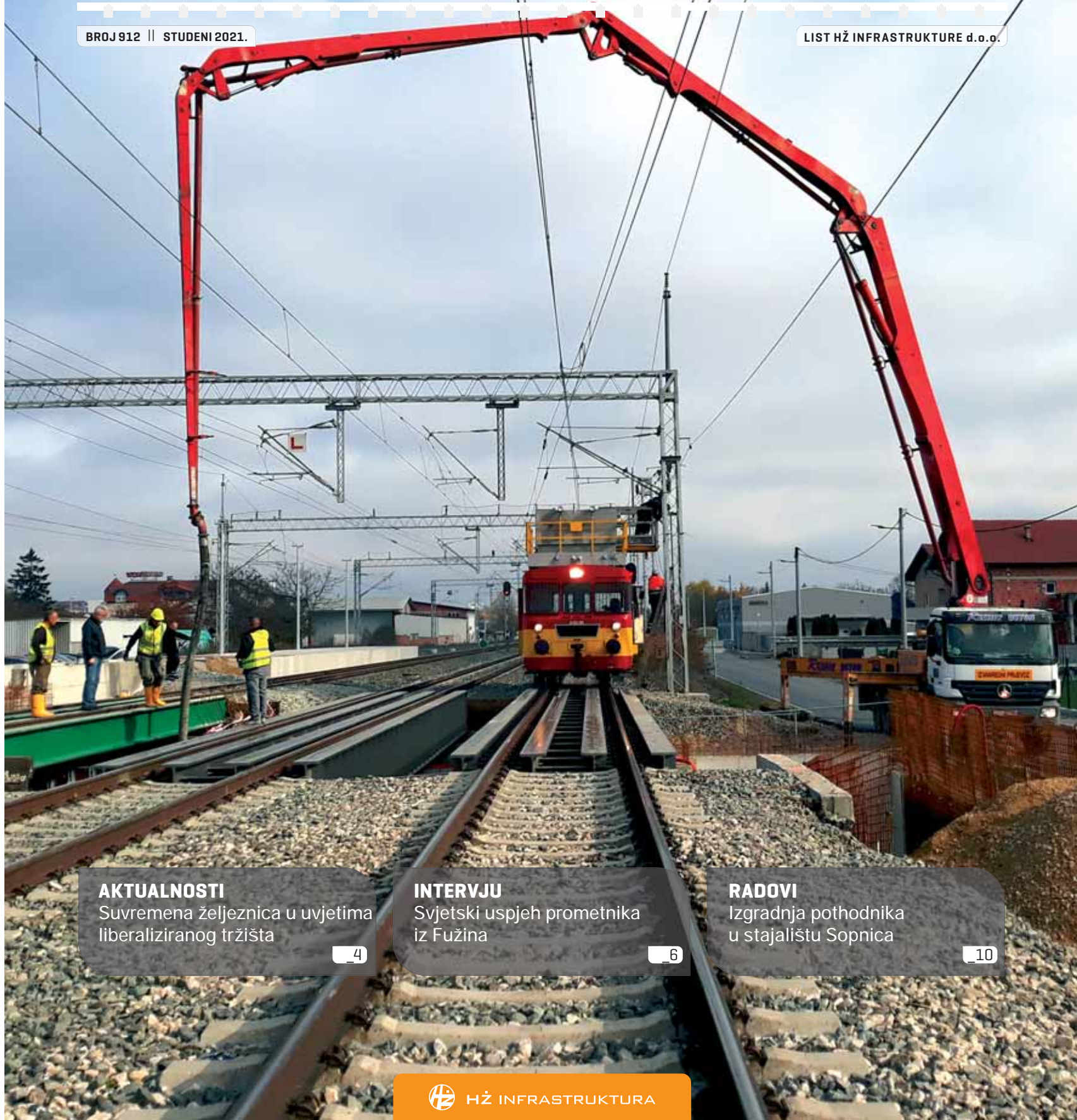


# ŽELJEZNIČAR

BROJ 912 || STUDENI 2021.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.



## AKTUALNOSTI

Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranog tržišta

4

## INTERVJU

Svjetski uspjeh prometnika iz Fužina

6

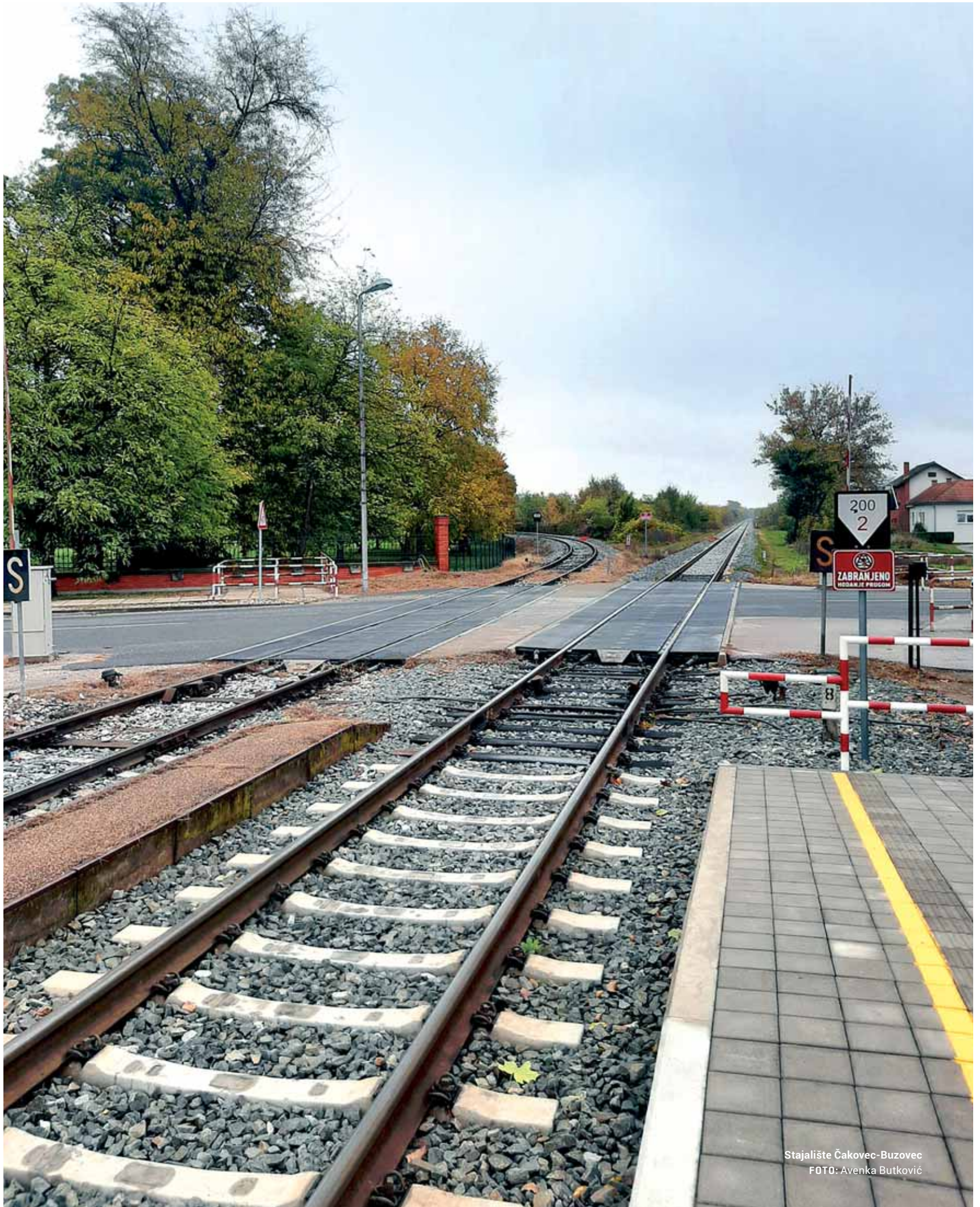
## RADOVI

Izgradnja pothodnika u stajalištu Sopnica

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Stajalište Čakovec-Buzovec  
FOTO: Avenka Butković

## IZDVOJENO

### AKTUALNOSTI

Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranog tržišta

4

### INTERVJU

Svjetski uspjeh prometnika iz Fužina

6

### EU FONDOVI

Studenti građevinskog i arhitektonskog fakulteta iz Osijeka obišli gradilište

8

### RADOVI

Izgradnja pothodnika u stajalištu Sopnica

10

### RADOVI

Revitalizacije pruge Čakovec – Kotoriba

12

### RADOVI

»Flashback '91«

20

## IMPRESUM

### ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

**NAKLADNIK:** HŽ Infrastruktura d.o.o.

**ZA NAKLADNIKA:** Ivan Kršić

**GLAVNI UREDNIK:** Ivan Kartelo

**IZVRŠNI UREDNICI:** Branimir Butković, Oskar Pigac

**JEZIČNE UREDNICE:** Nataša Bunijevac, Ružica Stanić

**DIZAJN:** Oskar Pigac

**FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI:** Avenka Butković

**ADRESA UREDNIŠTVA:**

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

**NAKLADA:** 1500 primjeraka

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

## RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u mjesecu iza nas zabilježili smo brojna događanja vezana uz željeznicu u Hrvatskoj i izvan nje. Na samom početku, ipak, želimo čestitati našem kolegi prometniku vlakova iz Fužina Davorinu Jurkoviću koji je pobijedio na renomiranu UIC-ovu fotonaatječaju čiji je cilj bio da »zaposlenici željeznice budu ambasadori svojih željeznica i da podjele svoja omiljena željeznička mjesta kako bi potaknuli putnike da uskoče u vlak i upoznaju ta mjesta kada ponovo bude moguće putovati«. Tema natječaja bila je »My Secret Rail Spots«, a za najbolje fotografije glasalo se na razini cijeloga svijeta te su pobjedničke među njima proglašene krajem listopada, tijekom TopRail Forumu. Fotografija pod nazivom »Vlak u snijegu« kolege Jurkovića proglašena je pobjedničkom te je s još 12 fotografija iz cijeloga svijeta koje su dobile najviše glasova uvrštena u UIC TopRail kalendar za 2022. Što reći nego čestitati na odličnom uspjehu i promociji naše tvrtke, ali i hrvatske željeznice.

Veliko priznanje za svoj rad i fotografsko umijeće dobio je i naš kolega fotograf i izvršni urednik »Željezničara« Branimir Butković. Njegove su četiri fotografije iz 1991. godine bile izložene u Hrvatskom društvu likovnih umjetnika tijekom studenoga na izložbi crno-bijelih ratnih fotografija pod simboličnim nazivom »Flashback '91« kao prisjećanje na početak Domovinskoga rata u Hrvatskoj.

U sklopu 2021. – Europske godine željeznice u Zagrebu je 22. studenog održana tribina »Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranog tržišta« u organizaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM) i Saveza za željeznicu. Između ostalih o brojnim projektima modernizacije naše željeznice govorio je predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić.

Kao i svakog mjeseca u »Željezničaru« donosimo izvještaje o radovima na obnovi željezničke infrastrukture. Za ovaj broj naši su reporteri posjetili gradilišta u Sesvetama, Međimurju te na pružnoj dionici Kukača – Gornje Dubrave.

Pisali smo također o mnogim drugim, vjerujemo, zanimljivim temama sa željeznice.

glavni urednik lista "Željezničar"  
Ivan Kartelo



# SUVREMENA ŽELJEZNICA U UVJETIMA LIBERALIZIRANOG TRŽIŠTA

PIŠE: Alenka Ožbolt

FOTO: Korporativne komunikacije HŽI-a

**U** sklopu 2021. – Europske godine željeznice u Zagrebu je u ponedjeljak 22. studenoga 2021. održana tribina »Suvremena željeznica u uvjetima liberaliziranog tržišta« u organizaciji Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM) i Saveza za željeznicu.

U uvodnome izlaganju prisutnima se obratio Alen Gospočić, državni tajnik Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, govoreći o modernizaciji i restrukturiranju željezničkog sektora. Istaknuo je četiri ključna dijela reforme željeznice koja se mora provesti paralelno s ulaganjima. Riječ je o upravljanju željezničkim društvima, njihovoj reorganizaciji, planiranju sektorskih ulaganja i financiranja te razvoju znanja, tehnologija i vještina željezničkog sektora.

Nikola Popović, član Vijeća HAKOM-a, osvrnuo se na to kako tržišno natjecanje može biti pokretač željezničkog sektora, dok se Ante Klečina, predsjednik Saveza za željeznicu, dotakao teme održivog razvoja željezničkog prometa, koji može doprinijeti razvoju nacionalnog gospodarstva.

Nakon uvodnih izlaganja uslijedila je panel-rasprava u kojoj je sudjelovao Ivan Kršić, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, zajedno sa Željkom Ukićem, Uprava-direktorom HŽ Putničkog prijevoza, Draganom Marčinkom, predsjednikom Uprave HŽ Carga, Borisom Rosandom, članom Uprave Transagent Raila, Josipom Ninićem, predsjednikom Uprave Končar – Električnih vozila, te Denisom Vukorepom, ravnateljem Lučke uprave Rijeka.

Panelisti su odgovarali na aktualna pitanja vezana uz program modernizacije željezničke infrastrukture, izazove s kojima se susreću prijevoznici na tržištu usluga u željezničkom teretnom prijevozu liberaliziranom 2013. godine, ulozi domaće željezničke industrije u modernizaciji voznoga



Panel - rasprava

parka nacionalnog putničkog prijevoznika, koristima koje nova koncesija u riječkoj luci donosi željezničkom sektoru i hrvatskom gospodarstvu te na niz drugih aktualnih gospodarskih pitanja.

Viziji željeznice kao okosnice održivog razvoja u Republici Hrvatskoj može se pridonijeti jedino ulaganjem, a HŽ Infrastruktura upravo to i čini. Većina naših infrastrukturnih projekata, koji su u ovome tre-



Ivan Kršić i Željko Ukić



Alen Gospočić



Sudionici panela - rasprave

nutku u različitim fazama provedbe i pripreme, odnosi se na obnovu i izgradnju željezničke infrastrukture na koridorima RH1 i RH2, a koji su dio međunarodnih željezničkih koridora. – rekao je Ivan Kršić, dodavši da HŽ Infrastruktura trenutno u fazi projektiranja ima projekte u vrijednosti od četiri milijarde eura, u postupku javne nabave za radove projekte u vrijednosti dodatnih 550 milijuna eura, dok vrijednost radova koji su u tijeku u ovome trenutku iznosi 850 milijuna eura.

Cilj nam je promijeniti način željezničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj i stvoriti brzu, sigurnu i ekonomski konkurentnu prometnu uslugu, stvoriti uvjete za unaprjeđenje željezničkog prometa kao ekološki najprihvatljivije vrste prometa. Dio zadanih ciljeva koji se tiču unaprjeđenja teretnog prijevoza već smo ostvarili i krajem prošle godine završili projekt Rijeka

Brajdica kojim je Rijeka kao najvažnija hrvatska luka dobila modernizirani teretni kolodvor s povećanim ukrcajnim i iskrcajnim kapacitetom i stvorila uvjete za znatnije preusmjeravanje teretnog prijevoza iz luke na željeznicu. – rekao je Kršić.

Radimo i na unaprjeđenju putničkog prijevoza. Tu bih istaknuo projekte koji se odnose na poboljšanje prijevoza u zagrebačkome prstenu, gdje je mobilnost putnika najveća. Radovi na modernizaciji i elektrifikaciji dionice Zaprešić – Zabok pri samome su kraju, a oni od Savskog Marofa do zagrebačkog Zapadnog kolodvora izvode se planiranom dinamikom i trebali bi završiti sredinom 2022. Želimo omogućiti brže i sigurnije putovanje onima koji svakodnevno koriste usluge željezničkog prijevoza za dolazak na posao ili školovanje, kao i željeznici privući nove putnike. – dodao je Kršić.



# SVJETSKI USPJEH PROMETNIKA IZ FUŽINA

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Davorin Jurković



»Vlak u snijegu«, pobjednička fotografija UIC-ova natječaja

**H**rvatska nema najbolju europsku željeznicu, ali zato ima najbolju svjetsku željezničku fotografiju, a njezin je autor naš kolega prometnik vlakova iz Fužina Davorin Jurković! Naime, na portalu HŽ Infrastrukture tijekom ljeta objavljen je poziv za UIC-ov fotonatječaj, a njegov cilj bio je da »zaposlenici željeznice budu ambasadori svojih željeznica i da podjele svoja omiljena željeznička mjesta kako bi potaknuli putnike da uskoče u vlak i upoznaju ta mjesta kada ponovo bude moguće putovati«. Tema natječaja bila

je »My Secret Rail Spots«, a za najbolje fotografije glasalo se na razini cijeloga svijeta te su one pobjedničke među njima proglašene 26. listopada 2021. tijekom TopRail Foruma. Fotografija pod nazivom »Vlak u snijegu« kolege Jurkovića proglašena je pobjedničkom te je s još 12 fotografija iz cijeloga svijeta koje su dobile najviše glasova uvrštena u UIC TopRail kalendar za 2022. Također to je prezentirano i objavljeno na UIC-ovoj službenoj stranici na Instagramu. S Davorinom Jurkovićem razgovarali smo kada su se doj-

movi već slegli, no sreća i ponos zbog nagrade i dalje su prisutni.

Ostvarili ste fenomenalan fotografski uspjeh pobijedivši svojom fotografijom »Vlak u snijegu« na fotonatječaju za najbolju željezničku fotografiju koji je organizirala Međunarodna željeznička unija (UIC). Kako ste uopće došli na ideju da se prijavite na natječaj i kakva je bila konkurencija, odnosno koliko je natjecatelja bilo?

U rubrici »Obavijesti«, koja je sastavni

dio portala HŽ Infrastrukture, saznao sam za fotonatječaj koji organizira UIC. Odlučio sam prijaviti jednu zimsku fotografiju koja je karakteristična za Gorski kotar, odnosno za prilike koje ovdje vladaju (snijeg). Bio je srpanj 2021., a prijave iz cijeloga svijeta bile su otvorene taj mjesec.

### Kako i kada je nastala ta pobjednička, zaista prekrasna fotografija?

Fotografija je nastala jednoga jutra krajem ožujka 2019. S obzirom na to da je zima u Gorskom kotaru duga i jaka, ni snijeg u ožujku nije nikakva novost. Ujutro sam vozio dijete na željeznički kolodvor na vlak za školu, a kako se preko noći lagano zabijelilo, uputio sam se na obližnje mjesto Mostići (Fužine), s kojega se pruža prekrasan pogled na željezničku prugu Zagreb – Rijeka, te sam u kadar uhvatio prolazak putničkoga vlaka u snijegu s prvim zrakama *zubatoga* sunca.

**U razgovoru koji je prethodio ovome intervjuu saznali smo da se i inače bavite fotografijom, a zahvaljujući mnogima od njih postigli ste velike uspjehe, i to ne samo u Hrvatskoj, nego i izvan njezinih granica.**

Mnogo je tu nagrada i priznanja za fotografski rad. S obzirom na to da volim fotografiju *Wildlife* i da ona prevladava u mom radu, posebno sam ponosan na fotografiju laneta koja je pobijedila na natječa-

ju Hrvatske zajednice županija s 7800 glasova (*like*). Fotografija ptice »Ženka Rusi svračka« ušla je među dva posto najboljih fotografija na svijetu u konkurenciji 1431 prijavljenog grada i 3084 fotografa s više od deset tisuća fotografija. Prvi su put dvije moje fotografije našle prestižno mjesto u časopisu »Swarovski« koji izlazi u cijelome svijetu te je to prvi put da je to uspjelo nekome iz Hrvatske, a na što sam posebno ponosan. Fotografija »Vlak u snijegu« također je bila pobjednik županijskoga fotonatječaja i uvrštena je na naslovnicu svjetske tvrtke Fuji Global iz Japana. Puno je tu još nagrada i priznanja; ne mogu ih sve ni nabrojiti, no jedna od novijih jest fotografija »Maska« s tradicionalnoga Maškaranog auto rallyja Pariz – Bakar u organizaciji Autokluba Rijeka s kojom sam osvojio prvo mjesto. Posebno mjesto zauzima i fotografija »Vretenac u trenutku hranjenja« s kojom sam stigao do pobjede na državnoj razini te predstavio svoj kraj i državu u EU-ovu parlamentu.

### Otkad se bavite fotografijom i što je sve potrebno na dobru fotografiju?

Fotografijom se bavim godinama, a intenzivno posljednje četiri godine. Za dobru fotografiju potrebno je puno rada, truda i znanja, a onda tek dolazi talent.

### Recite nam još par riječi o sebi. Koliko imate godina, otkad radite na željeznici i što radite?

Imam 41 godinu, rođen sam u Rijeci, a dok se nisam zaposlio živio sam u malome goranskom mjestu Skradu. Nakon što sam se zaposlio na radnome mjestu prometnika vlakova u kolodvoru Fužine, sa suprugom sam preselio u obližnje mjesto Lič, gdje i danas živimo s dvije kćeri Nikolinom (13) i Elenom (17). Na Veleučilištu u Rijeci stekao sam zvanje inženjera prometa te trenutačno završavam specijalistički diplomski studij.

### Kako ste zadovoljni radnim mjestom prometnika vlakova i opišite nam malo situaciju u kolodvoru Fužine?

Radnim mjestom i uvjetima jako sam zadovoljan. Kolege su uvijek spremne pomoći kao i šef kolodvora Marko Milković, koji uvijek pokušava svakome radniku izići ususret. Goranske zime znaju biti oštre i duge, premda se zadnjih godina i to dosta promijenilo zbog tzv. globalnoga zagrijavanja pa je manje snježnih padalina. S obzirom na to da je na našu pružnu mrežu stiglo nekoliko novih prijevoznika, povećao se i broj vlakova, što je bilo i za očekivati pa u noćnoj smjeni prometuje između 30 i 40 vlakova, a preko dana njih dvadesetak, što prugu svrstava među najprometnije na hrvatskoj pružnoj mreži.

Na kraju još jednom čestitamo kolegi Jurkoviću i želimo mu još puno uspjeha u fotografiji te u poslovnome i privatnome životu.



Davorin Jurković



»Lane«

# STUDENTI GRAĐEVINSKOG I ARHITEKTONSKOG FAKULTETA IZ OSIJEKA OBIŠLI GRADILIŠTE



PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: HŽI

**I** ove jeseni nastavila se suradnja HŽ Infrastrukture, odnosno voditelja Marka Žganeca i njegovog tima na projektu »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar« sa studentima i profesorima Građevinskog i arhitektonskog fakulteta iz Osijeka. Prilikom posjeta gradilištu u studenom ove godine nova generacija budućih građevinskih inženjera upoznala se s projektom, radovima i složenosti organizacije svih elemenata koji su sastavni dio Projekta te s načinom upravljanja projektom. Cilj je da studenti svoja teorijska znanja kvalitetno dopune konkretnim primjerima iz prakse.

Pri dolasku studenata i profesora u kolodvor Vukovar-Borovo Naselje voditelj projekta Marko Žganec upoznao je studente s ciljevima, organizacijskom strukturom i načinom upravljanja projektom. Uz dodatnu složenost projekta, etape i faznost radova nije se mogao zaobići ni problem pandemije i njezina utjecaja na radove, isporuku materijala te osoblje na gradilištu.

U uvodnom je dijelu voditelj projekta pojasnio studentima složenost radova na nadogradnji i elektrifikaciji postojeće pruge od Vinkovaca do Vukovara.

Projekt obuhvaća radove na svim trima željezničkim infrastrukturnim podsustavima. Radovi su podijeljeni na nekoliko etapa i faza, a svaka je sama po sebi dovoljno složena. Zbog toga što se ovaj projekt praktički od prvoga dana provodi u uvjetima pandemije koronavirusa, potrebni su dodatni naponi i prilagodbe svih ugovornih strana. Unatoč svemu uloženom naporu nije moguće u potpunosti eliminirati utjecaj pandemije na manjak osoblja, kašnjenja u isporuci materijala i slične negativne efekte, ali uspijevamo ih svesti u prihvatljivije okvire. Jedna je od vrlo aktualnih tema i znatan porast cijena građevinskih



Uvodno upoznavanje studenata s projektom

materijala, što zahtijeva dodatne aktivnosti u provedbi projekta. One nisu bile predviđene ni planirane, baš kao ni rad u uvjetima pandemije. – pojasnio je Žganec.

Jedan je od bitnih organizacijskih elemenata izvođenja radova osiguranje tzv. zatvora pruge uz posebne regulacije prometa. Žganec je studentima dodatno pojasnio specifičnosti regulacije prometa tijekom radova s obzirom na to da je željeznički teretni prijevoz povezan s lukom Vukovar.

Tu svakako treba istaknuti angažman članova tima na gradilištu koji po zaprimanju obavijesti da su radovi završili moraju izvršiti pregled kolosijeka kako bi provjerili i potvrdili spremnost kolosijeka za prometovanje vlakova na siguran način. Budući da se radi o jednokolosiječnoj pruzi, zbog potreba luke Vukovar i željezničkih teretnih prijevoznika nije bilo moguće osigurati permanentni zatvor pruge, što bi, dakako,

olakšalo organizaciju izvođenja radova, a u konačnici vjerojatno osiguralo i njihov nešto raniji završetak. – rekao je Žganec.

Nakon uvodnog izlaganja studenti su posjetili lokacije na kojima se izvode trenutno najintenzivniji radovi. Osobito zanimljivo bilo je u zoni željezničko-cestovnog prijelaza »Pačetin« gdje su na potezu duljine oko 250 m vidjeli gotovo sve faze izgradnje kolosiječne rešetke: od iskopavanja materijala, preko ugradnje geosintetika, zaštitnog sloja i sloja tucanika pa do polaganja betonskih pragova i, konačno, tračnica.

U kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje studenti su osim klasičnih građevinskih strojeva vidjeli plug i podbijačicu, mehanizaciju tipičnu i važnu za uspješno izvođenje pružnih radova. U usporedbi s radovima na otvorenoj pruzi, u kolodvoru se izvode još raznovrsniji radovi. Tako su studenti osim samoga kolosijeka vidjeli znatan



broj ugrađenih skretnica, a od voditelja projekta i članova projektnoga tima dobili su korisne informacije o njihovim tehničkim karakteristikama. Također su se u kolodvoru, na ostalim dijelovima građevinskog infrastrukturnog podsustava te na ostalim podsustavima studenti upoznali s vidljivim napretkom radova. Što se tiče elektroenergetskog podsustava, ugrađen je velik broj stupova i portala kontaktne mreže. Radovi na prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom podsustavu u ovoj fazi, pa možda čak i u konačnici, manje su vidljivi u smislu izgradnje pojedinih objekata ili ugradnje dijelova podsustava zato što je za funkcioniranje tog podsustava najvažnije programiranje uređaja za osiguranje, odnosno dio koji se ne odnosi na fizičko izvođenje radova.

Od ostalih građevinskih radova studenti su obišli radove na uređenju prostorija u kojima će biti smješteni dijelovi uređaja za osiguranje kao i radove na pothodniku i peronima u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje.

U ovome trenutku usprkos pandemijskim problemima radovi se izvode na zadovoljavajućoj razini. Trenutačno je položeno oko 20 km kolosijeka s pripadajućim skretnicama, izgrađen je novi most Bobota kao i svi predviđeni propusti, a radovi na pothodnicima u kolodvoru Vukovar-Borovo Naselje te stajalištima Nuštar i Bršadin-Lipovača vidno napreduju iz dana u dan. Jednako tako napreduju i radovi na izgradnji perona. Na otvorenoj pruzi ugrađuju se zidovi za zaštitu od buke. Zadovoljavajuće napreduju i radovi na ugradnji elemenata kontaktne mreže. – studentima je za kraj rekao Marko Žganec.

Na kraju obilaska studenti su voditelju projekta i članovima projektnog tima postavljali tehnička pitanja, a zanimala ih je i složenost upravljanja projektom sufinanciranim europskim sredstvima.



Montaža nosača kontaktne mreže



Radovi na lokaciji Pačetin

# IZGRADNJA POTHODNIKA U STAJALIŠTU SESVETSKA SOPNICA

PIŠE: Avenka Butković  
FOTO: Avenka Butković

**T**ijekom ljeta u sklopu radova na izgradnji stajališta Sesevska Sopnica završeni su radovi na izmještanju postojećih instalacija, odnosno devijaciji vodoopskrbnoga cjevovoda, koji su bili neophodni za nastavak radova na pothodniku i na ugradnji triju preostalih provizorija. Radovi su u skladu s ugovorom prolongirani dva puta zbog nepredviđenih okolnosti nastalih na gradilištu. Nakon što ih je izvođač radova uspješno otklonio, radovi su nastavljeni pojačanim intenzitetom.

Tijekom izgradnje pothodnika morao je biti omogućen kontinuirani tijek željezničkog prometa na oba kolosijeka pruga M-102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo i M401 Sesvete – Sava te je zato bila predviđena ugradnja provizornih mostova duljina 21 i 14 metara.

Na redovitoj koordinaciji stručnih timova 2. studenoga 2021. predstavnici HŽ Infrastrukture i izvođača radova Cenoze Prometa i Dalekovoda dogovorili su se da će u razdoblju od 5. do 8. studenoga 2021. biti izvedeni radovi na zamjeni provizorija na oba kolosijeka pruge M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo. U tom se slučaju kolosijeci moraju privremeno demontirati, a nakon ugradnje provizorija kolosijeci se vraćaju u prvobitno stanje, odnosno ugrađuju se tračnice, pragovi i tucanik. Uz zamjenu provizorija istodobno se izvode i radovi na premještanju kontaktne mreže, koja se po završetku radova mora isto tako vratiti u prvobitno stanje. Podloga za postavljanje temelja priprema se na način da se materijal zamijeni na dubini od jednog metra i sabija u slojevima, a potom se temelj premješta na mjesto gdje će se postaviti provizorni most duljine 14 metara. Potom se izvodi probno opterećenje.

Do 5. studenoga 2021. na sva četiri kolosijeka postavljeni su provizorni mostovi duljine 21 metar. Radovi na iskopu pothod-



Radova na izgradnji stajališta Sesevska Sopnica

nika dovršeni su, odnosno izbetonirani su donja ploča, zidovi pothodnika te krakovi i zidovi stepeništa. Izvedeni su i radovi na postavljanju hidroizolacije i drenaže pot-



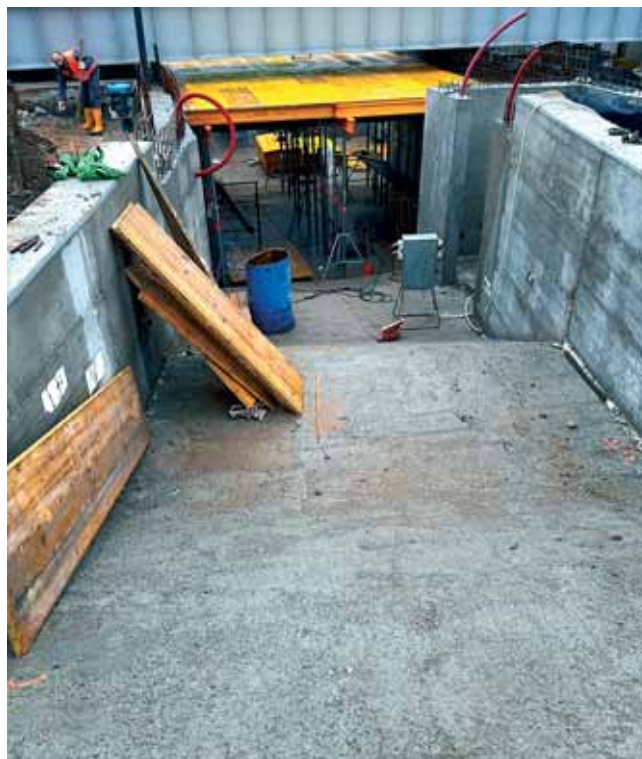
Maja Lončar

hodnika. Postavljanje provizornih mostova duljine 21 metra bio je preduvjet za izvedbu radova na pothodniku, osim za izvedbu gornje ploče. Do 12. studenoga 2021. postavljene su oplata i armatura, a u subotu 13. studenoga 2021. izbetonirana je gornja ploča. Radovi na zamjeni provizorija i izvedbi gornje ploče pothodnika izvedeni su u predviđenome roku.

Za izvedbu gornje ploče pothodnika preduvjet je postavljanje provizornih mostova duljine 14 metara, odnosno postojeće provizorne mostove duljine od 21 metra potrebno je zamijeniti onima duljine 14 metara. To je neophodno zbog razlike u konstruktivnoj visini provizornih mostova, odnosno ta je visina manja kod provizornog mosta duljine 14 metara te postoji dovoljno slobodnoga prostora za izvedbu gornje ploče pothodnika. Gornja ploča izvodi se iz dva dijela: prvi dio ispod pruge M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo, a drugi dio ispod pruge M401 Sesvete –



Provizorij iznad pothodnika



Ulaz u pothodnik

Sava. Prvo se mijenjaju provizorni mostovi na dva kolosijeka pruge M102 Zagreb Glavni kolodvor – Dugo Selo te se potom izvodi gornja ploča. U trenutku kada beton gornje ploče dostigne potrebnu čvrstoću, provizorni mostovi duljine 14 metara demontiraju se, a na njihovu se mjestu izvode kolosijeci. Demontirani provizorni mostovi potom se ugrađuju na dva kolosijeka pruge M401 Sesvete – Sava te se izvodi gornja ploča ispod te pruge.

Zamjena provizornih mostova spada u vrlo složene radove koji utječu na infrastrukturne podsustave te je zato uz dobru pripremu i koordinaciju u njih potrebno uključiti sve dionike kako bi radovi mogli biti sigurno izvedeni planiranom dinamikom i uz minimalan utjecaj na tijek željezničkog prometa. – rekla je voditeljica Maja Lončar na redovitoj koordinaciji projektnoga tima.



Budući peron u stajalištu Sesvetska Sopnica

# REVITALIZACIJA PRUGE ČAKOVEC – KOTORIBA

PIŠE: Avenka Butković  
FOTO: Avenka Butković

**U**vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, radi prometne povezanosti mađarskoga grada Nagykanizse, hrvatskih gradova Kotoribe i Čakovca te slovenskoga gradića Pragerskog, godine 1860. sagrađena je i puštena u promet prva pruga koja jednim svojim dijelom prolazi hrvatskim teritorijom. Danas se na toj pruži izvode radovi koji će joj udahnuti nov život, a lokalnome stanovništvu omogućiti kvalitetniju i sigurniju željezničku uslugu.

Povijesno pruga ima dvostruki značaj: s hrvatskog aspekta kao prva pruga sagrađena u Hrvatskoj i s europskog aspekta kao dio europske željezničke mreže 19. stoljeća, koja je sagrađena samo 35 godina nakon što je u promet puštena prva željeznička pruga između engleskih gradova Stocktona i Darlingtona.

Prometna politika Austro-Ugarske Monarhije u 19. stoljeću zasnivala se na željezničkome povezivanju Beča i Budimpešte sa svim austrijskim i ugarskim gradovima te s mediteranskim gradovima Trstom, Pulom, Rijekom, Šibenikom i Splitom. Unatoč tomu Budimpešta se 1860. uslijed ondašnjih fluidnih političkih okolnosti ipak izravno spojila na magistralnu prugu Beč – Kotoriba te slijedom toga kolodvor Kotoriba u povijesnome i prometnome kontekstu dobiva značaj prvoga kolodvora u Hrvatskoj kroz koji je prošao vlak. Europska prometna politika u 21. stoljeću zasniva se na sličnoj koncepciji, odnosno željezničkoj povezanosti svih glavnih gradova država članica Europske unije radi prijevoza ljudi, tereta i robe.

Gospodarska i energetska politika Austro-Ugarske Monarhije i Europske unije počiva na sličnim načelima pri stvaranju jedinственoga europskog gospodarskog tržišta i jedinственoga europskog energetskog sustava. Željeznička pruga za međunarodni prije-



Dovršeni radovi u stajalištu Čakovec-Buzovec



Dovršeni radovi u kolodvoru Mala Subotica

voz M 501 DG – Čakovec – Kotoriba – DG jednokolosiječna je, neelektrificirana pruga duga 42,31 kilometar koja povezuje Središće u Sloveniji preko Čakovca i Kotoribe u Hrvatskoj s Murakereszturom u Mađarskoj, a na regionalnoj razini sjevernu sa središnjom Hrvatskom. Pruga je infrastruk-

turno dotrajala, a zbog veće sigurnosti prometa uvedene su lagane vožnje i ograničene brzine te je brzina prometovanja vlakova smanjena s optimalnih 100 km/h na prihvatljivijih 60 km/h.

U postupku revitalizacije te željezničke



Ivica Matić

pruge investitor je HŽ Infrastruktura, koja je financijska sredstva osigurala iz Državnog proračuna, dok su vođenje projekta i nadzor nad radovima povjereni Sektoru za održavanje pri HŽ Infrastrukturi. Izvođač radova jest tvrtka Pružne građevine. Radovi na dionici Čakovec – Mala Subotica u duljini od 8,9 kilometara završeni su krajem rujna 2021. Procijenjena vrijednost radova iznosila je 20.900.000,00 kuna.

Unatoč nedostatku projektne dokumentacije, a u skladu sa snimkom i iskolčenjem postojećega stanja, izvedeni su radovi na zamjeni kolosiječne rešetke i zastorne prizme, na strojnome reguliranju kolosijeka, strojnome uređenju zastorne prizme, AT zavarivanju novih tračnica te na uspostavi ispravnog stanja dugog tračka tračnica. Radovi na pružnim građevinama izvode se sukcesivno. Izvedeni su geotehnički istražni radovi na donjemu pružnom ustroju kroz redovito održavanje, na izgradnji perona i nadstrešnice u stajalištu Čakovec-Buzovec i na strojnome čišćenju slobodnoga profila od raslinja. – rekao je voditelj projekta Ivica Matić.

Nakon što su na dionici Čakovec – Mala Subotica izvedeni radovi, brzina prometa vlakova povećana je na 100 km/h. Sljedeća faza obnove pruge počinje na



Projektni tim za revitalizaciju dionice pruge Mala Subotica – Donji Kraljevec

dionici Mala Subotica – Donji Kraljevec u duljini od 8,17 kilometara, a s radovima se nastavlja početkom prosinca. Predviđeni rok završetka radova jest 31. prosinca

2022. Građa za izvedbu radova na gornjemu pružnom ustroju osigurana je u cijelosti. Procijenjena vrijednost radova je 22.400.000,00 kuna.



Pripreme za početak radova



Pripreme za početak radova u kolodvoru Donji Kraljevec

# RADOVI NA DIONICI KUKAČA – GORNJE DUBRAVE

PIŠE: Boris Šimundić  
FOTO: Boris Šimundić

**P**olovinom mjeseca studenoga, tijekom ranoga i hladnoga jutra obišli smo gradilište u sklopu remonta pruge između mjesta Kukača i Gornjih Dubrava.

Na tome djelu pruga je smještena na uzvisinama i zasječena između brda. Radnici na pruži rekli su nam da raditi nije jednostavno kao što je to na ravnici, a ponegdje nema dovoljno mjesta ni za ljude ni za strojeve.

Sanacije i remont pruge na relaciji od Zagreba do Rijeke traju već dulje vrijeme. Složeni je to pružni pravac s nizom zavoja u kojima se ubrzano troši kolosiječna rešetka. Doda li se tome da je pruga elektrificirana, održavanje mora biti svakodnevno, čak i ako je riječ o najmanjim poslovima. Radovi na dionici dugoj šest kilometara od Kukača do Gornjih Dubrava su u zamaahu, što je vidljivo po broju pružnih strojeva, ali i po skupinama radnika na pojedinim mjestima. Završetak radova, koji su se počeli izvoditi u listopadu 2020., predviđen je u 2022. Po završetku svih aktivnosti na tome dijelu pružnoga pravca bit će nova pruga.

Prije odlaska na radilište razgovarali smo s glavnom inženjerkom Marijom Bingulom iz Pružnih građevina – Poslovnog područja Remont pruga o tome što se sve radi na dionici između Kukača i Gornjih Dubrava.

Do sada su izvedeni radovi na strojnome rešetanju dionice te na izmjeni drugoga kolosijeka u kolodvoru Gornje Dubrave. Radovi u sklopu drugoga kolosijeka obuhvatili su radove na iskopu staroga tucanika i tampona te na ugradnji novog, radove na izmjeni kolosiječne rešetke te na ugradnji drenaže između prvoga i drugoga kolosijeka. Trenutačno se izvode radovi na izmjeni kolosijeka koji su popraćeni ugradnjom tucanika, reguliranjem te ugradnjom novih sprava protiv bočnoga po-



Aluminotermijsko zavarivanje tračnica na dionici pruge Kukača – Gornje Dubrave

micanja kolosijeka. – rekla nam je naša sugovornica.

Najbolji je osjećaj vidjeti kako se radovi izvode u zbilji, iako smo toga radnoga da-

na zatekli maglovito i oblačno vrijeme. Razgovarali smo i s Goranom Majstorićem, novim pomoćnikom šefa gradilišta, mladim, ali vrlo iskusnim čovjekom koji na željeznici radi 18 i pol godina.



Brušenje tračnica nakon zavara



S lijeva na desno: Željko Krizmanić, Jure Marić, Josip Kiđemet i Goran Majstorović

Stigli smo i do mjesta gdje se prema planu zavaruju nove tračnice koje su privremeno bile spojene pojasnom pričvrstnicom radi tijeka prometa.

Prvo smo se susreli sa skupinom radnika koji su zavarivali tračnice. Iako o tome poslu ponešto znamo, vidjeti uživo tehnologiju zavarivanja posve je drugačije. Skupinu za zavarivanje tračnica čine tri čovjeka koja su prethodno prošla specijalističku obuku. Gotovo kod svih ljudi koji obavljaju terenske poslove primijetili smo posebnu povezanost i uigranost tijekom rada. To su nam potvrdili i Jure Martić, poslovođa na AT (aluminotermijskom) zavarivanju tračnica, zavarivač Željko Krizmanić i Josip Kiđemet.

Tijekom obilaska na dvije pozicije tračnice su se ubrzano povezivale u jednu. Stezaljke su se učvršćivale na mjestu zavara te su se postavljali dijelovi kalupa izrađeni od kvarcnoga pijeska i rastezljive gline koji podnose visoke temperature. Vrijedni majstori postavljali su ne baš lagani ljevački lonac, a nakon usipavanja AT smje-

se lonac se zagrijavao uz pomoć smjese plina. Uz snažan žučkasti bljesak iz ljevačkoga lonca uskoro su počele iskriti goreće čestice, a talina je počela popunjavati prazan prostor unutar tračnica i u cjelini ga je zapunila. Uskoro je uslijedilo uklanjanje lonca, otkidanje viška taline i troske uz pomoć hidrauličnih škara i brušenje zavarenoga mjesta, ali nakon što se mjesto zavara ohladilo.

Poslovođa Martić rekao nam je to da sva-ke godine mora proći testiranje vezano uz



Kompozicija pružnih strojeva

posao koji obavlja. Poslije smo saznali i to da se na mjestu zavara upisuju broj zavara i inicijali majstora. Riječ je o ozbiljnome poslu za ozbiljne majstore koji će do kraja dionice napraviti ukupno 114 zavara na novim tračnicama.

Paralelno s radovima na zamjeni stare kolosiječne rešetke radove izvode i poslovna područja POSIT i BIČK. Neposredno pred odlazak pružnih strojeva iz željezničkoga kolodvora Kukača prema kolodvoru Gornje Dubrave razgovarali smo s *positovcima* Krešom Sabljakom, Kristijanom Kubelkom i Markom Lončarićem o njihovim zadaćama vezanima uz pregled kontaktnoga voda i poligonizaciju. Tom su nam prilikom rekli da su navikli na terenski rad i da je dan proveden na pruži za njih uobičajena zadaća. Vjerujemo da je to tako. Prema planu, pruga je zatvorena za promet od 9.30 do 13.20 sati. U tome razdoblju trebaju se završiti svi planirani radovi, a pružna mehanizacija treba biti premještena.

Kakvi bi to susreti bili da se nismo susreli sa starim znalcima kojima je željeznica u krvi pa smo pri kraju obilaska radilišta sreli Zorana Čabraju, pomoćnika šefa gradilišta. Zadnji naš susret bio je nadomak željezničkoga kolodvora Malovan. Čabraja nam je rekao to da se radovi na tome dijelu pruge izvode vikendom kada je na snazi cjelovit zatvor pruge. Tada se izvode znatni dijelovi posla, a ostalih dana, počevši od srijede do petka, radi se priprema za glavninu radova koji slijede vikendom.

Pruga je zahtjevan posao s obzirom na okolnosti, ali i na ugradnju opreme. – rekao nam je Čabraja.

Kolosiječna rešetka ne bi bila to što jest da se ne nižu metri ugrađenih pragova, njih 10 000, novih tračnica, novoga tucanika, novih kanalica i još mnogo toga.

## U KOLODVORU VRHOVINE

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**K**rajem studenoga posjetio sam kolodvor Vrhovine na ličkoj pruzi, točnije na 68. kilometru pruge M604 Oštarije – Knin – Split. Kolodvor je to koji se nalazi u istoimenome mjestu u Ličko-senjskoj županiji, petnaestak kilometara istočno od Otočca, na nadmorskoj visini od 764,9 metara, što ga čini jednim od najviših u Hrvatskoj. U Vrhovinama živi oko 1300 stanovnika. Najveća dopuštena duljina vlaka u kolodvoru Vrhovine za oba smjera iznosi 368 metara na 2. i 3. kolosijeku. Duljina kolodvora je 572 metra.

U Vrhovinama susreo sam se sa šefom kolodvora Draženom Sladovićem, koji je na željeznicu došao prije 35 godina.

Srednju školu, Željeznički obrazovni centar u Palmotićevoj ulici u Zagrebu, završio sam 1986. Školovao sam se za prometno-transportnog tehničara i iste godine počeo sam raditi u kolodvoru Ličko Lešće na radnome mjestu prometnika vlakova. U kolovozu 1991., na početku Domovinskoga rata, dragovoljno sam pristupio postrojbama HV-a, u kojima sam bez prekida ostao do kraja rata. Od 1. listopada 1992. do 31. siječnja 1996. bio sam pripadnik profesionalnoga sastava HV-a, pod ugovorom s MORH-om. Deset godina nakon što sam došao na željeznicu, a nakon Domovinskoga rata, dana 1. veljače 1996. vratio sam se u HŽ-ov sustav na radno mjesto šefa kolodvora Vrhovine, gdje radim i danas. – rekao je Sladović.

U kolodvoru Vrhovine redovito se zaustavlja samo jedan par vlakova za prijevoz putnika i oni su jedini koji izvan ljetne sezone voze ličkom prugom. Nagibni vlak ICN 520 iz Splita prema Zagrebu iz Vrhovina odlazi u 12.26, a na povratku prema Splitu kao ICN 523 iz Vrhovina kreće u 17.44. U ljetnoj je sezoni situacija puno bolja – niz sezonskih vlakovima koji povezuju Europu sa Splitom i noćni vlak Zagreb – Split svakodnevno voze kroz Vrhovine.



Kolodvor Vrhovine

Prema Sladovićevim riječima, znatan opseg rada u kolodvoru čini manevriranje vlakova za tvrtku Rail&Sea koja vlakovima prevozi kalcit iz Gospića prema Oštarija-

ma i dalje prema zapadu. Za vuču vlakova od Gospića prema Oštarijama tvrtka Rail&Sea koristi dizel-električnu lokomotivu Siemens EuroRunner ER20. Lokomoti-



va ima instaliranu snagu od 2 MW. U Vrhovinama se vlakovi od 1450 tona dijele na dva približno jednaka dijela i svaki dio zasebno vozi do kolodvora Rudopolje, koji je od Vrhovina udaljen 7,7 kilometara u smjeru Oštarija. Uspon na tome dijelu pruge iznosi 19 promila. U Rudopolju se dvije kompozicije spajaju u jednu i tako nastavljaju put prema Oštarijama.

Sladović je opisao i rad signalno-sigurnosnog uređaja Alcatel koji je pušten u rad 2014, i koji radi na principu međukolodvorske ovisnosti na dionici pruge dužoj 15,1 kilometar: Vrhovine – Ličko Lešće s automatskom odjavnicom Sinac.

Nažalost, nekretnine u neposrednoj okolini kolodvorske zgrade u Vrhovinama su u lošem stanju. Na nekadašnjoj zgradi ložionice urušio se krov, a zgrada bivšega restorana i pošte također je u jako lošem stanju. Ipak, u kolodvorskoj zgradi postoji uredna čekaonica za putnike. Iako je suglasnost za uklanjanje devastiranih nekretnina ishođena, na samo uklanjanje još uvijek se čeka. Sladović je skrenuo pozornost i na problem kretanja migranata oko pruge kod kolodvora Vrhovine i Rudopolje.

Vrhovine su do sredine sedamdesetih godina prošloga stoljeća bile obrtna ložionica i u kolodvoru se mijenjalo strojno osoblje. O tome danas svjedoče zgrada konačišta, koja se nalazi pedesetak metara niže od kolodvora, i zgrada lokomotivskog depoa. Ispred depoa postojala je i okretnica za lokomotive.

U Vrhovine sam putovao automobilom. Put je trajao oko dva sata, a cesta na posljednjoj dionici puta prolazi kroz lijepu ličku prirodu. Neposredna okolica pruža izvrsne mogućnosti za fotografiranje željeznice. Sa Sladovićem sam dogovorio i obilazak kolodvora Rudopolje, koji je kao i Ličko Lešće pod njegovom nadležnošću, no nešto kasnije tijekom zime kada će, rekao je Sladović, »gore biti više od metar snijega«.



S lijeva na desno: Ivan Vuić, Milan Belančić i Dražen Sladović



Vlak tvrtke Rail&Sea iz Gospića ulazi u kolodvor Vrhovine

# VELIK DIO ULAGANJA U PROMETNU INFRASTRUKTURU DANAS SE ODNOSI UPRAVO NA ŽELJEZNICU

PIŠE: Alenka Ožbolt  
FOTO: Hrvatske ceste

**U** ponedjeljak 22. studenog 2021. u Opatiji je održan 8. kongres Hrvatskog društva za ceste – Via vita na kojemu se govorilo i o ulaganjima u željezničku infrastrukturu.

U Hrvatskoj se trenutačno u prometnu infrastrukturu ulaže više od 25 milijardi kuna, a velik dio tih sredstava, koji dolaze iz fondova Europske unije, ulaže se u željeznicu. – rekao je Oleg Butković, ministar mora, prometa i infrastrukture na otvaranju 8. kongresa Hrvatskog društva za ceste – Via vita, koji je u ponedjeljak 22. studenoga 2021. održan u Opatiji.

U Hrvatskoj, ali i u Europskoj uniji bilo je skeptika koji nisu vjerovali da Hrvatska može provesti velike infrastrukturne projekte, no uz financiranje iz fondova Europske unije veliki se projekti danas provode, ali se i planiraju novi. – dodao je ministar Butković.

Iako je kongres pod nazivom „Novo normalno“ u prvome redu bio namijenjen ulaganjima u cestovnu infrastrukturu, dobar dio ovogodišnjih izlaganja bio je posvećen upravo ulaganjima u željeznicu s naglaskom na to da će Europska unija u novoj financijskoj perspektivi znatno pojačati ulaganje u željeznički promet.

Na kongresu su u ime HŽ Infrastrukture sudjelovali direktor Sektora za razvoj, pripremu i provedbu investicija i EU fondova Mirko Franović te konzultant Uprave Darko Barišić, koji je okupljenima predstavio niz infrastrukturnih projekata koje provodi i priprema HŽ Infrastruktura.

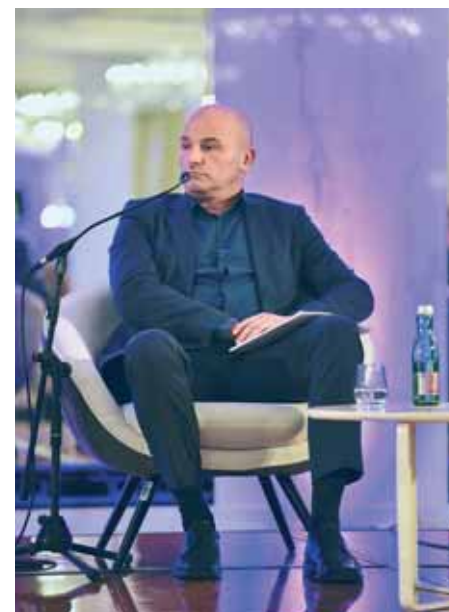
Ulaganja u željeznicu do prije nekoliko godina bila su neznatna, no ta se situacija danas uvelike mijenja jer u ovome trenutku u fazi projektiranja imamo projekte vrijedne četiri milijarde eura, u postupku javne nabave za radove projekte u vrijednosti dodatnih 550 milijuna eura, dok vri-



Oleg Butković



Darko Barišić



Mirko Franović

jednost radova koji su u tijeku u ovome trenutku iznosi 850 milijuna eura. Drugim riječima, do 2030. godine u željeznicu planiramo uložiti 5,4 milijarde eura te moder-

nizirati 780 kilometara pruga. – rekao je Barišić, istaknuvši važnost izgradnje dvokolosiječne pruge od Rijeke do mađarske granice.

# RADIONICA ZA UČENIKE U IVANIĆ-GRADU

PIŠE: Janka Fučić

FOTO: Jasmina Knez-Hren

**E**uropski vlak *Connecting Europe Express*, koji je vozio tijekom rujna i listopada 2021. i spojio sve države Europske unije, zaustavio se u Zagrebu i 12. rujna nastavio put. Na pružnoj dionici Dugo Selo – Novska prošao je kroz kolodvor Ivanić-Grad. Premda se tamo nije zaustavio, ostavio je trag. Naime, ideja o povezivanju gradova, o razvoju i širenju općih saznanja o budućnosti željeznice u tom je gradu naišla na plodno tlo i osmišljen je program obilježavanja Europske godine željeznice.

U prostorijama Pučkoga otvorenog učilišta i Gradske knjižnice Ivanić-Grad u razdoblju od 22. studenoga do 2. prosinca 2021. održavaju se izložbe, predavanja i susreti. Organizator događanja jest Gradska knjižnica Ivanić-Grad u suradnji s Udruhom građana Prijatelji baštine – Amici hereditatis. Suradnici su također Pučko otvoreno učilište Ivanić-Grad, Muzej Moslavine, Savez za željeznicu, Hrvatski željeznički muzej, BLOK, KURS, Prirodoslovno-matematički fakultet i kulturno-obrazovne ustanove smještene u Ivanić-Gradu.

Nije naodmet istaknuti to da su u Ivanić-Gradu rođeni znameniti ljudi po kojima su nazvane obrazovne ustanove. Jedna osnovna škola nosi ime Stjepana Basaričeka, koji je tamo rođen 1948. Bio je hrvatski pedagog zaslužan za strukovno organiziranje hrvatskih učitelja. Jedan je od osnivača i predsjednik Hrvatskog pedagoško-književnog zbora. Surađivao je u izradi školskih zakona te u pisanju nastavnih osnova, planova i programa. Jedna druga osnovna škola nazvana je po Đuri Deželiću, rođenome 1838., književniku i publicistu, koji je tijekom života bio zaslužan za razvoj grada Zagreba, ali koji je 1868. osnovao i vatrogasnu službu. Jedna srednja škola pak nosi ime Ivana Šveara, rođenog 1775., hrvatskoga povjesničara, autora prve hrvatske povijesti na hrvatskome jeziku. Iz Vežišća, mjesta u okolici



Kreativna radionica »Baština na tračnicama«



Ivanić-Grada, potječe operna pjevačica svjetskoga glasa Milka Trnina, po kojoj je glazbena škola u Ivanić-Gradu dobila ime. Učenici 3.c razreda Osnovne škole Đure Deželića s učiteljicom Natašom Svobodom Arnautov sudjelovali su 23. studenoga u prostorijama Gradske knjižnice Ivanić-Grad na kreativnoj radionici »Baština na tračnicama«. Voditeljica radionice bila je Janka Fučić iz Hrvatskoga željezničkog muzeja.

Svrha radionice bila je da i do učenika osnovnoškolskoga uzrasta dopru zamisli obilježavanja Europske godine željeznice.

Naime, učenici se rado, no ne i često, voze vlakom, zanima ih kako promet funkcionira i kako je to bilo nekada. Privlači ih raznolikost željezničkih vozila kao i naprava potrebnih za funkcioniranje prometa. Za sada djeca osnovnoškolskoga uzrasta još nisu svjesna toga da bi učestalije korištenje željezničkoga sustava za prijevoz tereta i putnika širom Europe moglo ublažiti nepovoljne klimatske promjene i postati gospodarski zamašnjak. Zato je dobro da im se već sada, barem nakratko, pozornost usmjeri na željeznički sustav i njegov kontinuitet.

## »FLASHBACK '91«

PIŠE: Avenka Butković

FOTO: Avenka Butković, Branimir Butković

**P**od visokim pokroviteljstvom Vlade Republike Hrvatske ministrica kulture i medija Nina Obuljen Koržinek otvorila je 15. studenoga 2021. u Hrvatskom društvu likovnih umjetnika izložbu crno-bijelih ratnih fotografija pod simboličnim nazivom »Flashback '91« kao prisjećanje na početak Domovinskog rata u Hrvatskoj. Izložba je bila otvorena do 21. studenoga.

Autori izložbe i kataloga Ivica Neveščanin i Nikola Seiwerth, kustosi Hrvatskog povijesnog muzeja, odabrali su i izložili trideset crno-bijelih ratnih fotografija eminentnih fotografa u formi plakata na vanjskoj dijelu zgrade Meštrovićeva paviljona na Trgu hrvatskih velikana i 91 crno-bijelu ratnu fotografiju u katalogu. Među fotografijama su i četiri izvršnog urednika i fotografa lista »Željezničar« Branimira Butkovića.

Fotografije su izložili i Robert Belošević, Matko Biljak, Josip Bistrović, Renato Brandolica, Siniša Duraković, Mario Filipi, Zoran Filipović, Željko Gašparović, Božidar Gjukić, Drago Havranek, Toni Hnojčik, Romeo Ibrišević, Hrvoje Knez, Milo Kovač, Saša Kralj, Mišo Lišanin, Antun Maračić, Jadran Mimica, Gojko Mitić, Marko Perić, Josip Petrić, Goran Pichler, Ivan Posavec,



Izložena fotografija Branimira Butkovića  
»Ivan Crvenka«



Ministrica Nina Obuljen Koržinek  
i Matea Brstilo Rešetar



»Lucija Ružić«, Gospić,  
studen 1991., autor: Branimir Butković

Zdenko Pušić, Marin Topić, Pavo Urban, Davorin Višnjić i Božidar Vukičević.

Hrvatsku su branili jedinom što su imali, srcem i objektivom, uz duboki pijetet. Neki od posjetitelja izložbe u to su se vrije-

me, dok je ta divna mladost dokumentarno i umjetnički bilježila stvaranje domovine, možda tek rodili.

Ako se to sjećanje na ljude i životne pri-



»Bedem ljubavi«, kolovoz 1991., autor: Branimir Butković

če koje iza svakog ovog portreta stoje, ako se ta emocija zajedništva ne prenosi današnjim generacijama, ako ostane zarobljena među nama koji smo to razdoblje intenzivno živjeli, onda ova memorija neće ispuniti svoju misiju. – istaknula je ministrica Nina Obuljen Koržinek.

Hrvatski povijesni muzej želio je tom izložbom napraviti svojevrsni fotografski *homage* kolektivnoj svijesti i sjećanjima na 1991. kako bi posjetitelji uz osobna sjećanja mogli proživjeti i poruke fotografa. Kroz trideset izloženih fotografija na zgradi Meštrovićeva paviljona te 91 odabranu fotografiju u katalogu svatko od nas dobiva osobnu poruku i stvara intimni doživljaj viđenoga, dokumentarno i umjetnički.

U predgovoru kataloga kustosi Ivica Neveščanin i Nikola Seiwert istaknuli su:

»...izazov brojne fotografske građe prikupljene u vrijeme i nakon Domovinskog rata u Hrvatskom povijesnom muzeju aktualiziran je pak u novije vrijeme problemom autorskih prava. Fotografi, naime, imaju neotuđivo autorsko pravo na svoje radove koje ujedno posjeduje i Muzej, što je dovelo do još uvijek nejasno reguliranih prava na korištenje i objavu tih fotografija. Muzej, čija je djelatnost neprofitna, a financiranje gotovo u potpunosti ovisno o Osnivaču, nije u mogućnosti slobodno, bez pristanka autora, izlagati građu iz vlastitog fundusa, jer se suočava s opasnošću od tužbe zbog narušavanja autorskih prava fotografa. Imajući na umu navedeno, ova izložba služi i kao poticaj za rješavanje postojećeg problema, naime bez suglasnosti autora fotografska građa Zbirke pretvara se donekle u svojevrsni dokumentarni katalog tisuću fotografija i negativa. Problem autorskih prava i fundusa Muzeja nije i ne može biti prepušten bilateralnom rješavanju na razini autora izložbe i autora fotografije koja se nalazi u Muzeju, već treba biti prepoznat i riješen



»Ivan Crvenka«, Nemetin, kolovoz 1991., autor: Branimir Butković

na višim razinama na obostranu korist i zadovoljstvo kako baštinskih ustanova tako i samih autora, ali i hrvatske kulturne

baštine u cjelini«.

Autori izložbe zahvalili su svim ratnim fotografima na korištenju njihovih fotografija.

# U SDŽ-u REDOVITI STUDENTI OSTVARUJU PRAVO NA BESPLATAN PRIJEVOZ

PIŠE: HŽPP

FOTO: Splitsko-dalmatinska županija

**U**govor o integriranom prijevozu putnika na području Splitsko-dalmatinske županije (SDŽ) i sufinanciranju troškova javnog prijevoza redovnih studenata s prebivalištem na području SDŽ-a u sjedištu Županije 27. listopada potpisali su župan Blaženko Boban i Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Potpisivanjem Ugovora u ovoj akademskoj godini nastavlja se sufinanciranje troškova javnoga prijevoza redovitih studenata s prebivalištem na području SDŽ-a do 15. srpnja 2022., čime se redovitim studentima omogućuju besplatna putovanja vlakom do mjesta studiranja i natrag. U povodu potpisivanja Ugovora župan Boban istaknuo je:

U 2017. bilo je ostvareno samo 480 studentskih vožnji, a kada smo 2018. potpisali prvi ugovor, 1100 studenata ostvarilo je 16 021 putovanje prema Kninu, Gospiću, Karlovcu, Rijeci, Zagrebu, Varaždinu, Vukovaru i Osijeku. Dvije covid-godine donijele su pad opsega, ali je opet ostvareno dosta putovanja, čak od 13 do 14 tisuća. Županija ne financira samo besplatan prijevoz studentima koji se školuju izvan SDŽ-a, nego financiramo prijevoz studentima koji studiraju u Splitu, a žive u, na primjer, Primorskome Docu, Kaštelima i Solinu, tj. na području naše županije.

Župan je istaknuo to da je SDŽ prva županija koja je uvela besplatan željeznički prijevoz studenata i dodao:

Ovo je ujedno demografska mjera jer velik broj studenata iz Zagreba dođe za vikend doma i u nedjelju se vraća u gradove gdje studiraju. Ti su studenti od pomoći svojim obiteljima, vraćaju se svojoj kući u Dalmaciju. Zadovoljstvo mi je što smo pokrenuli i lavinu drugih županija, osobito slavonskih, da na ovaj način pomognu studentima.



Željko Ukić i Blaženko Boban

Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Ukić istaknuo je to da se tom mjerom poboljšava i unaprjeđuje kvaliteta željezničkog prijevoza:

Pruge treba revitalizirati, željeznički prijevoz vrlo je skup, a uz sve njegove probleme i manjkavosti pokušavaju se pronaći oblici i modeli kako ga podržati. Na ovaj način pokušavamo unaprijediti željeznički putnički prijevoz i zbog toga su nam vlakovi puniji nego što bi bili inače. Naši svakodnevni putnici su radnici, učenici i studenti na području velikih gradova, a, nažalost, vrlo malo putovanja je na većim daljinskim relacijama, no mi smo optimistični jer će se ovime revitalizirati željeznički

ki prijevoz.

Pravo na besplatan prijevoz studenti koji prvi put koriste željeznički prijevoz ostvaruju na temelju pametne kartice za koju zahtjev mogu preuzeti na blagajnama HŽ Putničkog prijevoza ili online uz predložene osobne iskaznice i potvrde fakulteta o redovitome studiranju koju mogu zatražiti preko e-adrese [pisarnica@dalmacija.hr](mailto:pisarnica@dalmacija.hr).

Studenti koji su koristili besplatan prijevoz trebaju predložiti ovjeren indeks ili potvrdu fakulteta o redovitome studiranju. Studentima će biti ispostavljene pojedinačne karte, a cijena izrade studentskoga profila iznosi 50 kuna.

# BESPLATAN PRIJEVOZ STUDENATA BRODSKO-POSAVSKE ŽUPANIJE

PIŠE: HŽPP

FOTO: Brodsko-posavska županija, Željka Mirčić

**U**govor za besplatni željeznički prijevoz redovnih studenata s prebivalištem na području Brodsko-posavske županije potpisan je 23. studenoga 2021. u Uredu župana Brodsko-posavske županije. Ugovor su potpisali župan Danijel Marušić i Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić.

Na temelju tog ugovora Županija će sufinancirati prijevoz 685 redovitih studenata plaćanjem iznosa karte za pojedinačna putovanja studenata, a HŽPP će odobriti popust od 50 posto na cijenu karte. Time redoviti studenti tijekom 11 mjeseci (studeni – srpanj i rujna – listopad) ostvaruju pravo na dvije besplatne jednosmjerne karte na mjesec. Za željeznički prijevoz redovitih studenata Županija je osigurala sredstva u iznosu do 594.000 kuna s PDV-om.

Karte će se studentima ispostavljati na blagajnama HŽPP-a na temelju potvrde Županije o statusu redovitoga studenta i važeće HŽPP-ove pametne kartice. U slučaju da studenti ne posjeduju HŽPP-ovu pametnu karticu, cijena izrade stu-



Potpisnici Ugovora

dentskoga profila koji vrijedi godinu dana iznosi 50 kuna, a uz potvrdu Županije o statusu redovitoga studenta studenti trebaju priložiti i fotografiju. Prijevozne karte ispostavljaju blagajne kolodvora Slavonski Brod, Nova Gradiška, Nova Kapela-

Batrina, Okučani, Strizivojna-Vrpolje, Požega, Osijek, Split, Rijeka, Karlovac, Varaždin i Zagreb GK. Studentima koji su navedeno pravo ostvarili putem javnoga poziva potvrde o ostvarivanju prava bit će dostavljene na kućnu adresu.



Kolodvor Slavonski Brod

# PREDAVANJE ZA STUDENTE DODIPLOMSKOG STUDIJA MUZEOLOGIJE

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: Janka Fučić



Renata Veličan, Žarka Vujić i studenti Filozofskog fakulteta u HŽM-u

**N**akon što je 7. listopada u Hrvatskom željezničkom muzeju održano uvodno predavanje za studente diplomskog studija Muzeologije pri Katedri za muzeologiju Filozofskog fakulteta u Zagrebu, dana 4. studenoga 2021. održano je predavanje za studente dodiplomskog studija.

Profesorica Žarka Vujić, nositeljica kolegija Osnove upravljanja muzejskim zbirka-ma dodiplomskog studija Muzeologije pri Odsjeku za informacijske i komunikacijske znanosti Filozofskog fakulteta u Zagrebu, održala je predavanje za 18 studen-tica i studenata. Vanjski postav Hrvatskog željezničkog muzeja izvrsno se uklo-pio u predavanje ne samo zbog potrebe poštivanja svih epidemioloških mjera i po-željnog boravka na otvorenome, već po-najprije zbog muzejske građe, odnosno predmeta iz fundusa zbirke Željeznička vozila i dijelovi. Budući da većinu muzej-ske građe navedene zbirke čine željeznič-ka vozila – lokomotive koje se nalaze na

otvorenome prostoru, studenti su imali prilike *in situ* vidjeti sve prednosti i nedo-statke, izazove i poteškoće koji su usko povezani i s njihovim kolegijem.

S obzirom na to da je muzeologija prizna-ta kao znanstvena disciplina, bilo je po-trebno podsjetiti se toga da je prva sveuči-lišna katedra za muzeologiju osnovana 1922. pri Sveučilištu u Brnu (Češka Republika), dok je u Hrvatskoj muzeologija pri-znata kao znanstvena disciplina u sklopu informacijskih znanosti Odlukom Zajedni-ce sveučilišta Hrvatske 1983.

U uvodnome dijelu predavanja studenti su bili upoznati s osnovnim podacima o Hrvatskom željezničkom muzeju i njego-vu osnutku 1991. S osnutkom Muzeja predmeti, građa i gradivo počeli su svoj novi život pod potpuno drugačijim okolno-stima i u skladu s time studentima je prvo skrenuta pozornost na načine i postupke sabiranja predmeta odnosno oblikovanja zbirke. Tražili su se odgovori na pitanja ka-ko smo nabavili, što smo dobili i što primili u nasljeđe.

Studenti su također upoznati i s osnovnim svojstvima željezničkoga prometnog su-stava jer iz istog tog sustava Hrvatski že-ljeznički muzej sabire predmete, građu i gradivo za svoje zbirke.

Nakon što se predmeti prikupe, sljedeći važan korak je njihovo čuvanje. Važnost čuvanja ističu i prva tri načela ICOM-ova Etičkog kodeksa za muzeje. Prvo načelo ističe da »muzeji čuvaju, tumače i promi-ću prirodno i kulturno nasljeđe čovječan-stva«. Prema drugome načelu, »muzeji ko-ji posjeduju zbirke čuvaju ih za dobrobit društva i njegovog razvitka«, a prema tre-ćemu, »muzeji čuvaju izvorna svjedoče-nja o stjecanju i prenošenju znanja«. Iako je težište na čuvanju, uz čuvanje muzej-skih predmeta veže se i skrb o njima, od-nosno sve aktivnosti, radnje i procesi ve-zani uz zaštitu predmeta odnosno muzej-skih zbirki. Predmeti iz Hrvatskog želje-zničkog muzeja, točnije iz zbirke Željezni-čka vozila i dijelovi, posebno parne i dizel-ske lokomotive, bili su školski primjer mu-zejskih predmeta posebnih karakteristika



materijala izrade na kojima prirodne okolnosti ostavljaju vidljive tragove poput hrđe, ali su ujedno ogledalo društva, odnosno neosviještenosti pojedinaca o tome da oštećivanje, krađa i otuđivanje dijelova na kulturnim dobrima, i ne samo na njima, nisu prihvatljivi jer u konačnici vodi ka gubljenju identiteta. Studenti su bili upoznati i s poteškoćama i izazovima s kojima se susreću muzeji čije se zbirke ne nalaze u depoima i čuvaonicama ili izložbenim prostorijama, već na otvorenome javnom prostoru. To je otvorilo i novu temu izlaganja predmeta očima i rukama javnosti kao i komunikacije predmeta i zbirke s korisnicima i posjetiteljima.

Metode znanstvenoga istraživanja, prikupljanja dokumentacije o predmetima zbirke, dokumentiranje muzejskoga života predmeta kroz fotografiranje, zapisivanje i bilježenje također su bili tema predavanja. Nije se zaobišlo ni željezničare umirovljenike kao ni privatne kolekcionare, sakupljače i zaljubljenike u željeznicu te je istaknuta i njihova važna uloga.

Težište je stavljeno i na osiguranje financijskih sredstava potrebnih za postupke konzerviranja i restauriranja, ali i na mogućnosti vezane uz izlučivanje i trajni izlazak predmeta iz zbirke, a time i iz muzejskoga fundusa. Također je istaknuta važnost društvene zajednice u razvoju muzeja te profesionalna, akademska i znanstvena odgovornost. Zaključeno je to da je upravljanje muzejskim zbirkama složen zbir radnji koje su u uskoj i izravnoj vezi i sa samom opstojnošću muzeja, da je politika upravljanja muzejskim zbirkama jedna od temeljnih politika bivanja, poslanja i poslovanja muzeja i njihove otpornosti na izazove današnjice.

Predavanje je završeno promišljanjem o tome što generacije 21. stoljeća ostavljaju u nasljeđe i što će muzejima ostaviti život obilježen karakteristikama digitalnoga doba, sve veće fizičke neopipljivosti, brzoga i nedoživljenoga načina života, globaliza-



Žarka Vujić i studenti na predavanju u HŽM-u



Studenti Filozofskog fakulteta u HŽM-u

cije s gubitkom identiteta te života na društvenim mrežama. Postavljeno je pitanje koliko je važno čuvati ono što imamo i osvijestiti to u sebi, zajednici, društvu kojemu pripadamo. Nakon 90 minuta provedenih u muzeju na otvorenom, muzeju drugačijem od drugih, muzeju koji ima specifičan životni put, mogućnosti i izazove, rastali smo se sa željom i nadom u nastavak suradnje koja će rezultirati daljnjim istraživanjem i poticanjem na pisanje bilo seminarskoga bilo završnoga ra-

da na dodiplomskome studiju Muzeologije, iz kolegija Osnove upravljanja muzejskim zbirkama.

Profesorica Žarka Vujić izrazila je zahvalnost HŽ Infrastrukturi na ukazanoj mogućnosti održavanja predavanja u Hrvatskom željezničkom muzeju, na sveobuhvatnome i sadržajnome predavanju i ugodnome boravku te je istaknula želju i volju da pruži svoju stručnu pomoć u svakome trenutku.

# NEOBIČNA PRIČA IZ STAJALIŠTA NAŠIČKA BREZNICA

PIŠE: Zvonko Čurak  
FOTO: Zvonko Čurak

» **L**jubitelj željeznice« relativan je i vrlo rastezljiv pojam te obuhvaća sve od navike putovanja vlakom pa do željeznice kao hobija i opsesije. Možda baš zato što i sam željeznicu doživljam kao važno područje svojega interesa, tijekom radnoga vijeka upoznao sam mnogo ljubitelja željeznice. U jednome kolodvoru proveo sam djetinjstvo, na željeznici sam odradio radni vijek i danas sam aktivni sakupljač zanimljivosti na temu željeznice.

Nedavno sam se, spletom okolnosti, našao u nekadašnjemu kolodvoru, a danas stajalištu Našička Breznica. Moju pozornost privukle su dvije mlade žene koje su uređivale okoliš stajališta, kosile korov uz kolosijek, kupile smeće i brisale kućicu od pleksiglasa namijenjenu putnicima. U razgovoru saznao sam da je riječ o kćerima mojega prerano preminuloga kolege Jure Margete. Jure i ja smo kao mladi prometnici dežurali u Belišću na Gutmannovoj željeznici 1968. Poslije je Jure godinama dežurao kao prometnik u kolodvoru Našička Breznica, a 2006. preminuo je ne očekavši mirovinu. Djevojke nevoljko pričaju o svojoj aktivnosti na stajalištu, no na moje inzistiranje ipak su pristale na razgovor.

Silvija i Ivana uređuju okoliš stajališne zgrade nekoliko godina, i to otkako je umrla tamošnja stanarka. S obzirom na to da sestre stanuju u selu nedaleko od stajališta, samoinicijativno su se prihvatile njegova održavanja u spomen na pokojnoga oca, ali i kao zaljubljenice u željeznicu. Dok je otac dežurao, često su navraćale u kolodvor i gledale vlakove pune putnika. Ističu da im je željeznica zahvaljujući brojnim putovanjima omogućila sretno djetinjstvo te da je zahvaljujući željeznici njih petoro završilo srednje škole i fakultete. Napominju da dobar dio svojega slobodnog vremena pa i vlastitog novca ulažu u održavanje prostora oko nekadašnjega kolodvora. Pri obavljanju težih i stručnijih,



Silvija i Ivana kraj nove ograde

muških poslova pomažu im dva studenta (Tomas i Kristijan), sinovi osječkoga vlakovođe Zlatka Brusa, inače tamošnjeg mještana.

» Eto, nedavno smo kupile letve i daske, pa su dečki uklonili trulu ogradu i postavili novu. Kupili smo nekoliko OSB ploča i njima zaštitili prozore i vrata kako bi očuvali zgradu od propadanja. Imamo plan kupiti i boju kako bi osvježili fasadu zgrade. Postavile smo stalak za odlaganje bicikala i kantu za smeće za uporabu putnicima. – rekle su nam vrijedne djevojke.

Slušao sam te dvije žene s koliko žara pričaju o željeznici i divio se njihovu znat-

nom ulaganju slobodnoga vremena i novca u nešto što je danas, nažalost, sve manje razumljivo. I same kažu kako su ih isprva putnici gledali s nevjericom, ali kako to obično biva, »svakog čuda za tri dana dosta« pa ih danas putnici podržavaju osmjesima i lijepim komentarima.

Silvija i Ivana pripremaju i monografiju o povijesti sela pa napominju kako su u selu do 1944. živjeli mještani njemačkoga podrijetla koji su tada prisilno raseljeni. Na internetu su tražile stare fotografije, svjedočenja i dokumente te su naišle na velik odziv nekadašnjih stanovnika i njihovih potomaka koji su se javljali iz Njemačke, Kanade, Australije i drugih zemalja. Mnogi



Čišćenje perona i kućice

su izrazili želju da posjete selo pa Silvija i Ivana planiraju osnovati zavičajnu udrugu koja bi se bavila revitalizacijom i očuvanjem mjesta. Prikupile su dosta fotografija među kojima su im najdraže one sa željeznice.

Pokušat ćemo tražiti od HŽ Infrastrukture da se ova kolodvorska zgrada sačuva i privede nekoj namjeni od interesa stanovnika sela, ali i željeznice. Želimo da zgrada ostane u izvornome obliku jer je nastojimo očuvati i održavati u okvirima naših mogućnosti. – napomenule su sestre.

Dok sam slušao te mlade žene i gledao novu drvenu ogradu pored koje raste razno cvijeće, uredno njegovan veliki travnjak, sadnice drveća (među kojima je i japanska trešnja), besprijekorno čist peron kao djelo njihovih ruku, prisjetio sam se nekih sličnih primjera kojima sam svjedočio tijekom radnoga vijeka na željeznici.

Bio sam suvremenik Antuna Vukelića, nekadašnjega šefa kolodvora Sarvaš. Šef je osobno održavao zgradu i okoliš koji je bio primjereno uređen, ukrašen cvijećem i održavan. Taj je kolodvor sedamdesetih godina prošloga stoljeća u nekoliko navrata (zahvaljujući šefu) bio proglašavan najuređenijim kolodvorom u Hrvatskoj. Nažalost, nakon Domovinskoga rata od tog su kolodvora ostale samo lijepe fotografije.

Sjetio sam se i zgrade stajališta Donja Vrba u kojemu živi obitelj konduktera Tadije Matkovića, čija je supruga svojedobno prodavala prijevozne karte. Ta željeznička obitelj održavala je prostor oko stajališta i prostorije za putnike. Čekaonica je bila ukrašena njegovanim cvijećem, zavjesama i prikladnim namještajem.

Željezničari su oduvijek voljeli svoj poziv, ma koliko on bio težak. Tako sam saznao da je parnu lokomotivu »bosanskog Ćire« serije 73-018, koja je izložena kao spome-

nik u mjestu Jablanici, više od dvadeset godina u mirovini vrijedno održavao, podmazivao i bojio njezin strojovođa Daut Arfadžan.

Takvi i slični primjeri osigurat će brojnost ljubitelja željeznice i očuvati željezničarske navike i običaje. Nadam se da će energetska kriza, ekonomska opravdanost, ekološka učinkovitost, masovnost, brzina i udobnost potaknuti i omogućiti veća društvena ulaganja u željeznicu.

Uz pozdrave i pohvale Silviji i Ivani napustio sam Našičku Breznicu sa spoznajom da još ima onih koji vole kolodvore, pruge i vlakove. Kao stari željezničar bio sam počašćen tim susretom te sam se uvjerio

u svjetliju budućnost željeznice.

Podržimo sve ljubitelje željeznice, čuvajmo naše vlakove i kolodvore, učinimo putovanja ugodnima da mnogima ostanu uspomene koje će ih pratiti kroz život. Nekoliko naraštaja u posljednja dva vijeka željeznicu je doživljavalo kao egzotičnu i misterioznu vrstu prijevoza koja svojim svojstvima budi znatiželju i želju za putovanjem. Željezničari su poseban soj ljudi koji se s vremenom naviknu na putovanja, druge sredine i običaje, druga mišljenja, znanja i lako sklapaju prijateljstva. Kažu da je život putovanje, a najbolje se pamte uspomene na putovanja iz rane mladosti. Putovanja omogućuju zanimljiv i bogatiji stil života i zato svima želim sretan put.



Peron i okoliš kolodvora



Hrpa korova će uskoro nestati

# NOSTALGIČNA PRUGA U ISTOČNOJ ŠTAJERSKOJ

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić

**N**a jugoistoku Austrije, u djelu Štajerske Oststeirisches Hügelland nalazi se nostalgичna željeznička pruga Feldbach – Bad Gleichenberg. Ta je pruga duga 21,2 kilometra i prolazi kroz vrlo lijepe vinorodne krajeve, a po njoj promet trenutačno teče isključivo vikendima. Ta je pruga zanimljiva i lijepa zbog činjenice da veći dio trase prolazi kroz šumoviti pejzaž, a dijelovi koji vode preko pašnjaka i livada omogućuju putnicima pogled na lijepe prizore. U Feldbachu i Bad Gleichenbergu postoji niz zanimljivih turističkih sadržaja – od arhitekture preko dobrih restorana do velikog parka dinosaura. U regiji postoji i niz sačuvanih srednjovjekovnih dvoraca kao i izvrsnih malih proizvođača vina. Zanimljivosti te pruge svakako pridonosi i činjenica da je gotovo sve na njoj potpuno izvorno iz tridesetih godina 20. stoljeća, i to od kolodvorskih zgrada preko trase do jednodijelnih električnih motornih vlakova.

Put u jugoistočnu austrijsku pokrajinu Štajersku vodi kroz slovensko Prekmurje i slikoviti austrijski gradić Bad Radkersburg. Do južnoga krajnjeg kolodvora pruge Bad Gleichenberga iz Zagreba može se stići automobilom za nešto manje od dva i pol sata. Riječ je o gradiću poznatome po kupališnome turizmu. U poslijeratnome razdoblju kupališni turizam je u Bad Gleichenbergu doživio takav procvat da je kolodvor bio povezan s Bečom izravnim vlakom.

Željeznička pruga Feldbach – Bad Gleichenberg jest pruga normalne širine kolosijeka i elektrificirana istosmjernim sustavom 1,8 kV DC. Pruga je otvorena 1931. i u vlasništvu je tvrtke Steiermarkbahn. Izvorno je bilo predviđeno da se pruga produlji na jug od Bad Gleichenberga do Bad Radkersburga, no taj plan nikada nije proveden.

Povijest pruge seže do 14. travnja 1886., kada je javnosti prvi put predstavljen pro-



Elektromotorni vlak ET1 u blizini kolodvora Trautmannsdorf in Oststeiermark

jekt te željezničke pruge. Godine 1900. dodijeljena je koncesija za pripreme radove izgradnje pruge Feldbach – Bad Gleichenberg, no gradnja nije počela. Štajerska je lokalna vlada 1926. odlučila obnoviti inicijativu za gradnju željezničke pru-

ge i 1928. dodijeljena je koncesija. Trasa pruge kroz brdsko područje istočne Štajerske zahtijevala je maksimalne uspone pruge od 40 promila, brojne nasipe i usjeke te najmanji polumjer zavoja od 150 metara. Izgradnja pruge kasnila je zbog brojnih



Vlakovi ET1 i ET2 u kolodvoru Maierdorf



Kolodvor Gnas i elektromotorni vlak ET1

klizišta te zbog financijskih poteškoća investitora. U katastrofalnome odronu zemlje u studenome 1927. poginulo je osam radnika. Krajem 1930. pruga je dovršena, no zbog obilnih jesenskih kiša na nekim je dijelovima trasa oštećena i otvorenje je odgođeno do ljeta 1931. Pruga je svečano otvorena 14. lipnja 1931. U travnju 1945. pruga je teško oštećena u ratnim operacijama, a promet je obnovljen tek u studenome 1947.

Zbog sve veće konkurencije cestovnoga prijevoza i činjenice da je cesta Feldbach – Bad Gleichenberg znatno kraća od pruge, broj putnika na željeznici stalno je opadao. Prema regionalnome planu mobilnosti Südoststeiermark iz lipnja 2018., predviđeno je da se pruga primarno koristi kao turistička jer bi investicije kojima bi se skratila vozna vremena bile previsoke. Štajerska je 30. rujna 2021. objavila da će financirati infrastrukturu te željezničke pruge sljedeće tri godine, a uvjet za financiranje jest koncept razvoja regionalnog turizma. Za održavanje infrastrukture te pruge i prometa na njoj potrebno je iz-



Velika grupa entuzijasta u kolodvoru Gnas fotografira motorni vlak Landesbahna Feldbach–Bad Gleichenberg

među 80 i 100 tisuća eura.

Po pruzi Feldbach – Bad Gleichenberg prometuju dva elektromotorna vlaka iz 1931. godine. Pruga Feldbach – Bad Gleichenberg nudi lijepu, nostalgičnu i zanimljivu mogućnost putovanja regijom istoč-

ne Štajerske u blizini granice sa Slovenijom. Posjet toj željeznici svakako se isplati. U posljednjim danima listopada, kada sam posjetio tu prugu, pejzaž kroz koji prolazi bio je posebno lijep – jesenski ugođaj čitavoj je pruzi pridavao posebno nostalgičan ugođaj.

## STOTINU NOVIH LOKOMOTIVA

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: wabteccorp.com



**E**gipatske nacionalne željeznice (ENR) sklopile su s američkom tvrtkom Wabtec ugovor za nabavu i višegodišnje održavanje stotinu lokomotiva ES30Aci serije Evolution. Sredstva je naručitelj osigurao iz zajma Europske banke za obnovu i razvoj.

Lokomotive sa šest osovina i 135 tona koje prometuju 140 km/h bit će isporučene ENR-u 2023. i opremljene 12-cilindarskim motorom serije Evolution s 2,4 MW, vučnom tehnologijom izmjenične struje, individualnom kontrolom osovine i dinamičkim kočnicama. Nove će lokomotive biti isporučene ENR-u 2023. godine.

Povodom potpisivanja ugovora Gökhan Bayhan, viši potpredsjednik Wabteca za Rusiju/Zajednicu neovisnih država, Europu, Bliski istok i Sjevernu Afriku, izjavio je:

„Ova narudžba ističe posvećenost Ministarstva prometa i ENR-a pružanju putničkih usluga svjetske klase.“

ENR naručio je nove lokomotive radi daljnje modernizacije egipatske željezničke mreže, na kojoj već vozi 200 Wabtecovih željezničkih vozila.

## POLOŽEN KAMEN TEMELJAC

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: dailynewshungary.com



**D**ana 15. listopada u Halašu je položen kamen temeljac za modernizaciju mađarskoga dijela pruge Budimpešta – Beograd.

Radovi uključuju rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugoga kolosijeka te ugradnju ETCS-a razine 2 do 2025. godine od Soroksára na rubu Budimpešte do 150 km udaljene Klebije na mađarsko-srpskoj granici. To će omogućiti podizanje vozne brzine vlakova sa sadašnjih 40 – 80 km/h na 160 km/h. Osovinsko opterećenje pruge povećat će se na 22,5 t. Po završetku modernizacije cijele pruge do Beograda, projektirana brzina podići će se na 200 km/h, dok će se vrijeme putovanja sa sadašnjih osam sati skratiti na tri sata.

U sklopu ovog projekta izgradit će se pet kolodvorskih zgrada, a osam kolodvorskih zgrada renovirat će se.

Na srpskoj strani ukupna duljina trase od kolodvora Beograd Centar do državne granice s Mađarskom iznosi 183,1 km, a projekt je podijeljen na tri poddionice: Beograd Centar – Stara Pazova, Stara Pazova – Novi Sad i Novi Sad – Subotica – državna granica s Mađarskom.

Projekt se financira zajmovima kineskih banki te se smatra dijelom kineskoga projekta »Pojas i put«.

## VELIKA AUSTRIJSKA ULAGANJA

PIŠE: Ružica Stanić  
FOTO: railwaygazette.com



**P**očetak studenog Austrijske savezne željeznice (ÖBB) najavile su povećanje planiranog proračuna za ulaganja između 2022. i 2027. sa 17,5 milijardi eura na 18,2 milijardi eura. Povećanje ulaganja objašnjavaju borbom protiv klimatskih promjena.

U sklopu plana najveći su projekti dogradnja četvrtog kolosijeka između čvorova Schaftebau i Radfeld na sjevernom prilazu baznom tunelu Brenner, projekt Koralmbahn, bazni tunel Semmering, spoj od bečke zračne luke do grada Bruck an der Leitha, dogradnja četvrtog kolosijeka između Meidlinga i Mödlinga kako bi se omogućilo proširenje bečkog S-Bahna.

Također se planira modernizacija Nordbahna, izgradnja drugog kolosijeka željeznice Tullnerfelder između Herzogenburga i St. Pöltena, izgradnja drugog kolosijeka između Werndorfa i Spielfeld-Straßa, izgradnja trećeg i četvrtog kolosijeka od Linza do Welsa u sklopu nadogradnje pruge Weststrecke.

Osim toga planiraju se radovi kojima bi se omogućilo primanje duljih vlakova u pojedine kolodvore, pružanje više teretnog kapaciteta radi povećanja udjela prijevoza tereta željeznicom te razvoj digitalnih tehnologija za povećanje sigurnosti i učinkovitosti.



Jure Marič za strojnom brusilicom  
FOTO: Borís Šimundič

