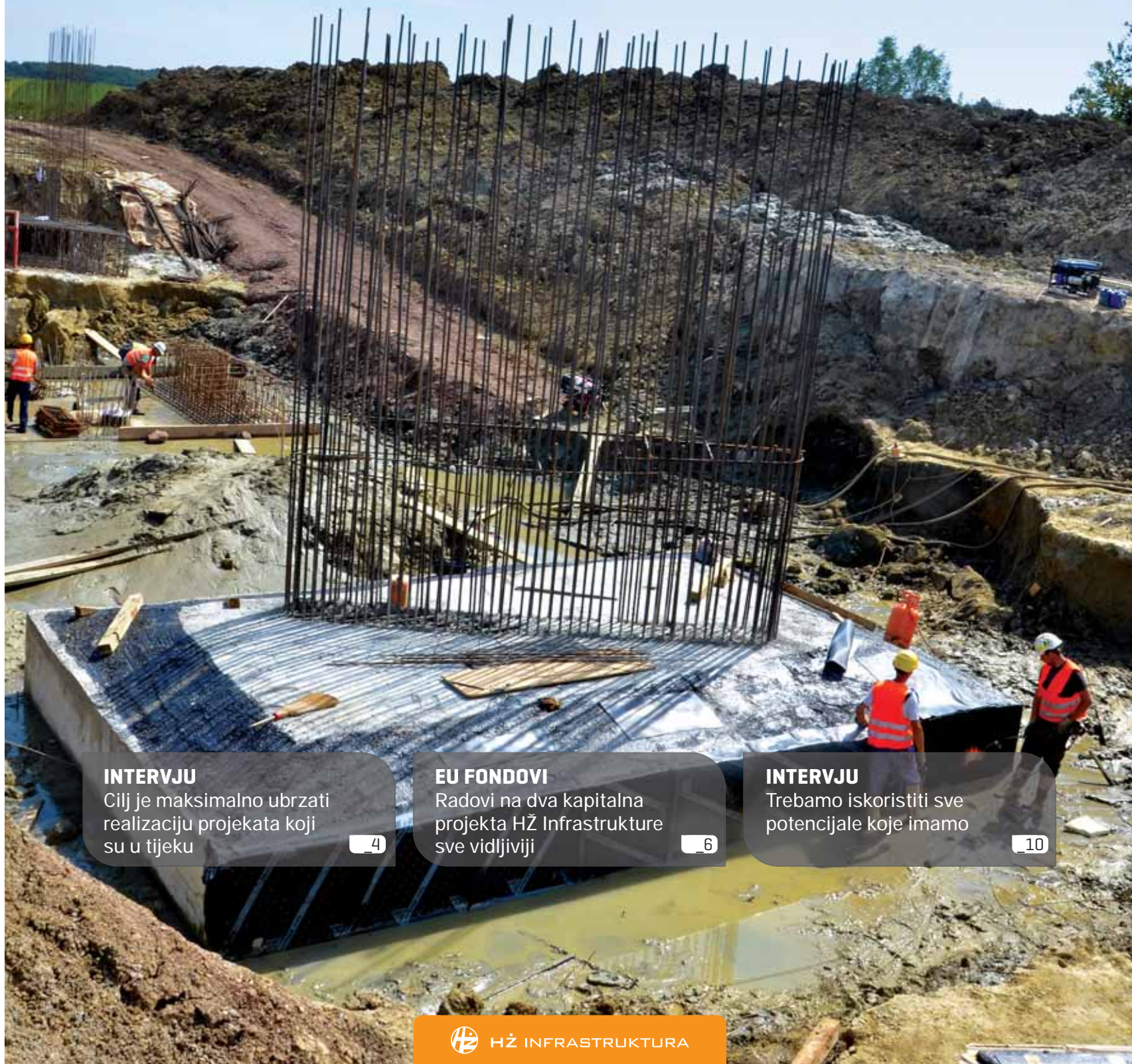


ŽELJEZNIČAR

BROJ 849 || KOLOVOZ 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



INTERVJU

Cilj je maksimalno ubrzati realizaciju projekata koji su u tijeku

4

EU FONDOVI

Radovi na dva kapitalna projekta HŽ Infrastrukture sve vidljiviji

6

INTERVJU

Trebamo iskoristiti sve potencijale koje imamo

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi na dionici Dugo Selo – Križevci
FOTO: Ivan Kartelo

IZDVOJENO

INTERVJU

4

Cilj je maksimalno ubrzati realizaciju projekata koji su u tijeku

EU FONDOVI

6

Radovi na dva kapitalna projekta HŽ Infrastrukture sve vidljiviji

INTERVJU

10

Trebamo iskoristiti sve potencijale koje imamo

NEKRETNINE

14

Novo ruho Vile Lovran

PARTNERI

18

Novi poticaj za teretni prijevoz u Slavoniji

PUTOPIS

28

4300 km po Tajlandu, Laosu i Kambodži

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo, Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Ivan Kartelo

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,

Ijeto koje se polako približava kraju, osobito kolovoz, obilovalo je brojnim aktivnostima vezanim uz željeznicu, koje donosimo u ovome broju našega lista.

O aktualnostima u HŽ Infrastrukturi prvi put u Željezničaru razgovarali smo s Ivanom Kršićem, koji se na čelnom mjestu Društva nalazi nešto više od tri mjeseca.

U kolovozu smo provjerili i kakva je situacija s dvama velikim projektima HŽ Infrastrukture sufinanciranim sredstvima iz EU-ovih fondova. Danas su to trenutačno i dva najveća gradilišta u Hrvatskoj, u što smo se i sami uvjerali. Krajem srpnja na području Vrbovca počeli su radovi na trenutačno najvećem infrastrukturnom projektu u Hrvatskoj, rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugoga kolosijeka dionice Dugo Selo – Križevci, dok se punim intenzitetom radi na novoj pruzi između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog. Na potonjemu gradilištu probijena je većina trase, radi se na više lokacija te je sve više mehanizacije i radnika. Bili smo na licu mjesta i sve zabilježili.

Ne miruju ni druga gradilišta na kojima je naručitelj radova HŽ Infrastruktura. Na većini od njih radove izvode Pružne građevine, a u ovome broju donosimo i intervju s Mariom Musom, novim čelnim čovjekom te tvrtke.

U Sisku, nakon što su krajem srpnja završena arheološka istraživanja, nastavljeni su radovi na željezničkom kolodvoru. Na izlazu iz kolodvora Novske u smjeru Okučana počeli su investicijski radovi na izgradnji novoga željezničkog propusta. Mnogo se radi i na ličkoj pruzi, a mi smo zabilježili kako izgleda sanirani nadvožnjak u blizini kolodvora Vrhovina i propust u Dugome Dolu.

Na našim prugama odnedavno voze i dva nova teretna prijevoznika, što je dobra vijest za povećanje opsega željezničkog prometa.

Ta i mnoge druge vijesti i teme koje smo pripremili dolaze iz Hrvatske, no donosimo i priče izvan granica Lijepe Naše. Jedna je od njih i putovanje vlakom u dalekoj Indokini, a kako ono izgleda, doživite u ovome broju Željezničara.

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



CILJ JE MAKSIMALNO UBRZATI REALIZACIJU PROJEKATA KOJI SU U TIJEKU

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Korporativne komunikacije HŽI

S Ivanom Kršićem, koji je na čelu HŽ Infrastrukture nešto dulje od tri mjeseca, razgovarali smo u ovome izdanju »Željezničara«. U svom prvom intervjuu za naš list govorio je o aktualnostima u poduzeću te planovima kako unaprijediti njegovo poslovanje i realizaciju u području obnove i modernizacije željezničke infrastrukture.

Na samom početku recite nam koja su Vaša glavna zapažanja nakon prva tri mjeseca na čelu tvrtke?

U ova tri mjeseca uvidio sam koje sve potencijale HŽ Infrastruktura ima, ponajprije u struci i znanju. Također, jasni su i izazovi s kojima se susrećemo u svakodnevnome poslovanju. Ti su izazovi u velikoj mjeri, no ne i isključivo, uzrokovani vanjskim čimbenicima – veličinom budžeta ili zakonskim ili administrativnim okvirom u kojemu poslujemo. Unaprjeđenje poslovanja u mnogim stvarima ovisi o nama samima. Trebamo biti proaktivniji u poduzimanju promjena koje će nam pomoći da budemo brži i učinkovitiji. Mislim da HŽ Infrastruktura kao strateško poduzeće i najveći gospodarski subjekt u željezničkom sektoru može i treba biti predvodnik promjena koje željeznici trebaju da bi bila tehnološki naprednija i poslovno inovativnija.

Poboljšanje kvalitete željezničke infrastrukture, čime bi se stvorili i preduvjeti za povećanje opsega željezničkog prometa u Hrvatskoj, jedan je od osnovnih ciljeva poduzeća. Gdje vidite prostor za napredak u tome području?

Tu se često nalazimo u raskoraku između želja i mogućnosti i zato je važno staviti se u realne okvire i maksimalno odgovorno upravljati sredstvima koja su nam na raspolaganju. Početkom iduće godine planiramo krenuti s obnovom



Ivan Kršić, čelni čovjek HŽ Infrastrukture

ŽELJEZNIČKI SU PROJEKTI IZNIMNO SLOŽENI PROJEKTI KOJI ZAHTIJEVAJU VIŠEGODIŠNJU PRIPREMU I SVI NA KOJIMA TRENUTAČNO RADIMO POKRENUTI SU PRIJE. SADA JE CILJ ŠTO VIŠE UBRZATI NJIHOVU REALIZACIJU.

dionice Zagreb – Savski Marof. Njezina modernizacija neophodna je jer se radi o pruzi koja se nalazi na koridoru RH1 i sastavni je dio Mediteranskog koridora te međunarodnoga teretnog koridora, a preko nje se željeznička mreža Republike Hrvatske neposredno povezuje sa željezničkom mrežom Europske unije. Istodobno to je vrlo važna pruga za prigradski željeznički prijevoz kojim se Zagrebačka županija povezuje s Gradom Zagrebom, kao i za gradski željeznički prijevoz u Zagrebu. Također je vrlo važna pruga i za regionalni prijevoz s obzirom na to da se u kolodvoru Zapešiću pruga odvaja prema Zaboku te dalje prema Varaždinu i Čakovcu. Naravno, u obnovu i modernizaciju najviše ćemo investirati putem bespovratnih sredstava EU-ovih fondova, gdje imamo velike potencijale koji se trenutačno i ostvaruju.

Kad govorimo o projektima koji se

sufinanciraniju s 85 posto EU-ovih sredstava, recite nam kako napreduju radovi na trenutačno dva najveća gradilišta u Hrvatskoj?

Na izgradnji nove pruge na dionici između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog radi se već 11 od ukupno 26 mjeseci na koliko su ugovoreni radovi. Od ukupne vrijednosti radova koja iznosi 193,5 milijuna kuna dosad je realizirano 39 milijuna kuna. »Probijeno« je 10 od 12 kilometara trase te odrađeno 50 posto zemljanih radova koji bi, ako nam vremenske prilike budu »išle na ruku«, trebali biti završeni do kraja godine. U kratkome roku riješili smo i problem s arheološkim nalazištima koja su se pojavila na nekoliko lokacija na trasi pa možemo nastaviti neometano raditi. Također, istodobno se radi na četirima od sedam velikih objekata, a u ovoj godini trebali bi završiti, uvjetno rečeno, jeftinije radove u

vrijednosti od otprilike 70 milijuna kuna. Sljedeće godine kreću radovi na gornjem pružnom ustroju i kako sada stvari stoje, rokovi ne bi trebali biti »probijeni«.

Prije nešto više od mjesec dana počeli su radovi na trenutačno najvećem projektu u Hrvatskoj sufinanciranom sredstvima iz EU-ovih fondova, odnosno na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo – Križevci. Trenutačno se izvode radovi na području Vrbovca, i to na tri lokacije (na dva nadvožnjaka, u Ulici Ivana Gorana Kovačića i na novome dijelu pruge [devijaciji]), a vrlo brzo očekujemo dodatno intenziviranje radova i na tome projektu.

Osim dvaju spomenutih projekata koji su u fazi radova, kako HŽ Infrastruktura stoji s drugim projektima sufinanciranima sredstvima iz EU-ovih fondova?

Željeznički su projekti iznimno složeni projekti koji zahtijevaju višegodišnju pripremu i svi na kojima trenutačno radimo pokrenuti su prije. Sada je cilj što više ubrzati njihovu realizaciju. To naravno ne ovisi samo o nama. Naime, administrativne procedure traju predugo i u cilju apsorpiranja što više EU-ovih sredstava sve administrativne procedure za takve projekte trebalo bi maksimalno pojednostaviti i ubrzati. Moram također istaknuti kako HŽ Infrastruktura ima veliku ekspertizu u pripremi EU-ovih projekata, da sve pripremamo samostalno i zaista bih želio pohvaliti trud svih zaposlenika koji su uključeni u pripremu i realizaciju projekata.

Iduće godine čekaju nas postupci javne nabave za projekte sufinancirane EU-ovim sredstvima u vrijednosti od 500 milijuna eura. Jedan od njih jest veliki projekt izgradnje dvokolosiječne pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, za što je u tijeku izrada sporazuma za dodjelu bespovratnih

sredstava, čije se potpisivanje očekuje tijekom studenoga. Među njima su i projekti modernizacije i elektrifikacije pruge na dionici Zapsrešić – Zabok i dionici Vinkovci – Vukovar. Na riječkome području očekuje nas intenziviranje aktivnosti na dvama projektima u Rijeci, i to na projektu multimodalne platforme razvoja luke Rijeka i međuveze s Kontejnerskim terminalom Jadranska vrata na Rijeci Brajdici, koji HŽI realizira u partnerstvu s Lukom Rijeka, te na projektu rekonstrukcije željezničkog kolodvora Rijeka – Zagrebačka obala kontejnerski terminal u sklopu velikog projekta izgradnje kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali koji vodi Lučka uprava.

Za projektiranje izgradnje drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani ovih je dana donesena odluka o odabiru i slijedi rok mirovanja.

Osim spomenutih dionica, HŽ Infrastruktura priprema projektnu dokumentaciju i za ostale dionice. Istaknuo bih dionice Dugo Selo – Novska, Hrvatski Leskovac – Karlovac te Goljak – Skradnik.

Dolazite iz građevinskog sektora, a održavanje i građenje jedno je od temeljnih poslovnih područja HŽ Infrastrukture. Vaše dosadašnje iskustvo i ekspertiza sigurno su Vam od velike važnosti u tome dijelu posla.

Nalazimo se u razdoblju u kojemu se izvode ili nas očekuju zaista veliki infrastrukturni radovi koji zahtijevaju maksimalan angažman svih sudionika, kako nas iz kuće tako i izvođača radova. Naš fokus treba biti na praćenju realizacije ugovorenih radova kako bi se sve izvodilo u predviđenim rokovima i sukladno planiranim troškovima. Da bismo u tome bili učinkoviti, treba razumjeti situaciju na terenu te brzo i operativno reagirati. Naravno, i u pripremi budućih projekta

potrebno je voditi računa o tome da i taj dio posla odradimo pomno i stručno jer dobra priprema iznimno je važna u fazi realizacije. U tome kontekstu dosadašnje iskustvo sigurno mi uvelike koristi u razumijevanju potreba koje kao poduzeće imamo u području građenja i održavanja te u suočavanju s izazovima s kojima se susrećemo u realizaciji i njihovu rješavanje.

Recite nam nešto o suradnji sa socijalnim partnerima u HŽ Infrastrukturi. U tijeku su kolektivni pregovori. Što očekujete?

Što se tiče novoga kolektivnog ugovora, mogu reći da sa strane poslodavca pregovore vodimo u dobroj vjeri te da to isto očekujemo i od socijalnih partnera. Nadam se da ćemo, prihvaćajući realnost gospodarskog okružja, pronaći optimalan okvir kojim će biti zadovoljne sve strane. S pregovaračkim odborom sindikata spremni smo otvoreno i argumentirano razgovarati o svemu, no dok pregovori traju, nije profesionalno iznositi detalje dok se o njima ne dogovorimo.

Razmišlja li se o restrukturiranju i reorganizaciji poduzeća?

Da, naravno i uskoro započinjemo s aktivnostima na izradi plana restrukturiranja. Taj proces podrazumijeva procjenu nas samih – u čemu smo dobri, što treba mijenjati; koje kompetencije imamo, a koje nam nedostaju da bismo bili bolji; koje projekte trebamo implementirati da bismo unaprijedili poslovanje, kakva nam organizacijska struktura treba itd. Dakle, cilj restrukturiranja nije detekcija tehnološkog viška nego izrada cjelokupnog plana koji će omogućiti stabilno poslovanje i dugoročnu održivost. O svemu ćemo naravno razgovarati s našim socijalnim partnerima te ćemo naše zaposlenike pravodobno upoznati sa svim relevantnim informacijama.

RADOVI NA DVA KAPITALNA PROJEKTA HŽ INFRASTRUKTURE SVE VIDLJIVIJI



PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković, Ivan Kartelo

Područje koje obuhvaća tri županije: Zagrebačku, Bjelovarsko-bilogorsku i Koprivničko-križevačku postaje sve zapaženije gradilište HŽ Infrastrukture. Potkraj srpnja započeli su radovi na rekonstrukciji postojećeg i gradnji drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca u vrijednosti milijardu i 254 milijuna kuna. Radovi na izgradnji nove pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog vrijedni 203,4 milijuna kuna započeli su sredinom prosinca prošle godine i trenutačno se izvode na više lokacija. Oba projekta sufinancirana su sa 85 posto sredstava Europske unije, a sredinom kolovoza obišli smo oba gradilišta.

Dugo Selo – Križevci

Radovi na pruzi Dugo Selo – Križevci započeli su 25. srpnja 2016. godine, i to radovi koji ne utječu na tijek prometa kao što su gradnja servisnih cesta, premještanje instalacija, gradnja nadvožnjaka i drugi. Na cijeloj dionici dugoj 38 km izgradit će se jedanaest nadvožnjaka i jedan podvožnjak. Izvođač radova jest konzorcij koji čine tvrtke DIV d.o.o., Dalekovod d.d. i Zagrebmontaža d.o.o., a najvidljiviji radovi koji se trenutačno izvode su oni na izlazu iz kolodvora Vrbovca. Tamo će postojeći željezničko-cestovni prijelaz zamijeniti 146 m dug nadvožnjak. Cesta će se na zavoju ispred pruge skrenuti i u širokome luku spojiti s nadvožnjakom i dalje nastaviti prema Vrbovcu.

Radovi na toj pruzi trebali bi biti završeni sredinom 2020. godine. Ove godine neće biti tzv. zatvora pruge, a tijekom sljedeće godine željeznički promet na poddionici kod Vrbovca obustavljat će se zbog radova na sedam sati u periodu između 7.00 i 16.00 sati.

U periodu koji je pred nama očekuje se intenziviranje radova, rekao nam je



Radovi na nadvožnjaku kod kolodvora Vrbovca

voditelj projekta Tihomir Lažeta, koji se jednom tjedno susreće s izvođačima radova, dok će se u rujnu cijeli projektni tim HŽ Infrastrukture preseliti u terenski ured u Vrbovcu.

Gradec – Sveti Ivan Žabno

Radovi na dvanaest kilometara dugoj dionici pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno započeli su sredinom prosinca prošle godine, a trebali bi biti dovršeni do prosinca 2017. godine.

Od Bjelovara do Zagreba danas se putuje vlakom sat i 40 minuta. Spojna pruga odnosno prečac koji će se vezati na postojeću prugu prema Bjelovaru taj će grad »približiti« Zagrebu na samo sat vremena putovanja. Kratko vrijeme putovanja do Zagreba ići će u prilog radnicima i studentima koji će biti u mogućnosti studirati u Zagrebu i nastaviti živjeti kod kuće.

Na trasi buduće pruge radovi se izvode na više lokacija, a najvidljiviji rezultat dosadašnjih radova dovršeni je nadvožnjak preko Podravskog ipsilona,

nedaleko od stajališta Gradec. Izvođač radova, španjolsko-njemački konzorcij koji čine Comsa i Wiebe zajedno s podizvođačima, najviše napora ulaže u izvođenje zemljanih radova na oko 8,5 km (probijena trasa) od ukupno 12,1 km dugačke trase nove pruge. Trenutačno se rade iskopi i nasipava pružna trasa, a zemljani radovi trebali bi biti završeni do kraja godine. Do sada je odrađeno oko 25 posto nasipavanja i 35 posto iskopa.

Radovi se izvode i na zgradama u Gradecu i Svetom Ivanu Žabnom. Trenutačno su u tijeku radovi i na pet cesta, a ukupna duljina dvadeset spojnih, šumskih i prilaznih cesta koje će biti izgrađene u sklopu projekta iznosi 9,1 km. Radi se na tri od sedam objekata te na trinaest od ukupno četrdeset i dva propusta. Uz izuzetak zavoja pored Gradeca, gdje će najveća dopuštena brzina biti 100 km/h, tom će prugom vlakovi moći voziti brzinama do 120 km/h.

S velikim zanimanjem pratit ćemo nastavak radova na oba projekta i o svemu izvještavati u »Željezničaru«.



Nadvožnjak iznad Podravskog ipsilona na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno



Radovi na kolodvoru Gradecu

RADOVI NA DIONICI DUGO SELO – KRIŽEVCI



FOTO: Ivan Kartelo

RADOVI NA DIONICI GRADEC – SVETI IVAN ŽABNO



NASTAVAK RADOVA U KOLODVORU SISKU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Miroslav Ručević

Nakon što su krajem srpnja završena arheološka istraživanja, u kolovozu su nastavljeni radovi na rekonstrukciji željezničkog kolodvora u Sisku.

Nastavak radova na rekonstrukciji kolodvora omogućen je nakon što su izmješteni pronađeni dijelovi bogatog arheološkog nalazišta rimskog foruma te nakon što su krajem srpnja konzervirani preostali nalazi koji su izmješteni prema uvjetima i zahtjevu Konzervatorskog odjela u Sisku pri Ministarstvu kulture.

Tijekom radova na rekonstrukciji kolodvora Siska započetih u ožujku 2013. naišlo se na bogato arheološko nalazište te je tijekom veljače 2014. gradilište zatvoreno zbog arheoloških istraživanja. Stoga su, čim je početkom kolovoza omogućen nastavak radova, intenzivirani radovi na iskopu za pješački pothodnik, izgradnja pothodnika te radovi na gornjem i donjem ustroju kolosijeka te na odvodnji.

Cijela investicija rekonstrukcije kolodvora HŽ Infrastrukture iznosi oko 50 milijuna kuna, a započeta je kako bi se osigurala kvalitetnija usluga prijama i otpreme putnika kroz kolodvor. Rekonstrukcijom će biti obuhvaćena tri kolosijeka i sve skretnice u putničkome dijelu kolodvora te signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji. Za prijam i otpremu putnika izgradit će se dva nova perona s nadstrešnicama, i to bočni peron uz kolodvorsku zgradu dužine 160 metara te otočni dužine 320 metara. Izgradit će se pothodnik koji će povezati bočni peron s otočnim te koji će imati ugrađena dva dizala za osobe smanjene pokretljivosti. Kolodvor će dobiti odgovarajuću rasvjetu, urbanu opremu i videonadzor.

Završetak radova planiran je u prvoj polovini 2017. godine. Od početka radova



Radovi na gornjem i donjem ustroju



Radovi na iskopu za pothodnik

na rekonstrukciji kolodvora željeznički promet kroz kolodvorski prostor teče neometano uz upotrebu privremenog montažnog perona.

U dogovoru s Konzervatorskim odjelom pri Ministarstvu kulture definirat će se buduća prezentacija arheoloških nalaza.

Konzervatorski odjel uvjetuje da se konzervirani arheološki nalazi prezentiraju djelomično na prostoru budućega novoizgrađenog pothodnika, a djelomično u zoni kolodvora Siska.

Na taj način i željeznički kolodvor i Grad Sisak iskoristit će to arheološko nalazište u kulturno-turističke svrhe.

TREBAMO ISKORISTITI SVE POTENCIJALE KOJE IMAMO

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Korporativne komunikacije HŽI

U srpnju ove godine prvim čovjekom Pružnih građevina, u svojstvu člana Uprave, odnosno direktora Društva, imenovan je Mario Musa. Novi čelnik Pružnih građevina dobro poznaje željeznički sustav jer iza sebe ima iskustvo koje je stekao na vodećim položajima u Positu i HŽ Putničkom prijevozu.

Gospodine Musa, nakon dva mjeseca na čelu Pružnih građevina, kako vidite stanje u Društvu?

- Gospodarska kriza tijekom prethodnih godina uvelike se osjetila i u željezničkom sektoru te se posljedično odrazila na poslovanje Pružnih građevina.

Društvo Pružne građevine, iako raspolaže svim potrebnim kapacitetima u pogledu stručnih kadrova i strojeva, trenutačno iskorištava samo dio svojih potencijala. Krajem 2014. započeo je proces restrukturiranja Društva radi prilagodbe cijeloga sustava postojećoj poslovnoj i financijskoj situaciji te zbog znatnog smanjenja investicija. U skladu s postojećim Planom poslovanja za 2016. očekujemo bolji poslovni rezultat i smanjenje gubitaka u odnosu na prošlu godinu. Kako bismo ostvarili zacrtane ciljeve, bit će potrebni dodatni napor u upravljanju rashodima, s obzirom na to da u ovoj godini nije realno očekivati znatno povećanje prihoda zbog smanjenog investicijskog ciklusa.

Većinu prihoda Pružne građevine ostvaruju u poslovanju s HŽ Infrastrukturu. Na koliko gradilišta trenutačno radite?

U 2015. Pružne građevine ostvarile su 93,81 % poslovnih prihoda u poslovanju s HŽ Infrastrukturu, a ostatak od 6,19 % s vanjskim kupcima.

Pružne građevine trenutačno imaju 27 otvorenih gradilišta, od toga pet gradilišta u Poslovnome području



Mario Musa

Remont pruga, 11 gradilišta u Poslovnome području Betonske i čelične konstrukcije, sedam gradilišta u Poslovnome području Posit i četiri gradilišta u Poslovnome području Održavanje pruga, u sklopu kojega djeluju i 23 radne grupe raspoređene diljem RH, odnosno mreže pruga HŽ Infrastrukture.

Gdje vidite prostor za povećanje prihoda na domaćemu tržištu?

Društvo ulaže velike napore kako bi sudjelovalo na natječajima i radovima koji nisu vezani uz HŽ Infrastrukturu. Želim napomenuti da smo sudjelovali na natječaju za posao održavanja mreže tramvajskih pruga u Gradu Zagrebu te se nadamo pozitivnom ishodu. Također, zaključili smo ugovor s Plinacroom, Lučkom upravom Ploče, Lukom Rijeka, Lukom Šibenik, Našicecementom, Osijek Koteksom i dr., a radimo i na realizaciji dugoročne poslovne suradnje s Hrvatskim cestama.

U oživljavanju građevinskoga sektora u Hrvatskoj, koje se polako nazire, te novim investicijama, prije svega u željeznički sektor, vidimo i našu priliku. Budući da je većina naših prihoda vezana uz HŽ Infrastrukturu, očekujemo intenziviranje aktivnosti na projektima obnove željezničke mreže u Hrvatskoj. Od kapitalnih projekata uskoro očekujemo pokretanje prve faze obnove dionice Zagreb – Savski Marof, nastavak modernizacije dionice prema Splitu, remont određenih dionica u Slavoniji...

Postoji li prostor za ostvarivanje prihoda na tržištima izvan Hrvatske?

Smatram kako uvijek postoji prostor za širenje, a prije svega na tržišta u okruženju koja su nam poznata. Istaknuo bih kako naše Društvo već dugo redovito sudjeluje na natječajima za poslove u Republici Sloveniji, Bosni i Hercegovini te Crnoj Gori. Stručne službe Društva redovito prate sve natječaje kako bismo izvore svojih prihoda i financiranja ostvarili u što većem postotku izvan sustava HŽ Infrastrukture, no u tom segmentu bit će potrebno i dodatno osnažiti prodajni tim Pružnih građevina kako bismo pojačali svoju prisutnost na tim tržištima, ali i u Hrvatskoj.

Zbog postojeće regulative Pružne građevine ne mogu sudjelovati na projektima HŽ Infrastrukture koji su sufinancirani iz EU-ovih fondova. Jesu li Pružne građevine sudjelovale ili planiraju sudjelovanje na EU-ovim projektima koji nisu vezani uz HŽ Infrastrukturu?

Pružne građevine prate sve natječaje koji se financiraju kako iz EU-ovih fondova tako i iz drugih izvora. Budući da je predmet poslovanja našega Društva usko specijaliziran, sužen nam je djelokrug sudjelovanja na natječajima koji nisu povezani sa željeznicom. No u

određenim segmentima poslovanja Pružne građevine imaju priliku napraviti iskorak i sudjelovati u izgradnji ostale prometne infrastrukture i građevinskih objekata, za što imamo vrlo dobre reference. U tom pogledu već su obavljani određeni razgovori s potencijalnim partnerima kako bismo mogli zajednički nastupiti na takvim projektima.

Bilo je mnogo govora o tome da se iznađe način kako bi Pružne građevine, s obzirom na svoju ekspertizu, mogle sudjelovati na projektima HŽ Infrastrukture na kojima sada zbog zakonske regulative ne mogu sudjelovati. Koja su Vaša razmišljanja o tome?

Evidentno je da sadašnja vlasnička struktura predstavlja problem za Pružne građevine u pogledu sudjelovanja na projektima financiranim iz EU-ovih fondova ili Svjetske banke. U cilju dobivanja mogućnosti sudjelovanja na svim natječajima, bez obzira na izvor financiranja, mislim da bi trebalo riješiti vlasničku strukturu i iznaći rješenje po uzoru na zemlje u okruženju koje su se susrele s istim problemom. U tom smjeru u tijeku su konzultacije s nadležnim institucijama i Skupštinom Društva, a sve kako bi se pronašlo optimalno rješenje. Dva su ključna čimbenika za osiguranje opstojnosti Pružnih građevina: dobivanje što više poslova i osiguranje prihoda te rješavanje odgovarajuće vlasničke strukture.

Prošle godine dijelom je provedeno restrukturiranje Pružnih građevina. Kakvi su daljnji planovi za modernizaciju kako bi Društvo moglo odgovoriti zahtjevima modernoga tržišta?

Planirane su investicije u mehanizaciju i pružna vozila, zakonsku obvezu ugradnje autostop-uređaja u svako pružno vozilo, u vagone, koji su najvećim dijelom stam-



Radovi Pružnih građevina



beni prostori koje koriste radnici na terenu, te u održavanje postojeće mehanizacije. No strojevi i gradilišta ne mogu raditi bez ljudi, koji su ključni čimbenik u realizaciji svih planova i postavljenih ciljeva. Stoga u ovim okvirima poslovanja ulažemo dodatne napore kako bismo investirali u ljude kao najvažniji resurs poslovnoga subjekta te zadržali stručne, školovane i iskusne radnike tako da se

osigura odgovarajuće školovanje i stručno usavršavanje kadrova. Isto tako, određene mjere iz plana restrukturiranja još nisu provedene ili su u tijeku te je potrebno nastaviti sa započetim aktivnostima i mjerama, a sve u cilju osiguranja stabilne budućnosti Pružnih građevina te kako bismo pravovremeno i na odgovarajući način mogli odgovoriti zahtjevima modernoga tržišta.

SANIRANI PROPUST I NADVOŽNJAK

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Marin Košutić

Na ličkome dijelu pruge Oštarije – Knin – Split tijekom svibnja, lipnja i srpnja sanirani su nadvožnjak u blizini željezničkog kolodvora Vrhovina i propust u dva kilometra udaljenome Dugome Dolu. Ukupna vrijednost tih radova iznosi oko 1,28 milijuna kuna, a za naručitelja HŽ Infrastrukturu izvele su ih Pružne građevine.

Propust u Dugome Dolu najkraći je prolaz prema obližnjim Vrhovinama, od kojih cesta vodi prema Plitvičkim jezerima. S vremenom su zbog vode, visokih cestovnih vozila i drugih utjecaja s unutarnje strane propusta i nadvožnjaka nastala oštećenja te je bila potrebna sanacija. Radovi na nadvožnjaku izvodili su se od 16. svibnja do 17. lipnja, a »točka na i« stavit će se najesen kada završi turistička sezona. Podvožnjak u Dugome Dolu saniran je tijekom srpnja.

U oba projekta prvo je bilo potrebno s površine obloge propusta odnosno nadvožnjaka vodom pod visokim tlakom ukloniti stari, oštećeni beton. Potom su popunjene šupljine među kamenim blokovima kojima su ti objekti obloženi. Kako bi se oblikovao svod nadvožnjaka odnosno propusta, postavljen je novi sloj mlaznoga armiranog betona te hidroizolacija. Da bi se omogućilo odvođenje vode iza obloge objekta, pri dnu obloge izbušene su procjednice od čeličnih cijevi. Također su armiranim mlaznim betonom i hidroizolacijom sanirani čunjevi, tj. dijelovi nasipa pored nadvožnjaka i propusta.

Kako bi se uklonila mogućnost padanja materijala na cestovna vozila, iznad propusta i nadvožnjaka izgrađen je zaštitni (parapetni) zid.

Navedenim radovima u potpunosti je saniran svod nadvožnjaka u Vrhovinama i propusta u Dugome Dolu te je podignuta razina sigurnosti prometovanja cestom koja prolazi ispod tih objekata.



Propust Dugi Dol



Nadvožnjak Vrhovine

IZGRADNJA NOVOGA PROPUSTA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Marin Košutić, Danijel Mađarević

HŽ Infrastruktura započela je investicijske radove vrijedne 2,2 milijuna kuna na izgradnji novoga željezničkog propusta na izlazu iz kolodvora Novske u smjeru Okučana, na međunarodnome prometnom koridoru.

Radovi na propustu započeli su tijekom srpnja, a izvode ih Pružne građevine. Zbog dotrajalosti konstrukcije propusta i frekventnosti koridora željeznički propust na izlazu iz kolodvora Novske u potpunosti će biti zamijenjen novim armiranobetonskim okvirnim propustom.

Kako bi se omogućio normalan tijek željezničkog prometa, radovi na izgradnji novoga propusta izvode se ispod dvaju privremenih mostova duljine 21 metar. Privizorni mostovi ugrađeni su između 22. i 24. srpnja. Završetak radova planiran je do kraja 2016.

Radovi se izvode prema planiranoj dinamici, a započeli su 18. srpnja premještanjem električnih instalacija iz zone radova. Početkom kolovoza započelo se s iskopavanjem materijala te s pripremom podloge za ugradnju podložnoga betona. Nakon toga uslijedit će izgradnja okvirne konstrukcije novoga propusta. Pri kraju radova demontirat će se privizorni mostovi te postaviti zastorna prizma i kolosiječna rešetka pruge na novome propustu. Tijekom demontaže privizornih mostova i ugradnje novoga propusta neophodno je privremeno obustaviti željeznički promet te će u tom razdoblju putnike umjesto vlakova prevoziti autobusi. Na kraju radova u betonske kanalice na novome propustu postaviti će se izmješteni kabeli električnih instalacija.

Završetkom radova ostvarit će se uvjeti za povećanje vozne brzine vlakova na izlazu iz kolodvora Novske.



Početak radova na propustu



Privremena mosna konstrukcija



Ugradnja privizorija

NOVO RUHO VILE LOVRAN

PIŠU: Korporativne komunikacije HŽI, Danijela Poljak
FOTO: arhiva Nekretnina

Odmaralište bivše Vile Toplice u Lovranu, koje je u vlasništvu HŽ Infrastrukture, dobilo je novo ruho. Nakon što je osam godina bilo prazno i zapušteno, izloženo brojnim provalama, devastacijama i propadanju, ponovno je oživjelo kao Hotel Villa Laurel.

Odmaralište bivše Vile Toplice u Lovranu smješteno je na predivnoj lokaciji na Šetalištu maršala Tita, u neposrednoj blizini mora i okruženo zelenilom. HŽ Infrastruktura preuzela ga je od Željezničkog ugostiteljstva 2008. Prethodnih godina odmaralište se više puta pokušalo prodati ili iznajmiti javnim natječajima, no neuspješno. Danas je to uređeni Hotel Villa Laurel s trima zvjezdicama, koji ima 19 soba i u dugoročnome je zakupu.

Radi se o objektu koji je smješten svega 150 m od najbliže plaže i samo 800 m od staroga grada, površine 1023 m² uz 790 m² vrta. Nakon detaljne analize realnih tržišnih cijena početkom 2015. objavljen je novi javni natječaj u Večernjem listu, na internetskom oglasniku Njuškalu i internetskoj stranici HŽ Infrastrukture. Također, obavijest o objavi javnoga natječaja poslana je na više od 400 e-adresa svih hotela i hostela u Hrvatskoj. Na natječaj je pristiglo više ponuda, a s najpovoljnijim ponuditeljem sklopljen je ugovor o zakupu na rok od 20 godina.

Važno je napomenuti da su sva ulaganja u uređenje objekta isključivo trošak zakupca te HŽ Infrastruktura nije imala nikakvih troškova vezanih uz uređenje hotela. Sâmo uređenje bilo je zahtjevno jer je zgrada pod zaštitom kao spomenik kulture te je bilo potrebno ispuniti posebne uvjete Zavoda za zaštitu spomenika kulture u Rijeci. Na objektu se nije radila rekonstrukcija, već samo uređenje postojećega hotela, u što je zakupnik uložio oko četiri milijuna kuna.



Hotel Villa Laurel

PRIHODI OD KOMERCIJALIZACIJE NEKRETNINA BILJEŽE RAST OD +13,7 % ZA PRVIH ŠEST MJESECI 2016. U ODNOSU NA ISTO RAZDOBLJE PROŠLE GODINE.

Prema visokim standardima struke uređeno je 19 soba, tako da su sada sve sobe klimatizirane, imaju satelitski program, a hotel nudi i bar s terasom koja ima pogled na more. Objekt se sastoji od pet etaža: podruma u kojem je kotlovnica, prizemlja u kojemu su društveno-ugostiteljski sadržaji (kuhinja, restoran, sanitarije) te triju katova sa sobama i kupaonicama.

Prednost davanja objekata u višegodišnje zakupe jest to da sva ulaganja u objekt idu na teret zakupca, a dodana vrijednost, koja je u ovome slučaju stvorena na nekadašnjem odmaralištu, ostaje u trajnom vlasništvu HŽ Infrastrukture. Također, zakupom neiskorištenog objekta smanjujemo sadašnje režijske troškove na objektima koji su isključivo na teret zakupca te

stvaramo i znatne dodatne prihode od zakupa objekata temeljem sklopljenih ugovora o zakupu nekretnina.

Zakupom nekadašnjeg odmarališta Vile Lovran stvoreni su dodatni prihodi koji uz sve ostale prihode od zakupa nekretnina pridonose povećanju ukupnih prihoda od komercijalizacije nekretnina. Prema podacima iz Računovodstva HŽ Infrastrukture, prihodi od komercijalizacije nekretnina tako bilježe rast od +13,7 % za prvih šest mjeseci 2016. u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Najbrže rastuća kategorija u Nekretninama jest prihod od zakupa promidžbenoga prostora, koji u prvih šest mjeseci ove godine u odnosu na isto razdoblje prošle godine bilježi rast od +34,5 %, a slijedi ga prihod od zakupa poslovnoga prostora, koji bilježi rast od +13,4 %.



Stanje objekta prije uređenja



Stanje objekta poslije uređenja

JEDAN OD NAJLJEPŠIH HRVATSKIH KOLODVORA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Mlada Ludbrežanka Sara Kolak osvajanjem zlata u bacanju koplja na Olimpijskim igrama u Rijuu u kolovozu proslavila je »grad u centru svijeta«. No osim »zlatne« Sare, Ludbreg, koji se nalazi se na 44 kilometra duž dionici između Varaždina i Koprivnice, može se pohvaliti i svojim kolodvorom. Zanimljivo je to da se kolodvor nalazi na polovici dionice, na dvadesetak minuta vožnje vlakom od jednog i drugog grada.

Kolodvor Ludbreg vrlo je zanimljiva i lijepo uređena građevina. Stanovnici Ludbrega uglavnom su okrenuti Varaždinu, odnosno Varaždinskoj županiji, a tako je i s putovanjima željeznicom. Većina putnika putuje prema Varaždinu. Šef kolodvora Zvonko Havajić rekao nam je da je tako oduvijek:

— Nekada je Varaždin bio kotar, a sada je središte županije i uobičajilo se da se tamo putuje i u školu i na posao. Pruga je posljednji put remontirana 1986. godine, no brzine putničkih vlakova su i dalje 100 km/h, a teretnih 80 km/h. Do Koprivnice i Varaždina najbrži vlakovi stižu za 17 minuta, no najčešća se vozna vremena putničkih vlakova kreću od dvadesetak minuta do Koprivnice i dvadeset i pet minuta do Varaždina.

Osim kolodvorom Ludbregom Zvonko Havajić upravlja i kolodvorima Jalžabetom i Rasinjom. Trideset i devet godina radnog staža na željeznici doista je dugačak period u kojemu je bilo i boljih i težih razdoblja:

— Na željeznici sam od 1977. i ako bude sreće i zdravlja, ostaju mi još dvije i pol godine do mirovine. Kao prometnik počeo sam raditi u Koprivnici, a zatim sam radio u ukrižju Prikraju kod Dugog Sela, Gradecu i Mučnoj Reci. Rodom sam iz Sigeteca i bliže domu počeo sam raditi 1981. kada sam došao na ovu prugu.



Kolodvor Ludbreg



Tomislav Kesma, Višnja Posavec,
Anton Sokol, Zvonko Havajić

Radio sam u Rasinji i devetnaest godina u Ludbregu, a posljednje četiri i pol godine sam šef kolodvora.

Kolodvor Ludbreg obnovljen je prije otprilike osam godina. Promijenjeno je krovšte, uređeni su pročelje i stolarija, a zahvaljujući osobnome zalaganju zaposlenika u kolodvoru su i dalje uređeni cvjetnjaci i mali vrt kakvi se danas rijetko viđaju duž naših pruga. Uz kolodvorsku zgradu uređen je veliki prostor na kojemu putnici mogu ostavljati bicikle. I zaposlenici su zadovoljni izgledom kolodvora:

— Nekada smo sadnice dobivali, a danas ih kupujemo sami. O vrtu i cvjetnjacima brinu prometnice i skretničar. Imamo uređene klupe i lijepo se osjećamo kada

ljudi dođu i primijete da netko brine. Općenito govoreći, ovdje smo odlična ekipa, a to se odražava i na posao, komentirao je šef kolodvora.

Na pruzi između Koprivnice i Varaždina radi 20 zaposlenika HŽ Infrastrukture. U kolodvoru Ludbregu zaposleno je pet prometnika i tri skretničara, a tu je i putnička blagajnica ih HŽ Putničkog prijevoza. Slično kao i u Rasinji, kolodvor u Ludbregu nije neprekidno otvoren, odnosno zatvoren je od 23.00 do 4.30 sati.

Premda se iz kolodvora nekada vozilo dosta tereta, sada je njegova količina svedena na simboličnu razinu. Putnika, iako ne kao prije, i dalje ima dosta. Prodaje se oko 170 učeničkih i zanemariv broj radničkih mjesečnih karata. Treba reći to da otkako je prije pet godina u Ludbregu izgrađena srednja škola, smanjila se i potreba za putovanjima učenika.

Odlična povezanost Ludbrega, i to ne samo s regionalnim središtima, nudi mogućnost organiziranja posebnih vlakova u rujnu kada je u tome mjestu veliko proštenje na kojemu se okupi oko 50.000 vjernika.

RUMOBIL PRUŽA RJEŠENJA ZA ŽELJEZNICU U RURALNIM REGIJAMA

PIŠE: Ante Klečina
FOTO: Ante Klečina

Savez za željeznicu, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura zajednički s partnerima iz Njemačke, Italije, Poljske, Slovačke i Mađarske sudjeluju u međunarodnome konzorciju u provođenju EU-ova projekta RUMOBIL. Projekt se počeo provoditi 1. srpnja 2016., trajat će tri godine i vrijedan je oko 2,7 milijuna eura, od čega se većina sufinancira iz fondova Europske unije. Trebao bi dati odgovore na pitanja kako uspostaviti kvalitetan i održiv željeznički i ostali javni prijevoz u ruralnim regijama srednje Europe.

Glavni je cilj projekta izraditi smjernice koje će omogućiti uspostavu i upravljanje kvalitetnim i financijski održivim javnim prijevozom u ruralnim regijama. Hrvatski partneri imaju velika očekivanja od projekta jer je uspostavljanje javnog prijevoza u ruralnim regijama velik izazov za željezničke i sve ostale prijevoznike te upravitelje prometnom infrastrukturom. Izazov je to i za mnoge europske regije, što dovodi do smanjenja ili potpunog

ukidanja usluga javnog prijevoza u nekim područjima koja su slabo naseljena i čije je stanovništvo uglavnom raspoređeno u malim i raštrkanim naseljima. Ipak, cilj Europske unije, pa tako i partnera u tome projektu, jest pronaći način kako i takva područja uključiti u sustave javnog prijevoza, što bi omogućilo mobilnost stanovništva u tim područjima te njihovu veću socijalnu uključenost u društvo. Također će potaknuti mlađe stanovništvo na ostanak u tim područjima jer oni su ključni za aktivnu gospodarsku djelatnost poput poljoprivrede koja je važna za cijelo društvo. Projekt obuhvaća i niz oglednih te istraživačkih aktivnosti u sklopu kojih će se prikupljati i analizirati primjeri dobre prakse već postojećega učinkovitog željezničkog i autobusnog prijevoza u nekim ruralnim regijama širom Europe. Ogledne aktivnosti uključivat će primjenu saznanja koja će projekt prikupiti, a koja će omogućiti poboljšanje usluga u željezničkom i autobusnom prometu kroz bolji vozni red, bolje

sustave mrežnog informiranja putnika, bolje uređenje kolodvora i stajališta, promotivne kampanje i sl.

U Hrvatskoj će HŽ Putnički prijevoz i HŽ Infrastruktura provesti ogledne aktivnosti usmjerene na poboljšanje voznog reda u Karlovačkoj županiji, konkretno na pruzi Karlovac – Ozalj – Metlika (SLO). Cilj je poboljšati vozni red kako bi bolje odgovarao potrebama lokalnog stanovništva te kako bi se ostvarivale bolje veze između lokalnih vlakova i vlakova na pruzi Zagreb – Rijeka. Osim tih aktivnosti kroz projekt će se prirediti i smjernice za poboljšanje lokalne prometne strategije Županije.

Savez za željeznicu će kroz projekt voditi radni paket za komunikaciju te će biti zadužen za pripremu i koordinaciju svih komunikacijskih, PR i promotivnih aktivnosti.

Hrvatski će partneri u tome projektu na svoje aktivnosti potrošiti nešto više 300.000 eura, od čega će 85 posto biti sufinancirano sredstvima iz EU-ovih fondova.



Mala Subotica–Cehovec

NOVI POTICAJ ZA TERETNI PRIJEVOZ U SLAVONIJI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Vlak HŽ Carga iz Rafinerije Ine u Sisak Capragu dovezao je prvi teret u tvornicu Našiceciment i tako je konačno pokrenut promet na industrijskome kolosijeku do Zoljana. Do kraja kolovoza na toj su relaciji prevezena tri vlaka i prijevoz teče bez poteškoća, što budi nadu da će se na tome području prevoziti znatnije količine tereta.

Dana 11. kolovoza 2016. prvi teretni vlak u čijem je sastavu bilo deset vagona prevezao je teret od Našica i nakon pet kilometara vožnje prugom prema Čaglinu skrenuo na industrijski kolosijek i dovezao se do tvornice Našiceciment u Zoljanima. Tim je, nakon dugotrajnih priprema, konačno u promet pušten industrijski kolosijek. Šef kolodvora Našica Miroslav Rajs rekao nam je kako je prvi teretni vlak izazvao veliko zanimanje mještana.

Ugovor o međusobnim pravima i obvezama vezan uz izgradnju toga industrijskog kolosijeka između uprava Našicecimenta i tadašnjeg HŽ Holdinga potpisan je 2002. godine. Četiri godine kasnije izdana je građevinska dozvola, a nakon što je raskrčen teren na 3,7 kilometara dugoj dionici, krajem studenoga 2007. započelo se s radovima. U veljači 2015. izdana je uporabna dozvola, a u kolozovu ove godine prvi teretni vlak HŽ Carga dovezao je prvi vlak na kolosijeke unutar tvornice.

Godišnji prijevozni potencijal Našicecimenta nešto je manji od milijun tona tereta, i to oko 300 000 tona u prispjeću i oko 700 000 tona u otpremi. U Našicecimentu opredijeljeni su za prijevoz tereta željeznicom i procjena govori kako je potencijal za prijevoz tereta vlakom oko 300 000 tona godišnje. Jurica Dukarčić iz Našicecimenta ističe kako se radi o realno postavljenome planu, no u početku bili bi zadovoljni i time da se



Industrijski kolosijek kod Zoljana

željeznicom preveze oko 150 000 tona tereta godišnje.

U prvome dogovorenome prijevozu tereta za potrebe Našicecimenta koji će tijekom kolovoza i rujna odraditi HŽ Cargo dogovoren je prijevoz 5000 tona petrokoksa iz Rafinerije Ine u Sisak Capragu u Našiceciment. Prvi je vlak s deset vagona vlak vozio trasom preko Vinkovaca i Osijeka, dok je drugi s dvadeset vagona i 1000 tona tereta vozio preko Koprivnice. Za jesen najavljena obnova pruge od Našica do Čaglina spojila bi Našice s Nova Kapela-Batrinom odnosno s X. koridorom, što bi znatno skratilo duljinu putovanja na toj relaciji.

S obzirom na to da je oko 50 posto proizvodnje Našicecimenta namijenjeno međunarodnome tržištu, njihovi su izračuni pokazali da je prijevoz željeznicom komercijalno isplativ samo na kraćim relacijama jer, prema riječima Jurice Dukarčića, sa stranim prijevoznicima ne uspijevaju postići povoljne komercijalne uvjete:

- Interes za prijevoz s udaljenijih odredišta postoji. Primili smo desetak upita iz

Sofije, Budimpešte, Beograda, Sarajeva, ali nismo uspjeli postići komercijalno prihvatljivu cijenu. Kada bi cijene bile povoljnije, petrokoksa bi iz Budimpešte prevozili željeznicom. Unutar Hrvatske teret uspijevamo prevoziti željeznicom, no da bi se preusmjerili na veći opseg prijevoza tereta željeznicom, neki će naši komitenti trebati napraviti određene preinake svojih kapaciteta, odnosno trebali bi urediti svoje kapacitete za prijam tereta prevezanog željeznicom. S HŽ Cargom imamo sporazum da ćemo tovariti najmanje 500 tona tereta po vlaku i do sada prijevoz teče i bolje od onoga što smo očekivali.

Nakon što vlakovi stignu u Našice, do primopredajne skupine otpremaju se u manevarskome sastavu. Željezničko osoblje u sastavu vlaka dodatno je obučeno za upravljanje prometom pa, prema riječima Damira Talaje, šefa Područja regionalne jedinice HŽ Cargo Istok, sve teče bez ikakvih problema. Dosadašnjim prijevozima HŽ Cargo dokazao je da je spreman preuzeti bilo koji teret iz tvornice cementa u Zoljanima.



Otpremništvo HŽ Carga

DVA NOVA TERETNA PRIJEVOZNIKA

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Toma Bačić

Na hrvatskim prugama odnedavno voze dva nova željeznička teretna prijevoznika – Slovenske železnice Tovorni promet i austrijska tvrtka Rail&Sea.

Podsjetimo, HŽ Infrastruktura do sada je imala sklopljene ugovore o pristupu sa sedam tvrtki: HŽ Cargom, Rail Cargom Carrier Croatia, Train Hungary Kft., RTS Rail Transport Service GmbH i PPD transportom.

SŽ Tovorni promet nacionalni je slovenski željeznički teretni prijevoznik koji u Hrvatsku stiže s flotom suvremenih Siemensovih električnih lokomotiva serija SŽ 541.0 i SŽ 541.1. Početak prometovanja SŽ Tovornog prometa očekuje se u prvim tjednima rujna između pograničnog kolodvora Dobove i Ogulina. Početkom kolovoza u Hrvatskoj je počeo voziti i austrijski prijevoznik Rail&Sea, i to dizel-lokomotivom ER20 223 003 iznajmljenom od tvrtke Beacon Rail. Ta tvrtka vozi teretne vlakove između Dobove i Gospića i prvi je teretni prijevoznik osim HŽ Carga koji vozi teretne vlakove po ličkoj pruži.



Lokomotiva tvrtke Rail&Sea ER20 223 003 na ulazu u Zagreb Zapadni kolodvor

BOGATA TRADICIJA I SVIJETLA BUDUĆNOST

PIŠU: Tamara Štefanac, Vlatka Škorić
FOTO: arhiva HŽM-a i Ante Klečina

Dana 4. rujna navršilo se točno 130 godina godina otkako se prvih 155 putnika Zagorskim cugom vozilo na svečanoj vožnji koja je organizirana u povodu otvorenja pruge Zaprešić – Varaždin. Vožnja od Zagreba do Varaždina trajala je šest i pol sati, a karta u III. razredu iznosila je tri forinte i 20 novčića.

Varaždinci su željeznicu mogli dobiti i 26 godina ranije, na samom početku željezničkog prometa u Hrvatskoj koji se računa od 24. travnja 1860. kada je prvi vlak prošao kroz Kotoribu i Čakovec. Prema planu iz 1836., pružnu trasu Budimpešta - Pragersko namjeravalo se provući kroz Međimurje tako da prijede Muru kod Kotoribe i Dravu kod Preloga i nastavi pored Varaždina prema Štajerskoj, ali neki su se stanovnici oko Varaždina pobunili da im »od fućkanja cugmašine po njihovom hataru kokoši nedu nesle niti krave dojile« pa od toga nije bilo ništa. Mišljenje su promijenili dvadeset i šest godina kasnije kada je Čakovec, puštanjem u promet pruge Čakovec – Varaždin – Zaprešić s pobočnom prugom Zabok – Krapina, postao povezan željeznicom s Varaždinom, Zabokom, Zaprešićem i Zagrebom. Svoje nastavke zagorske pruge dobile su 1890. kada je, potaknuta potrebom prijevoza ugljena iz golubevečkih rudnika, u promet puštena pruga Varaždin – Golubovec, dok je posljednja zagorska pruga u promet puštena 1916. na relaciji Zabok – Gornja Stubica.

Na prvim zagorskim prugama možemo zahvaliti vlastelinu Mirku pl. Josipoviću iz Jelkovca, koji je od cara Franje Josipa zatražio koncesiju za gradnju pruge i osnovao dioničko društvo Čakovečko-zagrebačka (zagorska) željeznica. Car je koncesiju odobrio u lipnju 1884., a samo dvije godine i tri mjeseca kasnije prvih 155 putnika zagorske željeznice vozilo se svečanim vlakom u povodu otvorenja



Kolodvor Bedekovčina 1929. godine

pruge Zaprešić – Varaždin. Vožnja od Zagreba do Varaždina trajala je šest i pol sati, a karta u III. razredu iznosila je tri forinte i 20 novčića, na koju su se suvremenici žalili da je previsoka s obzirom na brzinu putovanja. Zagorske pruge doprinijele su i razvoju rudarstva i industrije. Željeznicom se najviše prevozio kameni ugljen iz golubevečkih rudnika te lignit iz ivanečkih i konjšćinskih rudnika, proizvodi nalazišta u Zlataru i Murskome Središću. Osim ugljena prevozili su se kamen i građevni materijal te različiti poljoprivredni proizvodi.

Okruglu obljetnicu, ali trideset godina mlađu, navršava i druga zagorska pruga Zabok – Gornja Stubica, koja je posljednja vicinalna pruga izgrađena u Hrvatskoj prije raspada Austro-Ugarske Monarhije. Koncesiju za njezinu izgradnju ishodio je veleposjednik Ivan Obad 1914., a do tada je gotovo polovina radova na pruzi bila završena. Početak gradnje bez valjane koncesije i građevinske dozvole bio je

presedan, ali se Obad pravdao time kako je pritisak pučanstva bio toliko velik te da su vlasnici zemljišta već ustupili pojedine parcele s namjerom da se otkup provede naknadno Pruga je bila predana u promet 19. studenoga 1916., a vlak s parnjačom i drvenim vagonima trećega razreda zaustavljao se u kolodvorima i stajalištima Hum Lug, Oroslavlje, Stubičke Toplice, Donja Stubica i Gornja Stubica. Zagorski cug bio je pun *kumica* koje su domaće proizvode nosile na tržnice većih mjesta, a putovali su i radnici zaposleni u zagorskoj manufakturnoj i tvorničkoj proizvodnji te gosti već tada renomiranoga termalnog kupališta i lječilišta Stubičkih toplica. Parna vuča na stubičkoj pruzi zadržala se do 1980-ih godina da bi ponovno nakratko oživjela u ljeto 1992. kada je muzejski izletnički vlak »Cugom u Stubake« prevozio izletnike iz Zagreba na kupanje u Stubičke toplice.

O prvome vlaku prema Gornjoj Stubici ondašnje »Hrvatsko pravo« piše: »Točno u



Kolodvor Zabok 1929. godine



Konjščina početkom 20. stoljeća



Zabok



Budinščina-Podrute

9 sati prije podne krenuo je sa sveukupnim povjerenstvom vlak broj 7311, te pripio točno u 11 sati u Gornju Stubicu. Sve postaje bile su okićene zelenilom i hrvatskim barjacima. U Oroslavju držao je pozdravni govor posjednik Majdić, a u Stubičkim toplicama – gdje je vlak bio dočekan uz zvukove himne – općinski načelnik. U Donjoj Stubici blagoslovljen je vlak po domaćem župniku dru Dovraniću. Rijetka je ova slava ugodno se dojmila prisutnoga općinstva, koje je pohrlilo iz čitave okolice, da prisustvuje tom svečanom činu.»

Od osamostaljenja Hrvatske zagorske pruge često su bile tema raznih rasprava o rentabilnosti, ali su Zagorci uvijek našli načina da sačuvaju svoj *cug*. Danas zagorske pruge imaju perspektivu.

Naime, HŽ Infrastruktura je za sredstva iz EU-ova fondova prijavila projekt »Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge na dionici Zaprešić – Zabok« u vrijednosti oko 600 milijuna kuna. Projekt je u visokom stupnju gotovosti, odobrenje financiranja očekuje se do kraja 2016., a predviđa i rekonstrukciju kolodvora i stajališta. Nakon završetka radova brzina će se povećati na 120 km/h i tako skratiti vrijeme putovanja između Zaboka i Zagreba. Na toj relaciji vozit će i novi elektromotorni vlakovi.

Daljnja obnova pruge prema Varaždinu i Čakovcu aktualizirat će se nakon što budu izrađeni masterplanovi urbane mobilnosti za Grad Zagreb, Krapinsko-zagorsku i Zagrebačku županiju s jedne strane te Varaždinsku,

Međimursku i Koprivničko-križevačku županiju s druge strane, koji trebaju razraditi ideju uspostave integriranoga putničkog prijevoza. Izrada masterplana sufinancira se iz EU-ovih fondova. Ukupna vrijednost zagrebačkog masterplana je oko 17 milijuna kuna, a sjevernih županija oko tri milijuna.

Ni dugoročno ne treba brinuti za sudbinu zagorskih pruga. Naime, Strategija prostornog razvoja RH predviđa gradnju krapinske željeznice kao jedne od glavnih prometnih željezničkih relacija u Hrvatskoj, a to znači gradnju i osuvremenjivanje pruge na dionici Zagreb – Zaprešić – Krapina – Maribor (Slovenija).

Ta bi pruga skratila putovanje do Graza sa sadašnja četiri sata na tri sata.

SLOBODA JE STIGLA I VLAKOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Samo dvadeset dana nakon vojno-redarstvene akcije »Oluja« željezničari su uspjeli osposobiti ličku prugu i stvoriti sve pretpostavke za povijesnu vožnju Vlaka slobode 26. kolovoza 1995. kojim je ponovno uspostavljena željeznička veza između Zagreba i Splita.

Nakon što je 26. kolovoza 1995. u 18.10 sati, nakon deset sati vožnje, u Split stigao Vlak slobode s oko sedam stotina putnika, željezničari su znali da su na najbolji mogući način odradili velik posao. Bio je to drugi i najpoznatiji od triju vlakova koji su prvo do Okučana, zatim do Splita i na kraju do Vukovara prevezli kompletan državni vrh Republike Hrvatske na čelu s prvim predsjednikom RH Franjom Tuđmanom, brojne diplomatske predstavnike i druge uzvanike do oslobođenih dijelova hrvatskog teritorija. U kolovozu te godine u vojno-redarstvenoj akciji »Oluja« oslobođen je najveći dio hrvatskog teritorija, a željezničari su nastojali u najkraćem mogućem roku osposobiti ličku prugu i povezati Zagreb sa Splitom jer već sljedeći dan nakon vožnje Vlaka slobode pokrenut je redoviti putnički prijevoz. Prije toga prvi putnički vlakovi iz Splita do Knina vozili su već od 15. kolovoza. Zanimanje putnika za odlazak u Knin bilo je ogromno, a Hrvatske željeznice prvih deset dana nisu naplaćivale vožnju. Šef u tadašnjoj splitskoj jedinici Hrvatskih željeznica Vinko Rozga tada nam je rekao:

„Više ne znam točno ni koji je dan, ni datum. Iz Splita krećemo u 5, a vraćamo se u 23 sata. Ljudi rade zadovoljni. Teško mi je zamisliti neku drugu situaciju koja bi toliko motivirala naše ljude da po ovakvoj vrućini rade tim tempom.“

Najteža oštećenja bila su kod tunela Sinac i na usjeku kod Pribudića gdje je s pruge sletio »krajinski« oklopni vlak s



Doček Vlaka slobode u Kninu

dvanaest vagona od kojih je šest bilo natovareno municijom. Vagoni su rezani i sklanjani s pruge. Željezničarima su pri osposobljavanju pruge pomagali pripadnici MUP-a i Hrvatske vojske. Nakon što je pruga osposobljena za vožnju vlakova, neophodno je bilo osposobiti one kolodvore gdje je to bilo moguće s obzirom na njihova oštećenja, a pogotovo one koji su bili potrebni za križanja vlakova. Vlak slobode iz Zagreb Glavnog kolodvora

ispratili su mnogobrojni Zagrepčani, a na svome putu prema Splitu vlak se zaustavljao u Karlovcu, Gospiću, Lovincu i Kninu. Prostori ispred kolodvora bili su prepuni ljudi koji su i sami željeli biti dio tog povijesnog događaja. U svim mjestima predsjednik Tuđman je kao sljedeće putovanje vlakom najavio ono prema Vukovaru. Tako je i bilo 8. lipnja 1997. kada je iz Zagreba preko Vinkovaca prema Vukovaru krenuo Vlak mira.

450 NOVIH VLAKOVA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: railjournal.com
FOTO: railjournal.com



Talijanski željeznički prijevoznik Trenitalia sklopio je početkom kolovoza okvirne sporazume za narudžbu 450 novih regionalnih vlakova. Francuska tvrtka Alstom isporučit će Trenitaliji 150 elektromotornih vlakova ukupne vrijednosti 900 milijuna eura, a očekivani je početak isporuke 2019. Ta narudžba obuhvaća kraće i dulje vlakove, a dulji će moći prevoziti do 321 putnika.

Druga narudžba pripala je tvrtki Hitachi Rail Italy. Vrijedna je čak 2,6 milijarde eura, a uključuje 300 dvokatnih elektromotornih vlakova. U prvome navratu isporučit će se 25 vlakova s po pet putničkih vagona i 14 vlakova s po četiri vagona, ukupne vrijednosti 333 milijuna eura.

Trenitalia je u postupku nabave i 50 novih dizel-motornih vlakova. Iz tvrtke poručuju da je ekonomski najpovoljniju ponudu dao švicarski Stadler te da je u tijeku daljnja procjena ponude.

NOVA PRUGA IZMEĐU INDIJE I BANGLADEŠA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: newsworldindia.in
FOTO: newsworldindia.in



Ministri željeznice Indije i Bangladeša položili su kamen temeljac nove, vrlo važne željezničke pruge između tih dviju zemalja. Taj projekt dio je Transazijske željezničke mreže, a omogućit će mnogo bolju povezanost i kraće vrijeme putovanja od sjeveroistočnih indijskih saveznih država do Kolkate preko Bangladeša. Na svečanome polaganju kamena temeljca indijski ministar željeznice Suresh Prabhu izjavio je:

„Međunarodna željeznička linija Agartala – Akhaura uvelike će poboljšati društveno-ekonomski razvoj planinske sjeveroistočne regije [Indije].

Cijela pruga bit će duga 15 kilometara, od kojih će se pet nalaziti na području Indije, a deset u Bangladešu. Unatoč tomu, sve će troškove snositi indijska vlada.

Trenutačno su Indija i Bangladeš povezani četirima prugama, koje prolaze indijskom saveznom državom Zapadnim Bengalom. Nova pruga bit će važna ne samo za putnički prijevoz nego i za prijevoz naftnih derivata, građevinskog materijala, gnojiva, zrnja i drugoga tereta.

»NAJVEĆI MIROVNI POKRET U EUROPI«

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: uic.org
FOTO: uic.org



Ove godine navršile su se 44 godine Interraila, sustava karata koje po povoljnoj cijeni omogućuju putovanje željeznicom diljem Europe. Sustav je pokrenut povodom 50. godišnjice Međunarodne željezničke unije (UIC) kako bi mladi putnici dobili nov i pristupačan način istraživanja Europe željeznicom. Wolfgang Klein, autor vodiča *Jeftino diljem Europe*, kaže o Interrailu:

„To je najveći mirovni pokret u Europi, koji omogućuje mladim ljudima da iziđu iz svojih zemalja, upoznaju nove ljude te druge jezike i kulture.

Unatoč tomu što su mladi do 26 godina i dalje njegova ciljana skupina, Interrail danas upotrebljava sve više umirovljenika (koji su bili mladi u 1970-ima, kad je Interrail nastao).

U Interrailov sustav uključeno je više od 40 željezničkih prijevoznika iz 31 europske države. U zadnje vrijeme Interrail više ulaže u sustav internetske prodaje prijevoznih karata te razvoj mobilne aplikacije za planiranje putovanja vlakom koja sadrži vozne redove, a može raditi i bez pristupa internetu.

PROJEKTI MODERNIZACIJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE U ČEŠKOJ

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Nakon što je Češka Republika 1. svibnja 2004. pristupila Europskoj uniji, češki upravitelj željezničke infrastrukture Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) realizirao je niz projekata koji su djelomično financirani iz europskih kohezijskih fondova. SŽDC upravlja s ukupno 9468 km pruga, a pristup infrastrukturi ima ukupno 86 prijevoznika, iako je stalno aktivno njih 17.

SŽDC ostvario je nekoliko zanimljivijih projekata, uključujući projekte koji su u razdoblju od 2005. do 2012. financirani iz programa TEN-T, projekte koji su od 2007. financirani iz Operativnog programa Promet i projekte koji su od 2004. financirani iz kohezijskih fondova. U kolovozu 2013. SŽDC definirao je niz projekata modernizacije željezničke infrastrukture. Vrijednost projekta modernizacije graničnog kolodvora Breclav, koji se nalazi na željezničkoj pruzi Prag – Brno – Beč, procijenjena je na milijardu čeških kruna. Modernizacija željezničke pruge Prag Bubene – Holešovice i gradnja novog kolodvora Prag Podbaba vrijedna je 1,1 milijardu kruna, modernizacija kolodvora Olomouc Hlavní, čiji je dovršetak planiran za jesen 2016., 2,5 milijardi kruna, modernizacija pruge Tábor – Sudomice u Tábora i njezino osposobljavanje za vožnje brzinom od 160 km/h 2,4 milijarde kruna, a modernizacija kolodvora Ústí nad Orlicí 1,5 milijardi kruna. Sve te projekte sufinancirao je EU sa 85 posto nepovratnih sredstava.

Dana 13. travnja 2015. svečano je otvorena nova elektrificirana jednokolosiječna željeznička pruga Sedlnice – zračna luka Mošnov-Ostrava, čiju je izgradnju vrijednu 553 milijuna čeških kruna sa 85 posto sufinancirala Europska unija. Ostatak sredstava osigurala je regija Moravskoslezský.



Vlak LeoExpress u kolodvoru Pardubice

Gradnja te pruge podrazumijevala je dva odvojena projekta: modernizaciju i elektrifikaciju 5,6 km duge pruge Studénka (kolodvor na glavnoj pruzi Prag – Ostrava) – Sedlnice vrijednu 420 milijuna kruna i gradnju nove, 2,9 km duge pruge do terminala zračne luke. Zanimljivo je to da je taj projekt uopće ostvaren s obzirom na minorni značaj zračne luke u Ostravi. Ona, naime, godišnje ima manje od 300.000 putnika.

U proljeće 2015. počela je modernizacija željezničke pruge Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov u sjeveroistočnome djelu Češke. Iz kohezijskih fondova EU-a za tu je modernizaciju regionalne pruge osigurano manje od 50 posto ukupne vrijednosti projekta procijenjene na milijardu i 155 milijuna čeških kruna.

Posljednjih se godina nacionalni putnički željeznički prijevoznik České dráhy (ČD) suočava s jakom konkurencijom dvaju neovisnih prijevoznika koji voze brze putničke vlakove na glavnim prugama u Češkoj. Jedan od konkurenata je vrlo aktivan Leo Express koji je nastao kao plod rada skupine mladih zaljubljenika u željeznicu, a danas ima flotu od pet petodijelnih vlakova Flirt švicarske tvrtke Stadler. Politikom određivanja dinamičnih cijena karata Leo Express uspijeva preuzeti velik dio putnika nacionalnome prijevozniku ČD-u. Drugi ČD-ov konkurent u području daljinskoga putničkog prijevoza je RegioJet, koji ima flotu od 14 lokomotiva i 12 vlakova, a posluje i u Slovačkoj. RegioJet je vrlo aktivan i u autobusnome prijevozu putnika.

SVAKI PREDMET IMA SVOJU PRIČU

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Vlatka Škorić

Kad je prije godinu dana u pazinskome kolodvoru otvorena željeznička muzejska zbirka o tome smo ukratko izvijestili u »Željezničaru«, a prilikom nedavnog posjeta Istri razgovarali smo i s glavnim »krivcem« za stvaranje te zbirke. Riječ je o umirovljenome istarskom željezničaru Jovi Aćimoviću koji nam je otkrio kako je svoju ljubav prema željeznici odlučio podijeliti sa svima koji je također nose u srcu.

Od 2013. Aćimović je željeznički umirovljenik i živi u Pazinu, u blizini kolodvora. Na željeznici je proveo 43 godine, radeći u Lupoglavu, Pazinu i Puli. Iako ne potječe iz željezničarske obitelji u kojoj bi odmalena bio »zaražen virusom željeznice« (roditelji su bili učitelji), njegov odnos prema željeznici i njezinoj tehničkoj baštini još je jedan primjer zaljubljenika koji željeznicu voli bezuvjetno. O nastanku muzejske zbirke kaže:

Cijeli radni vijek obilazio sam kolodvore i povremeno bih u nekim zabačenim prostorijama pronašao otpisane predmete koji su bili spremni za otpad. Meni je bilo žao baciti predmete koji su nekada nešto značili na istarskim prugama i svjedoci su vremena koje je prošlo. Spremao sam ih u jednu prostoriju u pulskome kolodvoru, a kad sam otišao u mirovinu, došao sam na ideju da ih očistim, uredim i negdje izložim kako bi svjedočili o prošlome vremenu. Tako sam dvije godine uređivao svaki od tih odbačenih predmeta koje sam godinama sakupljao. Sa šefom pazinskog kolodvora i vodstvom regionalne jedinice iz Rijeke dogovorio sam da mi ustupe prostor bivšeg skladišta u pazinskome kolodvoru koji sam uredio zajedno s *dečkima* iz kolodvora. Otvorenje je bio veliko iznenađenje za one prave istarske željezničare jer nisu očekivali nešto takvo.



Jovo Aćimović

MENI JE BILO ŽAO BACITI PREDMETE KOJI SU NEKADA NEŠTO ZNAČILI NA ISTARSKIM PRUGAMA I SVJEDOCI SU VREMENA KOJE JE PROŠLO. SPREMAO SAM IH U JEDNU PROSTORIJU U PULSKOME KOLODVORU, A KAD SAM OTIŠAO U MIROVINU, DOŠAO SAM NA IDEJU DA IH OČISTIM, UREDIM I NEGDJE IZLOŽIM KAKO BI SVJEDOČILI O PROŠLOME VREMENU.

Koje predmete smatrate posebnima u toj zbirci?

Puno je posebnih predmeta i svaki od njih nosi svoju priču koju današnje generacije ne znaju. Promijenila se tehnologija i način komunikacije... Na primjer, tu su kante za držanje ulja i petroleja, i to iz doba austrougarskih, talijanskih i jugoslavenskih željeznica, talijanske praskalice iz 1941. koje su skretničari postavljali na prugu kako bi strojovođi najavili neku opasnost. Kad bi vlak naišao na praskalicu, ona bi puknula uz jako svjetlo i strojovođa je znao da mora zaustaviti vlak. Tu je i dio nosača nadstrešnice pulskoga skladišta čija sam četiri komada spremio prilikom obnove krova, ali mi je neki drugi ljubitelj željeznice *maznuo* tri komada pa je za muzejsku zbirku ostao samo jedan. Ima

još dosta spremljenih predmeta koje nismo htjeli izložiti da prostor ne bude prenatrpan.

Dolaze li posjetitelji razgledati zbirku i nakon otvorenja?

Ovo nije javna ustanova, ne možemo naplatiti karte ili ulagati u reklamu pa i ne vlada neka gužva. Ali kadgod netko pita za zbirku *dečki* iz kolodvora me pozovu i ja dođem otvoriti prostor i ispričati priču o svakome predmetu jer stanujem vrlo blizu.

Inače, muzejska zbirka ima i svoj katalog u kojemu su fotografije i opisi izloženih knjiga, propisa, fotografija, svjetiljki, signala, telefona, likova skretnice, kanti, konpostera, žigova, brava, ključeva, kliješta, numeratora, improviziranoga radnog mjesta prometnika ...

NOVA IZLOŽBA FOTOGRAFIJA ANTE KLEČINE

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Dražen Zrinski, Ante Klečina

Zanimljivim glazbeno-svjetlosnim performansom »Prema svjetlu« koji su na temu »Night« iz skladbe »Three early songs« Georgea Crumba izveli mezosopranistica Kora Pavelić, pijanist Danijel Oto, oblikovatelj svjetla Željko Đurin i autor fotografija Ante Klečina otvorena je 26. kolovoza u varaždinskome Galerijskom centru osma samostalna izložba Klečinih fotografija »Obrisi virtualne civilizacije 2«.

Tako se to neobično otvorenje uklopilo u atmosferu Špancirfesta, poznate manifestacije koja se u to vrijeme održavala u Varaždinu, i u njegov slogan »oslobodi svoju kreativnost«. Već dugi niz godina Ante Klečina, zaljubljenik u željeznicu i glavni koordinatorski Savez za željeznicu, oslobađa svoju kreativnost na putovanjima između Varaždina, gdje živi, i Zagreba, gdje radi, ali i na čestim putovanjima u inozemstvo, fotografirajući nove i stare vlakove, mlade i stare ljude, lijepe i ružne željezničke građevine. Izložene fotografije nastale su na tim putovanjima, sigurnom rukom autora na dugoj ekspoziciji, iza koje ostaju obrisi stvarnog objekta i snopovi svjetlosti iz njegova pokreta.

Povjesničarka umjetnosti Tončika Cukrov, koja je odabrala fotografije i napisala tekst u katalogu, na otvorenju je rekla da su se u novije vrijeme »Antine bilješke s putovanja pretvorile u fotografske eksperimente s naglašenom subjektivnom vizurom kadra u kojima su zabilježeni virtualni sadržaji i u kojima se isprepliću prošlost i budućnost. Na Klečinih fotografijama nalazimo pažljivo odabran kadar sniman dugom ekspozicijom, često u trenutku smjene dana i noći. Upravo je to trenutak kada se pale svjetla grada pa se tada jasno definirani topos pretvara u vatrenu fermentaciju fino strukturiranih svjetlosnih čestica. Nastale svjetlosne senzacije dovode do gubitka osjećaja objektivnosti, pojačava



Detalj s otvorenja izložbe



Fotografija s izložbe

se stanoviti osjećaj slobode i stvara iluzija virtualnoga svijeta sačinjena od boja. Fotoaparati bilježe i trag nastao od kretanja – brzina se upravo materijalizirala bojom! Kroz vizuru Klečinina fotoaparata postignuća tehnologije zanimljiv su estetski preobražaj i/ili bukolika idila.«

Mnoštvo poštovatelja Antina stvaralaštva koji su se te večeri okupili u Varaždinu

pozdravio je i voditelj Galerijskoga centra Varaždin Ivan Mesek, glavni organizator izložbe koju su poduprli Foto-klub Varaždin i Savez za željeznicu. Izložba u varaždinskome Galerijskom centru ostaje otvorena do kraja rujna. Klečina je do sada izlagao na oko 50 skupnih izložbi u Hrvatskoj, Mađarskoj, Njemačkoj, Švicarskoj i Belgiji, a »Obrisi virtualne civilizacije 2« njegova je osma samostalna izložba.

HKUD »ŽELJEZNIČAR« OSIJEK U NOVU SEZONU S POMLAĐENIM SASTAVOM

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Nakon uspješne turneje u Poljskoj HKUD »Željezničar« iz Osijeka početkom rujna okupio je sve svoje sekcije i započeo s pripremama za novu sezonu. Umjetnički voditelji Nenad Sudar i Vesna Svalina te ansambl najviše će napora uložiti u uvježbavanje potpuno nove koreografije za nastup povodom Dana Grada početkom prosinca.

Pomlađeni ansambl HKUD-a »Željezničar« iz Osijeka od 20. do 26. lipnja 2016. gostovao je na međunarodnome folklornom festivalu u poljskom gradu Wolsztynu u blizini Poznana. Uz njih nastupili su ansambl iz Rumunjske, Ukrajine, Mađarske te domaćini Poljaci. Četrdeset plesača s orkestrom te članovi vodstva Kluba u najboljem su svjetlu predstavili bogatstvo hrvatske tradicijske kulture. Tijekom ljetnih mjeseci »Željezničar« obično ide na inozemnu turneju.

Prema riječima umjetničkog voditelja društva Nenada Sudara svi koji su bili na gostovanju u Poljskoj vratili su se puni dojmova i prelijepih iskustava:

Doista nam je bilo lijepo. Uz ostale znamenitosti, posjetili smo i poznati željeznički muzej u kojem se čuvaju i parne lokomotive. Za turiste se organiziraju vožnje vlakovima koje vuku parnjače, no ovom prilikom nismo se provozali. Na put smo išli s pomlađenim ansamblom, što je dijelom bilo naše opredjeljenje, a dijelom se radilo i o stjecaju okolnosti. Dio starijih članova otišao je iz Društva pa smo na proljeće iz B skupine u reprezentativni ansambl prebacili sedamnaest plesačica i plesača. Uz to na put smo išli krajem lipnja kada dio naših članova, što zbog ispita što zbog polaganja mature, nije mogao putovati pa smo nastupili znatno pomlađeni. Društvo djeluje u pet osječkih škola i u tri dobne skupine te



Nastup HKUD-a »Željezničar« u Poljskoj



U željezničkom muzeju u Poljskoj

okupljamo više od 300 plesača. I te promjene, odnosno obnove ansambla, kontinuiran su proces.

Drugi dio sezone počeo je 5. rujna. Najviše energije uložiti će se u pripremu tradicionalnog koncerta 2. prosinca u povodu Dana grada Osijeka. Ove godine neće se pripremiti klasični koncert, već će se pripremati »Božićna priča« u kojoj će se oživjeti tradicionalne i manje poznate božićne pjesme. Nenad Sudar misli kako će se takav pristup svidjeti i publici:

Koncerti »Gradu na dar« koje organiziramo u osječkom Hrvatskom narodnom kazalištu odlično su posječeni. Ove godine publici ćemo ponuditi obradu tradicijskih, ponajprije manje poznatih slavonskih pjesama. Na repertoaru ćemo imati i pjesme poput »Radujte se narodi« ili »Tiha noć«, no težište će biti na tome da publici predstavimo manje poznate, već pomalo zaboravljene pjesme kao što je »Spavaj, mali Božiću«. Uz pomoć crkve dobili smo zapise pjesama, a mi ćemo ih obraditi, uvježbati i vjerujem uspješno prezentirati publici.

4300 KM PO TAJLANDU, LAOSU I KAMBODŽI

PIŠE: Martina Štiglic
FOTO: Martina Štiglic

Zračna luka Suvarnabhumi u Bangkoku, zahvaljujući dobroj prometno-turističkoj politici, davno je premašila svoje kapacitete i broj od 60 milijuna putnika godišnje. S gradom je odlično povezana linijom metroa u vlasništvu tajlandskih državnih željeznica (SRT). Metro obuhvaća šire središte grada, u kojemu postoje tri različite linije odnosno prijevoznika koji međusobno nisu tarifno integrirani, s ukupno oko 60 stajališta. Osim toga postoji brodska linija Chao Phraya te razgranata mreža gradskih autobusa u kojoj se nije uvijek lako snaći.

Tajlandske željeznice osnovane su 1890., a kao i većina u njihovu okruženju koriste širinu kolosijeka od 1000 mm. Na mreži dugoj 4431 km dizelskom vučom prevoze oko 45 milijuna putnika godišnje. Glavne su četiri pruge: sjeverna pruga u smjeru drugoga najvažnijeg tajlandskog grada Chiang Maia, sjeveroistočna pruga do granice s Laosom, koji nema željeznicu, istočna pruga do granice s Kambodžom, u kojoj je željeznički promet dugo bio obustavljen, no pruga od Sihanoukvillea do granice vikendom je ponovo u funkciji prijevoza putnika, a otvorena je nekoliko dana poslije našeg odlaska; te južna pruga do granice s Malezijom.

Glavni željeznički kolodvor Hua Lampong u Bangkoku najveći je i najvažniji od ukupno triju, a to su još sjeverni kolodvor Bang Sue i Thonburi na zapadnoj obali rijeke, odakle polaze turistički vlakovi prema Kanchanaburiju i mostu na rijeci Kwai. Putujemo na sjever za Chiang Mai noćnim vlakom »Special express« u drugome razredu vagona za spavanje. To je vagon bez odjeljaka, s oko 40 ležaja koji se noću rasklapaju, a osoblje namješta posteljinu i zavjesice. Jedva smo dočekali polazak i sami pretvorili sjedala u ležaje te obukli svu odjeću koju smo imali, kao i vreće za spavanje. Naime, u tom dijelu svijeta klimatizacija je velik



Peron u kolodvoru u Bangkoku

ponos vlasnika i uvijek se koristi raskošno. Vlak je kasnio samo jedan sat, osoblje je bilo uslužno i uredno, a čistoća zadovoljavajuća.

Osim noćnih vlakova »Special express« i »Express« najvišega ranga s vagonima prvoga, drugoga te ponekad trećega razreda postoje i dnevni vlakovi čiji nazivi govore sve: Rapid (brzi), Ordinary (putnički), Bangkok *commuter* i Rural *commuter* (prigradski), koji uglavnom nisu klimatizirani, a *commuter* vlakovi u sastavu imaju vagon trećega razreda te voze na udaljenostima do najviše 150 km. SRT-ova je flota relativno stara, ali je potpomognuta gomilom tehničkog osoblja koje se brine o ispravnosti, a brojno je i osoblje u vlaku.

Umjesto luksuznih tajlandskih autobusa i aviona biramo vlak zbog udobnosti, sigurnosti, urednosti, fiksne cijene karte, ljepote putovanja i užitka koji nam pruža vožnja među željezničarima.

Chiang Mai prepun je zlatom optočenih hramova i zaista je vrijedan pozornosti,

no naše tranzitne vize i znatiželja naložili su nam vrijeme za polazak te krećemo u Laos. Turističkim autobusom stigli smo u blizinu graničnoga prijelaza Tai-Laa, a cilj nam je selo Huai Xai na obali rijeke Mekonga. Ukrkali smo se na brod koji se dva dana spušta Mekongom te završava putovanje u bivšoj prijestolnici Lau i raskošnoj inačici tajlandskoga Chiang Maia, gradu Luang Prabangu.

Hramovi, palače, francuska kolonijalna arhitektura, miran i zgodan gradić. Laošani su narod koji čine brojna plemena, ali svi se vole igrati, zabavljati, slušati glasnu laosku glazbu i opuštati. Kladionice nisu kao kod nas, no na ulici je gomila stolica sa srečkama.

Put iz Luang Prabanga do Vang Vienga prolazio je zavojito brdima starom cestom. Sela s kućama od trske izmjenjivala su se sa spaljenim plantažama banana. U Vang Viengu junački smo samostalno prošli brdsku trekning stazu, pješice obišli poneku



Angkor Wat – Put slonova



Chiang Mai – Budin kip u hramu



Putokazne ploče u kolodvoru u Bangkoku



Klimatizirani vagon 2. razreda



Putnički brod na Mekong u Au

pećinu, išli na *tubbing*, kajacom se spustili niz rijeku, a išli smo i na *zipline* (spuštanje niz *sajlu* na drveću, op. ur.) u džungli.

Odlazak prema krajnjemu jugu države, na Si Phan Don ili 4000 otoka na Mekongu gdje žive zaštićeni bijeli dupini *irrawaddy* ponovo je zahtijevao kombiniranu kartu za minibus, hotelski autobus za spavanje, minibus i čamac – čisti integrirani prijevoz. Putovanje je trajalo oko 22 sata i, kao i obično, bilo je jedna velika nepoznanica.

Don Det i Don Khon otoci su koje posjećuju turisti, no prije više od jednoga stoljeća ondje su Francuzi izgradili uskotračnu željeznicu. Razlog izgradnje bila je potreba zaobilaznja prirodne prepreke u vidu velikih kaskadnih slapova s objiju strana otoka na inače plovnoj

transportnoj *žili kucavici* Mekongu. Putnici i roba prekrcavali su se na još i danas očuvanim dokovima, a postoji i most između otoka. Vremena su se odavno promijenila, pa su tračnice iskorištene za izradu nekih drugih predmeta.

Angkor Wat nalazi se na državnoj zastavi Kambodže i glavni je razlog tomu što dva milijuna turista godišnje posjete Siem Reap. Nekada je u tom gradu, za koji kažu da je bio raj na zemlji, na području od 540 km², među prašumom, rižinim poljima i s uređenim sustavom navodnjavanja, živjelo milijun ljudi. Put slonova, veličanstvene glavate kapije, reljefni prikazi povijesnih događanja uklesani u zidove i apsare, božice plesačice, nalaze se na svakome koraku.

Kupili smo najjeftinije karte za hotelski

autobus i dočekali poprilično zakašnjeli polazak prema Sihanoukvilleu, gdje smo se ukrcali na katamaran za Koh Rong, rajski otok sa škripavim bijelim pijeskom, toplim morem, palmama, džunglom i majmunima.

Naša iscrpljenost na zadnjoj etapi putovanja Sihanoukville – Bangkok dovela je do manjka inspiracije, kao i pravodobnih informacija. Olympic bus, kojim smo putovali kroz Kambodžu, zapravo je visokorizična kompanija, s velikim brojem nesreća, krađa i silovanja u autobusima te mnogo neriješenih tužbi. Ukratko, putujuća katastrofa.

U mjesec dana prešli smo 4300 kilometara kopna. Mekong i mora su iza nas, krug je zatvoren. Azijo, vidimo se kada se od tebe odmorimo!

TEHNIČKA ŠKOLA ZAGREB

Zagreb, Palmotićeveva 84

Temeljem Zakona o obrazovanju odraslih i odluke Školskog odbora Tehničke škole Zagreb na sjednici održanoj 24.05.2016. 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 2016./2017.

Broj polaznika: 1 odjel / 24 polaznika

Početak školovanja: 07. studenog 2016.

Završetak nastave: 17. veljače 2017.

Oblik nastave: Konzultativno – instruktivna

Upis: Program upisuju polaznici koji su završili srednju školu tehničke struke u trajanju četiri (4) godine.

ROKOVI UPISA:

Prijave se primaju u Tehničkoj školi Zagreb, Palmotićeveva 84 od 26. RUJNA do 14. LISTOPADA 2016; u prostoriji 3, od 9 do 12 sati.

TEHNIČKA ŠKOLA ZAGREB

Zagreb, Palmotićeveva 84

Temeljem odluke Školskog odbora Tehničke škole Zagreb objavljuje

NATJEČAJ

ZA UPIS ODRASLIH POLAZNIKA U PROGRAM PREKVALIFIKACIJE, ZA VLASTITE POTREBE U ŠKOLSKOJ GODINI 2016./2017.

ZANIMANJE: TEHNIČAR/KA ZA ŽELJEZNIČKI PROMET - 24 polaznika/ca upisuju se polaznici/ce s prethodno završenom srednjom školom u trajanju četiri (4) godine, a do popune odjela upisuju se polaznici/ce s prethodno završenom srednjom školom u trajanju tri (3) godine.

TRAJANJE ŠKOLOVANJA: 1227 sati grupnih i individualnih konzultacija.

Početak nastave: 3. listopada 2016.

Kraj nastave: 7. srpnja 2017.

OBLIK IZVOĐENJA: Konzultativno-instruktivnim nastavom

ROKOVI UPISA: Prijave se primaju u Tehničkoj školi Zagreb do 23. rujna 2016; u prostoriji 3, od 9 do 12 sati.

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



HRVATSKI
ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI

Ozalj
FOTO: Branimir Butković



Radovi na dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno
FOTO: Ivan Kartelo