

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 951 || VELJAČA 2025.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

## EU FONDOVI

Objavljen natječaj za radove za željeznički megaprojekt od Dugog Sela do Novske

4

## EU FONDOVI

Zbog radova u kolodvoru Dugo Selo smanjen opseg željezničkog prometa

6

## INTERVJU

U iščekivanju »Oscara« u našem željezničkom muzeju

14



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi ispred ulaza u kolodvor Dugo Selo  
FOTO: Ivan Kartelo

## IZDVOJENO

### EU FONDOVI

4

Objavljen natječaj za radove za željeznički megaprojekt od Dugog Sela do Novske

### EU FONDOVI

6

Zbog radova u kolodvoru Dugo Selo smanjen opseg željezničkog prometa

### AKTUALNOSTI

8

Modernizacija željeznice u Istri

### INTERVJU

14

U iščekivanju »Oscara« u našem željezničkom muzeju

### INTERVJU

16

Novi šef Zagreb Zapadnog kolodvora

### VIJESTI IZ SVIJETA

20

Izvršni direktori europskih željeznica postavili ključne ciljeve za 2025.

## 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:** Nova kolodvorska zgrada  
u Dugom Selu, Toma Bačić

**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,

HŽ Infrastruktura je 7. veljače 2025. pokrenula postupak javne nabave za radove na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Novska« duge 83 kilometra. Procijenjena vrijednost radova je 620 milijuna eura, a sufinanciraju se iz EU-ovih fondova (Instrument za povezivanje Europe – CEF i Program Konkurentnost i kohezija – PKK). To je ujedno najveći željeznički projekt u povijesti Republike Hrvatske, a slobodno možemo reći kako su planirana ulaganja znatna i na europskoj razini. Rok za dostavu ponuda je 8. travnja 2025., a predviđeno je trajanje radova pet godina od uvođenja izvođača u posao. Po završetku radova brzina će na toj dionici iznositi do 160 km/h.

Intenziviraju se radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci, a na red je došao i kolodvor u Dugom Selu, što je jedan od izazovnijih dijelova projekta. Upravo zbog tih radova, a posljedično i smanjenih kapaciteta kolodvora, od 17. veljače 2025. do daljnjega, od ponedjeljka do petka, na relacijama od Zagreb Glavnog kolodvora do Dugog Sela, Vrbovca, Križevaca i Novoselca u oba smjera dio vlakova ne vozi, što će, realno, izazvati znatnije poremećaje u željezničkom prometu. Sve bi trebalo biti gotovo otprilike u ovo vrijeme iduće godine.

U veljači smo pisali i o modernizaciji željeznice u Istre, a u ovom broju donosimo i niz drugih zanimljivosti i priča iz kolodvora i o našim djelatnicima. Osobita čast i zadovoljstvo bilo nam je u »Željezničaru« ugostiti hrvatskog redatelja Nebojšu Slijepčevića, dobitnika »Zlatne palme« u Cannesu za sad već višestruko nagrađivani kratkometražni film »Čovjek koji nije mogao šutjeti«. Film, čija se tragična radnja zbiva u vlaku, sniman je u Zagreb Glavnom kolodvoru te je nominiran i za najprestižniju filmsku nagradu »Oscar«. Hoće li ju osvojiti bit će poznato 2. ožujka pa ćemo u trenutku izlaska tiskanog izdanja našega lista možda imati privilegiju čitati intervju s prvim hrvatskim redateljem vlasnikom zlatnog kipića u demokratskoj Hrvatskoj.

glavni urednik lista "Željezničar"  
Ivan Kartelo



# OBJAVLJEN NATJEČAJ ZA RADOVE ZA ŽELJEZNIČKI MEGAPROJEKT OD DUGOG SELA DO NOVSKE



PIŠE: Korporativne komunikacije

FOTO: arhiva HŽI-a

ILUSTRACIJA: Oskar Pigac

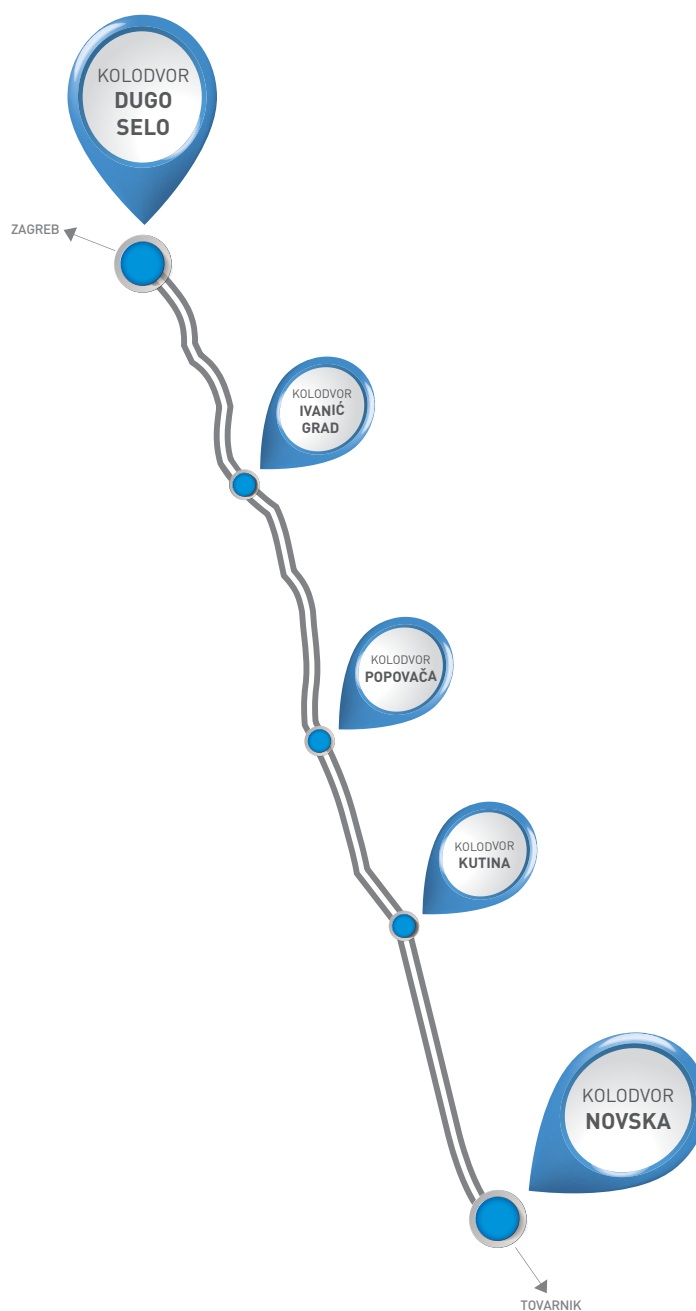
**H**Ž Infrastruktura je 7. veljače 2025. pokrenula postupak javne nabave za radove na projektu »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Novska« duge 83 kilometra. Procijenjena vrijednost radova je 620 milijuna eura, a sufinanciraju se iz EU-ovih fondova (Instrument za povezivanje Europe – CEF i Program Konkurentnost i kohezija – PKK). To je ujedno najveći željeznički projekt u povijesti Republike Hrvatske.

Uz kompletnu rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugoga kolosijeka međunarodne željezničke pruge radovi obuhvaćaju rekonstrukciju kolodvora Dugo Selo, Ivanić-Grad, Popovača, Kutina i Novska, rekonstrukciju kolodvora Deanovec, Moslavačka Gračenica, Lipovljani, Novoselec i Ludina s prenamjenom u stajališta/otpremništa, rekonstrukciju stajališta Ostrna, Prečec, Širinec, Voloder, Repušnica i Stara Subocka, izgradnju novog stajališta Okešinec te ukidanje kolodvora Prečec, denivelaciju ili ukidanje većine željezniko-cestovnih prijelaza (ŽCP), osim ŽCP-ova Ostrna, Križ, Lipovica i Voloder, ugradnju novih uređaja i drugih elemenata prometno-upravljačkoga i signalno-sigurnosnoga željezničkog infrastrukturnog podsustava te rekonstrukciju i izgradnju novih elemenata i uređaja elektroenergetskoga željezničkog infrastrukturnog podsustava.

Među brojnim velikim projektima modernizacije željezničke mreže koji su dosad završeni ili su u fazi radova, nabave i projektiranja ovaj se ističe pa smo za komentar zamolili i predsjednika Uprave HŽ Infrastrukture Ivana Kršića:

Istina, riječ je o trenutačno najvećemu infrastrukturnom projektu u Hrvatskoj, a kada uzmemo u obzir procijenjenu vrijednost radova od 620 milijuna eura, slobodno možemo reći kako su planirana ula-

## Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge Dugo Selo – Novska



**SVE U SVEMU, HRVATSKA JE DANAS JEDNO VELIKO ŽELJEZNIČKO GRADILIŠTE, JER PRAKTIČKI NEMA PRUGE NA KOJOJ SE NEŠTO NE RADI ILI JE U FAZI PROJEKTIRANJA ILI NABAVE. SVE NAS TO ZAJEDNO VESELI I DAJE POTICAJ DA ŠTO PRIJE POSTIGNEMO STANDARD ŽELJEZNICE KOJI GRAĐANI ZASLUŽUJU. – REKAO JE KRŠIĆ.**

ganja znatna i na europskoj razini.

Rok za dostavu ponuda je 8. travnja 2025., a predviđeno trajanje radova je pet godina od uvođenja izvođača u posao. Po završetku radova brzina će na toj dionici iznositi do 160 km/h.

Uvjerem sam da će među izvođačima vladatai velik interes za natječaj i da ćemo u realnome roku početi s radovima. Činjenica je da se radi o dionici kojoj je obnova možda i najviše potrebna jer se radi o iznimno važnom pravcu koridorske pruge na kojoj prometuje velik broj vlakova. – dodao je Kršić.

Budući da se početak radova između Dugog Sela i Novske očekuje već neko vrijeme, željeznički će se promet morati preusmjeriti od Novske prema Hrvatskoj Dubici, Sunji i dalje prema Sisku i Zagrebu.

Zato i jesmo na vrijeme pokrenuli investicijski ciklus baš na tome alternativnom pravcu. Pripremali smo se za početak radova na dionici Dugo Selo – Novska. U posljednjih nekoliko godina obnovili smo prugu sve do Siska, a do početka radova na projektu Dugo Selo – Novska bit će završeni i svi radovi do Hrvatske Dubice. Sve u svemu, Hrvatska je danas jedno veliko željezničko gradilište, jer praktički nema pruge na kojoj se nešto ne radi ili je u fazi projektiranja ili nabave. Sve nas to zajedno veseli i daje poticaj da što prije postignemo standard željeznice koji građani zaslužuju. – rekao je Kršić.



Ivan Kršić



# ZBOG RADOVA U KOLODVORU DUGO SELO SMANJEN OPSEG ŽELJEZNIČKOG PROMETA

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo



**Z**bog radova na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci te smanjenih kapaciteta kolodvora Dugo Selo od 17. veljače 2025. do daljnega, od ponedjeljka do petka, na relacijama od Zagreb Glavnog kolodvora do Dugog Sela, Vrbovca, Križevaca i Novoselca u oba smjera dio vlakova ne vozi.

Razlog su radovi u kolodvoru Dugo Selo, točnije na njegovoj desnoj (južnoj) polovini, zbog čega će željeznički promet veći dio godine teći sjevernom stranom. Po završetku radova na kompletnoj rekonstrukciji južnog dijela, uključujući polovinu pothodnika, isto će biti ponovljeno i na sjevernome dijelu kolodvora. O čemu se točno radi rekao nam je voditelj projekta Tihomir Lažeta:

„Za sada je do određenog stupnja gotovosti završen veći dio građevinskih radova na novoj kolodvorskoj zgradi. U prethodnih nekoliko mjeseci izvodili su se radovi koji nisu imali većeg utjecaja na tijek



Radovi u kolodvoru Dugo Selo

željezničkog prometa poput rušenja postojećih objekata u kolodvoru, a radilo se i na detekciji i na izmještanju postojećih instalacija te detaljnoj pripremi i provedbi

svih aktivnosti koje su prethodile isključuju polovine kolodvora iz postojećeg signalno-sigurnosnog uređaja. Po završetku tih radova započeli su radovi na demon-



Tihomir Lažeta



Nova kolodvorska zgrada u Dugom Selu



Radovi ispred ulaza u kolodvor Dugo Selo

taži vodova kontaktne mreže i elementa kolosiječne rešetke, a ubrzo će započeti i svi ostali radovi na potpunoj rekonstrukciji južnog dijela kolodvora.

Lažeta nam je otkrio i stanje na ostalom dijelu trase:

**D**ovršeno je 80 posto projekta. Od Vrbovca do Križevaca odavno su završeni svi radovi na izgradnji drugoga kolosijeka i na svim križanjima izvan razine (četiri nadvožnjaka i jedan podvožnjak). Trenutačno se izvode završni radovi u kolodvorima Vrbovec, Gradec i Križevci te stajalištu Repinec (uređenje pothodnika i parkirališta, ugradnja urbane opreme i dizala), koji će na toj poddionici u cijelosti biti završeni polovinom ove godine.

Na poddionici od Vrbovca do Dugog Sela u zadnjih nekoliko mjeseci intenzivirani su radovi u svim segmentima. Donji pružni ustroj u cijelosti je završen, završeni su građevinski radovi na dvama pothodnicima, a na određenim dijelovima trase položena je i kolosiječna rešetka. Od sedam

nadvožnjaka preko pruge u cijelosti je završeno njih pet, a preostala dva su u visokome stupnju dovršenosti. Od većih radova na toj poddionici u ovoj godini preostalo je izgraditi tri mosta i nekoliko propusta, dovršiti radove na gornjemu ustroju te, kao i na poddionici Vrbovec – Križevci, urediti pothodnike i parkirališta te ugraditi urbanu opremu i dizala, čime će radovi na toj poddionici u cijelosti biti završeni krajem 2025.

Završetak cijelog projekta planiran je u

drugoj polovini 2026., kada bi trebali biti završeni radovi na lijevoj (sjevernoj) strani kolodvora Dugo Selo.

Otprilike u isto vrijeme trebao bi biti završen i projekt Križevci – Koprivnica DG te ćemo od Mađarske, preko Koprivnice, Križevaca, Vrbovca i Dugog Sela pa sve do Zagreba imati potpuno obnovljenu dvokolosiječnu prugu po kojoj će vlakovi moći prometovati brzinom od 160 km/h. Bit će to veliko olakšanje za brojne putnike iz Koprivnice, Križevaca i Bjelovara, koji će praktički postati predgrađe Zagreba.



# MODERNIZACIJA ŽELJEZNICE U ISTRI

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI  
FOTO: Željka Miša

**Z**avršena je izrada Studije izvodljivosti za revitalizaciju željezničke pruge L213 Lupoglav – Raša i željezničkih kolosijeka u Luci Rijeka – bazen Raša, a radi se o jednoj od dviju pruga koje prolaze istarskim poluotokom. Studiju je izradila zajednica izvršitelja koju čine GRANOVA d.o.o., ŽPD d.d. te podizvođači tvrtke MONEO Savjetovanje d.o.o., Centar građevinskog fakulteta d.o.o. i GEOTECH d.o.o.

Postojeća željeznička pruga Lupoglav – Raša duga je približno 53 km i važna je infrastrukturna poveznica tog područja. Izgrađena je 1948., a puštena u promet 1951., no uslijed geotehničkih problema i aktivacije više klizišta, ponajprije nasipa Kožljak poznatog kao »pijana pruga«, promet je obustavljen 26. prosinca 2008. Zato je Lučka uprava Rijeka zajedno s HŽ Infrastrukturu pokrenula aktivnosti usmjerene na njezinu obnovu.

Izrađena su idejna rješenja, prometno-tehnološko idejno rješenje, geotehnički elaborat, studija izvodljivosti te analiza troškova i koristi. Studijom je razmotrena analizirana opravdanost revitalizacije pruge s obzirom na predviđeni opseg teretnoga prijevoza prema potrebama Lučke uprave Rijeka i šire, ali ponajprije za terminal Bršicu i Štalije, te su predložene smjernice za izradu daljnje dokumentacije.

Pružna trasa prolazi kroz više administrativnih jedinica, uključujući općine Lupoglav, Kršan, Pićan, Svetu Nedelju i Rašu, a duž nje nalaze se četiri službena željeznička mjesta: kolodvor Raša, rasporedni kolodvor Lupoglav te otpremništva Učka i Kršan.

Terenski uvjeti duž pružne trase izrazito su raznoliki. Početni dio pruge, od Lupoglava do Kršana u duljini od 32 km, prolazi kroz brdsko područje fliša i vapnenaca,



Kolodvor Lupoglav

pri čemu su dionice izvedene na visokim i strmim nasipima, usjecima i zasjecima te s dugim propustima za bujične vodotoke. Na tome dijelu trase identificirana su četiri aktivna klizišta, uključujući već spome-

nuto kritično područje. Preostali 21 km trase prolazi nižim reljefom s blažim usjecima i nasipima.

Zadatak izrađivača studije obuhvatio je



Kolodvor Pazin





Roč



Roč

izradu idejnih rješenja, prometno-tehnološkog rješenja, geotehničkog elaborata, studije izvodljivosti i analize troškova i koristi. Geotehnički je elaborat izrađen radi detaljne analize geoloških, inženjerskogeoloških i geotehničkih svojstava terena. Analizom su procijenjene pogodnosti lokacije za obnovu pruge i utjecaj na okolne objekte te su identificirani potencijalni geotehnički rizici koji bi mogli utjecati na stabilnost infrastrukture i sigurnost budućeg prometa. Geotehničkim elaboratom predviđene su

dvije varijante idejnih rješenja za obnovu i uređenje željezničke trase: prva bi varijanta obuhvatila uređenje isključivo kritičnih dionica trase, dok bi druga uključila kompletnu obnovu pruge.

Prva je varijanta općenito usmjerena na sanaciju i rekonstrukciju isključivo onih dijelova trase koji su identificirani kao kritični. To uključuje intervencije na konstruktorskim i geotehničkim građevinama poput klizišta, nasipa, usjeka, mostova, tunela i propusta te na hidrotehničkim ob-

jektima i raskrižjima. Osim toga predviđeni su cjelovita obnova gornjega pružnog ustroja te modernizacija i nadogradnja opreme donjega pružnog ustroja. U toj varijanti stabilizacija pokosa usjeka i zasjeke duž trase neće uključivati dodatno usijecanje u postojeće nagibe. Tijekom terenskog obilaska trase procijenjeno je njezino opće stanje te je obavljena klasifikacija materijala, s posebnim fokusom na stijenskim zasjecima i usjecima, pri čemu je određena prosječna vrijednost geološkog indeksa čvrstoće (GSI). U toj varijanti pokosi niži od 2,5 m neće zahtijevati dodatnu obradu osim u slučaju identificiranih nestabilnosti koje bi mogle ugroziti trasu. Prva varijanta također uključuje sanaciju četiriju evidentiranih klizišta duž trase te predviđa proširenja određenih dijelova nasipa koji ne zadovoljavaju propisane geometrijske uvjete zastorne prizme.

Druga varijanta uključuje sve mjere definirane u prvoj varijanti, uz dodatnu sanaciju nestabilnosti nasipa i pokosa koji nisu ocijenjeni kao kritični, ali ih je potrebno riješiti kako bi se osigurala dugoročna stabilnost trase. Ona predviđa zaštitu svih stijenskih pokosa, bez obzira na njihovu visinu. U slučajevima kada se na pokosima nižima od 2,5 m uoče potencijalne nestabilnosti koje bi mogle ugroziti sigurnost trase, planira se profiliranje terena u odgovarajućemu nagibu. Dodatno, druga varijanta obuhvaća cjelovitu obnovu donjega pružnog ustroja. Umjesto fokusiranja isključivo na kritične točke, kao u prvoj varijanti, drugom se varijantom planira sanacija svih nasipa duž trase koji ne ispunjavaju standarde geometrijskih odvjeta pružnog zastora, uključujući odvodnju, širinu i druge tehničke parametre.

Opisana analiza izvedena je na razini razrade studijske dokumentacije, a detaljnija analiza moguća je tek nakon geotehničkih istražnih radova, koji će osigurati precizne informacije o sastavu i mehaničkim svojstvima tla. Oni su planirani za sljedeću fazu projekta, a opisani su u skladu s varijantnim rješenjima u geotehničkom elaboratu.

Također, u tijeku su aktivnosti usmjerene na modernizaciju regionalne pruge R101 državna granica – Buzet – Pula.

# OBNOVOM PRUGE U BIH NORMALIZIRAN PROMET PREMA PLOČAMA

PIŠE: Ivan Zadro

FOTO: arhiv ŽFBiH-a, Oliver Dragičević



Izgrađen most na Komadinovu vrelu

**P**o završetku obnove pruge u Donjoj Jablanici, potom testne faze i dobivanjem uporabne dozvole napokon su 30. siječnja 2025. krenuli prvi teretni vlakovi na relaciji Sarajevo – Čapljina – Ploče. U listopadu 2024. pisali smo u »Željezničaru« o posljedicama razornih poplava u Bosni i Hercegovini koje su uništile 17 kilometara željezničke infrastrukture na dionici Ostrožac – Grabovica, a najgora situacija bila je na lokaciji Komadinovo vrelo, gdje je 200 m pruge ostalo visjeti u zraku. Pruga koja je od iznimne gospodarske važnosti za cijelu BiH, ali i vitalna za Luku Ploče bila je zatvorena četiri mjeseca, što je izazvalo ogromne transportne i logističke probleme te drastičan pad prihoda.

— Pripremni radovi i raščišćavanje terena na Komadinovu vrelu započeli su 30. studenoga 2024., a 10. prosinca radnici tvrtke Cengiz započeli su radove na rekonstrukciji pruge. Nakon što je izgrađen plato za demontažu oštećene pruge i neometan dovoz mehanizacije, uspješno su otklonjeni ostaci kolosiječne rešetke koja je visjela u zraku. Izgrađeni su nasip na lokaciji Lamb te most visine 18 metara s dva bočna stupa upornjaka, raspona 26 metara, na Komadinovu vrelu preko kojeg je pruga između Sarajeva i Mostara ponovno povezana. Izgradnjom mosta i postavljanjem tampona i tucanika na nasipu gornjega pružnog ustroja Cengiz je završio radove na pruzi 23. siječnja 2025. Nakon toga zaposlenici Željeznica FBiH pristupili

su završnoj fazi radova postavljajući pragove i tračnice, kontaktnu mrežu i kabelsku infrastrukturu. — rekli su nam iz Stručne službe za odnose s javnošću Željeznica FBiH.

Treba svakako istaknuti da je turska tvrtka Cengiz Insaat – Podružnica Zenica donirala projektnu dokumentaciju i građevinske radove.

— Uz tvrtku Cengiz obnovu pruge omogućili su i Građevinski fakultet Univerziteta u Sarajevu, Institut IGH d.o.o. Mostar i Infra d.o.o. Sarajevo. Željeznice Federacije BiH još jednom zahvaljuju svim donatorima, federalnome i državnome ministarstvu prometa i komunikacija te Vladi Federacije BiH na podršci u provedbi toga važnog



Postavljanje pragova i tračnica



Postavljanje kontaktne mreže

projekta rekonstrukcije pruge u Donjoj Jablanici koja je teško oštećena tijekom elementarne nepogode 4. listopada 2024. – poručili su iz Željeznica FBiH.

Četveromjesečni zatvor pruge prouzročio je izravan gubitak u iznosu od 11,4 milijuna eura. Neizravni troškovi za gospodarstvo puno su veći te su zbog strateške nabave sirovina, a u skladu s potpisanim ugovorima, prvo pokrenuti teretni vlakovi. Putnički vlakovi na relaciji Sarajevo – Čapljina – Sarajevo počeli su voziti 10. veljače i trenutno svi vlakovi voze u punome kapacitetu prema važećemu voznom redu ŽFBiH-a.

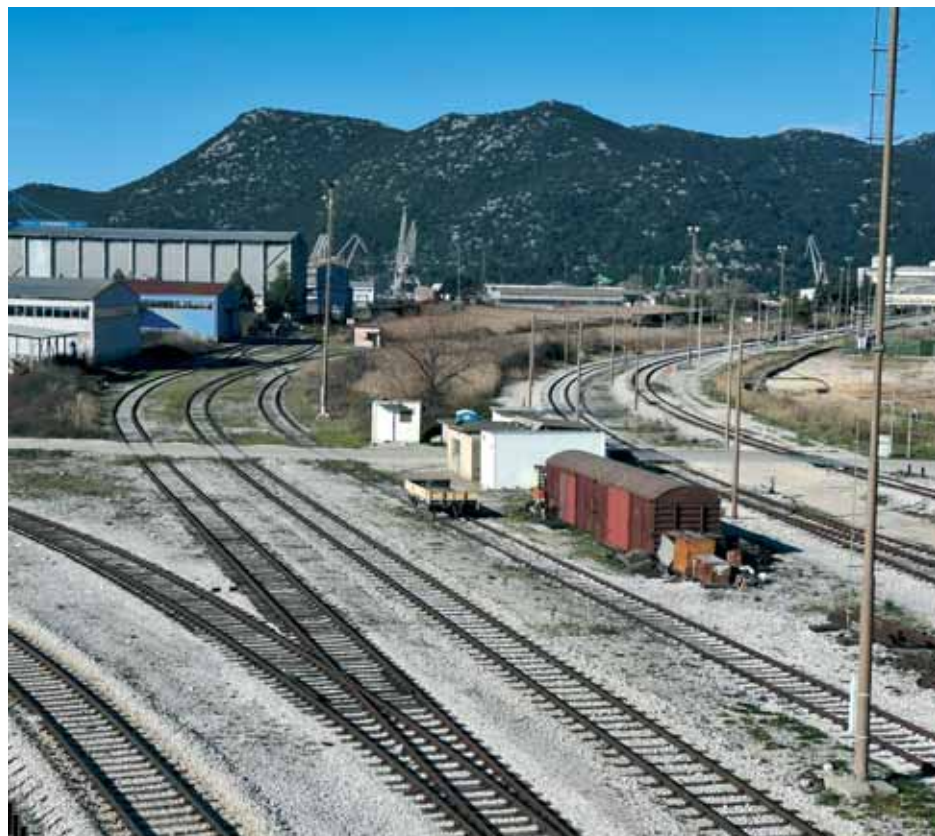
To kako je uspostava prometa u BiH utjecala na stanje u kolodvoru Ploče provjerili smo s Oliverom Dragičevićem, voditeljem Područja regulacije prometa Ploče pri HŽ Infrastrukturi:

Čim je uspostavljen željeznički promet kod Jablanice, istu noć vozila su dva para vlakova (dva u dolasku i dva u odlasku), a u prvome je tjednu u kolodvor Ploče stiglo 19 vlakova te su otpremljena 22 vlaka, većinom s ugljenom za potrebe gospodarstva BiH. S obzirom na to da je u lanac željezničkog prometa za BiH uključeno više čimbenika kao što su Luka Ploče, prijevoznik ENNA transport, HŽ Infrastruktura, Željeznice FBiH i Željeznice Republike Srb-

ske te da je prekid prometa trajao puna četiri mjeseca, normalizacija prometa teretnih vlakova na relaciji Sarajevo – Čapljina – Metković – Ploče i obratno očekuje se tijekom veljače.

Normalizacijom prometa, od 1. veljače

2025. ukinuta je i privremena organizacija rada u kolodvoru Ploče, koja je uvedena nakon prekida prometa 17. listopada 2024. i za koje su pojedina radna mjesta u teretnome dijelu kolodvora reducirana te su izvršni radnici bili upućeni na korištenje godišnjeg odmora.



Pogled prema industrijskim kolosijecima Luka Ploče

# KAD ŽENE ZAVLADAJU KOLODVOROM

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Zlatko Sabolović, Ivan Kartelo



S lijeva na desno: Marina Korman, Elenora Majdandžić, Ivana Sudetić i Valentina Berend

**K**olodvor Bjelovar jedan je od ljepših kolodvora na željezničkoj mreži, a kada se tome doda i to da trenutačno u njemu dominira žensko osoblje, slobodno se može reći da je još ljepši. Ususret Međunarodnome danu žena posjetili smo taj prilično uređen i dotjeran kolodvor. Tu dobru priču ponudio nam je Zlatko Sabolović, voditelj Nadzorne grupe Bjelovar ili, kako nam je sam napomenuo, »stari zopovac«. Dakle, tema ove priče su prometnice, i to čak četiri, čije je radno mjesto igrom slučaja baš kolodvor Bjelovar. One su Valentina Berend, Marina Korman, Ivana Sudetić i Elenora Majdandžić, a toga pomalo kišovitog i tmurnog dana krajem veljače u kolodvoru smo zatekli Marinu Korman i Ivanu Sudetić.

Marina, koja je iz Sirača prije desetak godina dobila premještaj u Bjelovar, prva je stala pred naš »mikrofon«.

— Odlično mi je u Bjelovaru, a o brojčanoj nadmoći žena u kolodvoru moram reći da šefu (Dinko Cafuta, op. a.) nema druge nego nam popuštati. Što će drugo s nama, ha, ha... U svakom je slučaju dobro i svi se dobro slažemo.

Naša je sugovornica mlada postala udovica, a majka je troje djece i, pazite sad, baš je jedno od njih njezina kolegica. Naime, Elenora Majdandžić prometnica je u istom kolodvoru:

— Malo mi je čudno kada mi kći predaje

smjenu, ali navikla sam već. Ona jako voli ovaj posao i baš smo zadovoljne. Dva mlađa sina su srednjoškolci i njima se također sviđa život u Bjelovaru. — rekla je Korman.

Bjelovar je rodni grad Ivane Sudetić, prve prometnice u kolodvoru Bjelovar:

— Dok me nedavno Elenora nije zamijenila, bila sam najmlađa prometnica. Inače sam iz željezničarske obitelji. Majka mi živi tu na katu, brat mi je strojovođa (Goran Najdert, op. a.), a i pokojni otac bio je željezničar. Odnedavno i suprug radi na željeznici. Djevojačko mi je prezime Najdert. Riječ je o obitelji s dugom željezničarskom tradicijom. Prije sam i ja živjela ov-



S lijeva na desno: Marina Korman, Dinko Cafuta i Ivana Sudetić

dje na katu pa mogu reći da sam odrasla na željeznici, a kroz šalu znam reći da sam se i rodila u vlaku. I moje su djevojčice počele govoriti da će i one našim stopama. – sa smiješkom nam je rekla Ivana te u nastavku opisala svoj posao:

— Svakodnevno gledaš putnike kako dolaze i odlaze. Ljudi se pozdravljaju, djeca nam mašu iz vlaka, što ćeš ljepše. Još uvijek je pomalo neuobičajeno vidjeti prometnicu pa uglavnom dobijemo ugodne komentare. Sad će početi voziti karnevalski vlakovi i to nas veseli.

Uoči 8. ožujka i Međunarodnog dana žena Ivana poručuje:

— Trebamo se žene držati zajedno, iako je ponekad lakše s kolegama, no nas četiri slažemo se zaista fantastično, što je rijetkost. Smatram da smo svi obitelj i ženama treba poručiti da budu svoje i da budu ono što jesu.

Na kraju morali smo čuti i mišljenje šefa kolodvora, relativno mladog željezničara, 38-godišnjega Virovitičana Dinka Cafutu, koji je, vjerovali ili ne, rođen baš na Međunarodni dan žena:

— I u tome ima neke simbolike, ha, ha... Tu sam od 1. siječnja 2019. i ovdje mi je odlično. Jako mi se sviđa Bjelovar. Kolodvor je oživio otkako je u promet puštena nova

nost sa Zagrebom, a kada budu završeni svi radovi na pruzi Dugo Selo – Križevci, putovanje od Bjelovara do Zagreba trajat će oko 50 minuta te će na taj način Bjelovar praktički postati predgrađe našega glavnog grada. Jako je puno mladih koji putuju pa će im biti lakše i vratiti se u istome danu.

Međutim, nas je ipak više zanimalo kako je njemu raditi s četiri kolegice:

— To su sve cure koje su završile željezničku školu, osim Elenore. Napomenuo bih da su sve jako dobre i savjesne radnice. Sada već ima jako puno prometnica pa to više nije neuobičajeno. Baš sada smo imali raspisane natječaje za prometnike na koje se, što je zanimljivo, javilo više žena. Zanimljivo da na podravskoj pruzi u svakome kolodvoru (Đuđevac, Kloštar, Bregi i Virje, op. a.) radi žensko prometno osoblje. Moguće je da će osim Bjelovara i Virje biti kolodvor u kojemu će uskoro raditi samo prometnice.



S lijeva na desno: Ivana Sudetić, Zlatko Sabolović i Marina Korman

# U IŠČEKIVANJU »OSCARA« U NAŠEMU ŽELJEZNIČKOM MUZEJU

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: Ivan Kartelo, Mario Topić

**Ž**eljeznica je često filmska kulisa, iz čega su nastala neka od najvećih svjetskih ostvarenja poput ekranizacije kultnog romana Agathe Christie »Ubojstvo u Orient Expressu«. U tome slučaju radi se o izmišljenoj radnji, no postoje i oni filmovi koje su mjestom radnje vezani uz željeznicu, a istiniti su. Neki od njih mogu biti teški i tužni te govore o ljudskim slabostima i hrabrostima te nameću brojne moralne dvojbe svojstvene jednome ljudskom biću. Kada se takvi događaji ispričaju na jedinstven način, u obliku kratkometražnoga trinaestominutnog filma, tada to prepozna i struka pa film osvoji brojne europske filmske nagrade i bude nominiran za nagradu »Oscar«. Radnja filma »Čovjek koji nije mogao šutjeti« hrvatskog režisera i mojeg sugovornika Nebojše Slijepčevića temeljena je na istinitoj otmici i zločinu počinjenome u Štrpcima 1993., kada su srpske paravojne postrojbe zaustavile vlak u stajalištu Štrpci (BiH) te iz vlaka izvukle 18 Bošnjaka i jednog Hrvata koje su potom pobili. Radnja filma usredotočena je na Tomu Buzova, Hrvata i umirovljenog časnika vojske bivše države, koji se jedini suprotstavio napadačima, ali je i on tragično završio.

Sa Slijepčevićem sam razgovarao jednog sunčanog dana u veljači u Hrvatskome željezničkom muzeju, gdje sam došao kako bih ga fotografirao u okruženju starih lokomotiva koje su dio stalnog postava Muzeja. Iako se u posljednjih godinu dana okitio brojnim filmskim nagradama (»Zlatnom palmom« u Cannesu te nagradom za najbolji kratki film na 37. dodjeli Europskih filmskih nagrada – EFA u Luzernu) za spomenuti film, ovaj 51-godišnji Zagrepčanin djeluje kao dobri dečko iz kvarta i potpuno prizemljen. I mene je, sasvim zasluženo, ali pristojno, prizemljio nakon što sam se poslužio prilično jeftinim otvaranjem razgovora u stilu »bilo bi razočaravajuće doći u Rim, a ne vidjeti papu«,



Nebojša Slijepčević



Goran Bogdan i Nebojša Slijepčević na snimanju

aludirajući na to da bi bilo šteta ne osvojiti »Oscara« kada je već film nominiran za tu nagradu.

Film nije sport, a nama natjecanje nije svrha. Za mene je film gotov nakon premijere i kreće se raditi na novome filmu. Sva natjecanja neki su produžetak, *intermezzo* između pisanja novih scenarija. U teoriji bi se sve moglo zbivati i bez mene, jer da sam odselio na drugi kraj svijeta i dalje bi film putovao po raznim natjecanjima.

Ipak priznaje da mu je razdoblje otkako je film, koji je definitivno njegov najuspješniji film, počeo osvajati brojne nagrade dosta intenzivnije nego u prijašnjim situacijama kada je promovirao svoje filmove (a bilo ih je). Na pitanje što je i je li očekivao ovakav uspjeh filma odgovorio je iskrenim smiješkom:

Ne znam tko je toliko bezobrazan da može očekivati da će dobiti »Zlatnu palmu«. Najskrenije, planirao sam premijeru

na Sarajevskome festivalu, Cannesu smo se nadali jer je film završio u financijskome minusu i jedini način da producenti vrate uloženo bio je da imaju svjetski uspjeh, a uspjeli smo iznad svih očekivanja pa smo vratili sve uloženo i ostvarili čak i neku zaradu.

**O filmu se dosta pričalo u javnome prostoru te se o njemu manje-više već sve zna, no koja je bila osnovna ideja za scenarij?**

Za kratki je film ključna jednostavna dosjetka. To zvuči ružno u ovome kontekstu, ali cilj je da se iz vrlo tragične priče poput ove destilira jednostavna univerzalna ideja, koja na neki način nadilazi sam kontekst lokalnog. Došli smo na ideju da nam u fokusu bude antijunak, odnosno čovjek koji je zapravo dobar čovjek, ali koji se uplašio u ključnome trenutku, kao što se to svima nama zna dogoditi, ali to je trenutak koji ti definira život. To je trenutak kada otkrijemo nešto o sebi što nam se ne sviđa.



Djelatnici HŽM-a (Renata Veličan, Josip Kajinić i Kristina Pavlović) i Nebojša Slijepčević

»Antijunaka« utjelovio je poznati hrvatski glumac Goran Bogdan, čiji je lik, koji se bori sa svojim strahovima, dilemama i unutarnjim previranjima dok srpske paravojne postrojbe iz vlaka izvode nesretne Bošnjake, u fokusu filma.

**Koliko je zapravo film prenio stvarne događaje iz 27. veljače 1993. i kako se dolazilo do podataka da bi film bio što autentičniji?**

„Dobio sam transkripte sa suđenja. Oko 1000 stranica tipkanih na pisačemu stroju, u kojima su opisana svjedočenja ljudi koji su se u to vrijeme nalazili u vlaku i na kojima je scenarij zasnovan, no on je fikcija, što znači da su svi likovi osim Tome Buzova izmišljeni. Ipak, svi dijalozi i motivi u filmu inspirirani su onime što sam našao u tim transkriptima. On nije dokumentarni film, ni rekonstrukcija događaja, ali je inspiriran stvarnim događajem jer je većina replika izgovorenih u filmu izvučena iz stvarnih svjedočenja ljudi.

Slijepčević je u razgovoru otkrio kako je prije snimanja filma tražio dozvolu od Darka, sina Tome Buzova, tragično stradalog junaka, koji se jedini usprotivio srpskoj paravojski dok su izvlačili Bošnjake.

„On mi je dao dozvolu i ponudio pomoć, a upoznali smo se na premijeri filma u Beo-

gradu, koja je bila spektakularna. To mi je bila najvažnija projekcija jer još uvijek živimo u vremenima u kojima se na to da jedan Hrvat snima film o zločinu koji su počinile srpske paravojne postrojbe ili obratno, da netko iz Srbije snima film o Jasenovcu, može gledati kao na politički potez koji služi za stjecanje nekakve moralne superiornosti, ali ovaj film to nije. To nije bila namjera i to je publika u Beogradu glasno prepoznala, što je bilo jako dirljivo.

**S obzirom na to da je tema osjetljiva, kakve su bile reakcije kolega redatelja i glumaca, osobito srbijanskih?**

„Pa neki su mi i priznali da su bili baš *nabrijani* da vide film, ali kada su ga pogledali, bili su zadovoljni. Ima također puno ljudi kojima se film ne sviđa i to je sasvim u redu.

**Kakva je reakcija struke u Hrvatskoj? Je li bilo malo i sujete, što nije neočekivano?**

„To je normalno svima nama koji se bavimo ovim poslom, osobito redateljima. Ego nije najmanja stvar u životu, ha, ha.. Međutim, moram priznati da se osjeti puno pozitivne energije koju odašilju ljudi iz struke koji su podržali film, a nisu to morali. Dijelili su ga na društvenim mrežama i lobirali da se film pogleda među glasačima u Europskoj i Američkoj filmskoj aka-

demiji. Sve me je to ispunilo zahvalnošću jer sam osjetio veliku kolegijalnost, što je i pametno, jer od ovoga može profitirati čitava hrvatska kinematografija.

Dodjela nagrade »Oscar« bit će održana 2. ožujka. U konkurenciji za najbolji kratkometražni igrani film ukupno je pet filmova, a glasa se vrlo demokratski. Glasa 9000 glasača Akademije filmskih umjetnosti i znanost, a pobjeđuje onaj koji dobije najviše glasova.

„U kratkome filmu konkurencija je vrlo iskrena. U dugome filmu ima kalkulacija te se gleda kojemu bi se studiju film mogao dati, ali ovdje ne.

S obzirom na to da se naš list obraća uglavnom željezničarima, pokušao sam saznati i nešto o sugovornikovu iskustvu sa željeznicom.

„Moja iskustva, srećom, nisu primjenjiva na ovaj film jer su bila pozitivna, i to kažem najozbiljnije. Moje je najdraže prijevozno sredstvo vlak i njime sam puno putovao. Dva puta sam do Soluna putovao vlakom i vozio sam se čitavom Europom. Ako mogu birati između putovanja avionom ili vlakom, uvijek biram vlak. Iz djetinjstva se sjećam da smo od Osijeka do Belog Manastira, kada bismo posjećivali baku i djeda, putovali vlakom.

Na kraju je Slijepčević uputio pohvale željezničarima s kojima je surađivao tijekom snimanja filma u Zagreb Glavnom kolodvoru.

„Filma ne bi bilo bez hrvatskih željeznica i svakodnevne pomoći osoblja i jako sam im zahvalan na tome. Puno su nam pomogli savjetima, osobito onima vezanima uz izgled interijera tadašnjih vagona, koje smo prihvatili te njihova pomoć nije bila samo hardverska, već i softverska.

Zamolio sam ga stoga da se u zahvalama kada bude podizao taj zlatni kipić sjeti željeznice.

Šalu na stranu, ali i bez te geste, Slijepčeviću i hrvatskome filmu 2. ožujka držimo palčeve i očekujemo prvi »Oscar« u demokratskoj Hrvatskoj. Kakva bi to tek priča bila.

# NOVI ŠEF ZAGREB ZAPADNOG KOLODVORA

PIŠE: Željka Mirčić  
FOTO: arhiva Josipa Grlića

**Ž**eljeznički kolodvor Zagreb Zapadni prije četiri mjeseca dobio je novog šefa. Kolega Marko Popić, bivši šef Zapadnoga kolodvora, otišao je nakon 16 godina s toga radnog mjesta u zasluženu mirovinu, a krajem listopada prošle godine na to mjesto imenovan je Josip Grlić, kolega iz mlađe generacije željezničara.

Na radno mjesto šefa Zagreb Zapadnoga kolodvora došao sam iz kolodvora Zagreb Glavni. U mojoj je nadležnosti vođenje Zapadnoga kolodvora, kolodvora Podšused Tvornica te željezničkih stajališta Kustošija, Vrapče, Gajnice i Podšused Stajalište. Na Glavnome sam radio četiri godine na mjestu prometnika kao i u podređenome kolodvoru Zagreb Borongaj, a nešto kraće radio sam kao pomoćnik šefice Katarine Lugarić. Inače, na željeznici, u HŽ Infrastrukturi zaposlio sam se 1. prosinca 2019., i to u kolodvoru Sesvete. Dolazim iz željezničarske obitelji i nekako je bilo logično da poslije srednje škole upišem Fakultet prometnih znanosti. Na trećoj godini redovitoga preddiplomskog studija počeo sam raditi kao prometnik, ali zbog nedostatka vremena za redoviti nastavak školovanja na diplomskome studiju prebacio sam se na izvanredni studij, gdje sam nedavno diplomirao. Rođen sam u Zagrebu i živim u Sesvetama pa sam zbog toga u svijet željeznice želio ući baš u kolodvoru Sesvete, a što mi je poslodavac i omogućio. Cijeli pripravnički staž od godinu dana odradio sam u Sesvetama, a potom sam dobio premještaj u Zagreb Glavni.

Odrastao sam kraj pruge te sam uz željeznicu vezan od malih nogu. U obitelji sam oduvijek bio »prisiljen« slušati priče o željeznici. Djed Jozo radio je na željeznici kao kondukter, potom kao skretničar, a na kraju kao manevrist, i to dio svojega radnog vijeka baš u Zagreb Zapadnom kolodvoru. Tata je radio kao prometnik i pomoćnik šefa, stric kao kondukter i dispečer u putničkome prijevozu, a na željezni-



Josip Grlić





Josip Grlić na nogometnom terenu

ci mi je i puno kumova i šire obitelji. U stvari, to je jedna velika željezničarska obitelj.

Prije željeznice radio sam preko studentskog servisa razne studentske poslove, a kasnije sam, s obzirom na to da sam se oduvijek bavio sportom, zarađivao džeparac i u sportu. Međutim, presudili su željezničarski geni te sam se odlučio za prometni faks i posao u HŽ Infrastrukturi. Već na pripravničkom stažu u kolodvoru Sestre odmah mi se dopala i zahtjevnost radnog mjesta prometnika. To je zanimanje velika odgovornost upravo zbog složenosti prometnog procesa i smjenskog rada. A što se tiče rada kao prometnika u glavnome zagrebačkom kolodvoru, mogu istaknuti da je specifičan i da se razlikuje u odnosu na druge kolodvore zbog njegove veličine, broja putnika i obujma posla u smjeni.

**Nedavno je završena modernizacija pružne dionice od Zagreb Kustošije, preko Zapadnog do Glavnog kolodvora, dionice koja se nalazi na sjecištu koridora RH1 i RH2 i kojom prođe oko 150 vlakova na dan. Ovdje ste oko četiri mjeseca, imate vremenski odmak od bivšeg posla i novo radno iskustvo. Kako ste se snašli na novome radnom mjestu, mjestu šefa Zagreb Zapadnog kolodvora, u vođenju i organizaciji rada u kolodvoru?**

— Kada sam došao u Zagreb Zapadni kolodvor u posao su me uveli bivši šef Marko Popić i šefica Zagreb Glavnog kolodvora Katarina Lugarić. Kao šef kolodvora organiziram i nadzirem rad kolodvora, određujem raspored rada osoblja, vodim evidenciju radnog vremena, istražujem izvanredne događaje, otklanjam nepravilnosti i slično. Posao je jako opširan. Ako zatreba, još uvijek ih pozovem za savjet. Na svu sreću imam kolege u kolodvoru kojima se obratim i koji su uvijek spremni pomoći i dodatno me educirati, a trenutačno imam i pomoćnike koji odrade dio posla. Radim od ponedjeljka do petka od 6.30 do 14.30, ne računajući pripravnost vikendima za vikende za koje sam određen.

HŽ Infrastruktura provodi velike projekte obnove i modernizacije željezničke infrastrukture, što uključuje i obnovu kolodvorskih zgrada. Obnova zgrade Zapadnoga kolodvora je u planu, a do sredine ove godine trebala bi biti završena izrada projektne dokumentacije, nakon čega je planirano raspisivanje natječaja za radove. S obzirom na to da je zgrada Zagreb Zapadnoga kolodvora zaštićeno kulturno dobro, obnova će se izvoditi pod strogim konzervatorskim nadzorom, a obnovom se planira obuhvatiti kompletnu obnovu interijera, sanaciju fasade, nadstrešnice i prvog perona te sanaciju oborinske odvodnje.

— Svi se radujemo obnovi kolodvorske zgrade Zapadnoga kolodvora, i mi kao zaposlenici u kolodvoru, a vjerujem, posebno putnici i stanovnici ove gradske četvrti. Tijekom radova bit će na snazi poseban režim dolazaka i odlazaka putnika, a nadamo se da će naši putnici imati razumijevanja i još malo strpljenja. Do tada je čekao u kolodvoru svakodnevno cijeli dan dostupna putnicima, zbog čega se u njoj okupljaju i beskućnici te znamo imati problema s njima. Problematične situacije pokušavamo riješiti u suradnji s Centrom za socijalnu skrb i MUP-om, s time da kolodvorsko osoblje provodi mjere zaštite i čuvanja kolodvora u skladu sa svojim ovlastima.

**Spomenuli ste da se bavite sportom. Imate li još uvijek vremena za sportske aktivnosti?**

— Veliki sam zaljubljenik u sport, još od malih nogu. Pratim sve sportove, a cijeli život treniram nogomet i gledam utakmice u slobodno vrijeme, kojeg baš i nemam previše. Inače sam nogometni sudac, a trenutačno se educiram na Nogometnoj akademiji Hrvatskoga nogometnog saveza i treniram mlađe uzraste u nogometu. Naravno, na mjestu šefa kolodvora na raspolaganju sam za željeznicu i posao cijeli dan. Mobitel je uvijek uz mene i u slučaju potrebe moji nadređeni radnici kao i prometnici, skretničari, tehnolog i pomoćnici uvijek me mogu nazvati.

**Fizički, moram primijetiti, jako sličite ocu. Kao on stalno ste nasmijani.**

— Sličim ja i tati i djedu željezničaru. To mi baš svi kažu, a upravo zbog velike sličnosti, imao sam i neugodnih situacija. U Zagreb Glavnom kolodvoru trebala su mi dva-tri mjeseca da sve kolege *pohvatam* jer mi se većina kolega nije predstavljala pri upoznavanju. Prepoznali bi me na prvu, »evo, ovo je od kolege Grlića sin«, i pretpostavili bi automatski, u brzini, da i ja njih znam. A meni je kao mladom i novom kolegi bilo neugodno svakog posebno upitati za njegovo ime. Eto, kažu mi svi da se zbog sličnosti tati i djedu ne mogu izgubiti.

## GUŠTAM NA POSLU, A I NA NOGOMETNOME TRAVNJAKU

PIŠE: Ivan Kartelo  
FOTO: arhiva Marka Markovića

**Ž**eljeznica se, prema predaji starijih kolega, osim tradicijom uvijek dičila solidarnošću i obiteljskom atmosferom. Izrazito velik sustav, a opet su ljudi posebno povezani. To sam, moram priznati, s protekom vremena i sam spoznao i u više navrata osjetio. Razlog tome su naravno ljudi, odnosno kolege s kojima svakodnevno surađujemo, a ako se već fizički ne vidimo, razmjenjujemo e-poštu ili telefonske pozive. Tako saznajemo informacije potrebne za rješavanje dnevnih radnih zadataka, ali i upoznajemo nove kolege. U Uredništvu »Željezničara« na taj smo način došli i do našeg sugovornika. Uskoro 48-godišnji Marko Marković zaposlenik je HŽ Infrastrukture na radnome mjestu glavnog referenta za zakupe nekretnina u Sektoru nekretnina PRJ Jug.

Na pitanje koliko dugo radi na željeznici i kako je tekao njegov radni put odgovorio je:

Na željeznici sam od 2002. Počeo sam kao pripravnik u Prometnome sektoru kao diplomirani inženjer, potom školski instruktor u kolodvoru Solin, pa pomoćnik šefa kolodvora također u kolodvoru Solin pa šef područja – kolodvori Kaštel Sućurac, Kaštel Stari i Labin Dalmatinski, a trenutno sam u Sektoru nekretnina. I tako tek 23 godine, što je dovoljno da postanem željezničar od glave do pete.

I on se u svojim počecima susretao s brojnim izazovima.

Kao mlad čovjek koji je došao s fakulteta na posao za koji sam se školovao u skladu sa suvremenom tehnologijom teško sam prihvaćao realnost željezničkog sustava sa svim njegovim formalnim i neformalnim zakonitostima. Zato sam se nakon položenog stručnog ispita i faze prilagodbe uhvatio posla i primjenjivao svoje znanje i vještine najbolje što sam mogao i što ćinim i dalje. Nisam se bojao uhvatiti uko-



Marko Marković

štac sa svim profesionalnim i ljudskim izazovima, shvaćajući da jedino tako mogu nešto naučiti o poslu i ljudima. To je rezultiralo time da sam zavolio željeznicu (što mi je u početku slabije išlo) i željezničare koji su, po mojemu iskustvu, posebni ljudi.

Danas je Marković u naponu snage i pun radnog elana pa smo ga zamolili da opiše svoj radni dan, odnosno poslove koje obavlja.

Radni su dani intenzivni jer je mnogo ugovara, koji su svaki za sebe specifični,



Marković u slavlju sa svojom momčadi

kao i upita za potencijalni zakup. Postojeće ugovore treba pažljivo pratiti te odgovarati na razne zahtjeve zakupnika i potencijalnih zakupnika. *Gušt* mi je surađivati s kolegama u svojem sektoru kao i s kolegama iz drugih sektora, a sve s ciljem da se kvalitetno odradi posao i bilo koji zahtjev koji je došao izvan HŽ Infrastrukture ili iz nje.

Marković i izvan radnog vremena ima gužvu. Za to je zaslužna njegova brojna obitelj, ali i najvažnija sporedna stvar na svijetu.

Posao nikad ne prestaje pa nakon posla idem na druga »radna mjesta«, muža i oca četvero djece: Mare Eve (18), Ante (15), Lucije (10) i Rite (4), te nogometnog trenera s licencom UEFA B kategorije. Trenutačno sam trener u NK-u Solin, gdje radim s kategorijom pionira te se natječemo u HNS – Nogometnom središtu Split i Splitsko-dalmatinske ŽNL-u te ih priprema-

mo za sljedeću godinu i zahtjevnije natjecanje nacionalne HNL lige pionira. Uživam radeći i trenirajući djecu, trudeći se pored nogometnih vještina naučiti ih i ljudskim vrijednostima poput razumijevanja, tolerancije, odgovornosti, iskrenosti, poštovanja i zahvalnosti. Trudim se da ne budem čangrizavo »staro« gundalo i ne govoriti floskule »u naše je vrijeme bilo drugačije, ulica nam je bila igralište, dnevni boravak, soba i hodnik«. Danas djeca doslovno provode svoje vrijeme u tim prostorijama pa za posljedicu imamo lošiju motoriku i socijalne vještine, što se, naravno, odražava i u bazi za sportske predispozicije. Nogomet je moja strast, a kada je o tome riječ, navijač sam Splitskih Bilih i naravno da nije lako u bilo čemu biti prvak, ali ove godine, uz dužno poštovanje ostalim konkurentima, kako kaže navijačka *pisma*, »bit će fešta ova publika je najluđa. Za Hajduka život bi dala, jer Torcida je najvjernija!« - rekao je za kraj naš kolega iz Splita.



Marko Marković, nogometni trener s licencom UEFA B kategorije

# IZVRŠNI DIREKTORI EUROPSKIH ŽELJEZNICA POSTAVILI KLJUČNE CILJEVE ZA 2025.

PIŠE: Sonja Cvetković  
FOTO: CER

**D**ana 18. veljače 2025. glavni izvršni direktori europskih željeznica sastali su se na 75. Općoj skupštini Zajednice europskih željeznica i upravitelja infrastrukture (CER), čija je članica i HŽ Infrastruktura, koju je na Skupštini predstavljao član Uprave Darko Barišić.

Kao ključni ciljevi za 2025. istaknuti su osiguranje financiranja za željeznice u sklopu nadolazećega EU-ova financijskog okvira te digitalizacija usluga implementacijom tehnologija poput ERTMS-a (europski sustav za upravljanje željezničkim prometom), FRMCS-a (budući željeznički mobilni komunikacijski sustav), DAC-a (digitalni automatski sustav povezivanja) i DCM-a (digitalno upravljanje kapacitetom). Prioriteti su i vojna mobilnost u skladu s novim planom Europske komisije te povezivanje glavnih europskih gradova brzim vlakovima kako bi se povećao tržišni udio željeznice u dugim putovanjima i trajno promijenili modaliteti prijevoza.

Tijekom sastanka raspravljalo se o budućem financiranju europskih željeznica, osobito u kontekstu završetka transeuropske prometne mreže (TEN-T). Instrument za povezivanje Europe (CEF) već je podržao mnoge projekte, no predstojeći višegodišnji financijski okvir mogao bi označiti promjenu smjera, odnosno financiranje bi se moglo prebaciti na nacionalne investicijske planove poput Instrumenta za oporavak i otpornost (RRF).

Kako bi se omogućio nastavak ulaganja, CER ističe da je potrebno osigurati stabilno financiranje kroz zadržavanje postojećih financijskih okvira na europskoj i nacionalnoj razini za pravodobnu provedbu prioriteta. Također, istaknuta je potreba za podrškom prekograničnim projektima, a prioritet je sufinanciranje željezničkih projekata. Na kraju je istaknuta važnost reformi i ulaganja u prometnu infrastrukturu kroz europske i nacionalne planove.



Na 75. Općoj skupštini CER-a sudjelovao je i Darko Barišić

Predsjednik CER-a i izvršni direktor Austrijskih saveznih željeznica (ÖBB) Andreas Matthä istaknuo je važnost usmjeravanja znatnih sredstava prema željezničkoj infrastrukturi, posebno u prekogranične pro-

jekte, istaknuvši kako EU mora osigurati barem stotinu milijardi eura za uspješnu provedbu TEN-T mreže.

Izvršni direktor CER-a Alberto Mazzola dodao je:



Andreas Matthä, predsjednik Uprave ÖBB-a i predsjednik CER-a



Alberto Mazzola, izvršni direktor CER-a

Ulaganje u željezničku infrastrukturu znači ulaganje u budućnost Europe. Prioritizacijom digitalizacije, održivosti i povezanosti možemo izgraditi otpornu i učinkovitu prometnu mrežu koja zadovoljava potrebe naših građana i poduzeća. Brze željeznice bit će ključne za povezivanje glavnih europskih gradova, poticanje gospodarskog rasta i doprinos održivome prometu.

U CER-ovu eseju, objavljenome u suradnji s ÖBB-om, istaknuta se važnost ulaganja u željezničku infrastrukturu radi revitalizacije ekonomskog potencijala EU-a. Nakon 30 godina europsko jedinstveno tržište treba obnovu kako bi nastavilo biti motor rasta, a posebna pozornost posvećena je izgradnji Transeuropske prometne mreže (TEN-T) koja će unaprijediti produktivnost i povezanost unutar EU-a.

Jedinstveni europski željeznički prostor nije u cijelosti implementiran, a ključne tehnologije poput europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom, digitalnog automatskog sustava povezivanja i digitalnog upravljanja kapacitetom još nisu u cijelosti u funkciji. Također, mreža velikih brzina koja treba povezivati glavne europske gradove nije dovoljno razvijena. Bez tih ulaganja četiri slobode jedinstvenog tržišta, i to kretanje robe, usluga, kapitala i ljudi, neće biti ostvarene.

Željeznica ima ključnu ulogu u dekarbonizaciji prometa i sigurnosti EU-a, a njezina tržišna vrijednost u EU-u iznosi 176 milijardi eura na godinu. Ona također potiče inovacije i stvara visokokvalificirana radna mjesta koja doprinose gospodarskom rastu. Unatoč tome ulaganja u infrastrukturu stagniraju. Javni izdaci za infrastrukturu nisu rasli od 2000., a od 2009. su smanjeni, što ugrožava dugoročni gospodarski rast EU-a.

Procijenjena potreba za ulaganjima u TEN-T projekte do 2030. iznosi oko 500 milijardi eura. Financijske institucije poput CEF-a i RRF-a možda neće biti dovoljne za pokrivanje tih potreba zbog visokog javnog duga u mnogim zemljama EU-a. Zato je neophodno povećati javna ulaganja kako bi se potaknula privatna ulaganja i omogućio gospodarski rast EU-a, što bi povećalo konkurentnost i produktivnost. Iako je pred europskim institucijama izazov usklađivanja fiskalnih pravila s infrastrukturnim potrebama, prvi koraci za sufinanciranje infrastrukturnih projekata već su napravljeni.

Na Generalnoj skupštini CER-a istaknuta je važnost željezničkog sustava u jačanju obrambenih kapaciteta Europske unije, osobito u svjetlu rastućih sigurnosnih prijetnji poput invazije na Ukrajinu. Predložene su konkretne mjere za poboljšanje

željezničke infrastrukture i njezine sposobnosti da podupre obranu EU-a.

Među ključnim mjerama su ulaganja u infrastrukturu kako bi se povećao kapacitet željezničke mreže, poboljšali interoperabilnost i digitalizacija radi lakšeg upravljanja resursima te prilagodila željeznička vozila za vojnu upotrebu. Također, ključne su mjere zaštita željezničke infrastrukture od kibernetičkih prijetnji, poboljšanje povezanosti s drugim oblicima prijevoza i učinkovitija koordinacija vojnih logističkih operacija s NATO-om. Uz to istaknuta je potreba za većim financiranjem i pojednostavljenjem postupaka nabave.

Željeznice imaju vitalnu ulogu u obrambenoj logistici jer omogućuju siguran i učinkovit transport vojne opreme i resursa. Zato je CER pozvao europske institucije, industrijske čelnike i dionike da prioritet daju ulaganjima u željezničku infrastrukturu kako bi Europska unija bila bolje pripremljena za suočavanje sa sigurnosnim prijetnjama čineći ulaganje u željeznički sektor ne samo pitanjem prijevoza, već i osiguranjem sigurnosti i otpornosti EU-a. Izvršni direktor CER-a Alberto Mazzola istaknuo je da obnova i prilagodba željezničkih sustava mogu podržati EU-ove obrambene ciljeve, omogućujući brži i učinkovitiji odgovor na sigurnosne izazove, uz težište na važnosti željeznica kao temelja obrambene logistike u Europi.

U sklopu Generalne skupštine CER-a u Europskome parlamentu održan je sastanak »Ulaganje u željeznicu za konkurentnost, otpornost i održivi rast EU«. U suradnji s poljskim predsjedništvom Vijeća EU-a, visoki predstavnici CER-a, DG MOVE-a i europskih željezničkih poduzeća na sastanku su skrenuli pozornost na važnost željeznice u Europi te održali konstruktivnu raspravu o prioritetima ulaganja u željeznicu, dali ocjenu trenutačnih iskustava u financiranju te razmijenili mišljenja o sljedećemu proračunu EU-a. Među govornicima istaknuli su se Alan Beroud, izvršni direktor PKP Grupe i potpredsjednik CER-a, europarlamentarci Dariusz Joński, Carla Tavares i Siegfried Mureşan, Herald Ruijters, zamjenik glavnog direktora DG MOVE-a, i izvršni direktor CER-a Alberto Mazzola.

# PRIJE 140 GODINA VLAK JE STIGAO U VIROVITICU – OTVORENA PRIGODNA IZLOŽBA

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: Kristina Pavlović, arhiva HŽI-a

**Z**ahvaljujući Vicinalnome zakonu iz 1880., Henrik Benies, kao koncesionar i upravitelj Društva željeznice Barcz – Pakrac, dobio je 1884. dozvolu za izgradnju vicinalne pruge od Barcsa do Virovitice te Pakraca, koju je i realizirao. Pruga je puštena u promet 18. kolovoza 1885. u dužini od 95 km. Dionica od Barcsa u Mađarskoj do Virovitice duga je 17 km i na njoj su izgrađena dva željeznička stajališta: Lukač i Bazije. Od Virovitice do Pakraca ukupno su četiri kolodvora i 12 stajališta.

Pruga je, kao i većina ostalih u našoj zemlji u to vrijeme, sagrađena s ishodištem u Budimpešti i služila je ponajprije u gospodarske svrhe, u konkretnome slučaju za eksploataciju i prijevoz drvene građe iz Slavonije u Francusku i Njemačku.

O svim tim detaljima, pa i mnogim drugim, od sada će zainteresirani putnici i građani moći čitati u novouređenome željezničkom kolodvoru u Virovitici. Naime, Hrvatski željeznički muzej (HŽM) priredio je povodom obljetnice malu, ali važnu izložbu popraćenu katalogom.

Na četiri uokvirene kapa-ploče autor izložbe dr. sc. Josip Kajinić, kustos HŽM-a, opisuje prostorno-vremenski kontekst nastanka uvjeta za izgradnju pruge do Virovitice i Pakraca, piše o karakteristikama te i drugih pruga u Virovitičko-podravskoj županiji, iznosi detalje o željezničkim pružnim objektima, prometu i vozilima na prugama do Virovitice te ističe objekte željezničke baštine Virovitice i okolice.

Još dublje autor temu obrađuje u popratnome, stručno recenziranome katalogu, besplatnome i dostupnome u željezničkom kolodvoru Virovitica, koji je za mjesto izlaganja odabran jer je, zahvaljujući angažmanu i ulaganjima HŽ Infrastrukture d.o.o., dobio novo ruho, kako iznutra tako i izvana. Izložba će do kraja godine ostati u tome prostoru, a bude li se pokazalo prikladnim, mogla bi postati trajni edukativni sadržaj čekaonice.



Izložbeni postav



S lijeva na desno: Kristina Pavlović, Franjo Hiržin, Josip Kajinić, Snežana Vašarević i Mario Gotal



Katalog izložbe



Obnovljeni kolodvor Virovitica

# KAZALIŠTE SJENA S MALOM LOKOMOTIVOM U OŠ-u BUDINŠČINA I PŠ-u HRAŠĆINA

PIŠE: Kristina Pavlović  
FOTO: Kristina Pavlović, OŠ Budinščina

**D**jeca su vlakovi zanimljivi i inspirativni, što su pokazale i nedavno održane radionice Hrvatskoga željezničkog muzeja u sedam odjeljenja nižih razreda OŠ-a Vladimir Nazor Budinščina i PŠ-a Hrašćina.

Viša kustosica pedagoginja Kristina Pavlović u tri je dana za stotinjak djece održala muzejsko-edukativne radionice tijekom kojih su fotografijama u sklopu prezentacije djeca upoznata s djelatnošću Muzeja, muzejskim predmetima, s težištem na lokomotivama i na načinu njihova pokretanja, te s ostalim zanimljivim izloš-

cima poput drezina, odnosno pružnih vozila posebne namjene, s kojima se mališani do sada nikada nisu susreli.

Nakon što su imali priliku i sami izreći svoja iskustva s vlakovima, bilo »pravima, velikima« ili igračkama, poslušali su priču o Maloj lokomotivi s inspirativnom porukom kako nikada ne treba odustati, već vjerovati u sebe i svoje sposobnosti pa tada ni uspjeh neće izostati! Učenici su potom crtali njima najdojmljiviji dio priče.

Muzejska pedagoginja je za završetak radionice svakome djetetu dodijelila lutku na štapiću s likom iz priče uz pomoć koje

je, u improviziranoj scenografiji kazališta sjena, cijeli razred ponovno kreirao priču o Maloj lokomotivi, ali na svoj način.

Zahvaljujući susretljivosti Renate Kreber-Mikšaj, ravnateljice matične škole u Budinščini i područne škole u Hrašćini, te svih ostalih uključenih učiteljica i djelatnika, radionice su uspješno organizirane, a djeca doživjela novo iskustvo koje im je osobito važno jer kroz njihovo mjesto prolazi pruga R 201 Zaprešić – Zabok – Varaždin – Čakovec i za nekoliko će im godina ona poslužiti za putovanje do srednje škole, fakulteta, posla ili nekog drugog mjesta do kojeg će ih već voditi život.



# PRVI EUROPSKI ALUMINIJSKI VLAK NASTAO JE U ZAGREBU!

PIŠE: Kristina Pavlović  
FOTO: arhiva HŽM-a

**D**ragutin Šubat opisao je aluminijske vlakove na sljedeći način: »Kad je išao, pod suncem, djelovao je kao da je od srebra. Aluminij je bijel, pa su vlak zvali Srebrna strijela. Bio je poseban jer je bio prvo takvo vozilo u Europi. Ipak, Srebrnom strijelom uglavnom su zvali vlakove sagrađene (također od aluminija) za uskotračnu prugu Zagreb – Samobor, dok su katkada Bijelim vlakom nazivali aluminijske vlakove za pruge normalne širine kolosijeka kojih ćemo se prisjetiti u ovoj tekstu.

## Povod za prisjećanje – maketa aluminijskog vlaka

U središnjemu hodniku Hrvatskoga željezničkog muzeja (HŽM) nalazi se maketa vučnog vagona aluminijskog vlaka. Riječ je u predmetu koji privlači pozornost jer svojom izvornom sivo-plavom bojom i oblikom konstrukcijom odskače od uobičajene percepcije pojma vlaka/lokomotive. Maketa je izrađena u omjeru 1 : 22 prema stvarnim dimenzijama postojećeg vlaka. Muzeju je maketu vučnog vagona DEV JŽ 611 1993. ustupio TŽV »Gredelj« iz svojeg Muzeja TŽV-a i danas se vodi u inventarnoj knjizi pod brojem 145. Maketa je izrađena 1963. kada su počeli prometovati pravi vlakovi koje je ona prikazivala. Duga je 2200 mm, visoka 550 mm i široka 310 mm, a njezina masa iznosi 50 kg. Baš kao i maketa, pravi aluminijski vlak izazivao je pozornost gdje god se pojavio.

## Kornat-express/Solaris-express

Preciznije, maketa prikazuje vučni vagon aluminijskoga dizel-elektromotornog vlaka (DEV) serije 611. Još 1963. u Tvornici željezničkih vozila »Janko Gredelj«, a u suradnji s tvornicom »Rade Končar«, proizvedena su tri prototipa dizel-elektromotornoga aluminijskog vlaka serije JŽ 611 koja su bila planirana za prometovanje kolosijecima normalne širine (1435 mm). Od prve zamisli o gradnji takvog vlaka do njezine izvedbe prošle su tri godine (1960.



Aluminijski motorni vlak JŽ 611, Zagreb, 1961.

– 1963.). Radilo se o naprednoj konstrukciji koja je izazvala pozornost i svjetske industrije.

Lokomotivske knjige HŽM-a pokazuju kako su vlakovi oznaka 611-001 i 611-002 proizvedeni 1963., oni oznaka 611-003 i 611-



Model lokomotive JŽ 611-001





Unutrašnjost vlaka serije 611



Vagon s bifeom

004 1965., a posljednji iz serije, oni označeni brojevima 611-005 i 611-006, 1968. Vlakovi su bili dizajnirani za vožnju na relaciji Zagreb – Beograd, no nakon njezine elektrifikacije vozili su na relacijama Zagreb – Zadar – Zagreb pod nazivom »Kornat-express« te Zagreb – Šibenik – Zagreb pod nazivom »Solaris-express«.

Javnosti je, u svoj svojoj monumentalnosti i posebnosti, vlak svojedobno pokazan na Zagrebačkome velesajmu. Vlakovi su mogli postići maksimalnu brzinu od 120 km/h. Za vuču su imali dva dizelska motora jedinične snage 400 KS. Dužina vlaka preko odbojnika iznosila je 82,12 metara, dok je širina iznosila tri metra. Aluminijski vlak bio je četverodijelan. Imao je motorne vagona na oba kraja, s odjeljcima za 40 putnika, jedan vagon s bifeom i odjeljkom za 48 putnika te jedan s odjeljkom za 64 putnika. Dakle, ukupno je vlak imao 192 sjedala. U vlaku su postojala samo mjesta prvog razreda (zasebne fotelje).

#### Luksuz za putnike na domaći način

Sjedala u obliku udobnih fotelja bila su razmještena u sustavu 2 + 2, s prolazom za putnike, a razmak između nasuprotnih sjedala iznosio je dva metra. Sjedala su bila izvedena u obliku udobnih fotelja s ugrađenim pepeljarama i stolićima, a mogla su se postaviti i u poluležeći položaj. Oni koji su putovali 611-icama ističu kako su vožnju doživljavali prilično luksuznom. U četverodijelnoj kompoziciji bio je i bife te domaćica koja je brinula o putnicima. Vlak je

bio ozvučen pa su putnici tijekom vožnje mogli slušati glazbu, vijesti i informacije o mjestima i predjelima kroz koja je vlak prolazio. Krajnja motorna vozila imala su upravljačnicu, odnosno motorno postrojenje koje je zvučnom i toplinskom izolacijom bilo odvojeno od prostora za putnike, prostor za prtljagu, prostor za putnike, WC te umivaonik s utičnicom za električne aparate za brijanje, ogledalom i svim uređajima za umivanje. Prvi vagon imao je bife s velikom pultom, hladnjakom, grijalicama za hranu i aparatom za *espresso*, prostor za putnike te s obje strane toalet s umivaonikom. Drugi vagon imao je prostor za putnike i s obje strane WC s umivaonikom.

#### Od Zagreba do Zadra

Jedan od aluminijskih vlakova iz serije 611 je 22. lipnja 1968. iz Zagreba krenuo prema Zadru pod nazivom »Kornat-express«. Ideja o aluminijskim vlakovima koji su, od plana do realizacije, plod domaće pameti i proizvod tvornica bivše države

(najviše dva posto dijelova smjelo je biti uvezeno), nažalost, nije komercijalizirana u kontekstu u kojemu bi se očekivalo s obzirom na interes koji je pobudio na svjetskoj razini. Razlozi su brojni. Bilo je poteškoća s motorima, postoljima, vibracijama i rezonancama. Jedan od nedostataka vlaka bilo je spajanje zakovicama pa je vagon u prosjeku imao oko 110 000 zakovica. Posljedica toga bila je visoka proizvodna cijena. Istina, već krajem šezdesetih godina prošlog stoljeća počelo se sa zavarivanjem aluminijskih, što je smanjilo troškove i skratilo vrijeme proizvodnje, ali i bez toga, problema je bilo previše.

Zadnji popravak aluminijskog vlaka 611-005/006 izveden je u zagrebačkoj radionici »Gredelja« od 25. ožujka do 25. lipnja 1971. U siječnju 1973. u eksploataciji je bila još samo spomenuta garnitura, a u 1974. bili su povučeni iz prometa, otpisani i razrezani. Do danas, nažalost, ni jedan vlak iz serije 611 nije sačuvan. Ostale su samo fotografije, nacrti, novinski i drugi napisi, katalozi i sjećanja.



Aluminijski motorni vlak JŽ 611-003



Jedna od lokomotivskih knjiga

# SJEĆANJE NA DUBROVAČKOG ĆIRA

PIŠE: Tomislav Prpić

FOTO: iz knjige »Željeznica u Dubrovniku i Konavlima«

**D**a Ćiro ne bude zaboravljen pobrinuli su se mnogi. Svatko od njih na svoj je način, zapisom, izložbom, knjigom ili predavanjem, prikazao toga čeličnog mališana koji je 75 godina uporno vijugao vrltima i kamenjarom dubrovačke okolice prevozeći putnike i teret. Jedan od njih je i Josip Weber, strastveni ljubitelj i izvrstan poznavatelj željeznice, autor fotomonografije »Željeznica u Dubrovniku i Konavlima«, objavljene u siječnju 2025.

Fotomonografija ima oko 180 stranica i 154 fotografije snimljene u crno-bijeloj tehnici i u boji, a tekstovi i potpisi fotografija su na hrvatskome, engleskome i njemačkome jeziku. Sastoji od nekoliko poglavlja, a na početku svakog autor kratkim uvodom upoznaje čitatelja s kontekstom vremena i događanja u kojemu su fotografije snimljene.

Prvo se poglavlje »Od ideje do željeznice« odnosi na razvoj ideje, gradnju i puštanje u promet pruge i bogato je popraćeno povijesnim fotografijama i razglednicama iz doba gradnje i puštanja pruge u promet. Sljedeće poglavlje nosi naslov »Promet i vozila« i u njemu prevladavaju fotografije vozila i vlakova te voznih redova i prijevoznih karata, obuhvaćajući cijelo razdoblje tijekom kojeg je ta željeznica postojala. U poglavlju »Željeznica i ljudi« čitatelj može pronaći brojne fotografije željezničkih radnika i službenika u raznim situacijama, snimljene tijekom obavljanja radnih zadataka, ali i prilikom obilježavanja praznika i raznih proslava. Poglavlje »Posljednji zvižduk« posvećeno je ukidanju te male, ali važne željeznice, gdje su na brojnim fotografijama prikazana ozarena lica svjedoka tog trenutka. Posebno poglavlje namijenjeno je mlađemu tračničkom bratu Ćire, žutom dubrovačkom tramvaju koji je u 60 godina postojanja preveo desetke tisuća Dubrovčana i turista te služio kao poveznica željezničkoga kolodvora s Gradom. Fotomonografija završava poglav-



## ŽELJEZNICA U DUBROVNIKU I KONAVLIMA

Josip Weber

THE RAILWAY IN DUBROVNIK AND KONAVLE  
EISENBAHN IN DUBROVNIK UND KONAVLE

Naslovna fotografija: »Putnički vlak u ukrižju Šumet«

ljem s fotografijama sadašnjeg stanja trase i preostalih objekata i nosi naslov »Stanje danas«. Gotovo sve fotografije iz tog poglavlja autor je snimio samostalno te je velik dio nekadašnje pružne trase obišao pješice.

To je četvrta knjiga Hrvatskog društva že-

ljezničkih inženjera, a u njezinoj izradi Josipu Weberu pomogli su Herbert Stemmler, Božo Lasić i Tomislav Prpić. S obzirom na temu i pristup njezinoj obradi, knjiga će biti zanimljiva brojnim ljubiteljima željeznice i njezine povijesti te onima koji njeguju dubrovački i konavosku baštinu.



Radovi na potpornom zidu i propustu tijekom gradnje pruge kod Sutorine



Kolege željezničari ispred dizel-motornog vlaka serije 801



Fijakeri ispred kolodvora u Gružu početkom 20. stoljeća



Motorni vlak iz Čapljine kod Brgata 1976.



Polazak posljednjeg vlaka iz kolodvora Dubrovnik 29. svibnja 1976.



Prvi tramvaj u dubrovačkoj luci Gruž nakon preuzimanja od dobavljača, 22. listopada 1910.



Tramvaj na liniji 1 u blizini nekadašnjega autobusnog kolodvora Dubrovnik 1967.



Skretničar dubrovačkog tramvaja

# TRAINSPOTTING U KOLODVORU ROVATO

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Toma Bačić



Elektromotorni vlak Donizetti Ferrovie Nord Milano, ETR204 008, ispred monumentalne zgrade kolodvora u Rovatu

**P**rema Cambridgeovu rječniku, engleska riječ *trainspotting* označava aktivnost promatranja vlakova i zapisivanja brojeva vozila. Čuo sam da se u Velikoj Britaniji tom aktivnošću bavi velik broj muškaraca, pogotovo očevi i sinovi. U Britaniji sam u kolodvorima i stajalištima ili uz željezničko-cestovne prijelaze znao vidati ljude s notesom u rukama i ponekad dalekozorom kako promatraju željezničke vlakove i bilježe brojeve vozila. Nekima je, razumljivo, taj hobi čudan, no svaki je hobi pomalo čudan onima koji nisu zainteresirani za njega. Osobno su mi sakupljanje maraka ili vrećica šećera ili promatranje ptica, amaterska astronomija ili promatranje zrakoplova jednako čudni ili normalni kao *trainspotting*. Možda je tome tako jer se i sam bavim *trainspottingom*.

Posao me u drugome tjednu veljače doveo u Bresciju, drugi grad po broju stanovnika u Lombardiji. Brescija je lijepa, s nizom antičkih arheoloških ostataka te romaničkim, renesansnim i baroknim sakralnim i civilnim zgradama. Brescija je i vrlo važno industrijsko i ekonomsko središte Lombardije, a zanimljiva je činjenica da je i jedan od najmanjih gradova na svijetu koji ima metro.

Nešto manje od dvadesetak kilometara zapadno od Brescije nalazi se Rovato, gradić od 20 tisuća stanovnika. Kolodvor u Rovatu nalazi se na glavnoj pruzi Milano – Verona – Venecija, iako je južno od stare pruge 2016. otvorena pruga za vlakove velikih brzina, dionica Treviglio – Brescia. U Rovatu se s glavne pruge odvaja pruga Rovato – Iseo – Edolo, koja nije elektrifi-

cirana i koja vodi uz istočnu obalu vrlo lijepog jezera Iseo. Također, u Rovatu se od magistralne pruge odvaja i pruga prema Bergamu, koja je bila i prva željeznička pruga koja je prošla kroz Rovato. Izravna pruga prema Milanu u promet je puštena kasnije. Rovato je poznat i po jelu *Manzo all'Olio*, teletini u maslinovu ulju.

U kolodvoru Rovato proveo sam nešto više od dva sata. Opseg prometa je za naše pojmove zapanjujuć. Naime, u dva sata fotografirao sam više od 60 vlakova, uključujući tridesetak teretnih. Lokalni je promet vrlo živahan i, sudeći po broju putnika, vlakovi su vrlo popularni. Uslugu lokalnog prijevoza u tome djelu Lombardije ne pruža nacionalni prijevoznik Trenitalia, već zajednički pothvat TreNord, koji čine Ferrovie Nord Milano i Trenitalia. TreNord najvećim dijelom koristi katne elektromo-



Lokomotiva E652 155 prijevoznika Mercitalia prolazi kroz kolodvor Rovato

torne vlakove koje je proizveo Hitachi. Ti su vlakovi brendirani kao Carvaggio, prema vrlo slavnome baroknom slikaru.

No, vratimo se pojmu *trainspotting*. Iako taj hobi u Italiji nije popularan kao u Britaniji, nakon otprilike sat vremena u Rovatu, na zapadnome kraju otočnog perona uočio sam trojicu s fotoaparatima. S obzirom na to da sam namjeravao promijeniti poziciju, krenuo sam prema njima i nakon susreta shvatili smo da su nam međusobno poznata imena jer smo sudjelovali na istim željezničkim forumima. Svijet *trainspottinga* je malen!

U Rovato sam stigao vlakom iz Brescije, a u Bresciju vlakom iz Monfalconea, uz presjedanje u kolodvoru Venezia Mestre. Naime, u kolodvoru u Monfalconeu moguće je, ako se stigne ranije, besplatno parkirati.



Railpoolova lokomotiva 494 556 na drugom kolosijeku kolodvora Rovato

# MALI DRVENI MODEL PARNE LOKOMOTIVE U DJEČJIM JE RUKAMA POSTAO ŠARENI MAGNET

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: Ivona Vukušić, Kristina Pavlović

**E**dukativnom muzejskom likovnom radionicom »Boje malog drvenog vlaka« Hrvatski željeznički muzej (HŽM) uključio se u obilježavanje Noći muzeja 2025.

Već dvadeset godina u Hrvatskoj se ta manifestacija organizira posljednjeg dana u siječnju. Ove je godine tema bila »Muzeji – vidljivi i nevidljivi«.

S obzirom na zajedničku izložbu »Trinaest desetljeća željeznice do Požege«, koja je u Gradskome muzeju Požega (GMP) bila otvorena 3. prosinca 2024. i trajala do 3. veljače 2025., muzejski djelatnici HŽM-a i GMP-a udružili su snage i u Noći muzeja.

Upravo u prostoru u kojemu je bila postavljena izložba bili su postavljeni stolovi i pripremljena mjesta za radionicu koja je počela u 18 sati. Zanimanje djece i roditelja bilo je veliko pa se radilo u dva termina namijenjena za homogene skupine, a nakon 20 sati djeca su se priključivala redosljedom kojim su dolazila u muzej.

Mali posjetitelji i njihovi roditelji, bake i djedovi prvo su bili upoznati s radom Hrvatskoga željezničkog muzeja i najvažnijim predmetima (ponajprije lokomotivama) o kojima skrbi. Potom im je muzejska pedagoginja ispričala priču o Maloj lokomotivi, koja je poslužila kao inspiracija za bojenje u nastavku radionice.

Svako dijete dobilo je malu drvenu lokomotivu koju je obojilo uz pomoć boja, spužvica i štapića. Kako su te lokomotive, modeli parnjače, ujedno bile ukrasni magneti, djeca su svoje radove mogla ponijeti sa sobom.

U požeški gradski muzej te su večeri pripremljene programe došle običi i u njima sudjelovati 534 osobe. Među njima bilo je 99-ero djece.

Oni stariji tijekom večeri mogli su besplat-



Na izložbi

no razgledati tri još uvijek otvorene izložbe i stalni muzejski postav te zaviriti u muzejsku čuvaonicu. Za one koji se vole natjecati bio je pripremljen zanimljiv kviz

»Enigma. Od mora do gora«, a u središnjemu dijelu programa podijeljene su zahvalnice volonterima, donatorima i partnerima Gradskog muzeja Požege.



Boje su se na lokomotivu nanosile spužvicama i štapićima.



Prometnica Marija Jokić u kolodvoru Dugo Selo  
FOTO: Ivan Kartelo



Vlak ispred ulaza u kolodvor Dugo Selo  
FOTO: Toma Bačić