

ŽELJEZNIČAR

BROJ 850 || RUJAN 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



EU FONDOVI

Ojačavamo svoje kapacitete pomoću fonda CEF

4

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Uvedeni novi kanali prodaje

12

ZANIMLJIVOSTI

Ljuban, Pero i Draga ponovno na okupu

20



HŽ INFRASTRUKTURA



Sanacija klizišta na predusjeku tunela Zaluka
FOTO: Željko Kovač

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Ojačavamo svoje kapacitete pomoću fonda CEF

4

RADOVI

Sanacija klizišta u Zaluci

5

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Uvedeni novi kanali prodaje

12

OBLJETNICA

Obilježena 140. obljetnica istarskih željeznica

16

OSOBN

Uz odličnu organizaciju sve se stiže

18

ZANIMLJIVOSTI

Ljuban, Pero i Draga ponovno na okupu

20

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Branimir Butković

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

UREĐIVAČKI ODBOR: Martina Elizabeta Lovrić, Ivana

Soljačić, Željko Kopčić, Damir Čavar, Ivan Kartelo,

Katarina Rakas

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Ante Klečina

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,

s posebnom pozornošću u »Željezničaru« pratimo aktivnosti vezane uz provedbu projekata HŽ Infrastrukture sufinanciranih EU-ovim sredstvima. U prošleme broju pisali smo o radovima na dva velika projekta, Dugo Selo – Križevci i Gradec – Sveti Ivan Žabno, koji se, prema informacijama koje redovito dobivamo s gradilišta, izvode planiranim intenzitetom, no HŽ Infrastruktura kao jedan od najvećih korisnika bespovratnih sredstava EU-ovih fondova u Republici Hrvatskoj istodobno pokreće i niz aktivnosti na drugim »europskim« projektima. Kako bi se potencijali u području korištenja navedenih sredstava maksimalno iskoristili, Instrument za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF) je krajem 2015. HŽ Infrastrukturi odobrio bespovratna sredstva za projekt »Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj« u vrijednosti od gotovo 460 tisuća eura (CEF financira 100 posto). U sklopu toga projekta 9. rujna 2016. potpisan je ugovor s konzultantom Ernst & Young Savjetovanjem d.o.o., koji će HŽ Infrastrukturi pružiti potrebnu tehničku i administrativnu podršku u pripremi i provedbi projekata financiranih iz Instrumenta za povezivanje Europe. Početni sastanak predstavnika HŽ Infrastrukture i konzultanata održan je 20. rujna, čime je započela provedba ugovora u trajanju od 40 mjeseci.

Početkom rujna HŽ Putnički prijevoz omogućio je kupnju karata putem internetske stranice i besplatno preuzimanje aplikacije za pametne telefone te su u većim kolodvorima postavljeni kartomati na kojima će se karte uskoro moći kupovati korištenjem kartičnog načina plaćanja.

Rujan je bio i mjesec obljetnica pa su tako u Pazinu željezničari obilježili 140 godina istarskih pruga Divača – Pula i Kanfanar – Rovinj, a Hrvatski željeznički muzej počeo je održavati niz predavanja u sklopu obilježavanja 25 godina svojega djelovanja. Na inicijativu i u organizaciji Hrvatskog željezničkog muzeja u bjelovarskome kraju prvi put nakon 40 godina susreo se glavni glumački trio legendarne ekranizacije slavnog romana za djecu »Vlak u snijegu« Mate Lovraka. Bio je to prekrasan dan ispunjen događajima, što smo i zabilježili na licu mjesta.

U ovome broju »Želje« predstavili smo kolegu željezničara nogometnog suca, a pisali smo i o Innotransu, putovanju vlakom na Korzici te mnogim drugim zanimljivostima.

glavni urednik lista "Željezničar"
 Ivan Kartelo



OJAČAVAMO SVOJE KAPACITETE POMOĆU FONDA CEF

PIŠE: Martina Lovrić
FOTO: Ivan Kartelo



HŽ Infrastruktura trenutačno je jedan od najvećih korisnika bespovratnih sredstava EU-ovih fondova u Republici Hrvatskoj. No da bi se potencijali u području korištenja navedenih sredstava maksimalno iskoristili, Instrument za povezivanje Europe je krajem 2015. HŽ Infrastrukturi odobrio bespovratna sredstva za projekt »Tehnička pomoć za poboljšanje izgradnje kapaciteta upravitelja željezničke infrastrukture u Hrvatskoj« u vrijednosti od gotovo 460 tisuća eura (CEF financira 100 posto).

U sklopu toga projekta 9. rujna 2016. potpisan je ugovor s konzultantom Ernst & Young Savjetovanjem d.o.o. u vrijednosti 1,5 milijuna kuna, koji će HŽ Infrastrukturi pružiti potrebnu tehničku i

administrativnu podršku u pripremi i provedbi projekata financiranih iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility* – CEF), što uključuje i edukacije, podršku u pripremi projektnih prijava, postupcima javne nabave itd. Početni sastanak predstavnika HŽ Infrastrukture i konzultanata Ernst & Young Savjetovanja d.o.o. održan je 20. rujna, čime je započela provedba ugovora u trajanju od 40 mjeseci.

Inače, HŽ Infrastruktura već je osigurala sredstva iz spomenutoga fonda za dva projekta, a to su »Izrada projektne i ostale dokumentacije za izgradnju drugog kolosijeka, modernizaciju i obnovu na dionici željezničke pruge Škrljevo – Rijeka – Jurdani« i »Rekonstrukcija željezničkog kolodvora Rijeka Brajdica i kontejnerskog

terminala Brajdica« (u partnerstvu s Lučkom upravom Rijeka). Također, u pripremi je izrada sporazuma za dodjelu bespovratnih sredstava iz spomenutoga fonda za projekt »Rekonstrukcija željezničkog kolodvora Rijeka – Zagrebačka obala kontejnerski terminal«, u kojemu je HŽ Infrastruktura također partner s Lučkom upravom Rijeka, a vrijednost CEF-ova sufinanciranja iznosi 26,85 milijuna eura. Dosada najveći projekt, za koji je također u tijeku izrada sporazuma za dodjelu bespovratnih sredstava iz CEF-a vrijednosti 241,3 milijuna eura, a čije se potpisivanje očekuje tijekom studenoga, jest izgradnja dvokolosiječne pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica.



Početni sastanak predstavnika HŽ Infrastrukture i konzultanata Ernst & Young Savjetovanja d.o.o.

SANACIJA KLIZIŠTA ISPRED TUNELA ZALUKA

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željko Kovač

Nakon što je završena sanacija tunela Zaluka na pruzi Karlovac – Kamanje – državna granica sa Slovenijom, krajem rujna započeli su radovi na sanaciji klizišta na predusjeku tunela Zaluka, investiciji vrijednoj oko 2,5 milijuna kuna.

Radovi na predusjeku tunela obuhvaćaju uređenje klizišta uz prugu te klizišta koje obuhvaća šumsku cestu iznad tunela. Postavit će se novi materijal koji će se učvrstiti geomrežama i štapnim sidrima, a u planu je izrada potpornog armirano-betonskog zida na predusjeku koji će onemogućiti pojavu novog klizanja tla. Izvođač radova su Pružne građevine, ugovoreni rok izvođenja radova je 100

radnih dana, a investicija u iznosu od oko 2,5 milijuna kuna obuhvaća radove te usluge projektantskog i tehnološkog nadzora.

Nakon sanacije tunela Zaluka dugog 346 metara koja je završena u lipnju 2016., prethodne sanacije tunela Zrinski u Ozlju te završetka spomenutih radova na sanaciji klizišta pruga od Karlovaca za Kamanje i dalje do državne granice sa Slovenijom bit će osposobljena za neometan željeznički promet.

Tijekom radova putnici se od srijede 28. rujna, ovisno o fazama radova te voznome redu vlakova, na relaciji Ozalj – Kamanje – Bubnjarci, odnosno Ozalj – Metlika i obratno, prevoze autobusima prema voznome redu putničkih vlakova.



RADOVI NA PRUZI IZMEĐU GOLUBOVCA I IVANCA

PIŠE: Branimir Butković i Silva Sambolec
FOTO: Branimir Butković

Na nekoliko gradilišta na 34 kilometra dugoj pruzi Varaždin – Golubovec izvode se radovi čija je svrha podići razinu udobnosti i sigurnosti prometa.

U kolodvorima Ivancu i Cerju Tužnom završeni su radovi na osuvremenjivanju uređenih površina. S obzirom na to da se uređene površine nalaze između dvaju kolosijeka i širine su oko 1,60 m, njihova maksimalna dopuštena visina iznosi 25 cm. Ovogodišnji radovi započeli su krajem srpnja i završeni su krajem rujna. Peroni su dugi po 100 metara, a ukupna cijena tih radova je 350 000 kuna. U kolodvoru Ivancu zbog planirane ugradnje nove, dulje skretnice uređenu površinu trebalo je izmaknuti za oko 20 metara. Radove su izvodili radnici Pružnih građevina, a izvodili su se tako da nisu remetili redoviti tijek prometa i u dogovoru izvođača s prometnikom. Tijekom prošle godine obnovljene su dvije uređene površine u Turčinu (između 1. i 2. kolosijeka te između 2. i 3. kolosijeka), a 2014. po dvije uređene površine u Konjščini i Budinšćini.

Pet novih željezničko-cestovnih prijelaza na mjestima gdje je pruga bila osigurana prometnim znakovima ugrađeno je između Varaždina i Ivanca. Svi su radovi dovršeni, no da bi uređaji bili pušteni u promet, čeka se uporabna dozvola.

Radnici Pružnih građevina koji rade na području Nadzornog središta Varaždin pri Regionalnoj jedinici HŽ Infrastrukture Sjever angažirani su na čišćenju pružnog pojasa od raslinja, odnosno na osiguranju trokuta preglednosti na ŽCP-ima te na sječi granja i šiblja uz prugu. Radovi se izvode pojačano u području gradova i naselja te na dionici Ivanec – Lepoglava – Golubovec. Zbog velike površine pružnog pojasa koji treba očistiti radovi se uz ručno čišćenje motornim pilama i šišačima većim

djelom izvode strojno – pružnim vozilom sa šišačem, a povremeno su čak angažirana dva takva stroja. Svi se radovi izvode između prolazaka vlakova te nema poremećaja u redovitom tijeku

prometa. Osim na pruzi Varaždin – Golubovec pojačano čišćenje pružnog pojasa izvodi se i na dionicama Čakovec – Donji Kraljevec te Čakovec – Mursko Središće.



UVIJEK LIJEPO UREĐEN KOLODVOR

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Kada su se sredinom 1980-ih birali najljepše uređeni željeznički kolodvori u sklopu ondašnjeg ŽTP-a Zagreb, željeznički kolodvor Ivanec uvijek je bio pri vrhu. I danas je tako.

O tome svjedoče priznanja Turističke zajednice Varaždinske županije i posljednje priznanje Turističke zajednice Grada Ivanca, koja je izvješena u prometnome uredu. Šef kolodvora Franjo Lančić u Ivancu je već četrdeset godina i sigurno je i dio tog uspjeha njegova zasluga. Cijeli radni vijek, točnije od 1975., Franjo Lančić proveo je na pruzi Varaždin – Golubovec, »blizu doma«, i reći će kako je imao sreću:

Radio sam kao zamjena na našoj pruzi, ali sva su ta radna mjesta bila blizu Vuglovca u kojemu živim. Kada kažem da sam imao sreće, tada želim istaknuti da to nekada nije bilo tako jer si radio tamo gdje su te poslali, a mogli su te poslati bilo kamo.

Na prošlost i vremena parne vuče podsjeća ga lokomotiva serije 51 koja je vukla putničke vlakove, a koja je 1985. kao izložak postavljena uz kolodvorsku zgradu. Nekada je u Ivancu bio pružni odsjek, a u prostoru kolodvora radilo je više ljudi nego što ih danas radi na cijeloj pruzi. Željeznica je bila glavni prijevoznik i u vremenu kada je Franjo Lančić počeo raditi iz golubovečkog kamenoloma dnevno se otpremalo pet vlakova s teretom od 800 do 1000 tona.

Prevozila se i druga roba. Ovdje smo tovarili po pet vagona drva i po dva vagona kartonske ambalaže svaki dan. Parnjače su tutnjale 24 sata dnevno. Lokomotive serijâ 22, 33 i 11 vukle su teretne vlakove, a lokomotiva serije 51 putničke vlakove. U to vrijeme cijenila se vještina strojovođa i, koliko se sjećam, prave su strojovođe pomagale svojemu



Saša Štefok, Srećko Sever, Franjo Lančić, Danijel Prahčić i Franjo Sumečki

ložaču. Najljepše su mi uspomene na velike teretne vlakove koji su vučeni lokomotivama serijâ 11 i 31 protutnjali kolodvorom, prisjetio se Lančić.

Pod nadležnošću šefa kolodvora Ivanec su i kolodvori Cerje Tužno te Lepoglava. U Ivancu rade četiri prometnika i četiri skretničara, u Cerju Tužnom sistem- atizirano je jedno radno mjesto skretničara, a u Lepoglavi triju promet- nika i dvaju skretničara. Promet se regulira ručno.

Tom prugom i dalje se prevozi dosta tereta i putnika, no ne onoliko koliko ih se prevozilo nekada, a prema riječima našeg sugovornika, neke su stvari i dalje iste:

Željeznica je uvijek željeznica, iako nekada se u smjeni ni kava nije stigla popiti, a danas je znatno manje posla. Dosta smo tereta izgubili, a poznato je to da kada teret ode, teško se vraća na željeznicu. Iz kamenoloma se svaki drugi dan otprema vlak u čijem su sastavu 24

vagona, odnosno vlak sa 1000 tona tereta. Učenicima smo prije prodavali od 300 do 400 mjesečnih karata. Najviše se putovalo prema Varaždinu. Otkako je ovdje izgrađena velika srednja škola putnika je manje pa sada prodajemo stotinjak »pokaza«. Dio učenika sada svakodnevno putuje u Ivanec, iz Golubovca njih 49 i iz Lepoglave njih 115.

Premda u posljednjih pola stoljeća nije bilo većih ulaganja u kolodvorsku zgradu, ona i danas izgleda lijepo, a za to su uvelike zaslužni i sami zaposlenici kolod- vora. Kolodvorska zgrada i okoliš puni su cvijeća i o tome će Lančić reći to kako svi vole cvijeće, ali ipak najveći je doprinos čistačice Slavice Bajsić. Za lijepo obojen interijer dobar dio zasluga pripada danas umirovljenome skretničaru Ivanu Skraniću.

Šef kolodvora Franjo Lančić broji još godinu dana do mirovine. Otići će zado- voljan, a posla će i u mirovini imati sasvim dovoljno.

NOVI UREĐAJI NA TRIMA PRIJELAZIMA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Iva Orešković, Marko Puškarić

HŽ Infrastruktura nastavlja podizati razinu sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima. Tako su od 6. do 9. rujna pušteni u rad modernizirani uređaji na trima željezničko-cestovnim prijelazima, u Gunji, Brod Moravicama i Matuljima. Ukupna vrijednost te investicije iznosi 2,73 milijuna kuna, a radove su izvele Pružne građevine.

Na željezničko-cestovnome prijelazu »Lokvica« u Općini Brod Moravicama, koji se nalazi na magistralnoj pruzi Zagreb GK – Rijeka, prije tih radova bio je ugrađen relejni uređaj sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom kojim je rukovao prometnik vlakova. Željezničko-cestovni prijelaz u Matuljima na magistralnoj pruzi Rijeka – Šapjane – državna granica bio je osiguran mehaničkim branicima s predzvonjenjem, a uređajem se rukovalo iz kolodvora Opatija-Matulja. Na regionalnoj pruzi Vinkovci – Drenovci – državna granica prijelaz u Gunji prethodno je bio osiguran svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama, a njime je rukovao čuvar željezničko-cestovnoga prijelaza iz stajališta Gunje. Od velike poplave koja je pogodila Gunju 2014. cestovni promet preko željezničko-cestovnoga prijelaza zaustavljao je željeznički radnik.

Na svim lokacijama ugrađeni su moderni elektronički uređaji za osiguranje željezničko-cestovnoga prijelaza koje je proizvela tvrtka Končar KET. Radovi su također obuhvatili ugradnju odnosno montažu kućice za smještaj uređaja s pružnim telefonom, cestovnih svjetlosno-zvučnih signala, polubranika, kabela za povezivanje uređaja u kućici i vanjskih elemenata, kabela za priključak na niskonaponsku mrežu te kabela za pružne telefonske veze.

Ugradnjom novih uređaja smanjena je mogućnost ljudske pogreške, čime je podignuta razina sigurnosti. Također,



Brod Moravice



Matulji



Gunja

skraćeno je vrijeme čekanja cestovnih vozila na željezničko-cestovnome prijelazu te se povećava ekonomičnost i učinkovitost upravljanja prometom. Ulaganjem u modernizaciju željezničko-cestovnih prijelaza HŽ Infrastruktura

nastoji povećati razinu sigurnosti svih sudionika u prometu. Ove godine dosad je pušteno u rad deset osuvremenjenih željezničko-cestovnih prijelaza, a do kraja godine u planu je modernizacija još 20 prijelaza.

ZA SIGURNIJU VOŽNJU PREKO PRIJELAZA

PIŠE: Ružica Stanić

FOTO: Ivan Kartelo

Povodom Europskoga tjedna mobilnosti predstavljen je prijedlog pametnog sustava za upozoravanje vozača cestovnih vozila na približavanje željezničko-cestovnim prijelazima.

HŽ Infrastruktura nastoji povećati razinu sigurnosti i razvijanjem novih tehnologija. Jednu je takvu koncepciju na stručnome skupu održanom u sklopu Europskoga tjedna mobilnosti predstavio Marko Hoić iz Razvoja i investicijskog planiranja HŽ

Infrastrukture. Na temelju prikupljenih i obrađenih prostornih podataka o prijelazima na mreži HŽ Infrastrukture moguće je napraviti sustav koji vozače cestovnih vozila upozorava na približavanje željezničko-cestovnim prijelazima putem navigacijskih uređaja. Budući da su na križanjima pruga i cesta najugroženiji upravo vozači cestovnih vozila, koji su krivi za čak 95 % nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima, dodatno upozorenje o približavanju prijelazu pridonijelo bi

svjesnosti vozača o povećanom oprezu koji je potreban pri prelaženju preko pruge.

Prikupljeni prostorni podaci također se mogu iskoristiti za bolju evidenciju željezničko-cestovnih prijelaza, obilježavanje svakog željezničko-cestovnog prijelaza na karti mreže HŽ Infrastrukture, povezivanje s geodetskim kartama odnosno u svakodnevnom radu zaposlenika HŽ Infrastrukture, vanjskih suradnika, policije, lokalne samouprave i dr.



Marko Hoić



Izlagачi na stručnome skupu



Demonstracija sustava za informiranje vozača o približavanju ŽCP-ima

HŽ INFRASTRUKTURA PARTNER NA PROJEKTU »BICIKLISTIČKA MAGISTRALA – ZAGREB ISTOK«

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ivan Kartelo

Povodom Europskoga tjedna mobilnosti u auli zgrade Gradske uprave Grada Zagreba 20. rujna otvorena je izložba o projektu »Biciklistička magistrala – Zagreb istok«. Nositelj je projekta Grad Zagreb, koji će ga i financirati.

Rezultat suradnje Grada Zagreba i Agronomskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu jest krajobrazno idejno rješenje za uređenje biciklističkoga koridora istočnog dijela grada Zagreba na kojemu će se temeljiti izrada projektne dokumentacije i daljnja implementacija. Partneri su u provođenju daljnjih aktivnosti za realizaciju projekta Grad Zagreb, HŽ Infrastruktura i Agronomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, s obzirom na to da biciklistički koridor uglavnom prati trasu željezničkog koridora.

Projekt je zamišljen je kao izgradnja biciklističke infrastrukture uz pojas željezničke pruge. Tako bi se moglo brzo i sigurno biciklirati od središta Zagreba, odnosno Studentskoga centra u Savskoj ulici, sve do Dugoga Sela. Idejno rješenje trase razmatrano je u dvama segmentima, od kojih se svaki sastoji od četiriju dionica. Prvi segment jest tzv. studentski od Studentskoga centra do kampusa na Borongaju u urbanome području grada, a drugi je segment od kampusa do Dugoga Sela i karakterizira ga manja izgrađenost područja. Trasa biciklističkoga koridora ukupno bi bila duga 22 kilometra, a najvećim bi dijelom pratila željeznički koridor. Uz biciklističku stazu mogla bi se oblikovati odmorišta povezana sa sadržajima u okolnome prostoru, primjerice s gradskim vrtovima, Maksimirom i prostorima s industrijskom baštinom.

Otvorenju izložbe prisustvovali su gradonačelnik Grada Zagreba Milan Bandić, profesori i studenti Agronomskog fakulteta te ravnateljica Ureda



Antonija Jergović, ravnateljica Ureda Uprave, na prezentaciji projekta

KRAJOBRAZNO RJEŠENJE BICIKLISTIČKE MAGISTRALE RAZMATRANO JE U DVAMA SEGMENTIMA, OD KOJIH SE SVAKI SASTOJI OD ČETIRIJU DIONICA:

Prvi segment: Studentski centar – kampus Borongaj

1. dionica: Studentski centar – Strojarska cesta
2. dionica: Strojarska cesta – Ulica Vjekoslava Heinzela
3. dionica: Ulica Vjekoslava Heinzela – okretište Borongaj
4. dionica: okretište Borongaj – kampus Borongaj

Drugi segment: kampus Borongaj – Dugo Selo

1. dionica: kampus Borongaj – Željeznička cesta
2. dionica: Željeznička cesta – Sesvete – Selnička ulica
3. dionica: Selnička ulica – Sesvetski Kraljevec
4. dionica: Sesvetski Kraljevec – Dugo Selo

Uprave HŽ Infrastrukture Antonija Jergović. U ime HŽ Infrastrukture Jergović je izrazila zadovoljstvo sudjelovanjem u tom vrijednom projektu.

„Vlak i bicikl dva su ekološki najprihvatljivija oblika prijevoza i zato nam je drago da u ovome sudjelujemo i da nas je Grad uključio na samome početku. Uloga HŽ Infrastrukture jest da napravi stručnu analizu netom zaprimljene krajobrazne

studije. Nakon što stručne službe HŽ Infrastrukture pregledaju dostavljenu krajobraznu studiju, slijedit će izrada definitivnog projektnog rješenja na temelju izdanih posebnih uvjeta te će se odabrati najpovoljniji biciklistički koridor. Iskreno se nadamo da će ovaj projekt zaista zaživjeti i da ćemo voziti biciklističkom magistralom od Studentskoga centra do Dugog Sela, rekla je Jergović.

PUTUJU MARKE, A S NJIMA I LOKOMOTIVE

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: Ivan Kartelo

Hrvatska pošta u suradnji s Hrvatskim željezničkim muzejom u salonu Zagreb Glavnoga kolodvora 3. listopada promovirala je dvije nove poštanske marke iz serije »Lokomotive«.

U zadnjih 25 godina Hrvatska pošta izdala je 18 poštanskih maraka na temu željeznice, a od 2008., svake druge godine, tiska se serija »Lokomotive«, i to po dvije marke s motivima lokomotiva. S dvije najnovije serija obuhvaća ukupno 10 maraka. Dvije nove poštanske marke nose datum 3. listopada 2016., dizajnirali su ih Miran Šabić i Ana Sladetić, tiskane su u Tiskari »Zrinski« u nakladi od 100 000 primjeraka, vrijednost im je 9,50 kuna i krasit će preporučene pošiljke. Hrvatska pošta uz njih je tiskala i omotnicu prvog dana s posebnim žigom prvog dana. HŽ Infrastruktura tiskala je razglednice koje imaju motiv lokomotive s marke pa zajedno s markom i posebnim žigom čine filatelističku poslasticu – maksimum-kartu. Autor fotografija na razglednici jest zaposlenik HŽ Infrastrukture Dragutin Staničić, a razglednicu i poseban žig uskotračne parne lokomotive dizajnirao je Oskar Pigac iz Grupe za promotivno komuniciranje HŽI-a.

O novim poštanskim markama govorila je Stela Prislan Fujs iz Ureda za korporativni marketing i razvoj Hrvatske pošte:

- Hrvatska pošta do sada je izdala 1067 maraka. Među markama s motivima željeznice, osim deset maraka s motivima parne lokomotive kao simbola tehničke revolucije, posebno su bile zapažene dvije marke: marka tiskana u povodu 100 godina Zagreb Glavnoga kolodvora te marka s fotografijom mosta Sava Zeleni, koja je 2013. proglašena najljepšom hrvatskom markom. Suradnja Hrvatske pošte i željeznice traje od 1990-ih. Novim markama zajednički obilježavamo naše obljetnice pa su ove marke posvećene 25. godišnjici izdavanja poštanskih maraka RH, Danu



Stela Prislan Fujs i Tamara Štefanac

HP-a, koji se obilježava 10. listopada, dolasku prvog vlaka u Zagreb 1. listopada i Danu Hrvatskih željeznica, koji se obilježava 5. listopada.

O lokomotivama koje su motivi na tim markama govorila je Tamara Štefanac, ravnateljica Hrvatskog željezničkog muzeja:

„Drago mi je da su upravo uskotračne lokomotive broj 207 i JŽ 83-106 iz Zbirke željezničkih vozila i dijelova HŽM-a završile na markama jer na taj način barem one mogu putovati, kad već ne mogu same lokomotive. Lokomotiva br. 207 izgrađena je 1949. u tvornici »Đuro Đaković« u Slavonskom Brodu, a upotrebljavana je kao industrijska lokomotiva na kolosijeku širine 600 mm. Parna lokomotiva serije JDŽ/HDŽ/JŽ 83-106 (SHS/BH Stb IVa5 1138) jest uskotračna parna lokomotiva JŽ 83-106, a korištena je za vuču putničkih i teretnih vlakova na



kolosijecima širine 760 mm. Izgrađena je 1916. u austrijskoj tvornici »Krauss« u gradu Linzu, a korištena je u vuči vlakova na uskotračnim bosanskohercegovačkim prugama. Lokomotiva serije 83 najbrojnija je serija uskotračnih lokomotiva na ovim prostorima (ukupno 185 proizvedenih), iz prometa je povučena 1975., a popularno je bila nazivana »Ćiro«. U Hrvatskoj su lokomotive te serije vozile na uskotračnim dubrovačkim prugama te na sinjskoj reri. Ovim markama koje će putovati po svijetu i mi smo korak bliže našoj publici.

Istodobno, u vrijeme promocije, u salonu Zagreb Glavnoga kolodvora mogla se razgledati izložba poštanskih maraka i drugoga filatelističkog materijala koji su u zadnjih 25 godina na temu željeznice izdali Hrvatska pošta, Filatelističko društvo »Poštar« te Hrvatske željeznice. Izložbu je priredio umirovljeni željezničar i filatelist Krunoslav Tušek.

UVEDENI NOVI KANALI PRODAJE

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: HŽPP

Početak rujna HŽ Putnički prijevoz omogućio je kupnju karata putem internetske stranice i besplatno preuzimanje aplikacije za pametne telefone, a do kraja rujna u većim kolodvorima bit će postavljeni kartomati na kojima će se karte kupovati korištenjem kartičnog načina plaćanja.

Novi i modernizirani kanali prodaje uvode se od sredine kolovoza. Ručna kupnja karata od konduktera u vlaku zamijenjena je mobilnim terminalima (540 terminala), a modernizirana je i prodaja karata na blagajnama (179 stabilnih terminala).

Od 6. rujna uvedena je i kupnja karata za sve relacije u unutarnjem prijevozu putem internetske stranice www.hzpp.hr. Korisnici karte mogu rezervirati i kupiti jednostavnim unosom potrebnih podataka i platiti ih karticama American Express, Visa, MasterCard i Maestro. Kupljenu kartu mogu ispisati ili je na pametnome telefonu pokazati kondukteru/kontroloru.

Od 8. rujna korisnicima je omogućeno besplatno preuzimanje aplikacije za pametne telefone HŽPP karte, a u većim kolodvorima do kraja rujna bit će postavljeni kartomati na kojima će se karte kupovati korištenjem kartičnog načina plaćanja. Prema iskustvima drugih željezničkih prijevoznika, očekuje se da će udio internetske prodaje biti 20 – 25 posto na godišnjoj razini.

U veljači 2014. HŽ Putnički prijevoz potpisao je ugovor o nabavi integriranog sustava prodaje i rezervacije karata (ISPRO) s odabranom zajednicom ponuditelja (tvrtkama Scheidt & Bachmann GmbH iz Njemačke, KING ICT d.o.o. iz Zagreba i Četrta pot d.o.o. iz Slovenije). Investicija je vrijedna 38,3 milijuna kuna. Novi sustav obuhvaća prodaju i rezervaciju karata u unutarnjemu i međunarodnome putničkom prijevozu. Kroz ISPRO sustav uvodi se centralni sustav za prodaju karata koji od 0 do 24 sata podržava mrežnu prodaju karata putem internetske stranice HŽ Putničkog prijevoza i aplikacije za pametne

telefone, kartomate u većim kolodvorima, mobilne terminale za konduktere i stabilne terminale za blagajne.

Projekt obuhvaća i uvođenje pametnih kartica koje će zamijeniti postojeće kartonske iskaznice za mjesečne, višemjesečne i godišnje karate. Pametne kartice upotrebljavat će se i za kupnju pojedinačnih karata kao *prepaid* kartice, kojima će korisnici moći kupovati karte na blagajni, kartomatima ili od konduktera u vlaku.

Implementacija cjelovitoga integriranog sustava prodaje i rezervacije karata (ISPRO) očekuje se do kraja godine.

Osim prikupljanja niza podataka važnih za poslovanje, cilj HŽ Putničkog prijevoza jest povećati poslovne prihode podizanjem razine kvalitete usluge uvođenjem više načina na koji korisnici mogu kupiti kartu, omogućavanjem kupnje karata od 0 do 24 sata, skraćanjem vremena potrebnog za ispostavljanje karte i automatizacijom cijeloga poslovnog procesa.



MODERNIZACIJA VOZILA U TIJEKU

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Ivana Čubelić

HŽ Putnički prijevoz potpisao je ugovore za modernizaciju voznog parka, koji se financiraju sredstvima osiguranim zajmom Svjetske banke u sklopu Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora.

Direktor RŽV-a Čakovec Dražen Vidović i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković u lipnju su potpisali ugovor za uslugu srednjeg popravka četiriju dizel-motornih vlakova serije 7 122 (tzv. šveda). U tijeku su završni radovi na jednome vlakom, dok je drugi ispjeskaren. Očekuje se da će prvi vlak iz bjelovarskog pogona RŽV-a Čakovec izići početkom listopada, a do svibnja 2017. srednji popravak bit će završen na svim četirima vlakovima.

Predsjednik Uprave njemačke tvrtke Gmeinder Getriebetechnik AG (GGT) Roland Rudolphi i Uprava HŽ Putničkog prijevoza potpisali su 14. srpnja ugovor o kupoprodaji šest kompleta osovinskih sklopova za nagibne vlakove serije 7 123. HŽ Putnički prijevoz na svim će nagibnim vlakovima zamijeniti osovinske sklopove i na taj način produljiti vijek vozila i omogućiti njihovo lakše održavanje.

Predsjednici uprava Končar-Električnih vozila i HŽ Putničkog prijevoza potpisali su 1. rujna ugovor za veliki popravak i modernizaciju triju lokomotiva serije 1 142. Ukupna vrijednost ugovora iznosi 18 735 000 kuna. Redovnim popravcima produljuje se radni vijek vozila, poboljšavaju radni uvjeti strojnog osoblja i smanjuju troškovi eksploatacije, što sve utječe na povećanje razine sigurnosti željezničkog prometa.

Svi navedeni ugovori financiraju se zajmom Svjetske banke u sklopu Projekta održivog razvoja hrvatskoga željezničkog sektora. HŽ Putnički

prijevoz navedenim zajmom ima osiguran iznos od 325 milijuna kuna. Osim investicija u postojeći vozni park, zajmom Svjetske banke predviđene su investicije u modernizaciju i integraciju

informativskih tehnologija, pripremu studija za prilagodbu poslovnih procesa za reorganizaciju poslovanja i poboljšanje energetske učinkovitosti te otpremnine za radnike.



Srednji popravak dizel-motornog vlaka 7 122 u RŽV-u Čakovec



VLAKOM USUSRET JESENI

PIŠE: Sonja Cvetković
FOTO: Dragutin Staničić

HŽ Putnički prijevoz i ove jeseni u izletničkim vlakovima putnike vozi na različite manifestacije, uz bogatu turističku ponudu obojenu toplim jesenskim bojama.

Sezona jesenskih izleta počela je 1. listopada obilaskom manifestacije »Jesen u Lici«. Poseban izletnički vlak izletnike je vozio u Gospić, gdje su mogli upoznati vrlo bogatu tradiciju ličkoga kraja, posjetiti sajam eko-etno proizvoda i u autentičnoj atmosferi uživati u zvucima izvorne narodne pjesme, plesu ličkoga kraja i nastupima kulturno-umjetničkih društava županije. Vrijedni domaćini pokazali su svojim gostima kako izraditi proizvode od gline, bukare i tamburice, kako se pletu košare i prede vuna. Uz promotivne cijene ulaznica posjetiteljima je pružena mogućnost obilaska Memorijalnog centra »Nikola Tesla« u Smiljanu ili prekrasnoga Pećinskog parka Grabovača te istraživanja špilje Samograd. Svi mladi i željni avanture, ali i oni koji se tako osjećaju, mogli su posjetiti i Adrenalinski park »Rizvan City«.

U nedjelju 2. listopada iz Splita je krenuo Bili vlak, koji je u osam vagona pripadnike Torcide odveo na maksimirski derbi Dinama i Hajduka. Uz neizostavne navijačke rekvizite u tom se vlaku ponovno mogla osjetiti navijačka atmosfera prožeta ljubavlju prema splitskome klubu.

Već sljedećeg vikenda, 8. i 9. listopada, poseban Kesten cug putnike će odvesti u Hrvatsku Kostajnicu na »Kestenijadu«, gdje se mogu družiti, rekreirati i uživati u najsladim kestenima. Domaćini su za svoje goste pripremili brojne izložbe, odlazak u šumu i branje kestena, obilazak Staze Gordana Lederera, a za kraj šetnju gradom i uživanje u raznovrsnoj gastronomskoj ponudi jela i pića od kestena.

Od petka 7. listopada kostajnički školarci s veseljem će dočekivati svoje vršnjake iz



drugih krajeva Hrvatske kojima će pokazati školu, upoznati ih s bogatom poviješću Hrvatske Kostajnice i pokazati im sačuvane ostatke važnih povijesnih građevina toga područja. Uz zajednički obilazak gradskog središta, mogući su i posjet gradskoj galeriji, starome gradu Zrinskom u kojemu se

održava srednjovjekovni sajam, posjet i sudjelovanje u streličarskome nadmetanju, a sa svojim vršnjacima također će rado odigrati prijateljsku utakmicu ili otići do obližnje šume sakupljati kestene.

Gornja Stubica također nudi zanimljiv

jesenski program. Tako će 15. listopada Gljivarski cug odvesti izletnike na branje gljiva i upoznavanje s čudesnim svijetom gljiva. U šetnji stubičkim krajem posjetitelji mogu nabrati košaricu gljiva, a zatim zajedno sa stručnjacima naučiti prepoznati one jestive i ukusne. Prigoda je to i za divan dan u prirodi proveden u pripremanju i degustiranju gljivarskog kotlića te domaćih proizvoda toga kraja.

Nakon kestena i gljiva posebno mjesto u bogatoj paleti jesenskih plodova zauzima i buča. Stoga 15. i 16. listopada poseban vlak Bučko-express izletnike vozi na »Bučijadu« u Ivanić-Gradu. Na izložbeno-prodajnome sajmu ekoproizvoda moguće je otkriti što se sve može napraviti od bundeve, ali i zaviriti u raznovrsnu gastroponudu jela od buče. U

Ivanić-Gradu posjetitelje će dočekati šarenilo buča u izlozima i okućnicama, a brojni sudionici okušat će se i u natjecateljskome dijelu gdje će se birati najveća, najmanja i najoriginalnija buča, najljepše uređen štand te najbolje slane i slatke bučnice.

Svi posjetitelji »Bučijade« mogu uživati u raznim zabavnim sadržajima kao što su vožnja kočijama i buča-kočijom s Pepeljgom i princem, jahanje ponija, vožnja *oldtimer* motorima, ekodvorište s bučama za djecu, igraonice i radionice s bučama za najmlađe, kazališne predstave i izložbe.

I na kraju, za one željne lude zabave HŽ Putnički prijevoz ima posebnu ponudu –

party-vlak za Novi Sad 2016. U organizaciji agencije Fun factory od 21. do 23. listopada 2016. *party*-vlak odvest će putnike na nezaboravno putovanje u Novi Sad. U dobrome društvu zabava započinje već u vlaku. *Party*-vlak pruža mogućnost uživanja u udobnome putovanju i druženju tijekom putovanja, prelaženja iz jednog vagona u drugi, slušanja glazbe po svačijem ukusu koju će puštati nekoliko DJ-a, upoznavanja novih prijatelja i uživanja u svakome trenutku putovanja. Po dolasku u Novi Sad putnike očekuje organiziran obilazak grada, ali uz odmak od klasičnih turističkih tura, prema programu prilagođenome neprestanoj zabavi. Putovanje je upotpunjeno dvama ludim noćnim izlascima, a zabava će se nastaviti i u vlaku na povratku.



OBILJEŽENA 140. OBLJETNICA ISTARSKIH ŽELJEZNICA

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Dragutin Staničić

Pruge Divača – Pula i Kanfanar – Rovinj otvorene su za promet 20. rujna 1876. godine. U Pazinu je na isti dan, ali 140 godina poslije, održana proslava na kojoj se družilo tristotinjak uzvanika iz hrvatskog dijela Istre, Divače i Zagreba.

Obilježavanje 140. obljetnice istarskih željeznica potaknuli su članovi udruge Vlakoljupci i pulska podružnica Sindikata željezničara Hrvatske, a organizaciji su se pridružili HŽ Infrastruktura, Croatia-express, Istarska županija, gradovi Pazin, Pula i Buzet, Općina Cerovlje, TZ središnje Istre i TZ Motovuna te brojne lokalne tvrtke donacijom proizvoda ili financijskom pomoći. Bio je to pravi željezničarski dan u Pazinu!

Proslava je počela svečanim dočekom vlaka u pazinskome kolodvoru u kojem su bili slovenski željezničari na čelu s načelnicom Općine Divače Alenkom Stručl Dovan. Putnike su dočekali direktor Regionalne jedinice HŽ Infrastrukture Zapan Hrvoje Kostelić, koji je putnicima i gostima zaželio dobrodošlicu, pazinski i buzetski gradonačelnici Renato Krulčić i Siniša Žulic te istarski župan Valter Flego. U svojoj dobrodošlici pazinski gradonačelnik Krulčić rekao je to da željeznica povezuje, stvara i održava prijateljstva i predstavlja perspektivu za istarski kraj. Pozdravljajući putnike, mnoštvo Pazinjana, umirovljene i aktivne željezničare, željezničare s Parenzane iz Vižinade, učenike i djecu vrtičke dobi, župan Flego rekao je to da je željeznica othranila brojne istarske obitelji i doprinijela napretku cijeloga istarskog poluotoka.

Danas, nakon 140 godina, svi živimo u EU-u i vjerujem da će, na tragu Junckerova programa, evolucija u gradnji infrastrukture zaživjeti u praksi i na našem području. Vjerujem da znamo i



Doček vlaka u Pazinu

možemo napraviti nešto kako bismo 150 godina istarskih željeznica proslavili u boljim uvjetima, rekao je Flego.

U povodu obljetnice u čekaonici pazinskoga kolodvora učenici OŠ-a Pazin pripremili su izložbu likovnih radova o željeznici, a svoja vrata otvorio je i prostor željezničarske muzejske zbirke u kolodvoru kroz koju je posjetitelje vodio Jovo Ačimović, koji je kao jedan od najstarijih istarskih željezničara na kolodvorskoj zgradi u Pazinu otkrio spomen-ploču posvećenu 140. obljetnici željeznice u Istri.

U pazinskoj Školsko-gradskoj sportskoj dvorani održan je okrugli stol pod nazivom »Štriko naša draga«, na kojemu je umirovljeni željezničar Ivan Brajković govorio o povijesti istarske pruge, mladi buzetski prometnik Ivan Buždon iznio je ideju o turističkoj revitalizaciji pruge Kanfanar – Rovinj, a direktor RJ HŽI-a Zapan Hrvoje Kostelić obavijestio je

sudionike o sadašnjem stanju infrastrukture. Iznoseći detalje o ulaganjima, rekao je to da je u revitalizaciju istarskih pruga u posljednjih pet godina uloženo oko 40 milijuna kuna. Predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske Zoran Maršić u raspravi je predložio da se istarske pruge uvrste u hrvatsku prometnu strategiju kako bi se otvorio prostor za povlačenje sredstava iz EU-ovih fondova.

Dio sudionika dan je proveo na izletima u okolici Pazina i Motovunu, koji su bili dio programa Europskog tjedna mobilnosti, a obljetnički dan završio je »Feštom na štacijonu u Pazinu«, na kojoj su se uz glazbeni program glazbenika iz KUDŽ-a »Renato Pernić« iz Roča, ponudu domaćih proizvoda OPG-ova te *pažul* i pivo družile različite generacije istarskih željezničara povezanih s prugom Divača – Pula.

Inače, kao mjesto središnje proslave Pazin je odabran zato što se nalazi na polovici pruge Divača – Pula, zato što je



Otkrivanje spomen-ploče



Hrvoje Kostelić i čelnici lokalne zajednice sa sugrađanima



Sudionici okruglog stola

tamo 17. prosinca 1873. zabijanjem pijuka simbolično počela gradnja pruge, a Pazin je i središte Istarske županije. Pruge Divača – Pula i Kanfanar – Rovinj (ukinuta 1966.), ukupne duljine 143 km, izgrađene su za manje od tri godine, a gradili su ih domaći ljudi, ali i veliki broj radnika iz čitave Austro-Ugarske Monarhije, najviše iz Furlanije, koji su u Istru donijeli svoje navike i običaje. Na izgradnji je radilo i do 20 000 radnika. Pruga je Istri donijela novi život, ubrzala

razvoj gospodarstva, školstva, kulturnih i sportskih ustanova te potaknula naglo povećanje broja stanovnika Pule. U najboljim godinama (npr. 1964.) istarskim je prugama bilo prevezeno više od dva milijuna putnika te više od milijun tona tereta, uglavnom ugljena i boksita, a pulski kolodvor imao je najrazvijeniju mrežu industrijskih kolosijeka u ondašnjoj državi. Još danas svi pamte legendarni zeleni vlak Arenu koji je Pulu preko Ljubljane povezivao sa Zagrebom

te noćne vlakove prema Zagrebu, Beogradu, Budimpešti, Beču... Dugo je pruga Pula – Divača bila jedina veza s Trstom i Rijekom, a tako i s ostatkom Europe. Godine 1887. izgrađena je pruga Hrpelje/Kozina – Trst (21 km, ukinuta 1959.), 1902. uskotračna pruga Trst – Poreč (122 km, ukinuta 1933.), a 1951. pruga Lupoglav – Štaliže (54 km), koja je trenutačno zatvorena za promet. U Istri je do sredine 20. stoljeća bilo ukupno 341 km pruga.

UZ ODLIČNU ORGANIZACIJU SVE SE STIŽE

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Arhiva Alen Jakšić

Alen Jakšić otprilike tri i pol godine radi kao glavni inženjer za telekomunikacije u Elektrotehničkom sektoru SS, TK i EEP Split HŽ Infrastrukture, a njegov širi krug interesa i uspješna realizacija ambicija izvan željezničkog područja bili su povod ovom razgovoru.

Inače, djelokrug poslova mladog kolege obuhvaća kontrolu rada TK uređaja, nabavu materijala, održavanje, predlaganje plana rada TK dionica te davanje suglasnosti na tehničku dokumentaciju. Posla ima dosta, a kolegijalnost i prijateljska atmosfera u službi čine sve jednostavnijim.

Telekomunikacijski uređaji na području Regionalne jedinice Jug novijeg su datuma. Tako su ŽAT-ove centrale instalirane prije pet godina, a DICOS uređaj koji služi za komunikaciju prometnika prije nešto više od tri godine.

Osim što je vanjski suradnik na Pomorskom fakultetu, Alen je uspješan nogometni sudac, od ove godine i u najvišem rangu hrvatskog nogometa. Za suđenje nogometnih utakmica opredijelio se s osamnaest godina, a danas je s navršениh 28 godina u Talent skupini pomoćnih sudaca 1. hrvatske nogometne lige. Nakon što je kraće vrijeme trenirao nogomet u NK-u »Solin«, Alen je najviše vremena proveo igrajući vaterpolo u VK-u »Mornar Brodospas«, u kojemu se zadržao gotovo sedam godina. I premda se s osamnaest godina odlučio za karijeru nogometnog suca, sportske navike stečene tijekom napornih treninga itekako su mu pomogle.

S Alenom sam razgovarao uoči utakmice NK-a »Zagreb« i NK-a »Novigrad« i do te je utakmice, prema vlastitoj evidenciji, sudio na više od 1000 utakmica:

— Vikendom sam gotovo uvijek zauzet na



Alen Jakšić

nogometnim terenima, što iziskuje mnogo odricanja u privatnome životu.

O tome koji je presudan element da se pogreške svedu na najmanju moguću mjeru i kakvi su hrvatski nogometni suci, Alen je rekao:

— Tri su elementa potrebna kako bi sudac bio uspješan: potpuna koncentracija, izuzetna tjelesna pripremljenost i stalno usavršavanje. Bez toga nemaš šanse. Treniram gotovo svaki dan, a vikendom sudim. Mislim da su naši suci jako kvalitetni. Pogreške koje se događaju zanemaruju su. Treba znati to da se danas sve sudačke odluke seciraju višekratnim ponavljanjem spornih situacija snimljenih iz različitih kutova na televizijskim ekranima. No, pogreške se događaju i neovisno o tome je li pogreška utjecala na konačni rezultat, osjećaš se odgovornim. Slično je i na poslu. U svakome slučaju, kao sudac nosiš velik teret odgovornosti za donesene odluke.

Alen Jakšić odlučio se za karijeru pomoćnog suca i cilj mu je doseći rang suca na međunarodnim natjecanjima. Pomoćni suci ravnopravan su dio tima koji su zahvaljujući suvremenim sredstvima

TRI SU ELEMENTA POTREBNA KAKO BI SUDAC BIO USPJEŠAN: POTPUNA KONCENTRACIJA, IZUZETNA TJELESNA PRIPREMLJENOST I STALNO USAVRŠAVANJE. BEZ TOGA NEMAŠ ŠANSE. TRENIRAM GOTOVO SVAKI DAN, A VIKENDOM SUDIM. MISLIM DA SU NAŠI SUCI JAKO KVALITETNI. POGREŠKE KOJE SE DOGAĐAJU ZANEMARIVE SU. TREBA ZNATI TO DA SE DANAS SVE SUDAČKE ODLUKE SECIRAJU VIŠEKRATNIM PONAVLJANJEM SPORNIH SITUACIJA SNIMLJENIH IZ RAZLIČITIH KUTOVA NA TELEVIZIJSKIM EKLANIMA.

komunikacije u neprestanom kontaktu sa sucem utakmice. Slike sudaca koji trče prema *aut* linijama i prilikom spornih situacija razgovaraju s pomoćnikom više nisu dio svakodnevnice na utakmicama u sklopu natjecanja viših rangova:

— Prije bi suci dotrčali do pomoćnika, a za njim bi trčali i igrači. U tim su se situacijama znale povisiti tenzije. Sada komuniciramo na daljinu i to je puno učinkovitije rješenje, komentirao je Alen.

Zahvaljujući odličnoj organiziranosti i točnosti, Alen Jakšić uspijeva uskladiti sve obveze, a uz veliku potporu kolega na poslu sve je puno jednostavnije.



Alen Jakšić na utakmici

»BIOLOŠKI, MUŠKARCI SU BOLJI VOZAČI, A ŽENE BOLJE SUVOZAČICE«

PIŠE: Vlatka Škorić
FOTO: Branimir Butković

Psihologinja mr. Ljiljana Mikuš, specijalistica industrijske psihologije, na radnome je mjestu stručne suradnice za psihofiziologiju rada u Upravljanju ljudskim potencijalima HŽ Infrastrukture.

Ljiljana već 33 godine radi na željeznici, a ovoga puta razgovaramo o temi »izvan radnoga vremena«. Naime, Ljiljana je prva dopredsjednica Hrvatskoga psihološkog društva i pročelnica Sekcije za prometnu psihologiju HPD-a. O tome kaže:

Hrvatsko psihološko društvo najstarija je strukovna udruga hrvatskih psihologa. Osnovana je 1953., okuplja oko 800 psihologa i velika mi je čast i zadovoljstvo što sam prva dopredsjednica HPD-a od 2009. Osnovni je cilj Društva razvoj i popularizacija svih grana teorijske i primijenjene psihologije te skrb o društvenome položaju i promidžbi psihologije kao struke. Od 2003. na snazi je Zakon o psihološkoj djelatnosti, svi aktivni psiholozi učlanjeni su u Hrvatsku psihološku komoru, tako da je profesija psihologa strogo regulirana.

Koja su područja Vašeg interesa?

Područja mojega interesa mijenjala su se od psihofiziologije rada preko istraživanja prometnih nesreća, forenzičke psihologije i dugogodišnjega rada na poslovima stalnoga sudskog vještaka za psihologiju do prometne psihologije. U sklopu HPD-a djeluje 15-ak stručnih sekcija, a jedna je od njih i Sekcija za prometnu psihologiju, koja okuplja desetak psihologa. Rad je usmjeren na proučavanje ponašanja sudionika u prometu, psiholoških procesa koji se nalaze u osnovi tog ponašanja, povezanosti između ponašanja u prometu i prometnih nesreća te ostalih aspekata prometne sigurnosti vezanih uz čovjeka. U Sekciji



Ljiljana Mikuš

KADA BI VOŽNJA OVISILA SAMO O BIOLOŠKIM ČIMBENICIMA, MUŠKARCI BI BILI BOLJI VOZAČI, A ŽENE DOBRE SUVOZAČICE. MUŠKARCI SU BOLJI U VIDNO-PROSTORNIM SPOSOBNOSTIMA, PROSTORNOJ PERCEPCIJI TE PERCEPTIVNOJ ORGANIZACIJI. ŽENE SU BOLJE U BRZINI PROCESIRANJA INFORMACIJA.

za prometnu psihologiju počeli smo 2008. istraživati kako mediji izvještavaju o prometnim nesrećama, a analiza medijskoga praćenja prometnih nesreća ukazala je na sklonost pojednostavljenju uzroka nesreća svođenjem na prebrzu vožnju i utjecaj alkohola. Rijetko se spominju psihofiziološki čimbenici kao što su umor, pospanost, stres, zdravlje i emocionalno stanje, sklonost rizičnomu ponašanju, trajanje vožnje (posebno ako se radi o noćnoj vožnji ili situaciji smanjene vidljivosti), neprikladna prometna signalizacija ili tehnički problemi vozila. Putem okruglih

stolova s HAK-om promovirali smo teme kao što su cjeloživotno učenje za sigurno ponašanje u prometu, brzina kao čimbenik rizika u cestovnome prometu i psihološka pomoć žrtvama nesreća. O tome i drugim temama, npr. o mladima, rizičnim skupinama, tko bolje vozi – žene ili muškarci, mnogo sam pisala i u HAK-ovoj reviji.

Pa tko bolje vozi, žene ili muškarci?

Kada bi vožnja ovisila samo o biološkim čimbenicima, muškarci bi bili bolji vozači, a žene dobre suvozačice. Muškarci su bolji u vidno-prostornim sposobnostima, prostornoj percepciji te perceptivnoj organizaciji. Žene su bolje u brzini procesiranja informacija. Tijekom vožnje muškarci će se bolje snaći nego žene u pronalaženju i planiranju puta, određivanju smjera, razmaka i udaljenosti između vozila, a vjerojatno su bolji i u parkiranju. Žene će uspješnije od muškaraca pratiti znakove na cesti i prije će uočiti moguću opasnost na cesti.

Kao psihologinja bavili ste se i prometnom signalizacijom. Nije li to pomalo neobično?

Ta tema bila mi je osobito zanimljiva. Zanimao me doprinos koji psiholozi mogu dati oblikovanju prometne signalizacije kako bi bila u skladu s čovjekovim perceptivnim sposobnostima. Pitanje percepcije prometnih znakova pri većim brzinama samo je jedan od aspekata prometne sigurnosti u kojemu je doprinos psiholoških istraživanja nezamjenjiv. Brojni su primjeri prometne signalizacije koja nije prilagođena čovjeku i načinu njegova funkcioniranja. Mnoge problematične prometne situacije mogle bi se izbjeći da se u ergonomskom oblikovanju prometne signalizacije koriste psihološke spoznaje, kako je to uobičajeno u mnogim državama EU-a.

LJUBAN, PERO I DRAGA PONOVRNO NA OKUPU

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Jozo Lovrić



Slavko Štimac (Ljuban), Gordana Subotičanec (Draga) i Željko Malčić (Pero) nekada i sada

Samo tri mjeseca nakon našega razgovora sa Željkom Malčićem, Perom iz »Vlaka u snijegu«, dogodio se susret za pamćenje. Naime, prvi put nakon četrdeset godina 29. rujna susrelo se sve troje glavnih glumaca iz »Vlaka u snijegu.« Susret je inicirao i organizirao Hrvatski željeznički muzej, a uključila se i lokalna zajednica bjelovarskoga kraja, te se sve pretvorilo u dan ispunjen događanjima.

Glavni glumci – Slavko Štimac (Ljuban), Gordana Subotičanec rođ. Inkret (Draga) i Željko Malčić (Pero) – bili su vidno dirnuti kad su se nakon tolikih godina ponovno vidjeli. Nakon »Vlaka u snijegu« (1976.)

život ih je odveo u različitim smjerovima. Slavko Štimac svoju je glumačku karijeru započeo još 1972. glavnom ulogom u filmu »Vuk samotnjak« Obrada Gluščevića. Poslije toga nizale su se uloge (među ostalim u »Sječaš li se Dolly Bell«, »Ko to tamo peva«, »Podzemlje«) te je dosad glumio u više od šezdeset filmova. Samo je radi toga susreta doputovao iz Beograda, gdje živi i radi već godinama. Početkom studenoga premijerno će biti prikazan njegov najnoviji film »Ime: Dobrica, prezime: Nepoznato« u kojemu je odigrao glavnu ulogu te bio producent i scenarist. Otkrio nam je da su u tome filmu korišteni materijali iz Hrvatskog državnog arhiva, snimke iz »Vuka samot-



Atmosfera u kinu

njaka« i posebna tehnologija kako bi se njegov lik prikazalo kao dijete.

Drugi glavni glumci i dalje žive u bjelovarskome kraju. Gordana Subotičanec danas radi kao trgovkinja, majka je četvero djece i ponosna baka jedne unuke, a rekla nam je da ju neki poznanici još uvijek zovu Dragom. Željko Malčić (razgovor s njim možete pročitati u srpanjskome broju »Željezničara«) umirovljeni je policajac i također već ima unučad.

No glumci nisu imali mnogo vremena samo za sebe, već su se zaputili u bjelovarski Kulturni i multimedijски centar gdje su učenici trećih i četvrtih razreda bjelovarskih osnovnih škola gledali »Vlak u snijegu«. Djeca su glumce dočekala oduševljenim pljeskom. Iz prve su pogodila tko je tko i postavljala prava dječja pitanja: koliko su tada imali godina, jesu li oženjeni, tko je Dragi bio draži – Ljuban ili Pero... Glumci su otkrili da im je najdraži dio filma kraj, kada se pomire i ponovno postanu složni.

Potom smo se svi uputili u Općinu Veliki Grđevac, rodno mjesto Mate Lovraka, koje svoj imidž gradi na tome popularnom piscu kao brendu. Ispred mjesne osnovne škole glumce su s pljeskom i radosnim povicima dočekali tamošnji učenici. Slavko, Gordana i Željko položili su cvijeće i svijeću ispred biste Mate Lovraka i razgledali interaktivnu spomen-sobu Mate Lovraka.

Zatim su zajedno s učenicima, nastavnicima i predstavnicima Općine obišli obližnji Kulturni centar Mate Lovraka. U vlaku sličnome onomu koji je korišten u filmu, a pripada fundusu Hrvatskog željezničkog muzeja i ima status zaštićenog kulturnog dobra, Željko, Slavko i Gordana prisjetili su se uspomena sa snimanja i rekli da se osjećaju kao da se nikada nisu ni razišli. U to vrijeme imali su oko 11 godina i snimanje filma doživjeli su kao igru. Međutim, Slavko Štimac istaknuo je i jedan drugi aspekt rada na filmu:

„Svaki film je velika odgovornost jer ide u javnost. Ako loše ispadne, loše se osjećate. (...) Strašno mi je drago što je »Vlak u snijegu« postao klasik.



Kod biste Mate Lovraka u Velikom Grđevcu



U spomen-sobi Mate Lovraka u Velikom Grđevcu



Ispred »vlaka u snijegu« u Velikom Grđevcu

Gordana Subotičanec ispričala nam je kako je njezina obitelj rado gledala »Vlak u snijegu«, ali to nije prolazilo glatko kad su joj djeca bila mala:

„Dugo smo film gledali do trenutka kad se Draga razboli. To djeca nisu mogla prihvatiti, pa je bilo plača.

I Gordana i Željko više su puta gostovali u bjelovarskim osnovnim školama kad su djeca za lekturu čitala i gledala »Vlak u snijegu«.

Djeca su počastila glumce vještom izvedbom najpoznatije pjesme iz filma, »Kad se male ruke slože«, kojoj smo se svi s veseljem pridružili. Tako je na najveseliji način proslavljena četrdeseta godišnjica toga klasika hrvatske kinematografije.



Ponovno na okupu

ZADUBRAVLJE - PRAVO ŽELJEZNIČARSKO MJESTO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U Hrvatskoj je nekoliko tzv. željezničarskih gradova i manjih mjesta, primjerice Ogulin čiji dio stanovnika i danas »pokriva« riječku prugu i dio ličke pruge. Pisali smo i o velikom broju željezničara iz Brod Moravica, no manje je poznat podatak da je malo mjesto pokraj Slavenskog Broda s oko 1000 stanovnika, Zadubravlje, također vezano uz željeznicu.

Do tog podatka došao je Stjepan Vidaković, koji je na željeznici od 1981., a punih sedamnaest godina, od 2000. do 2016., bio je šef kolodvora Slavonski Brod, prikupljajući materijale za monografiju mjesta koju piše Ilija Maoduš. Zadubravlje je mjesto koje je od Slavenskog Broda prugom udaljeno 12 kilometara u smjeru istoka. Cestom i koji kilometar više. Danas se tamo nalazi stajalište u kojemu se ne prodaju karte, no i dalje ima dosta putnika, ponajprije učenika koji putuju u Slavonski Brod. Nakon što je prikupio sva imena željezničara koji su radili ili rade na željeznici, Vidaković je došao do brojke od 23 željezničara, s time da u taj broj nisu uključeni radnici RPV-a Slavonski Brod. U lipnju ove godine okupio je sve željezničare i organizirao druženje i zajedničko fotografiranje za potrebe monografije.

S najstarijim željezničarem u mjestu, magazinerom, 79-godišnjim imenjakom i prezimenjakom Stjepana Vidakovića, kojemu je ujedno stric, razgovarali smo u dvorištu njegove kuće u Zadubravlju. Punih 36 godina, od 1962. do 1998. godine, Stjepan Vidaković radio je na željeznici i kaže da bi i danas mogao nabrojiti sve serije i podserije teretnih vagona. Počeo je raditi na remontu pa je radio u ZOP-u, a najveći dio radnog vijeka (od 1971.) radio je u skladištu. Posla je bilo jako puno, a plaće željezničara bile su niže nego u drugim poduzećima. Vlak je nekada bio glavno prijevozno sredstvo



Željezničari iz Zadubravlja

pa je u Zadubravlju bilo teško ući u vlak. Stanovnici Trnjaskih Kuta, Selne, Klokočevaca, Vrhovine i ostalih mjesta ostavljali bi bicikle pored stajališta i putovali na posao u Slavonski Brod. Uglavnom su radili u »Đuri Đakoviću«, Općoj bolnici »Josip Benčec« i Slavonija-Drvu. Putnika iz Zadubravlja ima i danas, no ipak puno manje nego nekada. U vrijeme dok je Vidaković radio u skladištu, tamo su radila 82 radnika, a u smjeni se tovarilo oko 10 tona komadnih pošiljki. Više-manje sav posao obavljao se ručno:

— Ljeti bi teret do vlaka gurali u kolicima, a zimi bi ga vozili na sanjkama. Nije bilo perona pa je sve trebalo podizati u vagon, a često se radilo o bijeloj tehnici, namještaju, stolariji... Dva vlaka, *denčar* i

lasta, razvozili su i prikupljali pošiljke od Ljubljane do Beograda. Bicikli, a kasnije mopedi *MZ-ejci* bili su pratnja koju bi nam predavali »Bosanci«. Oni bi biciklima čak iz Dervente stizali u stajalište i putovali u Sloveniju raditi. Bicikle bi predali na prijevoz i preuzimali bi ih u Sloveniji.

Danas je nešto drugačije vrijeme, a svjedok toga jest mlađi Stjepan Vidaković. U četiri generacije njegove obitelji bio je velik broj željezničara:

— Na željeznici su radili moj djed Šima, stričevi Mijo i Stjepan te moj otac Antun. Valjda sam silom prilika i ja završio na željeznici. Na željeznici rade i moja dva brata Mijo i Tomislav. Tradiciju će nastaviti Danijel i Tomislav te sinovi moga brata Mije.

HYPERLOOP – BUDUĆNOST ŽELJEZNICE?

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: www.hyperloop-one.com

Brz kao avion, udoban kao vlak. Tako vizionari opisuju *hyperloop*, novi način prijevoza koji je u začecima.

Još u 19. stoljeću pojavila se zamisao o vožnji vlakova ili drugih prijevoznih sredstava vakuumskim cijevima. Takvi projekti nikada nisu doživjeli komercijalni uspjeh, no stvari su se promijenile 2013. kada je izumitelj i poslovni magnat Elon Musk, vlasnik svemirskoga programa SpaceX-a i Tesla Motorsa, predložio »petu vrstu prometa«, koju je nazvao *hyperloop*. U odnosu na postojeće vrste prometa, *hyperloop* bi, prema Musku, trebao biti brži, sigurniji, jeftiniji, udobniji, otporniji na vremenske prilike, potpuno samoodrživ, otporan na potrese i ne bi ometao nikoga i ništa na svojoj trasi. Kako bi se taj ambiciozan koncept što brže razvijao, Musk je *hyperloop* tehnologiju učinio javno dostupnom te ju svatko može razvijati ili napraviti vlastitu verziju. Stoga se već pojavilo nekoliko tvrtki te deseci studentskih istraživačkih skupina koje razvijaju pojedine aspekte *hyperloopa*.

No što je u stvari *hyperloop*? *Hyperloop* je zamišljen kao cijev u kojoj je djelomičan vakuum i vrlo nizak tlak (jedan milibar, tj. 100 Pa). Putnici bi se prevozili u kapsulama koje bi lebdjele na sloju zraka debljine 0,5 – 1,3 mm (slično kao na stolu za račni hokej). Kapsule bi ubrzavali i usporavali linearni indukcijski motori postavljeni duž cijevi. Na čelu kompozicije kapsula nalazio bi se propeler koji bi smanjivao otpor zraka. Kapsule bi vozile brzinom od čak 1100 km/h. Cijev bi se mogla izgraditi ispod zemlje ili iznad razine tla, na stupovima. Različiti timovi osmišljavaju *hyperloop* na relacijama Los Angeles – San Francisco (trasa koju je predložio Musk), Pariz – Amsterdam, Krakov – Gdanjsk i Bratislava – Beč – Budimpešta. Između Helsinkija i Stockholma *hyperloop* je pak



zamišljen kao podzemni tunel. U pustinji Nevade gradi se pruga za testiranje *hyperloopa* koji bi povezivao Las Vegas i LA za 20 min. Na toj je pruzi u svibnju testiran pogonski sustav koji razvija tvrtka Hyperloop One. Oni s Ruskim željeznicama planiraju *hyperloop* Moskva – Sankt Peterburg, koji bi ponajprije bio namijenjen teretnomu prijevozu.

Naravno, ubrzo su se pojavili prigovori na pojedine postavke Muskova *hyperloopa*, a dosadašnja istraživanja ukazala su na razne moguće probleme. Pitanje je kakvo bi iskustvo vožnje *hyperloopom* bilo za putnike. Ipak se radi o nepomičnu sjedenju u uskome prostoru bez prozora koje bi pri ubravanju do tako velikih brzina i usporavanju moglo biti vrlo neugodno. Održavanje, popravljavanje i evakuiranje u slučaju nužde u *hyperlooppu* zvuči izuzetno složeno. Zatim, Musk je procijenio da bi izgradnja *hyperloopa* od LA-a do San Francisca koštala 10 milijardi dolara, a kritičari tvrde da taj

iznos nije realističan za izgradnju infrastrukture za dosad nepostojeću vrstu prometa te da je vjerojatniji iznos od 100 milijardi dolara. Također tvrde da bi i prijevozna karta na toj relaciji bila znatno skuplja od pretpostavljenih 20 dolara.

Kod gradnje *hyperloopa* LA – San Francisco postoji i jedan politički problem. Naime, već je mnogo uloženo u odobreni megaprojekt izgradnje kalifornijske pruge za vlakove velike brzine, koja bi u prvoj fazi također povezivala LA i San Francisco, a čija je procijenjena vrijednost 64 milijarde dolara.

Vrijeme će pokazati što će biti od *hyperloopa*. Je li on budućnost željeznice, sljedeći veliki korak u njezinu razvoju, ili pak alternativa željeznici? U svakome slučaju, istraživanjima poduzetima oko *hyperloopa* razvit će se nova tehnologija koja će se moći primijeniti i u drugim vrstama prometa i područjima znanosti.

HIBRIDNI VLAKOVI ZA DB

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: dbregio.de
FOTO: www.ecochunk.com



U sklopu svoga programa ECO-Train Njemačke željeznice (DB) surađuju s tehničkim sveučilištima iz Dresdena i Cheminza kako bi postojeće dizel-motorne garniture preinačili u hibridne dizelsko-električne vlakove s litij-ionskim akumulatorima. Između 2017. i 2021. DB će na taj način preinačiti 13 postojećih Siemensovih dizel-motornih garnitura klase 62 Desiro Classic. Prvo testiranje vlakova planirano je za rujan 2017., a koristit će ih DB RegioNetz Verkehrs na mreži Erzgebirge u Saskoj.

Hibridni vlakovi imat će generator koji kinetičku energiju koja se proizvodi pri kočenju i pokretanju vlaka pretvara u električnu energiju. Ta se energija skuplja u litij-ionskim akumulatorima te koristi kada je vlaku potreban električni pogon. Prema planu, hibridni vlakovi većinu će vremena voziti kao elektromotorni vlakovi, iako će uglavnom voziti neelektrificiranim prugama. Tako vlak zadovoljava visoke ekološke zahtjeve.

Program ECO-Train vrijedan je 15 milijuna eura, od čega dvije trećine financira DB, a jednu trećinu njemačka savezna vlada.

MODERNA TEHNOLOGIJA NA ŽELJEZNICI

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: railwaygazette.com
FOTO: railwayage.com



S ve češće popularna moderna tehnologija nalazi svoju primjeru na željeznici. Tako je u kao rezultat suradnje Švicarskih saveznih željeznica (SBB) i Googlea cijeli glavni kolodvor u Zürichu postao dostupan na Googleovu Street Viewu i Kartama. Cilj je tog pothvata putnicima olakšati snalaženje u kolodvoru. Na Street Viewu sada se mogu vidjeti pojedini katovi kolodvora, trgovine, ugostiteljski objekti i svi drugi lokali te putnici lakše mogu planirati svoje aktivnosti prije dolaska u kolodvor. Iz SBB-a ističu da su se pritom upotrebljavaju jedino podaci potrebni za navigaciju, a ne podaci o putnicima te da su lica osoba u kolodvoru na slikama na Street Viewu zamagljena.

U SAD-u pak željeznički prijevoznik Keolis testira uporabu naočala za virtualnu stvarnost za ispitivanje stanja vlakova. Osoblje koje radi na održavanju vlakova nosi naočale te preko pametnog telefona šalje fotografije i snimke s podacima u glavno postrojenje za održavanje. To omogućuje brže utvrđivanje kvarova na vlakovima na udaljenim lokacijama, a Keolis se nada da će smanjiti ukupno vrijeme popravljanja vlakova i troškove održavanja.

KOLODVOR STRIPOVA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: attractionsmanagement.com
FOTO: comicsstation.be



U sklopu željezničkog kolodvora u belgijskome gradu Antwerpenu bit će izgrađen tematski park posvećen likovima iz najpoznatijih belgijskih stripova. Od njih su hrvatskoj publici najpoznatiji Lucky Luke i Štrumpfovi, ali tu su i De Kiekeboes, Jommeke, Suske i Wiske te Urbanus. Za svaki od tih stripova bit će osmišljena posebna zona, a tematski park sadržavat će ukupno 60 atrakcija i aktivnosti. Predviđene su također zona za čitanje, kreativna zona, kino, restoran i trgovina. Park će biti otvoren na Uskrs 2017.

Kolodvor stripova Antwerpen (Comics Station Antwerp) prostirat će se na 6000 m² na četiri etaže, okružujući atrij kolodvora Antwerpena, izgrađenog krajem 19. stoljeća, koji je danas povijesna znamenitost.

Prema najavama vlasnika tematskoga parka, stripovskoga nakladnika WPG-a, očekuje se 200 000 posjetitelja godišnje. Cijeli je projekt vrijedan devet milijuna eura, a prostor je zakupljen od Belgijjskih državnih željeznica na 18 godina.

NAJUSPJEŠNIJE IZDANJE INNOTRANSA

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: Ivana Čubelić

Od 20. do 23. rujna u Berlinu je na 11. međunarodnom sajmu prometne tehnologije InnoTransu bilo predstavljeno oko 3000 izlagača iz 60 zemalja, među kojima su bili i brojni hrvatski proizvođači.

Ovogodišnji InnoTrans pod nazivom »Budućnost mobilnosti« bio je podijeljen u pet tematskih područja: Željeznička tehnologija, Željeznička infrastruktura, Javni prijevoz, Interijeri i Tuneli. Još jedanput InnoTrans je potvrdio reputaciju najvećeg industrijskog tržišta. Naime, sajam je posjetilo oko 145 000 posjetitelja iz 140 zemalja, a na sajmu je na 112 000 m² izlagalo oko 3000 izlagača. U odnosu na prošlo izdanje sajma broj izlagača bio je veći za sedam posto, a broj posjetitelja za četiri posto.

Na vanjskom izložbenom dijelu bilo je prikazano 127 tračničkih vozila na 3500 metara tračnica, a prvi put proizvođači vozila mogli su predstaviti autobuse na odvojenom vanjskom izložbenom dijelu. Alstom je predstavio novi regionalni vlak Coradia Lint, a Siemens novi vlak velikih brzina Velaro Türkeri namijenjen turskomu tržištu i podzemni vlak Metro Riad namijenjen tržištu Saudijske Arabije. Stadler je predstavio novi EC250 Giruno, a Mercedes-Benz Special Trucks novo vozilo Unimog namijenjeno gradnji cestovne i željezničke infrastrukture. Na sajmu je predstavljeno i 149 novih proizvoda.

Uz prezentaciju proizvoda za tračnički promet na unutarnjemu štandu, na vanjskom izložbenom dijelu Končar Električna vozila predstavila su niskopodni dizel-električni motorni vlak za regionalni prijevoz proizveden za HŽ Putnički prijevoz. Uz Končar Električna vozila, na InnoTransu su se predstavile i druge hrvatske tvrtke: RŽV Čakovec, Đuro Đaković – Specijalna vozila, TŽV Gredelj, Tromont, DIV i ALTPRO. Tvrtka ALTPRO predstavila je signalno-sigurn-



Predstavljanje Končarevog DMV-a za regionalni prijevoz

osnu tehniku koju izvozi na sve kontinente, tvrtke DIV i Tromont dijelove za željezničku infrastrukturu, a RŽV Čakovec svoj proizvodni asortiman, među kojim se ističe samohodni vagon za prijevoz rasutoga tereta, čija je izrada sufinancirana programom CIP Eko-inovacije Europske unije. TŽV Gredelj poseban naglasak stavio je na niskopodni dizel-motorni vlak za regionalni prijevoz te lokomotive koje obnavljaju i moderniziraju u suradnji s američkim partnerom NRE-om. Tvrtka Đuro Đaković – Specijalna vozila predstavila je vagnsku cisternu serije Zacns namijenjenu prijevozu emulzije kalcijeva karbonata, a na sajmu je ugovorena isporuka vijenaca zupčanika za ASEA električne lokomotive za Srbiju i

izrada komponenti za Bombardier Transportation.

Na sajmu je predstavljen i plan razvoja *hyperloopa*, revolucionarnoga prijevoznog sustava sustava kojim će se putovati brže nego zrakoplovom, osnivača Tesla Motorsa i SpaceXa, a održana je i InnoTransova konvencija. Uz vrhunske međunarodne stručnjake i panelske rasprave o aktualnim pitanjima i trendovima u mobilnosti, održano je pet glavnih foruma, koji su obuhvatili teme digitalizacije u putničkom i teretnom prijevozu, tehnologije digitalnih usluga te dizajna i mobilnosti, a samit visokorangiranih predstavnika željezničkoga sektora održan je pod nazivom »Inovacije u digitalnom dobu: željeznica pred izazovom budućnosti«.

POTREBNO JE BITI PROAKTIVAN I ODGOVORAN

PIŠE: Elvira Mlivić Budeš
FOTO: Arhiva HDŽI-a



U organizaciji Hrvatskog društva željezničkih inženjera 8. rujna održana je edukativna radionica »Proaktivnost i odgovornost«, čime se nastavila serija edukacija Društva s područja tzv. mekih vještina (engl. *soft skills*). U fokusu su bile proaktivnost i odgovornost koje su ključne vrline za postizanje sreće i uspjeha te kvalitetnu suradnju jer pomoću njih uzimamo svoju sudbinu u svoje ruke, tako da više ne ovisimo o drugima ni o vanjskim okolnostima.

Proaktivno razmišljanje i ponašanje svaki je oblik razmišljanja i ponašanja koji dovodi do poduzimanja aktivnosti čiji je cilj stjecanje dobrobiti za sebe i/ili okolinu u situacijama kada nije očigledna potreba za tom aktivnosti niti su jasno izraženi poticaji da se upravo ta aktivnost treba obavljati, ali postoje opravdani razlozi da bi takav oblik ponašanja mogao donijeti dobrobit u budućnosti. Odgovornost, u najširem smislu, jest savjesno i ispravno obavljanje zadaća. Sposobnost čovjeka da osjeća svoju odgovornost jedan je od ključnih elemenata sreće i uspjeha. Bilo kakav veći uspjeh zahtijeva preuzimanje odgovornosti, a odgovornost je ključna i za postizanje suradnje.

Odgovornost u poslovanju

Preuzeti odgovornost za svoje postupke, bez obzira na to kakvi oni bili, uvijek je zahtjevan zadatak. Često mislimo da ne možemo ništa učiniti da promijenimo situaciju u kojoj smo se našli. Ako pogledate oko sebe, naići ćete na velik broj primjera gdje su ljudi osobnim zalaganjem i pozitivnim stavom uspješno napraviti skoro nemoguće. Opravdati se lošom situacijom na tržištu, neriješenim odnosima sa suradnicima ili krizom koja utječe na sve djelatnosti jedan je od koraka prema vlastitoj propasti. Za svaku promjenu potrebni su



Na radionici

hrabrost i trud, što podrazumijeva i gubitak ugodnosti i rutinskoga ponašanja koje nam često odgovara.

Odgovornost i osobno jamstvo u poslu

Gradnja povjerenja ključna je za svaku osobu koja prodaje, nudi ili isporučuje proizvode, a navedeno još više vrijedi za usluge jer su neopipljive. Osjećaj povjerenja najsigurnije se može stvoriti ako osoba koja uslugu izvršava ili osoba koja vodi projekt osobno jamči da će klijent dobiti očekivano i vjerojatno još nešto više od onoga što smatra da može dobiti od ponuđača. Naravno, za to je ključno preuzeti odgovornost i stajati iza ponuđenih karakteristika proizvoda i usluga, što je, međutim, ponekad jako teško. Svaki ponuđač mora biti pouzdan, kompetentan i dopadljiv. Pouzdanost se odnosi na spremnost klijenta da se može u potpunosti osloniti na iskaz prodavača.

Kompetentnost podrazumijeva potpuno poznavanje predmeta prodaje, suradnje ili projekta, dok se dopadljivost odnosi na prijateljsko ponašanje i pronalaženje zajedničkih interesa između klijenta i ponuđača. Samo takvo povjerenje između organizacije i klijenata može rezultirati stvaranjem dugoročnih odnosa i kreiranjem ugodne atmosfere zbog koje će se klijent imati potrebu vratiti i pozitivno govoriti o suradnji.

Kakva nas budućnost očekuje?

Kontinuirano pratimo trendove koji nam dolaze sa Zapada, proučavamo njihovu poslovnu praksu i analiziramo poslovne slučajeve. Nadajmo se da će dobri primjeri iz inozemstva poslužiti za usvajanje nekih novih, korisnijih i boljih poslovnih vještina, a da će loši poslovni primjeri biti pokazatelj kako se više ne bismo trebali ponašati.

TRADICIJA ČUVANJA BAŠTINE

DUGA 25 GODINA

PIŠE: Vlatka Škorić

FOTO: arhiva Hrvatskog željezničkog muzeja

U salonu Zagreb Glavnog kolodvora 21. rujna 2016. predavanjima Mladena Bogića, ravnatelja Željezničkog muzeja Slovenskih željeznica u Ljubljani, i Nede Staklarević, muzejske savjetnice Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« u Zagrebu, počelo je obilježavanje 25. godišnjice Hrvatskog željezničkog muzeja. Program koji se održava svake srijede od 21. rujna do 19. listopada dio je nacionalnog programa »Dani europske baštine«, koji se u muzejima, knjižnicama, centrima za kulturu i drugim kulturnim ustanovama diljem Hrvatske održava od 20. rujna do 26. listopada 2016.

O iskustvu čuvanja tehničke baštine govorilo se 21. rujna u salonu Zagreb Glavnog kolodvora. Tom prigodom Mladen Bogić nizom je fotografija prikazao razvojni put ljubljanskoga željezničkog muzeja. Upravo zahvaljujući osobnome zalaganju, ali i potpori Direkcije Slovenskih željeznica, u tom se muzeju nalazi velik broj uščuvanih predmeta kojima se opisuje i dokazuje rad željezničara i funkcioniranje vlakova.

Većina muzejskih lokomotiva, pa tako i parnih, čuva se u zatvorenim prostorima, dok neke od njih vuku turističke vlakove na bohinjskoj pruzi i na relaciji Celje – Podčetrtek. Neda Staklarević predstavila je sve zbirke Tehničkog muzeja »Nikola Tesla« u Zagrebu. Budući da kao kustosica i muzejska savjetnica vodi Odjel prometa, posebno se osvrnula na brodove, podmornicu, automobile, tramvaje, lokomotive i ostala stara vozila, no istaknula je da se u toj zbirci osim predmeta iz prošlosti nalaze i automobil Masserati iz 2005. te domaće električno vozilo konstruktora Vjekoslava Majetića, koje je proizvedeno u tvrtki Doking d.o.o. 2010. godine. Ti se predmeti iz sadašnjosti čuvaju za budućnost.

U poštanskom vagonu na 6. peronu Zagreb Glavnog kolodvora 28. rujna u 18 sati Zdenko Fučkar govorio je o principu



Neda Staklarević predstavila je zbirke Tehničkog muzeja »Nikola Tesla«

rada i održavanju parnih lokomotiva, a Dragutin Staničić o spoju željeznice i fotografije.

Na Dan hrvatskih željeznica, 5. listopada, u 18 sati u salonu Zagreb Glavnog kolodvora o muzejima policije, vojnomo muzeju MORH-a, HT muzeju i Hrvatskom željezničkom muzeju (HŽM) govorit će njihovi ravnatelji Željko Jamičić, Mario Werhas, Goran Rajić i Tamara Štefanac.

Četvrte srijede, odnosno 12. listopada, u Zagreb Zapadnom kolodvoru, u zgradi koja je zaštićeni spomenik kulture, u 18 sati o prošlosti, sadašnjosti i budućnosti HŽM-a govorit će njegova bivša ravnateljica Helena Bunijevac, a budućnost HŽM-a viđenu očima mladih dizajnera predstavit će docent Sveučilišta Sjever u Koprivnici dr. Dubravko Kuhta. Naime, njegovih nekoliko studenata posjetilo je HŽM koji su potom tijekom cijeloga jednogodišnjeg kolegija osmišljavali mogući, budući prostor HŽM-a i njegov postav u skladu sa suvremenim muzeografskim principima, s

težištem na multimedijalnome prikazu.

Program obilježavanja 25. obljetnice HŽM-a završava 19. listopada u 18 sati u Zagreb Zapadnom kolodvoru predavanjem dr. Borne Abramovića s Fakulteta prometnih znanosti o europskim željezničkim muzejima, dok će potrebu za muzejskim vlakovima u svojem izlaganju propitkivati mr. Renata Veličan, kustosica HŽM-a.

Inače, HŽM osnovan je 19. ožujka 1991. na inicijativu prof. Antuna Bauera, muzeologa koji je osnovao i niz drugih muzeja, pa i Vukovarski gradski muzej. U početku se Muzej zvao Željeznički muzej Hrvatske i bio je dio Hrvatskog željezničkog poduzeća sa sjedištem u Zagrebu. Naziv je promijenio 2001. u Hrvatski željeznički muzej, a podjelom HŽ Holdinga 2012. vlasnički je pripao HŽ Infrastrukturi, u sklopu koje posluje i danas. Od samog početka razvija se na južnome dijelu bivšeg prostora TŽV-a »Gredelj«. Njegov prvi ravnatelj bio je Ivan Matić, kojeg je naslijedila Helena Bunijevac, a od 2013. HŽM vodi Tamara Štefanac.

ŽELJEZNICOM PO NAJLJEPŠEM I NAJMUZIKALNIJEM OTOKU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Za Korziku se kaže da je najljepši otok na Sredozemlju, a ljepota se nalazi u njezinim suprotnostima, nacionalnim parkovima s visokim planinama koje izranjaju iz mora, brojnim jezerima i rijekama te bezbrojnim pješčanim plažama s tirkiznim morem. Trebalo je povezati brojne doline i gorske usjeke, planinska sela s gradovima u unutrašnjosti i na obali, učiniti Korziku prohodnom, a upravo zahvaljujući ljudskoj poduzetnosti i velikom tehničkom pothvatu koji je trajao dvadesetak godina Korzikanci su prije više od 120 godina dobili svoju uskotračnu prugu spektakularne trase.

Korzikanci svoju željeznicu duhovito nazivaju »korzički TGV«, jer zaista nema veze s francuskim vlakovima ni *grande vitesse* (velikom brzinom), već s pojmom *grande vibration*, pa je nazvana još i »Drndalica« (na korzičkome jeziku »U trinighellu«). Kako bi visoki planinski krševiti predjeli postali provozni i omogućili Korzikancima vezu jednoga kraja otoka s drugim, trebalo je probiti bezbroj tunela kroz gorske stijene i podignuti vijadukte preko dolina i klanaca. Duljina pruga iznosi 232 kilometra i sastoji se od dviju trasa: Bastia – Ponte Leccio – Ajaccio, duljine 158 kilometara, i Ponte Leccio – Calvi, duljine 74 kilometra. Obje pruge imaju ukupno 1592 željeznička infrastrukturna objekta, uključujući 57 vijadukata i 59 tunela, od kojih je najdulji dugačak četiri kilometra. Zanimljivo je da projektiranju nije odolilo ni građevinski konstruktor Eiffel, projektirajući najveći vijadukt Ponte Vecchio visine 140 metara.

Sudbina Korzičke željeznice (Chemins de Fer de la Corse, CFC) i danas je neizvjesna. Budući da je Korzika u sastavu Francuske, CFC je tvrtka kći upravitelja Francuskih državnih željeznica (SNCF) i nosi se s velikim



Putovanje s pogledom na Calvi

problemima. To su teški uvjeti vožnje i održavanja željezničke infrastrukture, problemi sa zastarjelim voznim parkom, gdje su i strojvođe i kondukteri osposobljeni za moguće popravke vlakova tijekom vožnje, te aktualno smanjenje broja vlakova u korist razvoja cestovnoga prometa. Od 2007. stižu novi moderni putnički vlakovi s elektronikom i klimatizacijskim uređajima, no u vožnji još uvijek prevladavaju stari Michelinovi motorni vlakovi iz 30-ih i 70-ih godina. Zbog svega toga nerijetki su štrajkovi radnika Korzičke željeznice.

»Drndalica« nas ipak brže i sigurnije preveze iz luke Bastije do glavnoga grada Ajaccija, s jedne strane otoka na drugu, od cestovnoga prometa, koji je također ograničen velikim usponima i zavojima. Vožnja vlakom tih 158 kilometara traje tri i pol sata, često i dulje, dok se, primjerice, na zapadnoj obali vožnja cestom duljine 19 kilometara koja prolazi kroz crvene stijene može zbog zahtjevnosti ceste produžiti na sat i pol.

Između svibnja i listopada Korziku posjeti preko dva milijuna turista. Zbog bogate flore i faune, brojnih nacionalnih parkova, mora s pješčanim plažama, pedesetak vrhova visine preko 2000 metara te jezera i rijeka u unutrašnjosti otoka Korzika je raj za turiste, planinare, alpiniste i ronioce. Fotografiranju krajolika iz vlaka turisti ne mogu odoljeti. Osim prirodnih znamenitosti, ukras su putovanja krda veprova i koza koja pretrčavaju prugu, što je dodatni izazov za korzičke strojvođe. Za putnike u vlaku veliko su uzbuđenje usponi i vijuganje vlaka među stijenama kao i padine ispod pruge od nekoliko stotina metara. Vlakom prema Ajacciju za sat i pol dolazi se iz Bastije do sveučilišnoga grada Cortea s bogatom prošlošću, središta otoka s očuvanom starom jezgrom, a povjesničari kažu da se tamo nalazi i najstarija sačuvana trgovina u Europi. Iz Cortea vlak nastavlja vožnju s atraktivnim pogledom te ubrzo dolazi najspektakularnija dionica pruge, zbog koje raste adrenalin svima u vlaku, vožnja



Ponte Vecchio; voyages-sncf.com



Kolodvor na sjeveru Korzike

preko vijadukta Ponte Vecchija. Slijedi uspon vlaka na 906 metara nadmorske visine do kultne planinarske staze G20 kod kolodvora Vizzavonea i nastavak vožnje vlakom kroz crvene stijene Capo Rossoa.

Druga trasa pruge odvaja se na visinskome platou u kolodvoru Ponte Lecciju prema Ile Rousseu i Calviju, luci

na Sredozemnome moru, a vodi kroz brežuljke, kestenove šume i šume eukaliptusa te se spušta prema moru kroz vinograde i maslinike do obale Balagne. Stari prigradski vlakovi voze turiste doslovce uz pješčanu obalu, hotele i luksuzne vile, zaustavljaju se na brojnim plažama te su idealan prijevoz za turiste. Nemoguće je govoriti o Korzici a ne spomenuti burnu povijest otoka. O

bogatoj povijesti grada Cortea (ili Corteza, na korzičkome jeziku) mogu se naći podaci u Gradskom povijesnom muzeju. To je grad u kojemu je začeta davna ideja o neovisnosti Korzike i gdje je rođen, kako ga Korzikanci zovu, otac nacije Pascal Paoli. On je zajedno sa svojim sunarodnjacima u 18. stoljeću oslobodio Korziku od Republike Genove, donio demokratski ustav i uspostavio sveučilište, no neovisnost Korzike nije dugo trajala. Ubrzo ju je Napoleon u svojim osvajanjima pripojio Francuskoj, a posljedice su i danas vidljive. Naime, politički statističari navode da je dvije trećine Korzikanaca za neovisnost otoka, a obilježja Napoleona, koji je rođeni Korzikanac, nalaze se samo u Ajacciju. Na svim mjestima i predmetima koje se susreće na otoku, od službene zastave Korzike, službene otočke pošte, željezničke prijevozne karte, boca najboljega korzičkog piva Pietre (koje se proizvodi od kestena, a staklene boce za njega dolaze iz našega Huma na Sutli) pa do, primjerice, vrećica šećera uz kavu serviranu u restoranu nalazi se simbol Korzike, crtež glave Maura, simbola ropstva iz davnih vremena.

Sve generacije Korzikanaca izrazito drže do svoje tradicije. Poznati su po karakterističnom višeglasnom *a cappella* pjevanju, usmenom predajom očuvanoj umjetnosti koja je danas pri UNESCO-u zaštićeno kulturno dobro. Koliko su Korzikanci emotivno vezani uz svoju željeznicu dovoljno govore tekstovi tih pjesama, koje često i rado izvode, a u kojima je željeznica opjevana s nostalgijom i ljubavi jer im je tijekom povijesti pomogla, osobito siromašnim poljoprivrednicima iz unutrašnjosti. Danas je trend među Korzikanima mlađe generacije da umjetnici i oni koji žele živjeti izvan gužvi i turističkih zona na obali u potrazi za drugačijim načinom življenja unajme napuštene željezničke kolodvore i presele se u unutrašnjost.

OD OVE SEZONE U 1. B LIGI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U svojoj osamdesetoj obljetnici postojanja kuglači karlovačkog Kuglačkog kluba »Željezničar« nastupit će u 1. B ligi, a posebno raduje pojava dvaju izuzetno darovitih mladih igrača – Filipa i Luke Požege.

Od ove sezone Kuglački klub »Željezničar« iz Karlovca nastupat će u 1. B ligi. Nakon što je od natjecanja odustao KK »Istra«, prilikom su dobili Karlovčani kao najbolje plasirana ekipa Druge lige. Željko Vukelić, predsjednik Kluba, istaknuo je zadovoljstvo time što je Klub izabrao prilikom da se natječe u natjecanju višeg ranga:

«Ove godine obilježavamo osamdesetu obljetnicu kontinuiranog djelovanja Kluba. Tijekom natjecanja prilikom će dobiti i naši mladi igrači, a opstanak u ligi neće biti problem. Veći su nam problem financije. No, neovisno o tome snalazimo se kako znamo i umijemo te smo u posljednjih nekoliko godina uspjeli realizirati znatne investicije.

Kuglački klub »Željezničar« iz Karlovca kontinuirano djeluje od 1936. godine, a prije tri godine postao je članom Hrvatskog kuglačkog saveza. U Klubu se čuva sređena arhiva pa se u svakome trenutku može prikazati dio njegove povijesti. Za trajno bilježenje najvažnijih trenutaka iz povijesti Kluba posebno je važna knjiga pokojnog Zdravka Švegara tiskana povodom sedamdesete obljetnice Kluba.

Prve klupske prostorije nalazile su se u rashodovanome vagonu, a 1962. Klub useljava u svoju kuglanu na Drežniku, smještenu uz nekadašnju ložionicu. Kuglanu su izgradili članovi Kluba i zabilježeno je da je u izgradnju uloženo 4000 sati dobrovoljnog rada. Ima dvije staze, a građena je opekama koja je ostala nakon rušenja stare kolodvorske zgrade u Jastrebarskom. Jedanaest godina kasnije, 1973. godine, staze se moderniziraju i od te

se godine kugla na automatskim stazama. Nakon četrdeset godina bilo je neophodno krenuti u novu rekonstrukciju kuglane. Zbog čestih kvarova motora, elevatora zaletišta i položnica popravci su postali vrlo česti i skupi. Prema riječima Željka Vukelića, ta investicija trebala bi dovesti do proširenja kuglane za još dvije staze:

«Uređena je dvostazna kuglana, a ugrađena je tehnologija prema najvišim svjetskim standardima. Za potrebe obnove i opremanja kuglane podignut je kredit u poslovnoj banci. No, koliko god kuglana bila moderna, mi na dvije staze ne možemo igrati službene utakmice. Da bismo se »proširili«, od željeznice smo pokušavali dobiti ili otkupiti još toliko prostora, no to još uvijek nismo uspjeli realizirati.

Nekako samo po sebi nameće se pitanje rizika, pogotovo ako se zna da Klub baš i nije pri novcu. Željko Vukelić nije se puno dvoumio:

«Kada čovjek ima san i jaku želju da ga

realizira, onda ga malo tko i malo što može pokolebati. Kuglana je bila moj san i mi bismo i bez kredita uspjeli, no ovako je bolje i mi bez problema uspijevamo isplaćivati rate.

Kuglanje je sport u kojemu nema dobnih ograničenja kao u većini drugih sportova. U Klubu su posebno sretni zbog Luke i Filipa Požege, igrača koji su poniknuli iz Kluba i koji već sada ostvaruju odlične rezultate. Unatoč tomu Željko Vukelić nije zadovoljan radom s mladim naraštajima:

«Luka i Filip Požega su velik potencijal, ali oni ipak nisu rezultat sustavnog rada naše škole kuglanja. Luka je nastupio za junior-sku reprezentaciju Hrvatske na svjetskome prvenstvu. On je doista svestrani sportaš i bojim se da ćemo ga teško zadržati. Da bismo privukli djecu, trebali bismo raspolagati dostatnim izvorima financiranja. Pomažu i roditelji, ali to ipak nije dovoljno za ozbiljniji rad. Nama su osnovni izvori financiranja najamnina za dvoranu i kafić, članarine, donacije i sponzorstva.



Članovi KK-a »Željezničar«



HRVATSKI
ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI

Našice
FOTO: Branimir Butković



Pokraj Ivanca
FOTO: Branimir Butković