

ŽELJEZNIČAR

BRUJ 949 || PROSINAC 2024.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

Sretan Božić i nova 2025. godina

EU FONDOVI

Završena obnova i elektrifikacija
pruge Vinkovci – Vukovar

4

EU FONDOVI

Modernizirana dionica između
Zapadnog i Glavnog kolodvora

6

EU FONDOVI

Hrvatska i Mađarska povezane
novim kolosijekom preko
mosta Drava

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Kolodvor Ogulin
FOTO: Toma Bačić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

Završena obnova i elektrifikacija
pruge Vinkovci – Vukovar

4

EU FONDOVI

Modernizirana dionica između Zapadnog
i Glavnog kolodvora

6

EU FONDOVI

Hrvatska i Mađarska povezane novim
kolosijekom preko mosta Drava

8

PREGLED

Godina velikih ulaganja

10

AKTUALNOSTI

U Zagreb Glavnom kolodvoru predstavljene
komunikacijske ploče

12

SIGURNOST

Završetak projekta osiguranja i
modernizacije 50 ŽCP-ova

14

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Oskar Pigac

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić,
Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Kolodvor Vukovar, HŽI

ADRESA UREDNIŠTVA:

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

NAKLADA: 750 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

u razdoblju smo godine u kojemu obično sumiramo događanja iza nas. Što smo napravili, što smo propustili te koji su nam planovi u novoj godini? Pitanja su to koja si redovito postavljamo u prosincu jer upravo bi odgovori na njih mogli biti podloga za nove ciljeve i poboljšanja.

Kakva je bila 2024. na željeznici? U svakome slučaju izazovna i intenzivna te godina u kojoj su završeni važni projekti modernizacije željeznice, a istodobno započeti brojni drugi. Završena je obnova pruge Krapina – Zabok i dionice od Zapadnog do Glavnoga kolodvora te projekt modernizacije i elektrifikacije pruge Vinkovci – Vukovar. Istodobno intenzivno se radi na najvećemu željezničkom projektu koji polako ulazi u završnicu. Tri četvrtine posla dosad je odrađeno na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica. Ove godine u promet su pušteni novoizgrađeni dijelovi dionice u sklopu kojih su dva impresivna vijadukta te dva tunela. Napokon se intenziviraju i radovi na projektu obnove pruge od Dugog Sela do Križevaca te s terena dobivamo dobre vijesti, no o njima ćemo više početkom iduće godine. Isto očekujemo i od projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje novoga kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac. Na koridorskoj pruzi od Dugog Sela prema Novskoj također su započeli radovi na dionici Kutina – Deanovec, a iduće godine očekuje se i raspisivanje natječaja za radove na cijeloj dionici, što će se sufinancirati iz europskih fondova. Pokrenuti su i brojni natječaji za radove i projektiranje, svi vezani uz poboljšanje željezničke infrastrukture.

Ipak, moramo ostaviti prostora i za možda najvažniji kotačić u ovome našem sustavu, a to su ljudi, odnosno svi radnici koji odgovorno obavljaju svoje zadaće te unatoč svakodnevnim i brojnim izazovima pokušavaju željeznicu učiniti boljom i učinkovitijom. Ne sumnjamo u to da ćemo tako nastaviti i u idućoj godini te napraviti nove korake prema željeznici kakvu svi zajedno zaslužujemo.

Na kraju vam Uredništvo »Željezničara« želi obilje mira i sreće za predstojeće blagdane te čestit i blagoslovljen Božić i sretnu novu godinu!

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



ZAVRŠENA OBNOVA I ELEKTRIFIKACIJA PRUGE VINKOVCI – VUKOVAR

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: HŽI



Završeni su radovi na pruzi od Vinkovaca do Vukovara i s novim voznim redom na toj je relaciji počeo teći putnički prijevoz. Projekt »Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar«, vrijedan 61 milijun eura, sufinanciran je s 85 posto iz Kohezijskog fonda, a s preostalih 15 posto iz Državnog proračuna.

Modernizacija 19 km pruge od iznimne je važnosti za gospodarski razvoj lokalne zajednice te šire regije Vinkovaca i Vukovara, istočne Slavonije, ali i za njezino bolje i kvalitetnije prometno povezivanje u europski željeznički sustav. U širem kontekstu dijela Europe, ta je pruga važna jer je sastavni dio željezničkoga teretnog koridora RFC10, smještenog na transeuropskoj mreži prometnica koridora Rajna – Dunav, a istočna će Slavonija tom modernizacijom biti kvalitetno povezana s koridorom RH1. Obilježavanju završetka radova 18. prosinca prisustvovali su visoki uzvanici iz državnih institucija, predstavnici lokalne zajednice te mnogobrojni gosti. Tom prigodom potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković izjavio je da smo »u jeku velikog investicijskog ciklusa u željezničku infrastrukturu«:

Uz obilježavanje završetka radova na ovome projektu, jednom od većih željezničkih projekata u Hrvatskoj, prošli tjedan otvorili smo i obnovljenu prugu na ulazu u grad Zagreb, a prije toga dionicu Krapina – Zabok. Uz europske fondove imat ćemo na raspolaganju i kredit EIB-a ukupne vrijednosti 900 milijuna eura, koji će se uglavnom koristiti za obnovu lokalnih i regionalnih pruga, i već sada imamo jako puno otvorenih dionica. Očekuje nas jako puno radova dok ne obnovimo kompletnu željezničku infrastrukturu, a paralelno nabavljamo nove vlakove.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture



Obilježavanju završetka radova prisustvovali su uzvanici iz državnih institucija, predstavnici lokalne zajednice te mnogobrojni gosti.

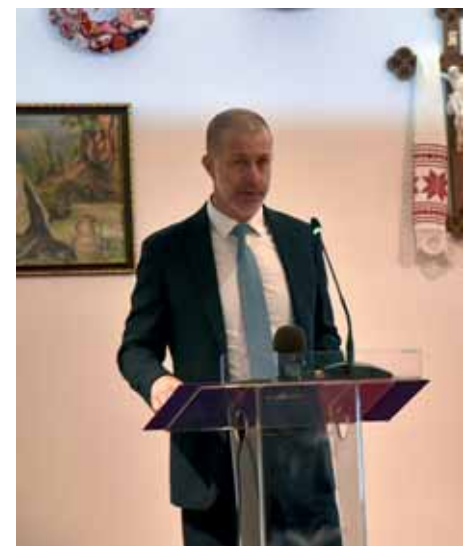
Ivan Kršić čestitao je svima koji su sudjelovali u realizaciji završetka radova na tome projektu i uspješno ga priveli kraju:

Modernizacija ove pruge, ali i ostalih projekata koje pripremamo i provodimo na koridoru RH1, od granice sa Slovenijom do granice sa Srbijom, važni su ne samo za gradove Vukovar i Vinkovce te luku Vukovar, već i za razvoj cijele Vukovarsko-srijemske županije i istočnog dijela Hrvat-

ske. Na hrvatskoj željezničkoj infrastruktornoj mreži gotovo da nema kilometra pruge koji nije u nekoj od faza obnove, bilo pripreme dokumentacije, natječaja za radove bilo izvođenja samih radova, a u sljedećih desetak godina u obnovu i modernizaciju željezničke infrastrukture planiramo uložiti gotovo šest milijardi eura i time ukupno obnoviti i modernizirati gotovo 1000 km pruge. To je ujedno najveći investicijski ciklus u željezničku infrastrukturu.



Oleg Butković



Ivan Kršić

туру u povijesti Republike Hrvatske.

Potpredsjednik Hrvatskog sabora i gradonačelnik Vukovara Ivan Penava istaknuo je važnost povezivanja Vukovara s Vinkovcima i ostatkom Hrvatske željezničkim prometom.

Ovaj je projekt od iznimne važnosti ponajprije zbog najveće hrvatske luke na unutarnjim vodama – luke Vukovar, koja je vrlo važna za razvoj vukovarskog gospodarstva, a pozicionirana je uz samu željezničku prugu. Očekujemo kako će moderna željeznička infrastruktura dovesti do jačanja gospodarskog položaja Vukovara.

Ravnatelj Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU-a Dragan Jelić također je izrazio zadovoljstvo završetkom radova:

O tome koliko ulažemo u projekte koji jačaju povezanost i mobilnost diljem Hrvatske najbolje govore iznos od gotovo dvije milijarde eura, od čega je 1,6 milijardi eura bespovratnih sredstava, te vrijednost 122 projekta ugovorena u sklopu prioritetne osi 7 na području cijele Hrvatske. Vjerujemo da će ovaj uspješan primjer poslužiti kao model za daljnje projekte modernizacije koji će građanima omogućiti bolju kvalitetu života i jačati konkurentnost naše zemlje.

Državna tajnica u Ministarstvu regionalnoga razvoja i fondova EU Kristina Bilić čestitala je u osobno ime i ime ministra Erlića na završenome poslu svima koji su uspješno realizirali ovaj projekt:

Znam što znači za ovaj kraj ovih gotovo 19 km modernizirane pruge, za gospodarski razvoj Vukovara i Vinkovaca, luke Vukovar, cijele Županije i istočne Slavonije. Ovaj projekt povezuje dva velika grada, lokalne jedinice uprava i veselim se i započetim i budućim projektima.

I zamjenik župana Vukovarsko-srijemske županije u obnašanju funkcije župana Franjo Orešković pohvalio je realizaciju projekta:

Ova će pruga iznova povezati gradove

Vinkovce i Vukovar, a osobito je težište na razvoju gospodarstva kojemu teže sve razine politika. Zahvaljujući moderniziranoj pruzi, mnogi će biti na dobitku, od putnika, preko gospodarstvenika i luke Vukovar do gradova i Županije. Ulaganje sredstava u ovaj dio Republike Hrvatske jasan je znak ravnomjernoga regionalnog razvoja kojemu Vukovarsko-srijemska županija posebno teži. Nadamo se kako s ovim projektom nije kraj ulaganjima u razvoj željeznice na našem području.

Projektom su obuhvaćeni rekonstrukcija kolodvora Vukovar-Borovo Naselje i kolodvorskog prostora Vukovar te rekonstrukcija postojećih stajališta Nuštar i Bršadin-Lipovača. Ugradnjom signalno-sigurnosnih uređaja najvišeg stupnja sigurnosti

modernizirano je devet željezničko-cestovnih prijelaza te je time dodatno povećana razina sigurnosti pri prelasku preko pruge za sve sudionike u cestovnome i željezničkome prometu. Obnovljen je postojeći kolosijek na pruzi Vinkovci – Vukovar i na otvorenoj pruzi projektirana je brzina do 120 km/h. Izgrađen je novi željeznički most Bobotski kanal, obnovljen most Vuka, izgrađeni su novi željeznički propusti, a rekonstruirani postojeći. Izgrađene su i servisne ceste.

U tijeku je ishođenje svih potrebnih dozvola i odobrenja nadležnih institucija. Nakon ispunjenja preduvjeta brzina će se povećati na projektiranu brzinu do 120 km/sat te će se provesti izmjene voznog reda vlakova na pruzi.



Kolodvor Vukovar – Borovo Naselje



Kolodvor Vukovar

MODERNIZIRANA DIONICA IZMEĐU ZAPADNOG I GLAVNOG KOLODVORA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ivan Zadro, HŽI



U prostorijama Zagreb Zapadnog kolodvora u četvrtak 12. prosinca obilježen je uspješan završetak provedbe projekta »Modernizacija dionice Zagreb Kustošija – Zagreb Zapadni kolodvor – Zagreb Glavni kolodvor«.

Riječ je o projektu vrijednom 29,2 milijuna eura koji je u potpunosti financiran europskim sredstvima, odnosno iz Nacionalnoga plana oporavka i otpornosti.

Projekt je proveden na jednoj od najprometnijih dionica u Hrvatskoj koja se nalazi na sjecištu koridora RH1 i RH2 i kojom na dan prođe oko 150 vlakova. Stoga je ova pružna dionica, duga 3,5 km, iznimno važna za međunarodni teretni i gradsko-prigradski prijevoz. Od nedjelje, kada na snagu stupa novi vozni red, brzina prometovanja na obnovljenoj dionici podići će se na 120 km/h. Također kao rezultat radova podigla se razina sigurnosti i interoperabilnosti, povećala se propusna moć pruge i mogućnost prijevoza većeg broja putnika u dnevnome migracijskom prometu, a smanjenjem buke povećala se kvaliteta života stanovnika uz prugu.

Radovima je obuhvaćena cjelovita obnova gornjega i donjega pružnog ustroja, što uključuje obnovu kolosijeka i zamjenu skretnica na području Zagreb Zapadnog kolodvora, sanacija mostova i izgradnja propusta, izgradnja uređenih površina za pristup putnika u Zapadnom kolodvoru, radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima, obnova kolničke konstrukcije na željezničko-cestovnim prijelazima »Vodovodna« i »Republike Austrije« te obnova i zamjena dijela sustava kontaktne mreže.

Obilježavanju radova na projektu prisustvovao je i potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, koji je izjavio:

— Puno je trenutno aktivnih gradilišta na



S lijeva na desno: Žarko Tušek, Dragan Jelić, Oleg Butković i Ivan Kršić

željeznici, ne samo na koridorskim prugama poput ovog važnog projekta ili dionice prema Mađarskoj čiji smo jedan dio nedavno pustili u promet, već se rade i brojni remont i na lokalnim i regionalnim

prugama za što smo osigurali sredstva iz zajma EIB-a. Ovaj današnji projekt, ali i puštanje u promet 18 km duge dionice od Vukovara do Vinkovaca koje nas očekuje do kraja ovog mjeseca, pokazuje da se da-



Podvožnjak Adžijina



Podvožnjak Savska

nas nalazimo u velikom investicijskom ciklusu u željeznicu. Ta ulaganja nisu samo usmjerena u infrastrukturu nego i u nabavu novih vlakova, kojih će sljedeće godine biti ukupno 70 na prugama. S ovakvim snažnim ulaganjima nastavljamo i dalje, a najveći dio ulaganja u prometnu infrastrukturu bit će usmjeren upravo u željeznicu.

Povodom završetka radova na projektu »Modernizacija dionice Zagreb Kustošija – Zagreb Zapadni kolodvor – Zagreb Glavni kolodvor« predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić izjavio je:

— Kada ovom projektu pribrojimo prethodne radove, obnovili smo cijelu pružnu dionicu od granice sa Slovenijom do Zagreba. Osim toga obnovili smo i prugu od Zatrešića prema Zaboku sve do Krapine. Planiramo i obnovu zgrade Zapadnog kolodvora, koja je zaštićeno kulturno dobro. U tijeku je projektiranje, a očekujemo raspisivanje natječaja za radove na proljeće sljedeće godine. Uz to provodimo brojne projekte u Zagrebu i okolici te diljem Hrvatske.

Predstavnik izvođača radova, tvrtke Swie-



Podvožnjak Selska

telsky d.o.o., Dejan Plavljančić rekao je:

— Projekt je uspješno završen iako je bio vrlo složen jer su se radovi izvodili u samom centru grada Zagreba uz stalan tijek željezničkog prometa. Nadamo se da će putnici i teretni prijevoznici biti zadovoljni rezultatima ovoga projekta. Također se nadamo daljnjoj suradnji sa svim sudionicima Inženjera i Naručitelja, koja je bila na

visokoj razini.

HŽ Infrastruktura nalazi se u velikom investicijskom ciklusu, kojim će se kroz deset godina u željeznicu uložiti čak šest milijardi eura. To je najveći ciklus ulaganja u željeznicu u povijesti RH, a upravo je zbog toga HŽ Infrastruktura najveći korisnik EU-ovih fondova u prometnome sektoru u državi.

HRVATSKA I MAĐARSKA POVEZANE NOVIM KOLOSIIJEKOM PREKO MOSTA DRAVA



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe

PIŠE: Željka Miša

FOTO: Željka Miša, Mario Rašić, Ivan Zadro

Novoizgrađeni kolosijek preko novog mosta Drava u Botovu od kolodvora Novo Drnje do mađarske granice, dug oko dva i pol kilometra, pušten je u promet 2. prosinca 2024. kasno navečer. Novi kolosijek, kao i novi most, izgrađeni su u sklopu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«. Novi kolosijek završava na državnoj granici s Mađarskom, gdje se nastavlja na postojeću infrastrukturu Mađarskih državnih željeznica.

Puštanju u promet sljedećega dana nanočili su državni tajnik u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture Žarko Tušek, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić, predstavnici izvođača i nadzora radova te mediji koji su obišli i novoizgrađeni željeznički kolodvor Novo Drnje.

Lijepo je biti danas u Podravini, gdje otvaramo ovu pružnu dionicu, jednu fazu cijelog projekta. Dopustite mi da ponajprije čestitam HŽ Infrastrukтури, tvrtki Cengiz i svim ljudima koji rade na ovome trenutačno najvećem infrastrukturnom građevinskom projektu u RH. Što to znači za putnike? To znači da će Koprivnica i Zagreb biti na udaljenosti kraćoj od sat vremena. Mislim da ne treba govoriti što će to značiti za kvalitetu života ovog kraja, Podravine, frekvenciju ljudi, mladih, umirovljenika, ali ponajprije za željeznički teretni prijevoz. – izjavio je tom prigodom državni tajnik Tušek.

Ivan Kršić istaknuo je da je most dug 300 metara, visok i širok po 10 metara i težak četiri tisuće tona, da se sastavljao na obali te metodom uzdužnog potiskivanja, koja je prvi put primijenjena u Republici Hrvatskoj, gurao na drugu stranu obale rijeke Drave.

Danas prvi put svjedočite da njime voze vlakovi. Mahom će to biti teretni vlakovi



Žarko Tušek



Ivan Kršić

koji voze iz luke Rijeka i prema njoj. To i jest smisao ovog projekta – povećati propusnu moć Mediteranskoga koridora kako bi što više tereta moglo prolaziti od Ri-

jeke prema Mađarskoj i svojim daljnjim odredištima. – istaknuo je Kršić, podsjetivši na to kako je nedavno u promet pušteno novih 15 kilometara pruge, dok je



Novi most Drava



U kolodvoru Novo Drnje



Kolodvor Novo Drnje

ovaj put težište bilo na impresivnome mostu.

Postojeći stari most za jednokolosiječnu prugu nema dovoljnu nosivost za povećana prometna opterećenja i brzine vlakova pa je zato zamijenjen novim mostom kojim će u konačnici prolaziti dva kolosijeka. Čelični most Drava bio je jedan od najzahtjevnijih objekata za izgradnju uz vijadukte Carevdar i Komari u sklopu čitavog projekta.

Najizazovniji radovi bili su u koritu rijeke Drave, gdje je bilo potrebno izgraditi stupove mosta. Zbog zaštite postojećeg puta i rukavca rijeke u kojemu se nalazi mrjestilište riba izveden je i potporni zid. Stupovi su u koritu rijeke eliptičnog oblika zbog usklađenja s vodotokom. – izjavio je Mehmet Yilmaz, predstavnik izvođača radova, turske tvrtke Cengiz Insaat.

Voditelj projekta u ime HŽ Infrastrukture Mario Rašić objasnio je što ta pruga znači za povećanje propusnosti prometa:

U uvjetima kada nemamo zatvore pruge ukupno prođe više od 30 vlakova na dan, što je znatna promjena u odnosu na vrijeme prije Šengena kada je vozilo do šest vlakova.



Prelazak prvog teretnog vlaka preko novog mosta Drava

Od ukupno 42,6 kilometara, koliko je duga trasa pruge Križevci – državna granica, do sada je izgrađeno oko 38 kilometara novoga kolosijeka. Preostalo je izgraditi još oko četiri kilometra novoga kolosijeka na dijelu od Mučne Reke do Koprivnice. Osim izgradnje novoga kolosijeka izvodi se rekonstrukcija postojećega kolosijeka, a do

sada je rekonstruirano oko 10 kilometara. Projekt je trenutačno na 75 posto dovršenosti, a plan je radove završiti do kraja 2025. kada će vlakovi moći voziti brzinom do 160 km/h. Ukupna vrijednost projekta je 350 milijuna eura i sufinancira se iz fondova Europske unije, odnosno iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).

GODINA VELIKIH ULAGANJA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

U l u 2024. svjedočili smo nizu događanja važnih za željeznicu koji se ponajprije odnose na velike investicije. Izdvojili smo najvažnije.

SIJEČANJ

Od početka godine na snazi je sjajna povlastica koja je razveselila najstarije. Naime, na temelju Zaključka Vlade RH uveden je pilot-projekt besplatnoga željezničkog prijevoza umirovljenika i osoba starijih od 65 godina koji im omogućava neograničeno korištenje željezničkog prijevoza na području Republike Hrvatske u 2. razredu redovitih vlakova.



VELJAČA

U Zagrebu je u sklopu projekta »Revitalizacija željezničkog sustava Republike Hrvatske« potpisan ugovor između Republike Hrvatske i Europske investicijske banke (EIB) za kredit koji će posredno koristiti HŽ Infrastruktura i HŽ Putnički prijevoz. Njime će biti realiziran prvi dio zajma u iznosu od 400 milijuna eura od ukupno 900 milijuna eura planirane vrijednosti okvirnog sporazuma namijenjenog za projekte usmjerene na poboljšanje željezničke infrastrukture (715 milijuna) i putničkog prijevoza (185 milijuna).



OŽUJAK

U ožujku održan je niz konferencija i panela na kojima se moglo čuti puno zanimljivosti o razvoju željeznice u Hrvatskoj. Jedna od njih bila je panel-rasprava »Obnova željezničke pruge Knin – Zadar u funkciji gospodarskog rasta Zadarske županije« održana u Zadru. Cilj te panel-rasprave bio je informirati sve zainteresirane dionike o statusu projekta obnove željezničke pruge Knin – Zadar, čiji je naručitelj HŽ Infrastruktura. Natječaj za radove na obnovi pruge pokrenut je početkom veljače, a radovi vrijedni 90 milijuna eura financirat će se kreditom Europske investicijske banke.



TRAVANJ

U travnju u promet je pušten dvadeset i prvi elektromotorni vlak, čime je obilježen završetak projekta »Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima«. Sada je u prometu 61 novi niskopodni vlak, dok je strateški cilj nabaviti flotu od 120 novih vlakova. Projekt je sufinanciran iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija u 85-postotnom iznosu. Ukupna procijenjena vrijednost projekta iznosi 171.725.103,72 eura, a iznos EU-ove potpore 116.840.464,13 eura.



SVIBANJ

U svibnju obišli smo važno gradilište HŽ Infrastrukture sufinancirano EU-ovim sredstvima. Megaprojekt rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica u visokoj je fazi radova. Radovi se intenzivno izvode na cijeloj dionici dugoj 42,6 km, u što smo se uvjerali pri obilasku projekta. S obzirom na intenziviranje radova, ove je godine izvođač radova povećao broj radnika na projektu s 300 na 500, uključujući radnike hrvatskih podizvođača, a sve kako bi radovi bili završeni do kraja 2025.



LIPANJ

Na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac« promijenilo se dosta toga, a glavna je novost, koja je bila povod našega obilaska te dionice u lipnju, završetak radova i puštanje u promet nadvožnjaka Pavučnjak. Radi se o prvome završenom objektu na dionici, koji je iznimno važan jer je završetak nadvožnjaka Pavučnjak bio uvjet za početak radova na nadvožnjaku Zdenčina.



SRPANJ

U srpnju potpisan je ugovor o kupoprodaji šest elektrodizelskih motornih vlakova za povezivanje Splita i Zagreba. Vrijednost projekta, koji se financira iz zajma Europske investicijske banke (EIB), iznosi 57,3 milijuna eura.



KOLOVOZ

U promet je pušteno dodatnih 800 metara novoga (budućega desnog) kolosijeka između kolodvora Križevci i Lepavina u sklopu projekta »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica«. Krajem kolovoza u sklopu II. faze projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza, koji obuhvaća 94 željezničko-cestovna prijelaza (ŽCP) i jedan pješački prijelaz preko pruge, u rad je pušteno novih sedam elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja za osiguranje ŽCP-ova. Uz prethodnih 10 ukupno je pušteno u rad 17 uređaja.



RUJAN

Obnovljena je dionica pruge Zabok – Krapina. Dionica je duga 16 kilometara, obnova je vrijedna 15 milijuna eura i trajala je devet mjeseci, a zamijenjeni su, među ostalim, kolosiječna rešetka i tucanik, ugrađeno je novo sintetičko popođenje na 22 željezničko-cestovna prijelaza te su asfaltirani peroni u kolodvoru Krapina. Maksimalna dopuštena brzina sada iznosi 80 kilometara na sat.



LISTOPAD

U listopadu je završen projekt obnove pruge od Zagreb Zapadnog kolodvora do Zagreb Glavnog kolodvora. Obnova je u cijelosti financirana europskim sredstvima. Riječ je o dionici koja je duga samo 3,5 km, ali je iznimno važna za međunarodni teretni i gradsko-prigradski prijevoz. Naime, njome na dan prođe čak oko 150 vlakova, što ju čini jednom od najprometnijih pružnih dionica u Hrvatskoj.



STUDENI

Početak studenog u sklopu projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugoga kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica u promet je pušten novoizgrađeni dio pruge između Vojakovačkoga Kloštra i Mučne Reke, a u sklopu toga i impresivni objekti poput vijadukata Carevdar (duljine 630 metara), Komari (duljine 350 metara) i Vojakovački Kloštar (duljine 50 metara) te dvaju tunela Lepavina (ukupne duljine 370 metara), što su ujedno najveći objekti na trasi, uz novoizgrađeni most Drava u Botovu.



PROSINAC

Obilježen je završetak projekta »Nadogradnja i elektrifikacija željezničke pruge Vinkovci – Vukovar« vrijedan 61 milijun eura, koji je sufinanciran sredstvima Europske unije, a u sklopu kojeg je obnovljen postojeći kolosijek pruge u duljini od 18,71 km. U prosincu je obilježen i uspješan završetak provedbe projekta »Modernizacija dionice Zagreb Kustošija – Zagreb Zapadni kolodvor – Zagreb Glavni kolodvor«. Riječ je o projektu vrijednom 29,2 milijuna eura koji je u potpunosti financiran europskim sredstvima.



U ZAGREB GLAVNOM KOLODVORU PREDSTAVLJENE KOMUNIKACIJSKE PLOČE

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: HŽI

U petak 6. prosinca u Zagreb Glavnom kolodvoru predstavljene su komunikacijske ploče kao dio projekta **Pristupačnost 2024**. Time je zagrebački glavni kolodvor postao prvi željeznički kolodvor u Hrvatskoj s takvom vrstom prilagodbe.

Riječ je o projektu koji je realiziran zahvaljujući suradnji Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM), Edukacijsko-rehabilitacijskoga fakulteta (ERF), Fakulteta elektrotehnike i računarstva (FER) Sveučilišta u Zagrebu, HŽ Infrastrukture i HŽ Putničkog prijevoza.

Komunikacijske ploče su inovativni vizualni alati koji olakšavaju komunikaciju osobama s invaliditetom, intelektualnim i motoričkim poteškoćama i autizmom te svima onima koji otežano govorno komuniciraju ne bi li im se olakšalo putovanje i snalaženje u kolodvoru.

Kristijan Solina iz Sektora željezničkih usluga HAKOM-a tom je prilikom istaknuo:

HAKOM već treću godinu, a sedam godina ukupno, provodi projekt **Pristupačnost u željezničkome sektoru**. Osim što rješavamo prigovore, provodimo inspekcijske nadzore za zaštitu putnika u željezničkome prometu. Kroz projekte pokušavamo ostvariti naše ciljeve, a naš je glavni cilj zaštićen i zadovoljan krajnji korisnik, ali i pristupačnije komunikacijske usluge za sve korisnike.

Profesorica Željka Car s Fakulteta elektrotehnike i računarstva (FER) objasnila je da je svrha projekta olakšavanje komunikacije i pristupa korisničkim službama osobama s invaliditetom te s poteškoćama u komunikaciji:

HAKOM i FER niz godina surađuju u području pristupačnosti s predstavnicima osoba s invaliditetom i stručnjacima iz



Kristijan Solina



Željka Car

različitih područja te istražuju tehnološka rješenja za povećanu pristupačnost i društvenu inkluziju. Među najvažnije rezultate spadaju prototipovi pristupačnog web-sjedišta i mobilne aplikacije kreirani na

temelju potreba hrvatskih korisnika opcija pristupačnosti. Osim komunikacijskih ploča kreirani su materijali za potrebe edukacije željezničkog osoblja o ispravnoj komunikaciji te se razvija pristupačni virtualni



Jasmina Ivšac Pavliša



Subhi Tawfiq



Željka Car, Jasmina Ivša Pavliša, Kristijan Solina i Subhi Tawfiq

asistent za komunikaciju s korisničkim službama zasnovan na umjetnoj inteligenciji.

Profesorica Jasmina Ivšac Pavliša s Edukacijsko-rehabilitacijskoga fakulteta pokazala je na koji se način koriste komunikacijske ploče:

Postoje osobe koje ne mogu komunicirati govorom ili govore nerazumljivo, a upravo im komunikacijske ploče omogućuju da odgovore na pitanje, komentiraju, pokažu kako se osjećaju ili traže informaciju na njima razumljiv način. Komunikacijskim pločama uzeli smo u obzir njihovo pravo na komunikaciju koje je jedno od temeljnih ljudskih prava.

U ime HŽ Infrastrukture član Uprave Subhi Tawfiq rekao je:

Zagreb Glavni kolodvor najfrekventniji je željeznički kolodvor u Hrvatskoj. Kroz nje ga prođe oko 30 000 putnika na dan te je odlična startna točka za postavljanje ko-

munikacijskih ploča. Upravo njihovim postavljanjem želimo pokazati kako razumijemo potrebe osoba s poteškoćama u verbalnoj komunikaciji, a inicijativa poput ove podiže našu uključenost na novu razinu. Postavljene ploče sigurno će im olakšati putovanje vlakom i učiniti ga dostupnijim.

Posebno je predstavljen prvi vlak opremljen komunikacijskim pločama, čime je HŽ Putnički prijevoz najavio dodatno unaprjeđenje usluge za sve putnike, posebno za one kojima je potrebna dodatna podrška u govornoj komunikaciji.

Željko Ukić, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, istaknuo je zašto je ovaj projekt važan za HŽ Putnički prijevoz:

Projekt Pristupačnost 2024. vrlo je važan za sve zaposlenike HŽ Putničkog prijevoza, jer komunikacijske ploče olakšavaju sporazumijevanje putnika i željezničkog osoblja. Svrha ovog projekta je da sve osobe s poteškoćama u govornoj komuni-



Subhi Tawfiq u prvom vlaku opremljenom komunikacijskim pločama

kaciji lakše komuniciraju. Planiramo postaviti komunikacijske ploče u sve naše gradske i prigradske putničke vlakove. Partneri su se složili s time da komunikacijske ploče predstavljaju važan iskorak prema inkluzivnijemu željezničkom sustavu u Hrvatskoj. Projekt Pristupačnost 2024. dodatno je osnažio suradnju s ključnim partnerima u području podrške osobama sa složenim komunikacijskim potrebama u željezničkome prijevozu.

POSTOJE OSOBE KOJE NE MOGU KOMUNICIRATI GOVOROM ILI GOVORE NERAZUMLJIVO, A UPRAVO IM KOMUNIKACIJSKE PLOČE OMOGUĆUJU DA ODGOVORE NA PITANJE, KOMENTIRAJU, POKAŽU KAKO SE OSJEĆAJU ILI TRAŽE INFORMACIJU NA NJIMA RAZUMLJIV NAČIN. KOMUNIKACIJSKIM PLOČAMA UZELI SMO U OBZIR NJIHOVO PRAVO NA KOMUNIKACIJU KOJE JE JEDNO OD TEMELJNIH LJUDSKIH PRAVA.

ZAVRŠETAK PROJEKTA OSIGURANJA I MODERNIZACIJE 50 PRIJELAZA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva HŽI-a

Krajem studenoga 2024. u rad je pušten sedmi modernizirani uređaj (svjetlosno-zvučna signalizacija i polubranik) za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza (ŽCP) na području Istre – Sveti Petar u Šumi 1. Time je u sklopu Projekta osiguranja i modernizacije 49 željezničko-cestovnih prijelaza i 1 pješačkog prijelaza na 50 lokacija u Republici Hrvatskoj, potpisanog s Končarom i financiranog sredstvima Svjetske banke, u rad pušteno 49 uređaja, a među njima i svih sedam na području Istre.

Kako bi projekt bio u cijelosti završen, potrebno je još pustiti u rad uređaj za osiguranje ŽCP-a Kaštel Lukšić Mali. Zato smo voditelja projekta Sašu Ogrizovića pitali kada se to može očekivati.

Puštanje uređaja u rad može se očekivati početkom iduće godine jer je u tijeku ishođenje uporabne dozvole od nadležnog tijela za upravne poslove graditeljstva i rješenja kojim Agencija za sigurnost željezničkog prometa odobrava puštanje uređaja u rad. – odgovorio je Ogrizović.



Saša Ogrizović na ŽCP-u Mrkšina u Zagrebu

Realizacija tog projekta vrijednog više od 10 milijuna eura i ugradnja moderniziranih uređaja na 50 lokacija diljem Republike Hrvatske dodatno će unaprijediti razinu sigurnosti na kritičnim točkama u žel-

jezničkome sustavu. Zato smo Ogrizovića pitali koje su sve točke bile obuhvaćene projektom, odnosno je li se ciljala modernizacija ŽCP-ova na lokalnim ili regionalnim prugama i po kojim se prioritetima



ŽCP Roč



ŽCP Sveti Petar u Šumi 1

ona izvodila.

Osiguranju ŽCP-ova novim uređajima i modernizaciji postojećih uređaja pristupa se na temelju Programa rješavanja željezničko-cestovnih i pješačkih prijelaza preko pruge koji donosi nadležno ministarstvo, a iz kojeg su vidljivi prioriteta za osiguranje ŽCP-ova uređajima. Jedan od nekoliko kriterija primijenjenih u metodologiji vrednovanja prilikom izrade liste prioriteta za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza novim uređajem za osiguranje jest i broj nesreća. Konkretno, u ovome projektu većina se ŽCP-ova koji su osigurani novim uređajem ili je moderniziran njihov stari uređaj za osiguranje nalazi na međunarodnim i regionalnim prugama, dok ih se samo nekoliko nalazi na lokalnim prugama.

Na pitanje kakva je reakcija lokalne zajednice, odnosno stanovništva koje se često zna žaliti ako je neki prijelaz osiguran samo cestovnim znakovima, Ogrizović je odgovorio:

Reakcija je naravno pozitivna. Pri izvođenju radova ili funkcionalnog ispitivanja uređaja tijekom internih tehničkih pregleda i pregleda prilikom puštanja u rad uređaja vozači cestovnih vozila znaju se zaustavljati na prijelazu kako bi se dodatno informirali o aktivnostima koje se obavljaju, a ponekad i spominjati nesreće koje su se dogodile na prijelazu dok nije bio osiguran uređajem za osiguranje. Također, lokalne novine često svoje mještane obavještavaju o ŽCP-ovima koji će biti osigurani novim uređajem za osiguranje.

O izazovima prilikom provedbe projekta rekao je:

Neki od većih izazova na ovome projektu bili su paralelno izvođenje radova na velikome broju gradilišta, što je predstavljalo



ŽCP Đakovo



ŽCP Otok 1



ŽCP Kloštar Podravski 2



ŽCP Bizovac

operativni izazov, dok je s tehničke strane najveći izazov bio izvedba interakcije, odnosno sučelja između novih elektronskih uređaja i postojećih relejnih uređaja. Cijeli projektni tim investitora zadužen za provedbu ovog projekta kontinuirano je svladavao sve izazove u projektu, a uz rukovođenje projektom radio je i stručni nadzor građenja. Ovim putem zahvaljujem svima koji su na bilo koji način pridonijeli pro-

vedbi ovog projekta.

Dodajmo kako su trenutačno u provedbi još dva projekta kojim će se podići razina sigurnosti na ŽCP-ovima: projekt osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza, koji obuhvaća 94 ŽCP-a i jedan pješački prijelaz preko pruge, te projekt osiguranja i modernizacije još 26 ŽCP-ova.

OBNOVA NAJSTARIJE SAČUVANE PARNE LOKOMOTIVE IZ HŽM-ova FUNDUSA

PIŠE: Renata Veličan
FOTO: Renata Veličan

U životnoj priči svakoga muzejskog predmeta obnova je proces i niz zahvata kojima se produljuje njegov životni vijek, povećava njegova vrijednost i, što je najvažnije, čuva od propadanja i potpunog nestajanja u fizičkome smislu. Kako bi se zaustavilo propadanje jednoga takvog eksponata, u ovome slučaju parne lokomotive, već dugi niz godina smještene u Zagreb Glavnom kolodvoru, nedavno je počela njezina obnova.

Kroz povijesni razvoj infrastrukturne mreže željezničkih pruga prati se i pojava prvih parnih lokomotiva i njihovo uključivanje u promet, što je vrlo važno u povijesnome kontekstu razumijevanja zbirke fundusa Hrvatskoga željezničkog muzeja (HŽM), koji u podzbirci Lokomotive ima 47 lokomotiva. Navedena podzbirka dio je Zbirke željezničkih vozila i dijelova, koja je jedna od temeljnih, osnovnih zbirki HŽM-a, ujedno zbirka po kojoj se HŽM razlikuje od svih drugih muzeja. Predmeti iz te zbirke imaju svojstvo kulturnog dobra i upisani su u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske. Njezina je vrijednost velika i riječ je o jedinstvenim, raritetnim vozilima koja su nekoliko desetljeća korištena u hrvatskome željezničkom sustavu, a danas ih u Hrvatskoj više nema. Takvi su primjerci rijetki i u muzejskim zbirkama drugih europskih zemalja.

Parna lokomotiva serije JDŽ/HDŽ/JŽ 125/SHS 326/MÁV 326.363, čija je obnova počela u studenome, proizvedena je 1891. u Tvornici MÁV Gépygár u Budimpešti, u Mađarskoj, i jedna je od dviju parnih lokomotiva za kolosijek normalne širine koje su proizvedene krajem 19. stoljeća i ujedno najstarija parna lokomotiva u fundusu. Tadej Bratè smatra da je lokomotiva serije 125 parna lokomotiva koja ima svojstva najstarijih parnih lokomotiva u svijetu.

Parna lokomotiva serije 125-052 Hrvatskoga željezničkog muzeja ima sačuvan i



Parna lokomotiva serije 125-052

pripadajući tender. Lokomotiva se od svibnja 1992. do danas, prvo kao eksponat, a od 2009. i kao zaštićeno kulturno dobro tehničke kulturne baštine, nalazi u neposrednoj blizini zgrade zagrebačkoga glavnog željezničkog kolodvora na Trgu kralja Tomislava. Uz lokomotivu sačuvana je njezina lokomotivska knjiga s tehničkim podacima i karakteristikama iz kojih je vidljivo da je to teretna blizna lokomotiva sa zasićenom parom, vrste 0-C-0. Izgradio ju je MÁV, cijena je iznosila 798 600 dinara, njezina je najveća dopuštena brzina iznosila 45 km/h, vučna snaga izračunana po parnoj lokomotivi 7100 kg, a po adheziji 7850 kg. Težina prazne lokomotive iznosi 35,25 t, a u službi 39,60 t. Ima dva parna cilindra, kormilo Stephenson, ručni sistem pjeskare i ručnu zračnu kočnicu. Na lokomotivu može se pričvrstiti snježni plug. Najmanji poluprečnik krivine za koju je lokomotiva građena iznosi 140 m. Parna lokomotiva serije 125 jest tip C-n2, što znači da se radi o lokomotivi koja ima tri spojene osovine, da je na zasićenu ili mokru paru i da ima dva parna cilindra. To je

ujedno parna lokomotiva koja ima tri spojene osovine, ukupno tri osovine i osovinско opterećenje od 13 tona. Ima visoki dimnjak, dugačku dimnu komoru, usko i duboko ložište (što je bio problem ložičima), niskoležići kotao (da bi se postigla stabilnost na pruzi i pri većim brzinama), plosnate parorazvodnike, unutarnje kormilo Stephenson, vodočistač Pecz-Rejtő, kotače smještene s unutarnje strane okvira (frema), parnu kočnicu i ručnu kočnicu na tenderu. Lokomotiva ima klasičan tender, bez posebnih svojstava i specifičnosti. Zbog svih navedenih svojstava bile su to vrlo praktične, jednostavne i omiljene lokomotive. Zvonimir Horvat istaknuo je da je izgrađeno 497 komada. U Hrvatskoj su prometovale i na pruzi Budimpešta – Koprivnica – Dugo Selo – Zagreb – Karlovac – Rijeka. Pred kraj radnog vijeka korištene su i kao manevarske lokomotive.

Prije nego li je preuzeta u muzejski fundus lokomotiva je od 1981. bila izložena u Koprivnici, u Spomen-području Danica. Osnivanjem muzeja 1991. lokomotiva je posta-



la dio fundusa tada Željezničkog muzeja Hrvatske. Obnovljena je 1992. i u svibnju iste godine izložena na mjestu gdje se nalazi i danas. Djelomično je obnovljena i 2001. i tada je radove izveo TŽV »Gredelj«. U međuvremenu prošle su već više od 22 godine od njezine posljednje obnove i u tome vremenu neželjene vidljive tragove ostavilo je ponajviše vrijeme, ali i čovjek. Viši restaurator Zoran Kirchoffer naveo je kako je lokomotiva, zadnja sačuvana iz te serije, zatečena u lošem stanju jako uznapredovale korozije preko cijele lokomotive, s rupama po limovima iz kojih curi azbest, devastirana (grafiti, otkinuti manji dijelovi, smeće u kabini), s uočenim sitnim zahvatima na ravnim i rebrastim limenim pločama te na cjevovodima i oplatnim limovima kotla, uz nepoznat broj nedostajućih dijelova od mjedi. Boja se ljušti. Lokomotiva je preko cijele površine korodirala. Čelični limovi postali su porozni. Drvo na stropu i podu trulo je ili ga nema. Sjeverna strana lokomotive u lošijem je stanju od južne. Krov lokomotive i tendera prekriveni su atmosferskom korozijom u cijelo-

sti. Limovi su podvozja razlistani. Sve navedeno upućivalo je na obnovu, odnosno konzervatorsko-restauratorske radove.

Nakon nekoliko uzastopnih kontinuiranih pokušaja obnove od 2013. nije se stalo s aktivnostima. Temeljni dokument obnove jest Konzervatorsko-restauratorski elaborat s troškovnikom i procjenom vrijednosti troškova obnove, koji je izradio Obrt za restauraciju »Industrijska arheologija«, a u kojem je istaknuto da je radove kompletne vanjštine i dostupne unutrašnjosti potrebno odraditi na lokaciji, uz detaljno rastavljanje radi konzerviranja ili uklanjanja svih postojećih žarišta korozije i limova podvozja koji su se razlistali. Nakon posljednjega postupka javne nabave pristigla je jedna prihvatljiva ponuda ovlaštene restauratorske radionice, obrta za restauraciju, popravak i održavanje proizvoda od metala. Izvođač radova postao je Obrt »Ferrum« s kojim je sklopljen ugovor za izvođenje konzervatorsko-restauratorskih radova, koje u cijelosti financira HŽ Infrastruktura i koji su službeno nakon dobiva-

nja svih potrebnih dozvola i rješenja započeli 19. studenoga 2024. Stručni nadzor nad konzervatorsko-restauratorskim radovima obavljat će restauratorica Valentina Ljubić Tobisch. Radove će nadzirati i konzervatorica Zrinka Mažar, voditeljica Odjela za pokretnu i nematerijalnu kulturnu baštinu Gradskog zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirode kao nadležnog konzervatorskog odjela pri Ministarstvu kulture i medija Republike Hrvatske. Cilj je obnove poboljšanje cjelokupnog stanja radi očuvanja parne lokomotive serije 125-052 kao predmeta tehničke kulturne baštine, najstarijeg predmeta iz Zbirke željezničkih vozila i dijelova te jedinoga sačuvanog primjerka parnih lokomotiva te serije koje su bile u prometu više od 60 godina. Konzervatorsko-restauratorski radovi trebali bi trajati 210 radnih dana i ne podrazumijevaju stavljanje parne lokomotive u punu funkciju kao sredstva vuče, već zadržava svoju muzejsku i kulturološku funkciju predmeta iz muzejskog fundusa tehničke kulturne baštine, zaštićenoga kulturnog dobra.

UPRAVI HŽ INFRASTRUKTURE BRANITELJI URUČILI ZAHVALNICU

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: HŽI

Dana 12. prosinca 2024. u Zagrebu je Zajednica udruga branitelja HŽ-a svečano uručila zahvalnicu Upravi HŽ Infrastrukture. To priznanje simbolizira izniman doprinos Uprave u promicanju vrijednosti Domovinskog rata, skrbi za hrvatske branitelje te očuvanju njihova dostojanstva.

U ime Zajednice udruga branitelja HŽ-a zahvalnicu su predsjedniku Uprave HŽ In-

frastrukture Ivanu Kršiću predali Zdenko Begić, Ante Šendo, Miroslav Mance i Davor Miličević. Pritom je istaknuta ključna uloga HŽ Infrastrukture kao društveno odgovorne tvrtke koja kontinuirano podržava svoje zaposlenike, među kojima mnogi imaju status branitelja.

HŽ Infrastruktura, koja ima više od 5000 zaposlenika, svjesna je da je znatan broj radnika aktivno sudjelovao u obrani Repu-

blike Hrvatske u Domovinskome ratu. Uprava HŽ Infrastrukture istaknula je kako će nastaviti podržavati braniteljske udruge te raditi na očuvanju uspomena na značenje Domovinskog rata.

Predsjednik Uprave Ivan Kršić zahvalio je Zajednici udruga branitelja HŽ-a na priznanju te istaknuo kako će HŽ Infrastruktura i dalje biti čvrst oslonac svojim zaposlenicima i hrvatskim braniteljima.



S lijeva na desno: Zdenko Begić, Ivan Kršić, Ante Šendo, Miroslav Mance i Davor Miličević

ZAPOSLENICI HŽ INFRASTRUKTURE POSTALI VIRALNI NA DRUŠTVENIM MREŽAMA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: Ivana Međugorac Imamović

HŽ Infrastruktura pronašla je nov način kako doprijeti do mlađih generacija i pokazati kako funkcionira željeznički sustav – putem društvenih mreža! Poznati TikToker Andro Anić nedavno je proveo dan u društvu naše spikerice Ivane Mlinac i šefice Zagreb Glavnog kolodvora Katarine Lugarić te snimio video koji je postao pravi viralni hit.

Video je u samo nekoliko dana skupio više od 670 000 pregleda i 35 tisuća lajkova na TikToku i Instagramu te je podijeljen više od 2300 puta. Te impresivne brojke ne samo da su privukle pozornost na naše zaposlenice, već su HŽ Infrastrukturu približile mlađoj publici, što je izvrstan primjer kako društvene mreže mogu približiti ozbiljne teme široj javnosti.

Ivana Mlinac, poznata kao jedan od glava sa Zagreb Glavnog kolodvora, i Katarina, čvrsta ruka koja vodi glavni zagrebački kolodvor, bile su savršene suputnice Aniću tijekom snimanja. U videu prikazani su njihovi svakodnevni izazovi i radne obaveze, ali i zabavna strana željezničarskog života, što je dodatno oduševilo pratitelje, a to pokazuje i broj dijeljenja sadržaja. Zanimljivo je da ni Ivana ni Katarina nemaju TikTok, ali Andru prate na društvenoj mreži Instagramu.

„Otkako smo snimili video kolege mi stalno šalju poruku da su ga vidjeli i da su oduševljeni. – rekla nam je Katarina.

Ivana je pak izjavila da je video izazvao najviše oduševljenja kod klinaca doma, jer se u jednome dijelu videa pojavio i suprug koji je prometnik – Ivan Mlinac.

S obzirom na to da su Ivana i Katarina postale zvijezde društvenih mreža, možemo se samo nadati da će se pridružiti svijetu TikTok influencerica te HŽ Infrastrukturu učiniti još popularnijom među mlađim generacijama.



Ivana Mlinac i Andro Anić



Katarina Lugarić



Katarina Lugarić, Andro Anić, Stipo Čorluka i Ivan Mlinac



Katarina Lugarić, Andro Anić, Stipo Čorluka i Ivan Mlinac

ODRŽANE HUMANITARNE VOŽNJE »TIN-EXPRESSA«

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U povodu Međunarodnog dana osoba s invaliditetom HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) i ove je godine 3. prosinca darovao humanitarne vožnje djeci s invaliditetom i teškoćama u razvoju.

U ovogodišnjoj vožnji na zagrebačkome području sudjelovala su djeca iz Hrvatskog saveza za rijetke bolesti, Udruge »Sve Pod Istim Krovom« – SPIK iz Zagreba, Centra za odgoj i obrazovanje »Slava Raškaj« iz Zagreba, zagrebačkog Dječjeg vrtića »Potočnica« te Udruge osoba s invaliditetom »Suncokret« iz Velike Gorice.

Uoči polaska vlaka u sklopu humanitarne vožnje predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić izjavio je:

Osobito smo ponosni na organizaciju dječjih božićnih vlakova koja traje već 25 godina. I ove smo godine na Međunarodni dan osoba s invaliditetom odlučili humanitarne vožnje pokloniti udrugama djece s invaliditetom i onima bez roditeljske skrbi. Ovo je posebna vožnja koja nas podsjeća na važnost humanosti. Osmijeh djece najveća je nagrada za sve uključene.

U okićenome vlaku bilo je oko 170 djece s roditeljima i voditeljima, a uz prigodni program djecu su dočekali Djed Božićnjak i pratiteljice s darovima. Nakon polaska vlaka s 1. perona Zagreb GK nasmijana dječja lica pratila su Djeda Božićnjaka, pjevala dječje božićne pjesme te plesala i radosno zavirivala u vrećice s darovima. Djeca su u veselome i prigodno okićenome vlaku bila oduševljena, a nekima od njih bila je to prva vožnja vlakom.

Anita Budimir iz Centra za odgoj i obrazovanje »Slava Raškaj« istaknula je važnost takvih projekata za djecu s invaliditetom:

Puno im to znači za njihovu socijalizaciju, druženje i upoznavanje drugih stvari.



Neki se i prvi put voze vlakom.

Iva Terzić iz velikogoričke udruge »Suncokret« rekla je:

Kada se njima Djedica obrati ovako nježno pa ih zagrli pa se slika... Oni nose taj dojam i onda o tome pričaju do sljede-

će godine.

Tijekom vožnje oduševljeni Josip (11) izjavio je:

Jako mi je lijepo. Djed Božićnjak dao nam je poklone i to je baš lijepo od njega. Poklone ću otvoriti kod kuće. Bio sam već

jedanput u božićnome vlaku, ali ove sam godine nešto primijetio, a to je da je Djed puno smršavio. Uživam, pun sam radosti k'o da sam na Sjevernom polu kod Djeda Mraza.

Njegov brat Toni (8) dodao je:

Idem u drugi razred i jako mi se sviđa u ovome vlaku. Sve mi je dobro. Brat nije ni skužio da ima djece od 15 ili 16 godina u vlaku, a on je rekao da će biti najstariji u tom vlaku. Djeda Mraz dijelio nam je poklone. Hvala mu. Djed Božićnjak mi je ipak bolji od Grincha koji mi je na majici.

Tena (10) je rekla:

Super mi je i odlično. Cijeli dan sam u vlaku i cijeli dan se možemo vidjeti s prijateljima.

Korina (7) također je iznijela svoje dojmove:

Najljepši su mi ovi ukrasi i to, čak i Djed Mraz i njegovi pomoćnici. Najviše mi se sviđa Djed koji mi je donio poklon.

Rasplesani Djed Božićnjak na kraju je vožnje poslao poruku:

Moji prijatelji su se dokazali svojom dobrotom pa u rukama imaju poklone. Budimo dobri, budimo ljudi, uzalud nam sve drugo ako nemamo tu osobinu.

Na splitskoj humanitarnoj vožnji, koja je bila održana na relaciji Split – Kaštel Stari – Split, sudjelovalo je oko 130 djece iz Centra za odgoj i obrazovanje »Juraj Bonačić« te učenici Osnovne škole Žnjan-Pazdigrad, donoseći osmijehe i radost na lica sudionika. Vožnji se pridružio i splitsko-dalmatinski župan Blaženko Boban koji je izjavio:

Vjerujte mi da sam i ja uzbuđen kao i dje-

ca u vlaku. U suradnji s HŽ Putničkim prijevozom, koji je nositelj aktivnosti, uz potporu Splitsko-dalmatinske županije, treću godinu zaredom organiziramo prijevoz djece iz Juraja Bonačija od Splita do Kaštel Starog i nazad. Ova vožnja više je od prijevoza; ona je prilika za radost i zajedništvo. Ove godine pridružila su nam se i djeca drugih razreda iz Osnovne škole Pazdigrad. Uz Djeda Božićnjaka, koji je sada s nama, u Solinu će nam se pridružiti i Sv. Nikola, a u ovu akciju uključili su se i gradovi Solin i Kaštela.

Ravnateljica Centra »Juraj Bonačić« Snježana Čotić istaknula je emocionalnu važnost takvih događanja za korisnike Centra:

Ovo je najljepši dar koji naši korisnici mogu dobiti. Osmijeh i radost na njihovim licima neprocjenjivi su. Drago mi je što su se u ovu priču uključili i osnovnoškolci iz Žnjana-Pazdigrada jer želimo stvarati veze između djece s teškoćama i djece iz redovitog obrazovanja.

Na varaždinskoj humanitarnoj vožnji, koja je bila održana na relaciji Varaždin – Novi Marof – Varaždin, sudjelovala su djeca iz Društva distrofičara, invalida cerebralne i dječje paralize i ostalih tjelesnih invalida Grada Varaždina, Udruge savjetovišta »Uz tebe sam«, Udruge gluhoslijepih osoba Varaždinske županije, Udruge gluhih i nagluhih Grada Varaždina i Varaždinske županije, Udruge za autizam »Pogled« i Udruge udomitelja za djecu i mlade Varaždinske županije »Žipka«. U okićenome vlaku bilo je oko 180 djece s pratiteljima.

Riječka vožnja humanitarnog »Tin-expressa« bila je održana 7. prosinca na relaciji Rijeka – Delnice. Uoči polaska David Meštović iz Regionalne jedinice Rijeka izjavio je:

U povodu Međunarodnog dana osoba s

invaliditetom HŽPP ponovno je organizirao humanitarnu vožnju u sklopu redovite vožnje. Ove godine sudjelovala su djeca iz Udruge DIRA, »Rijeke 21« - udruge za sindrom Down, Centra za rehabilitaciju »Slava Raškaj« Rijeka i »Caritasa« Rijeka. – dodajući kako je zanimanje za vlakove koji voze na Delničku adventsku bajku veliko.

Po dolasku u kolodvor Delnice djecu su dočekali vilenjaci i Baka Mraz, koji su nestrpljivo iščekivali prvi ovogodišnji »Tin-express«. Djeca su jedva čekala fotografirati se s Bakom Mraz. Među putnicima bila je i obitelj Lidije Lukić čiji su članovi istaknuli da je vožnja vlakom od Rijeke bila izvrsna, čak i da im je prekratko trajala. Nakon fotografiranja u kolodvoru putnici su se zaputili prema Selu Bake Mraz, gdje su ih čekali topla čokolada, fritule te bogat program i kreativne radionice. Djeca su uživala i na klizalištu, koje je na blagdan Sv. Nikole otvoreno u Goranskome sportskom centru. Prvoga dana klizanje je bilo besplatno, a mališani koji su se tamo zatekli između 16 i 18 sati dobili su i poklon-paketiće. U sklopu Delničke adventske bajke vikendom od 10 do 19 sati ljubitelji vlakova u Radničkome domu mogu razgledati izložbu »Fantastična izložba modela i maketa vlakova«.

Također, 7. prosinca održana je humanitarna vožnja na relaciji Slavonski Brod – Nova Kapela-Batrina – Slavonski Brod. U vožnji sudjelovalo je oko 110 mališana iz Udruge »Plavi cvijet« i »Obiteljski koordinator« – udruge za ranu intervenciju u djetinjstvu iz Slavanskog Broda. I u toj vožnji nije nedostajalo smijeha i radosti, a djeca su pjevala i veselila se darovima koje im je uručivao Djed Božićnjak.

Partner humanitarnih vožnji je Hrvatski Telekom, pokrovitelj humanitarnih vožnji KING ICT d.o.o., a sponzori humanitarnih vožnji su Nexi Croatia d.o.o. i Splitsko-dalmatinska županija.

DELNIČKA ADVENTSKA BAJKA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U subotu 14. prosinca posjetio sam Delnice i izložbu željezničkih maketa »Delnička adventska bajka«. Izložba je u najvišem gradu u Hrvatskoj bila otvorena dva vikenda: od 8. do 11. prosinca i od 13. do 15. prosinca. Ta modelarska izložba održava se već nekoliko godina u sklopu adventa u Delnicama.

Zahvaljujući lijepim pejzažima, fascinantnoj željezničkoj infrastrukturi punoj različitih građevinskih rješenja, prekrasnoj prirodi i nizu zanimljivih vozila, Švicarska je velika inspiracija željezničkim maketarima. Na izložbi »Delnička adventska bajka« bilo je izloženo nekoliko modula koji prikazuju švicarsku željezničku infrastrukturu, koje je izradio Siniša Abramović, i moduli članova sekcije »Mali vlakovi« zagrebačkog Kluba željezničkih modelara. Izložba je bila postavljena u delničkome Radničkom domu, udaljenom petnaestak minuta od kolodvora.

Pet švicarskih modula prikazuje zanimljive objekte alpskih željezničkih transverzala – Gotthardbahna, Lötschberga i Simplona. Prva dva posvećena su portalima tunela Simplon, koji povezuje Švicarsku i Italiju. Sjeverni portal nalazi se u švicarskome gradu Brigu, jugoistočno od kolodvora, dok je južni kod kolodvora Iselle di Trasquera. Kod južnog portala tunela jedan dan prije par godina proveo sam nekoliko sati fotografirajući vlakove. Model portala razveselio me na izložbi u Delnicama. Na modelarskome modulu iznad tunela je planina na kojoj se vijore švicarska i talijanska zastava.

Mundbachbrücke je također motiv modelarskog modula. Riječ je o mostu na južnoj rampi Lötschberga zanimljivom jer je starome mostu dograđen novi kada je pruži dodavan drugi kolosijek. Također, s južne rampe je i maketa galerije Lidenplatten, koja se nalazi nedaleko od kolodvora Hochtenn. Ti su me motivi podsjetili na šet-



nju južnom rampom Lötschberga, koju sam prohodao usred pandemije koronavirusa i koju sam zbog fantastično lijepe prirode i zanimljive željezničke pruge odlu-

čio ponoviti.

Naposljedku, slavna gotardska željeznička pruga predstavljena je na izložbi maketom mosta Kellerbachbrücke, koji se na-





lazi na sjevernoj rampi između Wassena i Göschenena. Iako je Švicarska puna motiva koji su zanimljivi željezničkim modelarima, na toj su izložbi prikazani zaista lijepi infrastrukturni objekti.

Na izložbu u Delnice putovao sam vlakom. Iako vožnja traje dugo, ugodno je bilo voziti se kroz snijegom pokrivene pejzaže Gorskog kotara. Posebna atrakcija za najmlađe bili su vlakovi koji su vozili make-

tom i LGB vrtna željeznica u mjerilu 1 : 22,5, čiji su vagoni prevozili bombone. Nešto prije 19 sati vratio sam se u zagrebački glavni kolodvor, nakon lijepo ispunjenog dana.

SVEČANO OTVORENA IZLOŽBA »TRINAEST DESETLJEĆA ŽELJEZNICE DO POŽEGE«

PIŠE: Kristina Pavlović
FOTO: Ivona Vukušić

Dana 3. prosinca 1894. u promet je puštena pruga do Požege. Istoga datuma, samo 130 godina poslije, svečano je otvorena izložba koja evocira uspomenu na taj događaj i na sve pozitivne utjecaje koje je on imao na Požeštinu. Pritom se posebno misli na prometno povezivanje koje je donijelo gospodarski rast i društvene promjene u tome kraju.

Izložba pod nazivom »Trinaest desetljeća željeznice do Požege« nastala je u suradnji Hrvatskoga željezničkog muzeja (HŽM) i Gradskog muzeja Požega (GMP). Rezultat je vrijednoga višemjesečnog rada djelatnika tih dviju prijateljskih institucija. Izložbu prati stručni katalog u kojemu su tekstove napisali autori izložbe dr. sc. Josip Kajinić, kustos u HŽM-u, i mag. hist. Tihana Benčić Španiček, kustosica u Povijesnome odjelu GMP-a. U Gradskome muzeju Požega izložba će ostati otvorena do 3. veljače 2025.

Svečanost otvorenja popratilo je više desetaka posjetitelja koje je pozdravila ravnateljica GMP-a Ljiljana Marić, a tom je prigodom zahvalila djelatnicima Hrvatskoga željezničkog muzeja na suradnji te dodala da je »ovo sigurno najljepši način na koji možemo obilježiti 130 godina od prvoga javnog prometovanja željeznice između našeg grada i ostalih mjesta u tadašnjoj državi, ali i šire«.

Govoreći na otvorenju, kustos Josip Kajinić zahvalio je djelatnicima Gradskog muzeja Požega na dobroj suradnji te govorio o povijesti željeznice i njezinoj ulozi u razvoju nekog prostora, istaknuvši kako je »željeznica bila revolucionarna za razvoj svakoga pojedinog prostora Hrvatske pa tako i požeškog prostora, a može to biti opet« te dodao kako je »željeznica najučinkovitiji, ekološki najprihvatljiviji oblik prijevoza koji danas koriste najrazvijenije suvremene zemlje«.

O važnoj ulozi željeznice u urbanome raz-



Na otvorenju izložbe

voju Požege govorila je i kustosica Tihana Benčić Španiček:

Željeznica je imala važnu ulogu u svakodnevnom životu Požežana. Omogućila je lakši i brži pristup obrazovanju, radu te

kulturnim i turističkim odredištima. Vlak nije bio samo prijevozno sredstvo, već prostor socijalizacije stanovnika i izvor nadahnuća za mnoge umjetnike. Među njima treba istaknuti Matka Peića i Miroslava Krležu, koji je inspiraciju za svoju



Na otvorenju izložbe



»Hrvatsku rapsodiju« pronašao tijekom vožnje vlakom na relaciji Zagreb – Požege.

Sve prisutne pozdravila je i ravnateljica Hrvatskoga željezničkog muzeja iz Zagreba Renata Veličan, istaknuvši, u kontekstu razvoja željeznice na ovim prostorima, i povijest Hrvatskog željezničkog muzeja

koji djeluje u sastavu HŽ Infrastrukture. U ime Grada Požege i gradonačelnika Željka Glavića govorila je Maja Petrović, pročelnica Upravnog odjela za društvene djelatnosti Grada Požege, koja je zahvalila svim građanima koji su ustupili svoje predmete i na taj način pomogli u realizaciji izložbe.

Izložbu je moderirala Nataša Puljašić, profesorica povijesti iz Gimnazije Požege. Svečano otvorenje glazbenim izvedbama obogatili su učenici Glazbene škole Požege David Kresovljak i David Matanović kao duo harmonika, Ivan Malčić na gitari te mentorice Nikolina Furić i Tena Vlašić Pačić.

JESAM LI »BREDA« I ZAŠTO ME TAKO ZOVU?

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: Kristina Pavlović, arhiva HŽM-a

Među 20 lokomotiva izloženih u dvorištu Hrvatskoga željezničkog muzeja u Ulici grada Vukovara u Zagrebu samo je jedna električna. Ostale su parne ili dizelske ili kombinirane dizel-električne.

Elektrolokomotivu, službenog naziva JŽ 361-201 (ili, kako se prema proizvodnoj seriji označava, FS E 626.093), mnogi zovu još i »Breda«. Lokomotiva tipa JŽ 361 jest talijanska lokomotiva serije FS E 626. Taj tip lokomotive proizvodio se od 1926. Dizajnirao ga je tim Giuseppea Bianchija, utemeljitelja talijanskih željeznica. Izgrađeno je 488 jedinica.

Nakon početnih ispitivanja, u kojima su se pokazale čvrstima i pouzdanima, prve su bile puštene u promet 1928. Proizvodile su se u raznim tvornicama u Italiji, većinom u tvornici *Società Italiana Ernesto Breda*.

Ernesto Breda bio je inženjer i poduzetnik za željeznička vozila. Po njemu se lokomotiva 361 zove »Breda«, iako je samo nekoliko lokomotiva koje su vozile po prugama



Lokomotiva JŽ 361-201 prije obnove



Lokomotiva JŽ 361-201

bivše države izgrađeno u toj tvornici.

Tehnički gledano, lokomotiva u Zagrebu nije »Breda«! Naime, ta koja se danas nalazi u Hrvatskome željezničkom muzeju, JŽ 361-102, izgrađena je 1932. u Tvornici strojeva CEMSA (*Costruzioni Elettro Meccaniche di Saronno*) u Italiji pod tvorničkim brojem 937. U Hrvatski željeznički muzej dospjela je 1992. iz Pogona remonta lokomotiva u Vukomercu u kojemu se nala-

zila od 1982. U Vukomercu je bila premještena iz Ljubljane. Obnovljena je 2004.

Prve električne lokomotive na našim prugama

Otkud talijanske lokomotive na prugama ovih prostora kada su primat imali mađarski, njemački i austrijski proizvodi?

Između dvaju svjetskih ratova zapadni dio Slovenije i dijelovi zapadne Hrvatske bili su pod talijanskom okupacijom. U to vri-



Lokomotiva JŽ 361-201 nakon obnove



Lokomotiva JŽ 361-201 nakon obnove



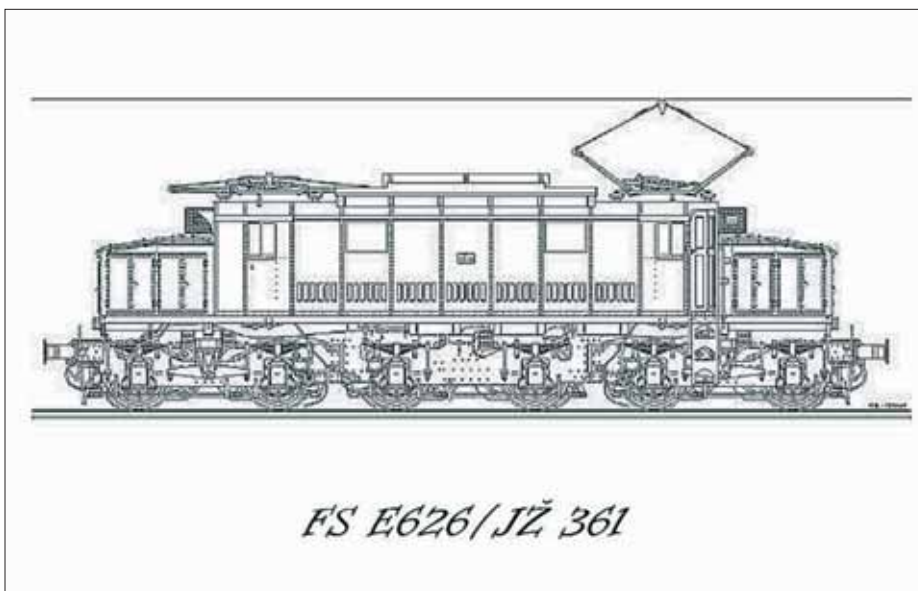
Reklamni plakat tvornice
Società Italiana Ernesto Breda

jeme počela je elektrifikacija pruga između Trsta i Postojne te Pivke i Reke. Dana 21. travnja 1936. obje elektrificirane pruge bile su puštene u promet i njima su prometovale lokomotive serije E 626 kao prve električne lokomotive u redovitome željezničkom prometu.

Lokomotive serije JŽ 361 (spomenuta serija Talijanskih željeznica E 626) proizvele su se od 1927. do 1940. kod više proizvođača u Italiji u količini od 448 komada, a bile su predviđene za vuču teretnih i putničkih vlakova na nizinskim i brdskim prugama. Nakon Drugoga svjetskog rata Jugoslavenske državne željeznice preuzele su 17 lokomotiva od Talijanskih željeznica. Prvotno su bile označene kao JDŽ E636, a 1957. dobile su oznaku JDŽ E61. Nakon 1962. dobile su oznaku JŽ 361. Od toga kontingenta 16 lokomotiva dodijeljeno je ŽG-u (*Željezniško gospodarstvo*) Ljubljana, a jedna ŽTP-u (*Željezničko tran-*



Dio lokomotive na kojoj se vidi naziv proizvođača
– BREDA



Bokocrt JŽ 361-201

sportno poduzeće) Zagreb. Potonja je bila obojena u plavo i dobila je nadimak »Marian«. Iako su u početku prometa po jugoslavenskim prugama te elektrolokomotive vukle i putničke i teretne vagone, pri kraju uporabe bile su namijenjene samo za teretni prijevoz. Postupno su bile povlaćene iz prometa u 1976. i 1978.

U Sloveniji su trenutno sačuvane dvije lokomotive. Ona oznake 361-001 (prvotna oznaka FS E626.030) izložena je u dvorištu *Centralne delavnice* u Mostama u Ljubljani, a ona oznake 361-106 u Ilirskoj Bistrici kao spomenička lokomotiva pored željezničkoga kolodvora. Treća, 361-201, nalazi se u Hrvatskome željezničkom muzeju u Zagrebu.

Kolona duga jedan kilometar

Električna lokomotiva JŽ 361-201 koja je

svoj dom pronašla u dvorištu HŽM-a u Ulici grada Vukovara u Zagrebu danas je dio Zbirke željezničkih vozila i dijelova. To je Bo-Bo-Bo ili Bo'Bo'Bo' lokomotiva s tri neovisna dvoosovinska okretna postolja, sa svim osovinaama koje pokreću zasebni vučni motori (UIC klasifikacija). Duga je skoro 15 metara, a teži 93 tone. Dok je bila u pogonu, najveća joj je dopuštena brzina iznosila 95 km/h.

Zbirka željezničkih vozila i dijelova HŽM-a osim te elektrolokomotive obuhvaća parne lokomotive 13 različitih serija sagrađenih u razdoblju od 1894. do 1960., a čine ju i druge električne, dizelske i dizel-električne lokomotive, dizelski vlakovi, putnički i teretni vagoni, posebna pružna vozila kao što su tricikli i kvatrocikli na mehanički i motorni pogon te automobili prilagođeni vožnji tračnicama.



Zbirka željezničkih vozila

DOVRŠETAK GRADNJE KORALMBAHNA U AUSTRIJI

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Uzvanici u tunelu Koralm

Svojevrsna je tradicija da Austrijske savezne željeznice (ÖBB) u prosincu, prije promjene voznog reda, otvaraju velike infrastrukturne objekte. Ove je godine takvo veliko otvorenje izostalo, no svečano je obilježen dovršetak gradnje Koralmbahna, pruge koja povezuje Graz s Klagenfurtom. Ta će pruga za redoviti promet biti u cijelosti otvorena u prosincu iduće godine, do kada će na njoj trajati opsežna ispitivanja.

Graz je s Klagenfurtom tradicionalno bio

loše povezan željeznicom. Prije Prvoga svjetskog rata, u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, glavna je željeznička veza između tih dvaju važnih austrijskih gradova vodila preko Maribora i Dravograda u Sloveniji, no ona je uvođenjem novih granica izgubila svoj smisao. Planiranje gradnje nove željezničke pruge, tada pod nazivom Koralpenbahn, počelo je još 1930., no izgradnja je počela tek 79 godina poslije, 2009., kada je u gradiću Frauental an der Laßnitzu položen kamen temeljac. Trasa pruge počinje u Štajerskoj, južno od Gra-

za, vodi prema jugozapadu i kod Deutschlandsberga ulazi u 32,9 kilometara dug tunel Koralm. Iz tunela izlazi u Koruškoj, kod gradića Sankt Paul im Lavanttala, odakle vodi prema Klagenfurtu. Koralmbahn je ukupno dug 130 kilometara, a kada bude u cijelosti otvoren za promet, putovanje između Graza i Klagenfurta trajat će oko 45 minuta. Danas vlakovi preko Bruck an der Mura povezuju Graz s Klagenfurtom za oko tri sata. U prosincu 2023. u redoviti su promet pušteni zapadni dijelovi Koralmbahna, od Klagenfurta prema Sankt Paulu

im Lavanttalu, te modernizirana pruga Sankt Paul im Lavanttal – Wolfsberg. Istočni i središnji dio koralmške željezničke pruge, od Graza do kolodvora Sankt Paul im Lavanttal, bit će svečano otvoreni u prosincu 2025.

ÖBB je svečano obilježio dovršetak gradnje Koralmbahna u središnjemu infrastrukturnom pružnom objektu, tunelu Koralm, 28. studenoga. Na proslavu sam otputovao u društvu sina, i to automobilom do novoga kolodvora Weststeiermark. Taj vrlo moderni kolodvor nalazi se jugozapadno od gradića Groß Sankt Floriana i istočno od Deutschlandsberga. U kolodvoru Weststeiermark novi se Koralmbahn spaja sa starom lokalnom prugom Graz – Lieboch – Wies-Eibiswald, poznatom pod nazivom Wieserbahn. Taj će spoj omogućiti prometovanje lokalnih vlakova od Graza i prema njemu dionicama Koralmbahna. Put do kolodvora je jednostavan. Iz Zagreba smo se preko Macelja i Maribora vozili autocestom do staroga graničnog prijelaza Šentilj, a potom do Leibniza i gradića Groß Sankt Floriana.

Ispred kolodvora Weststeiermark nalazi se veliko parkiralište, a kolodvorska se zgrada dovršava. Prvi dio proslave bio je organiziran u kolodvoru, u velikome natkrovniku iznad perona. Potom su se uzvanici spustili na jedan od perona, na koji je bio postavljen dizel-motorni vlak Desiro kojim smo se odvezli u unutrašnjost tunela. U južnoj tunelskoj cijevi održan je drugi dio događanja, a u sklopu kojeg su uzvanici upoznati s tehničkim karakteristikama novoga Koralmbahna. Proslavi dovršetka gradnje prisustvovali su i ministrica za klimu, mobilnost i tehnologiju Leonore Gewessler, generalni direktor ÖBB-a Andreas Matthä te niz lokalnih političara. Unutrašnjost potpuno novog, tek dovrše-



Generalni direktor ÖBB-a Andreas Matthä i ministrica prometa Leonore Gewessler



Jedna od glava strojeva za bušenje tunela u kolodvoru Weststeiermark



Dizelski vlak koji je uzvanike vozio u tunel Koralm

nog tunela, dugog gotovo 33 kilometra, fascinantna je. Uzvanicima su bili omogućeni šetnja dijelom tunelske cijevi te obilazak povezanih hodnika između cijevi i sigurnosnih sustava. Trenutačno se u tunelu dovršava elektrifikacijski sustav, a ispitivanja će početi uskoro kako bi sve bilo spremno za veliko svečano otvorenje kra-

jem iduće godine.

Samo nekoliko sati nakon proslave na Koralmbahnu ÖBB je objavio da je probijen bazni tunel Semmering. On s Koralmbahnom čini dio takozvanog novoga Južnog koridora, kojim će austrijske željeznice znatno ubrzati prometovanje vlakova između Beča, Štajerske i Koroške.

U VELESU, NA OBALAMA VARDARA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

Veles, jest grad smješten u samome središtu Sjeverne Makedonije. Nalazi se južno od Skopja, u dolini rijeke Vardara, kojom prolaze željeznička pruga i autocesta koje Skopje povezuju s Grčkom. U Velesu danas živi nešto više od 46 tisuća stanovnika.

U Velesu sam proveo nekoliko dana ove jeseni tijekom putovanja u Sjevernu Makedoniju istražujući grad i njegovu okolicu. S obzirom na njegov središnji položaj, Veles je i vrlo važno željezničko prometno čvorište. Na sjever željeznička pruga vodi u Skopje i dalje prema Srbiji ili Kosovu. Na jug vodi prema graničnome kolodvoru Gevgeliji, na istok prema Štipu i Kočanima, a na jugozapad prema Prilepu i Bitoli. Nažalost, pruga prema Štipu i Kočanima trenutačno se ne koristi. Suprotno tome, između Gevgelije i Skopja teče putnički i međunarodni teretni prijevoz, a prema Bitoli vozi nekoliko putničkih vlakova na dan. Obje su pruge vrlo slikovite. Pruga prema Gevgeliji prolazi kroz središte grada, uz samu obalu rijeke Vardara, a pruga prema Bitoli se iz kolodvora Veles uspinje prema Čaški. Veles je središte Povardarja, a smješten je u kotlini rijeke, na nadmorskoj visini od približno 210 metara. Zapadno od grada uzdiže se planina Jakupica, a južno Babuna. Istočno od grada počinje Ovče polje.

Naziv Veles grad je dobio u 7. stoljeću, s doseljavanjem Slavena. Prvo naselje na području današnjega grada osnovali su Tračani, koje je kasnije postalo dio Bizantskog Carstva. Za otomanske vlasti imao je status grada i zvao se Čuprili. Turski naziv Velsa znači „grad na mostu“. Veles je vrlo važan za razvoj makedonske nacionalne svijesti. U gradu su otvorene prva škola makedonskog jezika, prva gimnazija, prvo kazalište, prva knjižnica, prvi muzej i prva glazbena škola. Među sačuvanim srednjovjekovnim spomenicima najpoznatiji je manastir sv. Dimitrija iz 14. stoljeća te crkva sv. Pantelejmona iz 19.



Vlak za Bitolu kod Pašinog mosta



CRRC-ov vlak za Skopje u kolodvoru Veles



Zgrada kolodvora Veles

stoljeća. U blizini Velesa je i veliki antički arheološki lokalitet Stobi. Sjeverozapadno od središta Velesa nalazi se veliki spomenik Narodnooslobodilačkoj borbi, koji dominira iznad doline.

Prvog dana u Velesu odlučio sam prošetati. Središte grada nalazi se na uzvisini jugozapadno od rijeke Vardara i navečer je vrlo živo. Iz središta oputio sam se prema kolodvoru, koji se nalazi nešto dalje prema sjeveru. U kolodvoru nije bilo prometa, no zadržao sam se u razgovoru s prometnikom. Idućeg dana oputili smo se automobilom prema Čaški, kolodvoru na pruzi prema Bitoli. Okolica Čaške vrlo

je slikovita. Dolinom omeđenom brežuljcima teče rijeka Topolka, koja se južno od Velesa slijeva u Vardar. Pruga prema Bitoli nije elektrificirana i njome teretne vlakove vuku stare američke dizelske lokomotive serije 661, dok putnički prijevoz teče dizelmotornim garniturama serije 711 koje je proizvela tvrtka CRRC.

Nakon boravka u Velesu krenuo sam na istok, prema Bugarskoj. Cesta se iz grada oštro uspinje prema Ovčem polju. Plodno polje proteže se prema istoku, gradovima Štipu i Strumici, koji se nalaze nedaleko od bugarske granice.



Novi most Drava
FOTO: Ivan Zadro



Humanitarna vožnja »Tin-express«
FOTO: HŽPP