

ŽELJEZNIČAR

BROJ 952 || OŽUJAK 2025.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

AKTUALNOSTI

Počeli 190 milijuna eura vrijedni radovi na pruzi Kloštar – Varaždin

4

AKTUALNOSTI

Ministar Butković obišao obnovljenu kolodvorsku zgradu u Virovitici

6

HŽPP

Novim vlakom od Zaboka do Krapine

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić

IZDVOJENO

AKTUALNOSTI

4

Počeli 190 milijuna eura vrijedni radovi na pruzi Kloštar – Varaždin

AKTUALNOSTI

6

Ministar Butković obišao obnovljenu kolodvorsku zgradu u Virovitici

HŽPP

8

Novim vlakom od Zaboka do Krapine

RADOVI

10

Do ljeta novo ruho kolodvorske zgrade u Krapini

RADOVI

12

Obnova pruge Knin – Zadar: velik iskorak za sigurniji i brži promet

ZANIMANJE

20

Važnost telekomunikacija u sustavu željezničke infrastrukture

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: Novi željeznički most Drava, Dario Bosanac

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,

to da se željeznica u Hrvatskoj nalazi u zaista velikome investicijskom ciklusu nije novost, što potvrđuju i brojna željeznička gradilišta koja obilazimo i o njima izvještavamo u »Željezničaru«. U ovome broju donosimo nekoliko priča s terena.

Na sjeveru Hrvatske, točnije u Varaždinu, u ožujku su počeli radovi u sklopu velikog projekta obnove dionice željezničke pruge u ukupnoj duljini od 90 kilometara, a uključuje 74,7 kilometara dionice Kloštar – Koprivnica – Varaždin te 11,8 kilometara dionice Varaždin – Čakovec. Ukupna vrijednost tih radova iznosi 190 milijuna eura, a financiraju se iz kredita Europske investicijske banke. Tim povodom u posjetu baroknome gradu bio je resorni ministar Oleg Butković s predstavnicima HŽ Infrastrukture i lokalne zajednice.

Samo par dana prije nešto južnije, na dionici od Krapine do Zaboka u promet je pušten novi Končarev vlak. Radi se o novome dizel-električnom vlaku za regionalni prijevoz koji vozi i na relaciji Krapina – Zabok, čime će se unaprijediti kvaliteta usluge. Građani Krapine i okolice bit će novim vlakom povezani i na četiri izravne linije sa Zagrebom, i to polascima koji su prilagođeni radnicima i učenicima.

Zagorci su na *štihu* pa će se osim novim vlakom uskoro moći koristiti i novom kolodvorskom zgradom u Krapini, čija je obnova u tijeku i po planu bi trebala biti završena do ljeta. Tako će željeznička infrastruktura od Krapine pa sve do Zagreba biti obnovljena gotovo u cijelosti.

Radi se i u Dalmaciji. U tijeku je i jedan od trenutačno najvećih projekata u Zadarskoj županiji, a to je obnova pruge Knin – Zadar. Radovi se izvode prema planiranoj dinamici, a trenutačno su najintenzivniji na dionici od Zadra prema Benkovcu. Projekt obnove pruge Knin – Zadar financira se iz zajma Europske investicijske banke, a vrijednost radova iznosi oko 75 milijuna eura.

U ovome broju našega lista donosimo još puno tema poput nekih željezničarskih zanimanja te zanimljivosti iz Hrvatskoga željezničkog muzeja, ali i iz inozemstva.

glavni urednik lista »Željezničar«
Ivan Kartelo



POČELI 190 MILIJUNA EURA VRIJEDNI RADOWI NA PRUZI KLOŠTAR – VARAŽDIN

PIŠE: MMPi
FOTO: HŽI

Potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković je u ponedjeljak 24. ožujka 2025. u Varaždinu zajedno s predstavnicima HŽ Infrastrukture, Varaždinske županije i Grada Varaždina obišao radove na izmjeni kolosijeka u željezničkom kolodvoru Varaždin.

Riječ je o radovima koji su tijekom ovog mjeseca započeti u sklopu velikog projekta obnove dionice željezničke pruge u ukupnoj duljini od 90 kilometara, a uključuju 74,7 kilometara dionice Kloštar – Koprivnica – Varaždin te 11,8 kilometara dionice Varaždin – Čakovec.

Ukupna vrijednost ovih radova iznosi 190 milijuna eura, a financira se uz pomoć kredita Europske investicijske banke.

Potpredsjednik Vlade i ministar Oleg Butković istaknuo je da se danas u Hrvatskoj pokrenuo veliki investicijski ciklus obnove i izgradnje željezničke infrastrukture, koja iznosi više od 1,5 milijardi eura:

U neposrednoj blizini gradi se jedan veliki projekt, to je projekt na mediteranskom koridoru, Križevci – Koprivnica – mađarska granica, koji će biti gotov do kraja godine. Obnova ove regionalne pruge, što će trajati otprilike 40 mjeseci, pomoći će da Varaždin bude što prije na tome koridoru. U tom smislu riječ je o zaista velikom projektu, ali i o investicijski najvećoj dionici kada govorimo o regionalnim i lokalnim prugama. – rekao je ministar Butković te nastavio kako se paralelno s obnovom i građenjem pruga nabavljaju i novi vlakovi te svaki mjesec dođe jedan ili dva nova vlaka pa se s modernizacijom voznog parka nastavlja i dalje.

Varaždinski župan Anđelko Stričak rekao je kako se nikad većim ulaganjima državnih tvrtki na području Varaždinske županije, Hrvatskim cestama i Hrvatskim vodama, sada pridružila i HŽ infrastruktura.



Ministar Oleg Butković govorio je o kapitalnim ulaganjima u željeznicu diljem Hrvatske.

Prošli tjedan izdana je građevinska dozvola za izgradnju brze ceste Varaždin – Ivanec – Lepoglava – Krapina, za prvu dionicu Varaždin – Cerje Tužno, tako da očekujemo da će izvođač radova biti uvedeni u posao za dva do tri tjedna. Danas pak ovdje obilazimo radove na projektu obnove pruge od Kloštra preko Koprivnice, Ludbrega, Varaždina do Čakovca čija je ukupna vrijednost 190 milijuna eura. – istaknuo je župan Stričak te rekao kako će se time omogućiti kraće putovanje vlakom od Varaždina i Ludbrega do Koprivnice, a potom i prema Zagrebu.

Treba podsjetiti i da je Županijska skupština prošli tjedan usvojila 4. izmjene i dopune Prostornog plana Varaždinske županije, kojim smo u prostorno-plansku dokumentaciju uvrstili trasu brze pruge, tzv. Lepoglavsku spojnicu, a ujedno je dana mogućnost izgradnje dodatnog industrijskog kolosijeka u Brezju, uz prugu Zaprešić – Čakovec, a za utovar i istovar robe za

potrebe gospodarstva, pogotovo kontejnerske robe. Sve te investicije bitne su i na korist našim građanima. – izjavio je župan Stričak.

Gradonačelnik Varaždina Neven Bosilj istaknuo je kako je riječ o kapitalnoj investiciji kojom će se Grad Varaždin približiti Zagrebu te će se skratiti putovanje za više od sat vremena.

Pozdravljam ovu investiciju, kao i suradnju s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture i Upravom HŽ Infrastrukture. Zajednički smo radili i na rješavanju ključnog infrastrukturnog problema Grada Varaždina, a to je kućanska rampa, te smo uskoro pred izdavanjem građevinske dozvole. – rekao je gradonačelnik Bosilj.

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić pojasnio je kako se austrijska tvrtka koja će obavljati radove dokazala kao dobra tvrtka, tako da su uvjereni da će rado-



Ivan Kršić



Predstavnici ministarstva i HŽ Infrastrukture s predstavnicima lokalne zajednice



Radovi u kolodvoru Varaždin

ve sigurno završiti u roku.

Mi ćemo ovih dana raspisati natječaj za idejna rješenja modernizacije pruge od

Zaboka do Varaždina, a nismo odustali ni od Lepoglavske spojnice. Napravili smo studijsku dokumentaciju koja je sada malo stavljena sa strane jer želimo prvo rije-

šiti sve glavne koridore i regionalne pruge, a nakon toga gradit ćemo i to. – rekao je Kršić.

MINISTAR BUTKOVIĆ OBIŠAO OBNOVLJENU KOLODVORSKU ZGRADU U VIROVITICI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI

Potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković je u sklopu posjeta Virovitičko-podravskoj županiji u pratnji predstavnika jedinica lokalne i regionalne samouprave te HŽ Infrastrukture obišao obnovljenu, 140 godina staru zgradu željezničkoga kolodvora Virovitica. Zgrada je dobila novo ruho obnovom pročelja, novu PVC stolariju, uređene su unutarnje prostorije, popravljen krov te su uređeni njezin interijer i okoliš. Obnova je koštala nešto više od 250 tisuća eura iz Državnog proračuna. Radovi su trajali oko pola godine, a izvela ih je Braniteljska zadruga Bedem iz Gornje Vrbe.

Tom prigodom Butković je izrazio zadovoljstvo viđenim te istaknuo:

Budući da ove godine slavimo 140 godina dolaska željeznice u Viroviticu, drago mi je da smo ovdje i da vidimo obnovljenu zgradu. Kada govorimo o infrastrukturi, tada treba spomenuti i niz projekata modernizacije željezničke infrastrukture na ovome području i šire. Već dulje govorim kako će ulaganja u željeznicu biti najintenzivnija i to se sada događa. Trenutačno su ulaganja na razini Hrvatske oko milijardu i pol eura, a osim iz europskih fondova, kojima financiramo koridorske pravce, kreditom Europske banke od 900 milijuna eura obnavljamo lokalne i regionalne pruge. Iako to izlazi iz granica ove županije, projekt je važan jer će njegovim završetkom cijela dionica od Čakovca do Virovitice biti obnovljena. To je više od stotinu kilometara pruge kroz Podravinu i Međimurje.

Ostala ulaganja u željeznicu na području Županije i na području prema Varaždinu i Čakovcu predstavio je predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić:

Od većih projekata prije tri godine završili smo obnovu dionice Virovitica – Pitomača, trenutačno privodimo kraju radove



S lijeva na desno: Žarko Tušek, Josip Đakić, Oleg Butković, Ivan Kršić, Igor Andrović i Ivica Kirin

KADA GOVORIMO O INFRASTRUKTURI, TADA TREBA SPOMENUTI I NIZ PROJEKATA MODERNIZACIJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE NA OVOME PODRUČJU I ŠIRE. VEĆ DULJE GOVORIM KAKO ĆE ULAGANJA U ŽELJEZNICU BITI NAJINTENZIVNIJA I TO SE SADA DOGAĐA. TRENUTAČNO SU ULAGANJA NA RAZINI HRVATSKE OKO MILIJARDU I POL EURA.

na dionici Pitomača – Kloštar, a uskoro počinju radovi na dionici od Kloštra, preko Koprivnice i Varaždina do Čakovca. U međuvremenu ćemo završiti dionice od Ko-

privnice do Križevaca i Dugog Sela, što će skratiti vrijeme putovanja. Ovih dana raspisali smo i najveći natječaj za radove u povijesti HŽ Infrastrukture, onaj za obno-

vu postojećeg i dogradnju drugoga kolosijeka od Dugog Sela do Novske, koji se procjenjuje na više od 600 milijuna eura. U travnju počinju i radovi na dionici Banova Jaruga – Daruvar. Kada gledamo prema Osijeku, u drugoj polovini godine planiramo početi radove i na dionici Osijek – Koška, a iduće godine i na dionici od Koške prema Virovitici. U posljednjih nekoliko godina uloženo je više od 35 milijuna eura u željeznicu na području ove županije, a u idućih pet godina uložiti ćemo još 15 milijuna eura.

Zadovoljan je bio i virovitičko-podravski župan Igor Andrović, koji je zahvalio na dosadašnjim ulaganjima u željeznicu na području Županije:

„Sve ovo što smo čuli znatna su ulaganja u željeznicu u Županiji i sve nas to jako veseli. Ovdje imamo i punionicu za baterijske vlakove i veseli nas najava uvođenja novih vlakova na ovome području. Dakle, osim ulaganja u cestovnu infrastrukturu zaista su velika ulaganja u željezničku infrastrukturu.

Okupljenima se obratio i gradonačelnik Virovitice Ivica Kirin:

„Iako su svi već dizali ruke od željeznice, život se vraća tamo gdje je počeo, uz željezničku prugu. Pruga je sastavni dio života ovdašnjih ljudi jer se većina naselja nalazi uz prugu. Ulaganja su važna jer u ovome dijelu radimo i jednu od najvećih poduzetničkih zona u ovome dijelu Europe koja je vlasništvo Grada i RH. Kako bi se ta roba mogla neometano dalje prevoziti, vrlo nam je važno imati spoj s Koprivnicom. Važno nam je i zbog putničkog prijevoza jer će uvođenjem u promet baterijskih vlakova prijevoz pojeftiniti, a smanjit će se i onečišćenje okoliša. Ponosni smo i na naš muzej malih vlakova u kolodvoru, što nas često vraća u djetinjstvo, a dostupan je svima.



Obnovljena zgrada kolodvora Virovitica



Obnovljena čekaonica u kolodvoru Virovitica

NOVIM VLAKOM OD ZABOKA DO KRAPINE

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP



Novi dizel-električni vlak na relaciji Zabok – Krapina

HŽ Putnički prijevoz (HŽPP) je 19. ožujka u promet pustio prvi od devet novih vlakova koji će na pruga ma biti u 2025. Radi se o novome dizel-električnom vlaku za regionalni prijevoz.

Na prvoj vožnji novoga dizel-električnog vlaka na relaciji Zabok – Krapina bili su državni tajnik Žarko Tušek iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, gradonačelnik Krapine Zoran Gregurović, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić, predsjednik Uprave Končar – Elektroindustrije Gordan Kolak, predsjednik Uprave Končar – Električnih vozila Josip Ninić i predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić sa suradnicima. Tom prigodom državni tajnik Žarko Tušek izjavio je:

U ovome trenutku aktivnih je 1,5 milijardi

eura vrijednih projekata u željezničkome sustavu. Ovaj vlak stiže na obnovljenu prugu koju smo u promet pustili prošle godine, na prugu Zabok – Krapina. Trenutačno obnavljamo i kolodvor u Krapini. Lijepo je danas biti ovdje jer svjedočimo puštanju u promet prvog od sedam dizel-električnih vlakova za regionalni prijevoz. Ovime nastavljamo veliki investicijski ciklus u željeznicu. Vlakove koji su u prometu proizveo je Končar. Tu se vidi izvrsna suradnja države, pametnog planiranja razvoja HŽPP-ove flote i naravno hrvatske pameti i hrvatskog znanja u cijelosti.

Zadovoljstvo uvođenjem novog vlaka na zagorskome području izrazio je i predsjednik Uprave HŽPP-a Željko Ukić:

Iznimno mi je drago što od danas novi vlak vozi i na relaciji Krapina – Zabok. Nji-

me ćemo i ovdje unaprijediti kvalitetu usluge. Građani Krapine i okolice bit će novim vlakom povezani i na četiri izravne linije sa Zagrebom, i to polascima koji su prilagođeni radnicima i učenicima. Između Krapine i Zaboka radnim danom vozi 37 linija, a prošle godine smo na području Krapinsko-zagorske županije prevezli oko dva milijuna putnika. Novim vlakom, obnovljenom prugom, izravnim linijama prema Zagrebu te poticanjem korištenja željezničkog prijevoza kroz projekte besplatnog prijevoza vjerujemo da ćemo bilježiti rast broja putnika u razdoblju pred nama.

Vlak je proizveden u tvornici Končar – Električnih vozila.

U posljednjih nekoliko godina pokrenute su velike investicije u hrvatski željeznički sektor. Financijski se najveći dio odnosi



Predstavnik MMPI-a (Žarko Tušek), HŽPP-a (Željko Ukić), HŽ Infrastrukture (Ivan Kršić) i gradonačelnici Zaboka (Ivan Hanžek) i Krapine (Zoran Gregurović) te predstavnik Končara (Goran Kolak) u kolodvoru Zabok



Novi vlak u kolodvoru Krapina

na izgradnju i rekonstrukciju pruga i pra-teće infrastrukture, a manji dio na nabavu tračničkih vozila. Drago nam je da Končar i Dalekovid aktivno sudjeluju u tim projek-tima. Nastavak isporuka vlakova za HŽ Putnički prijevoz vrlo je važan za Končar – Električna vozila, ali i sva ostala društva u sklopu Grupe Končar koja sudjeluju u re-alizaciji tog posla. Riječ je o visokotehno-loškim proizvodima iz vlastitog razvoja, a uz unaprjeđenje kvalitete prijevoznih uslu-ga novim vlakovima postižu se i niži ope-rativni troškovi te znatno smanjuje one-čišćenje okoliša. – istaknuo je predsjed-nik Uprave Končara Gordan Kolak.

Vlak je iz zabočkog kolodvora ispratio gra-donačelnik Zaboka Ivan Hanžek:

„Za nas koji živimo uz zagorske pruge že-ljeznica je način života. Veseli me da put-nici imaju priliku doživjeti modernizaciju jedne po jedne pruge, da se voze u udobni-jim i bržim vlakovima, da je taj prijevoz siguran. Čestitam svima uključenima na ovome uspjehu!“

Po dolasku vlaka u Krapinu gradonačelnik Krapine Zoran Gregurović izjavio je:

„Dugo zagorski *cug* vozi po ovoj pruzi od Zaboka do Krapine i dalje do Hromca. Ka-

da su nakon obnove pruge vlakovi ponov-no počeli voziti, mi smo dali sugestije ve-zane uz vozni red, povećao se broj linija, slušali smo građane te u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom omogućili dostup-niji prijevoz putnicima i kao rezultat ima-mo sve veći broj putnika u vlakovima. Ovim novim vlakom koji je stigao sigurno će se ta udobnost i kvaliteta vožnje prema Zaboku i dalje prema Zagrebu povećati i mislim da će putnici biti zadovoljni.

Novi dizel-električni vlak vozit će na rela-ciji Hromec – Đurmanec – Krapina – Za-bok – Zagreb i obratno. Vlak ima 167 sje-dećih mjesta i 175 stajaćih mjesta. Opremljen je s četiri para dvokrilnih vrata,

rampama za ulazak i izlazak osoba u in-validskim kolicima, prostorom za bicikle, audiovizualnim sustavom za informiranje putnika i videonadzorom, a putnicima u vlaku omogućen je besplatan pristup in-ternetu (Wi-Fi). Vlak postiže maksimalnu brzinu od 120 km/h.

HŽ Putnički prijevoz u svojem voznom parku ima 62 niskopodna vlaka, a do kraja ove godine imat će ih 70. Uvođenjem no-vih vlakova u promet osigurava se kvali-tetnija lokalna i regionalna povezanost u cilju učinkovitijega i konkurentnijega želje-zničkoga putničkog prijevoza, koji dopri-nosi održivosti prometnog sustava u Re-publici Hrvatskoj.



Novom vlaku posebno su se razveselili učenici

DO LJETA NOVO RUHO KOLODVORSKE ZGRADE U KRAPINI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Željka Miša

Vožnju novim dizel-električnim vlakom HŽ Putničkog prijevoza koji će prometovati na dionici Zabok – Krapina iskoristili smo za provjeru radova na obnovi kolodvorske zgrade u Krapini. Dakle, nakon modernizacije i elektrifikacije pruge Zaprešić – Zabok te potom remonta pružne dionice od Zaboka do Krapine, a da bi se zaokružila čitava priča, bilo je neophodno obnoviti i kolodvorsku zgradu u Krapini. I to se upravo događa. Naime, radovi su u punome jeku te bi sve trebalo biti završeno do ljeta, i to ne samo na radost putnika, kojih je nakon remonta dionice Krapina – Zabok sve više, nego i тамошњих željezničara koji će napokon dobiti primjerene prostore za rad, što su iščekivali jako dugo.

Jedan od njih svakako je šef kolodvora Dubravko Kranjčec, koji nam je rekao kako se izvode radovi:

Sve se izvodi dobrom dinamikom, a najviše mi se sviđa što je obnova temeljita: od fasade, preko električnih instalacija do krova. Iskreno, bio sam iznenađen tolikim opsegom posla, ali brzo je došlo do toga i zaista je fantastično. Još kada dodamo novu prugu i novi vlak, Zagorje se preporodilo i za čak 30 posto povećao se broj putnika otkako je uvedeno par brzih vlakova.

Očekivano, zadovoljni su i željezničari koji će dobiti nove prostore.

To nam znači puno: ugodnu radnu atmosferu, bolje raspoloženje zaposlenika te dodatnu motivaciju za rad. – rekao nam je Kranjčec te dodao kako se za radove na obnovi zanimaju i putnici:

Vesele se jako i zanima ih svaki detalj. Prije smo opravdano imali dosta pritužbi na stanje inventara i zidova koji su bili išarani. Nažalost, ima srednjoškolaca koji to rade, no nadamo se da će se s novim



Dubravko Kranjčec



Dolazak vlaka u kolodvor Krapina

prostorima odučiti od te navike.

Inače, ugovor za obnovu kolodvorske zgra-

de u Krapini potpisan je u prosincu 2024. na iznos od 272 tisuće eura bez PDV-a. Radovi su počeli u veljači ove godine, a



Radovi na obnovi kolodvorske zgrade u Krapini



Obnova unutrašnjosti



Radovi na obnovi kolodvorske zgrade u Krapini

izvodi ih tvrtka Ta-Grad d.o.o. iz Zagreba. Rok izvođenja radova je šest mjeseci od potpisivanja Ugovora. Projektom je planirana cjelovita obnova zgrade: kompletno novo krovništvo zajedno s novom limarijom, nova fasada – sustav termožbuke, zamjena stolarije novom PVC stolarijom, unutar-nje uređenje svih prostorija i zamjena elektroinstalacija. Trenutačno se izvode radovi na zamjeni krovništva, pripremi nove stolarije te unutarnjemu uređenju prostorija.

Prilikom obilaska kolodvora Krapina uprava HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture te predstavnika Ministarstva mora, prometa i infrastrukture najavljena je i modernizacija i elektrifikacija pruge Zabok – Krapina – Đurmanec – državna granica. U tijeku je pokretanje postupka javne nabave za izradu studijske dokumentacije i idejnog projekta s ishođenjem lokacijske dozvole za tu prugu. Osim toga najavljena je izrada idejnih rješenja modernizacije pruge Zabok – Varaždin, a radi se i na revitalizaciji kumrovečke pruge. Dakle, Zagorci se definitivno vraćaju *cugu!*



Obnova unutrašnjosti

OBNOVA PRUGE KNIN – ZADAR: VELIK ISKORAK ZA SIGURNIJI I BRŽI PROMET

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
FOTO: HŽI

Modernizacija i revitalizacija hrvatske željezničke mreže prioritet su HŽ Infrastrukture jer doprinose razvoju prometnog sustava i povezanosti regija. U tijeku je jedan od trenutno najvećih projekata u Zadarskoj županiji, a to je obnova pruge M606 Knin – Zadar, koja će znatno unaprijediti kvalitetu željezničkog prometa u Dalmaciji.

Projekt obnove željezničke pruge Knin – Zadar započeo je u listopadu 2024., a trenutno se radovi izvode prema planiranoj dinamici. Obnova obuhvaća potpunu sanaciju gornjega pružnog ustroja, uključujući zamjenu dotrajalih drvenih i betonskih kolosiječnih pragova novima, ugradnju novih tračnica, zamjenu skretnica u kolodvorima te ugradnju sintetičkih montažnih popođenja na željezničko-cestovnim prijelazima.

Trenutačno su radovi najintenzivniji na dionici od Zadra prema Benkovcu, gdje se dotrajali pragovi zamjenjuju specijaliziranim strojem SMD – 80, koji omogućuje brzu i preciznu izmjenu kolosiječne rešetke. Paralelno se ugrađuju nove tračnice, koje se zatim elektrootporno zavaruju.

Projekt obnove pruge Knin – Zadar financira se iz zajma Europske investicijske banke u sklopu programa »Revitalizacija željezničkog sustava Republike Hrvatske«, a vrijednost radova iznosi oko 75 milijuna eura.

Ugovor o izvođenju radova sklopljen je u srpnju 2024. s austrijskom tvrtkom Swietelsky d.o.o., koja je na natječaju ponudila ekonomski najpovoljniju ponudu i ima bogato iskustvo u obnovi velikih infrastrukturnih projekata.

Prema ugovoru, predviđeni rok za izvođenje radova iznosi 48 mjeseci od trenutka uvođenja izvođača u posao. To znači da se završetak obnove očekuje u listopadu



S lijeva na desno: Ivanka Ulovec, Marijan Čubrić, Domagoj Švaljek, Zvonko Validžić i Mario Capan

2028., pod uvjetom da radovi budu izvedeni prema planiranoj dinamici, bez većih nepredviđenih okolnosti.

O tome važnom projektu porazgovarali smo s Marijanom Čubrićem, voditeljem projekta obnove pruge Knin – Zadar u HŽ Infrastrukturi.

Koji su najveći izazovi ovog projekta?

Jedan od najvećih izazova u realizaciji ovog projekta složenost je konfiguracije terena na kojemu se izvode radovi. Posebno zahtjevne dionice sa zavojima malih radijusa, visokim nasipima i brojnim tunelima predstavljaju tehničke prepreke koje zahtijevaju pažljivo planiranje i preciznu izvedbu.

Osim navedenog globalni poremećaji u opskrbnim lancima dodatno utječu na dinamiku nabave materijala. Materijali koji se ugrađuju u gornji ustroj moraju se naručiti unaprijed kako bi stigli u točno određenim vremenskim okvirima. Svako kaš-

njenje u isporuci može izazvati lančanu reakciju i poremetiti raspored izvođenja radova. Zato se dinamički planovi redovito korigiraju i prilagođavaju kako bi se omogućila fleksibilnost u slučaju nepredviđenih okolnosti.

Još jedan važan aspekt projekta jest koordinacija svih faza obnove jer se radovi izvode u različitim segmentima, a svaki od njih ovisi o onome prethodnome. Zamjena pragova specijaliziranim strojem za brzu izmjenu SMD - 80, ugradnja novih tračnica i njihovo elektrootporno zavarivanje moraju se izvoditi prema strogo definiranoj sekvenci kako bi se omogućila maksimalna operativna učinkovitost. U tome procesu pravodobno praćenje izvedbe ključno je za izbjegavanje zastoja i osiguravanje kontinuiteta radova. Tim kontinuirano prati napredak radova i trudi se brzo reagirati na sve izazove s kojima se izvođač susreće. Suradnja svih sudionika u gradnji na gradilištu omogućuje nam pravodobno uočavanje potencijalnih problema te neposrednu koordinaciju svih

OVAJ PROJEKT IMA IZNIMAN STRATEŠKI ZNAČAJ ZA ZADARSKU ŽUPANIJU, CIJELU DALMACIJU I ŠIRI PROMETNI SUSTAV HRVATSKE. OBNOVA ŽELJEZNIČKE PRUGE OMOGUĆIT ĆE BRŽU, SIGURNIJU I POUZDANIJU POVEZANOST IZMEĐU ZADRA, KNINA I OSTATKA HRVATSKE, ŠTO ĆE IMATI POZITIVAN UČINAK NA GOSPODARSTVO, TURIZAM I MOBILNOST STANOVNIŠTVA.



Rad specijaliziranog stroja SMD-80 na zamjeni pragova i tračnica



Rad specijaliziranog stroja SMD-80 na zamjeni pragova i tračnica



Ugrađeni novi AB pragovi i tračnice

aktivnosti kako bismo osigurali da se radovi izvode prema planiranoj dinamici. Svaka promjena u izvođenju zahtijeva brzu razmjenu informacija i učinkovitu prilagodbu plana, čime se sprječavaju kašnjenja i omogućuje neometan napredak projekta.

Koliko će obnova ove dionice značiti za Zadarsku županiju?

Ovaj projekt ima izniman strateški značaj za Zadarsku županiju, cijelu Dalmaciju i širi prometni sustav Hrvatske. Obnova željezničke pruge omogućit će bržu, sigurniju i pouzdaniju povezanost između Zadra, Knina i ostatka Hrvatske, što će imati pozitivan učinak na gospodarstvo, turizam i mobilnost stanovništva. Poboljšanjem željezničke prometne mreža potiče se gospodarski rast kroz povećanje konkurentnosti regije, privlačenje investicija i jačanje multimodalnog prijevoza koji povezuje željeznicu s pomorskim i cestovnim prometom.



Radovi na željezničkoj pruzi ispred tunela Debeljak

U RAD PUŠTENI NOVIH PET UREĐAJA ZA OSIGURANJE

PIŠE: Tomislav Tumpa
FOTO: Marko Puškarić



Europska unija
Zajedno do fondova EU



ŽCP »Bučje«

Nakon što je u rad pušteno 17 uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP), u ožujku je u sklopu Projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza koji obuhvaća 94 željezničko-cestovna prijelaza i jedan pješački prijelaz preko pruge u rad pušteno novih pet elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja za osiguranje ŽCP-ova. Svih pet je na području Slavonije, a prema načinu funkcioniranja, uređaji su automatski s kontrolnim svjetlosnim signalima.

Prvo je 6. ožujka u rad pušten uređaj za osiguranje ŽCP-a »Bučje«, koji se nalazi

između kolodvora Pleternica i Nova Kapela-Batrina na pruzi Nova Kapela – Našice. Taj ŽCP osiguran je svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicima.

Na pruzi Varaždin – Dalj, između kolodvora Virovitica i Špišić Bukovica 7. ožujka u rad su pušteni uređaji za osiguranje ŽCP-ova »Podgorje 1« i »Korija«. Navedeni ŽCP-ovi osigurani su svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicima.

Na istoj su pruzi 11. ožujka puštena u rad dva uređaja za osiguranje ŽCP-ova »Našička Breznica« i »Našičko Novo Selo«. ŽCP »Našička Breznica« nalazi se između

kolodvora Koška i Našice, a ŽCP »Našičko Novo Selo« između kolodvora Našice i Đurđenovac. Navedeni ŽCP-ovi također su osigurani svjetlosno-zvučnim cestovnim signalima i polubranicima.

U sklopu Projekta završeni su radovi na ugradnji uređaja za osiguranje 21 ŽCP-a koji će biti pušteni u rad nakon ishođenja uporabnih dozvola i rješenja Agencije za sigurnost željezničkog prometa. Također, u tijeku su radovi na ugradnji uređaja za osiguranje deset dodatnih ŽCP-ova.

Izvođač radova je tvrtka Altpro d.o.o., poslove stručnog nadzora nad izvođenjem



ŽCP »Podgorje 1«



ŽCP »Korija«



ŽCP »Našička Breznica«



ŽCP »Našičko Novo Selo«

radova obavlja zajednica gospodarskih subjekata Mobilita Evolva d.o.o. i Mobilita Vision d.o.o. te radnici HŽ Infrastrukture, dok je HŽ Infrastruktura naručitelj.

Osnovi su ciljevi Projekta smanjenje razi-

ne opasnosti koje proizlaze iz sjecišta dvaju zasebnih prometnih sustava (pruga i cesta), povećanje razine osiguranja na željezničko-cestovnim i pješačkim prijelazima, smanjenje broja prometnih nezgoda, a time i smanjenje broja ljudskih žr-

tava te smanjenje troškova uzrokovanih prometnim nezgodama.

Ukupna vrijednost Projekta iz Ugovora o dodjeli bespovratnih sredstava (II. faza) iznosi oko 25,6 milijuna eura, a sufinancira ga Europska unija.

HRVATSKO-SLOVENSKA KONFERENCIJA U OPATIJI

PIŠE: Željka Miša
FOTO: Željka Miša

To koji su najveći izazovi u graditeljstvu i kako će se ulagati u 2025. bile su teme hrvatsko-slovenske poslovne konferencije »Investicije u graditeljstvo 2025.«, koja je održana 25. ožujka 2025. u Opatiji. Sudjelovalo je više od stotinu uzvanika, a o investicijama u željezničku infrastrukturu govorili su potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković te predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić.

Butković je ocijenio da se Hrvatska uspješno nosi s izazovima u građevinskom sektoru i povezanim sektorima, a kao trenutno najveći izazov izdvojio je nedostatak radne snage koji se može ublažiti suradnjom te zajedničkim infrastrukturnim projektima Hrvatske i Slovenije.

Govoreći o investicijama u prometnu infrastrukturu u Hrvatskoj, rekao je da one sada iznose nešto više od četiri milijarde eura, a najviše se planira uložiti u željezničku infrastrukturu.

Ulaganja u željezničku infrastrukturu sada iznose oko 1,5 milijardi eura, a u idućih deset godina iznositi će oko šest milijardi eura. Cilj je dovesti željeznicu na suvremenu razinu građenjem i obnovom infrastrukture te nabavom novih vlakova. – naveo je.

Dodao je da se ti projekti uglavnom financiraju iz europskih fondova, dok je za obnovu regionalnih i lokalnih pruga Vlada ugovorila kredit s Europskom investicijskom bankom od 900 milijuna eura.

U godinama pred nama veliko će težište biti na gradnji pruge od Rijeke prema Zagrebu jer će dionica od Zagreba do mađarske granice biti u cijelosti završena kroz godinu dana. – poručio je.

Kršić je na panelu »Građevinski projekti do 2030. godine i mogućnosti suradnje slovenskih i hrvatskih građevinskih tvrtki« istaknuo najvažnije projekte koje HŽ



Ivan Kršić sudjelovao je na panel-raspravi.



Oleg Butković

Infrastruktura trenutno provodi:

Trenutačno imamo 13 kapitalnih EU-ovih projekata na dva međunarodna koridora, i to na RH2 od Rijeke, preko Zagreba do mađarske granice te na RH1 od Slovenije, preko Zagreba do Srbije. Dva vrlo važna projekta završili smo prošle godine: modernizaciju pruge u središtu Zagreba, od Kustošije, preko Zapadnog do Glavnog kolodvora, te modernizaciju i elektrifikaciju pruge između Vinkovaca i Vukovara. Završili smo i obnovu regionalne pruge Zabok – Krapina.

Dodao je kako je HŽ Infrastruktura u 2025. već započela obnovu dionica Knin – Zadar i Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Kloštar. Na ljeto završava obnova pruga Pitomača – Kloštar i Kutina – Deanovec, a počinju i radovi na dionici Banova Jaruga – Daruvar.

Pred potpisivanjem je i ugovor za izvođenje radova u Istri, gdje obnavljamo 50 kilometara pružne dionice od granice sa Slovenijom do Svetog Petra u Šumi. Među ostalim, ove godine planiramo započeti i radove na obnovi pruge između Osijeka i Koške. – dodao je.

Uz radove na dionicama Križevci – Koprivnica – državna granica, Dugo Selo – Križevci i Hrvatski Leskovac – Karlovac HŽ Infrastruktura raspisala je natječaj za radove na najvećem projektu u povijesti HŽ Infrastrukture – za obnovu više od 80 km pruge Dugo Selo – Novska vrijednu 620 milijuna eura. Zaključio je da se trenutno ne može pokretati više projekata od ovoga što se radi jer paralelno treba održavati protočnost prometa.

U ČETVRTOM TROMJESEČJU 2024. ŽELJEZNICOM PREVEZENO VIŠE PUTNIKA I MANJE ROBE

PIŠE: hakom.hr
FOTO: HŽPP

U četvrtom tromjesečju 2024. željeznički prijevoz u Hrvatskoj zabilježio je znatan rast broja prevezenih putnika i pad količine prevezene robe. Do manje količine prevezene robe došlo je uglavnom zbog prekida željezničkog prometa iz luke Ploče prema Bosni i Hercegovini, čemu su uzrok bile poplave i oštećenja pruge u Jablanici u listopadu 2024.

Putnički prijevoz

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. prevezao je 14,2 posto više putnika u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Istovremeno je zabilježen porast od 51,2 posto u ostva-

renim putničkim kilometrima što ukazuje na više putnika na duljim relacijama i povećanje potražnje za željezničkim prijevozom putnika.

Teretni prijevoz

U teretnom prijevozu, u odnosu na isto razdoblje prošle godine, ukupno je prevezeno 16,1 posto manje robe, uz 0,9 posto manje ostvarenih tonskih kilometara. Usprkos manjem prijevozu robe, teretnim prijevoznicima rasli su prihodi za 2,1 posto. HŽ Cargo d.o.o. zabilježio je pad od 3,7 posto u količini prevezene robe te povećanje tonskih kilometara za 4,1 posto. Ostali

teretni prijevoznici prevezli su 23,1 posto manje robe s 5,6 posto manje ostvarenih tonskih kilometara. HŽ Cargo je tako na kraju godine imao udjel od 41,5 posto u ukupnoj količini prevezene robe i 50,8 posto u ostvarenim tonskim kilometrima. Od ukupno 18 registriranih teretnih željezničkih prijevoznika, njih 13 bilo je poslovno aktivno, dok pet prijevoznika u navedenom razdoblju nije prevozilo robu.

Pokazatelji tržišta željezničkih usluga dostupni su na mrežnim stranicama Hrvatske regulatorne agencije za mrežne djelatnosti (HAKOM-a) na www.hakom.hr



POSJET UPRAVE ŽELJEZNICA FEDERACIJE BiH

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro



Radni sastanak uprava HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga s Upravom Željeznica FBiH

Kako poboljšati suradnju na svim razinama zajednički je nazivnik radnog sastanka održanog 20. ožujka 2025. u Zagrebu na kojemu su sudjelovali predstavnici HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga s kolegama iz Željeznica Federacije BiH.

Na početku sastanka predsjednik Uprave ŽFBiH Mirza Hadžibegić iskoristio je priliku da zahvali predsjedniku Uprave HŽ Infrastrukture Ivanu Kršiću na donaciji tračnica i podršci koju je HŽ Infrastruktura pružala nakon katastrofalnih poplava koje su pogodile šire područje Jablanice. Puno je zajedničkih tema, mogućih projekata suradnje i jačanja prometne poveza-

nosti, ali i naslijeđenih problema.

Željeznice Federacije BiH tek su u fazi pokretanja svojega investicijskog ciklusa u modernizaciju željezničke mreže te su od HŽ Infrastrukture željeli čuti iskustva u vođenju velikih infrastrukturnih projekata i korištenja europskih sredstava (u njihovom slučaju pretpripravnih).

Gotovo da nema kilometra pruge u državi koji nije u nekoj od faza: bilo da je riječ o završenim radovima bilo o radovima u tijeku bilo o fazama natječaja ili izrade dokumentacije. Najveći dio odnosi se na ulaganja u glavne željezničke koridore koji su dio TEN-T mreže i koji su u pogodni za su-

financiranje europskim sredstvima, no za ostale međunarodne, regionalne i lokalne pruge osigurali smo dodatno financiranje iz EIB-a, čime smo omogućili brzi učinak obnove pruga, podizanja brzine i kvalitete željezničke mreže. – rekao je Kršić.

Detektirani su glavni problemi s kojima se suočavaju obje strane i koji su specifični za obje države, a to su dugotrajni birokratski postupci, ponajprije u ishodu građevinskih i lokacijskih dozvola, te nedostatak projekatata, čime se dodatno produžuju ionako dugi rokovi. Vrlo malo je i lokalnih izvođača s referencama i zato je neophodno oslanjati se na vanjske izvođače, na primjer, iz Turske ili Kine.



Zajednička fotografija nakon radnog sastanka

GOTOVO DA NEMA KILOMETRA PRUGE U DRŽAVI KOJI NIJE U NEKOJ OD FAZA: BILO DA JE RIJEČ O ZAVRŠENIM RADOVIMA BILO O RADOVIMA U TIJEKU BILO O FAZAMA NATJEČAJA ILI IZRADE DOKUMENTACIJE. NAJVEĆI DIO ODNOSI SE NA ULAGANJA U GLAVNE ŽELJEZNIČKE KORIDORE KOJI SU DIO TEN-T MREŽE I KOJI SU POGODNI ZA SUFINANCIRANJE EUROPSKIM SREDSTVIMA, NO ZA OSTALE MEĐUNARODNE, REGIONALNE I LOKALNE PRUGE OSIGURALI SMO DODATNO FINANCIRANJE IZ EIB-A, ČIME SMO OMOGUĆILI BRZI UČINAK OBNOVE PRUGA, PODIZANJA BRZINE I KVALITETE ŽELJEZNIČKE MREŽE. – REKAO JE KRŠIĆ.

Projekti ulaganja u autoceste u Bosni i Hercegovini su pri završetku i nakon toga počinje ciklus ulaganja u željeznicu. Želimo prikupiti što više iskustva drugih kako bismo što lakše preboljeli te dječje bolesti u planiranju i vođenju infrastrukturnih projekata. – rekao je v.d. predsjednika Uprave ŽFBiH Mirza Hadžibegić.

Za BiH specifični su dodatni problemi poput problema s imovinom i zemljišnim knjigama, posebnosti dvaju entiteta i dosta naslijeđenih neriješenih problema. Zbog toga je vođenje projekata u praksi vrlo teško i složeno. Uz rješavanje navedenih problema potrebno je obnoviti stare flote i uspostaviti izravne prometne veze.

Važnost prometne povezanosti istaknuo

je i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić:

Unatoč dugome vremenu putovanja postoji interes i volja za ponovno uvođenje izravne linije Zagreb – Sarajevo. Osim toga nastavljamo održavati sezonske linije prema Pločama uz mogućnost produženja na dulji period i s većim brojem linija.

Unatoč ogromnome potencijalu luke Ploče opseg teretnog prijevoza između dviju država je u padu u zadnjih pet godina. To kako poboljšati suradnju opterećenu naslijeđenim problemima pojasnio je direktor HŽ Carga Dragan Marčinko:

Promijenila se tehnologija. Poslovanje je

dan danas digitalno, no unatoč tome na granici se mijenja strojovođa, a ponekad i lokomotiva. Pritisak je Europske unije da se to promijeni. Isti propisi u obje zemlje i prednost jezičnog razumijevanja izvrstan su temelj koji omogućuje povećanje opsega teretnog prijevoza.

Naravno, neizostavna tema bila je i unaska pruga. Zajedničko međuresorno operativno tijelo dviju zemalja nastavit će s redovitim sastancima o mogućnostima njezine obnove, modernizacije i stavljanja u promet.

Sastanak je zaključen iznošenjem pozitivnih iskustava, zaključkom o daljnjem razvoju suradnje te pozivom da se sljedeći dobrosusjedski sastanak održi u Sarajevu.

VAŽNOST TELEKOMUNIKACIJA U SUSTAVU ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Danas je telekomunikacija sastavni dio svakodnevice, prisutna u svakome djelu našeg života. Tijek željezničkog prometa i pouzdano funkcioniranje cijeloga željezničkog infrastrukturnog sustava, neovisnog o vanjskim operatorima, nemogući su bez samodostatnih telekomunikacijskih centrala. Zato su održavanje i poboljšavanje sustava upravljanja telekomunikacijama sastavni dio željezničkih infrastrukturnih radnih procesa.

Razgovarali smo s kolegom Željkom Zailcem, tehničarom specijalistom za telekomunikacije, zaposlenim u Sektoru za održavanje, Područnoj radnoj jedinici za održavanje TK sustava, Centar.

U više navrata dolazili ste s kolegom na intervenciju kod nas u Branimirovu, u Zagrebu, a prema mojim informacijama, dolazili ste jer nisu radili fiksni telefoni u našoj zgradi. Za mene i kolege taj problem, onako na prvu, nije velik jer svi imamo mobitele i može nas se kontaktirati, a imamo i sve outlook alate za komunikaciju.

Sve su to komunikacijski kanali i tehnologija koja je prisutna i na poslu i kod kuće i kada smo vani, ali sustav kao što je željeznica mora imati ispravnu telekomunikaciju s uređajima, naprimjer, ispravnu fiksnu telefoniju u sustavu. Ova je intervencija zbog kvara na telefoniji kod vas u Branimirovoj, nažalost, bila uzrokovana krađom kabela iz šahta na području željezničke infrastrukture. Dodatni smo problem imali jer je tih dana na razrezane kabele pala i velika količina kiše. Tijekom intervencije trebali smo povezati svih dvjestotinjak linija; jedan kraj linija s pripadajućim drugim krajem žica.

Neovisnost, samodostatnost željezničkoga telekomunikacijskog sustava od drugih operatora najbolje se mogla vidjeti u izvanrednim situacijama i havarijama na



Željko Zailac u kontroli TK uređaja u Branimirovoj

elektroenergetskome sustavu operatora HT-a kada je mobilna mreža bila u cijelosti prekinuta. Tada se nije mogla dobiti ni Hitna pomoć ni intervencijske službe; apsolutno je bio prekinut telekomunikacijski sustav tog operatora. U tim satima željeznička telekomunikacija radila je bez pogreške.

Sustav kao što je željeznica, isto kao i vojska, mora imati samodostatan telekomunikacijski sustav kako bi željeznički promet tekao neometano i sigurno. Moj posao i posao mojih kolega jest održavanje TK uređaja i svih prijenosnih sustava kako bi se omogućio njihov ispravan i neometan rad. Naime, znate i sami da je sigurnost u željezničkom prometu na prvome mjestu, a mi iz telekomunikacijskih poslova smo jedan, ali važan dio sigurnog funkcioniranja cijelog sustava.

Ovaj induktorski telefon koristimo pri hitnim intervencijama kao što je bio prekid telefonskih linija u Branimirovoj. Njime uspostavljamo vezu pri ispitivanju telekomunikacijske linije i otklanjanju kvara. To je telefon M 63 iz šezdesetih godina prošlog

stoljeća koji je nekada za vojsku proizvođača Iskra Kranj i možemo reći da je »djed današnje telefonije«. To je telefon koji, naprimjer, onemogućuje prisluškivanje i voda mu ne smeta. Zbog toga je ovo do danas najpouzdaniji telefon za vlastite sustave telekomunikacija.

Kada ste počeli raditi na željeznici? Jeste li odmah došli u TK sustav? Jeste li zadovoljni poslom?

Došao sam na željeznicu iz ŽOC-a, i to u Zagreb Ranžirni kolodvor. Mada sam završio smjer za željezničku telekomunikaciju, isprva sam radio u ZOP-u, a tek poslije na radnome mjestu u telekomunikacijama. U Zagreb Glavnom kolodvoru sam od 2014., a radno mjesto nam je na Postavnici, s time da smo mi terenska služba. Spomenuo bih da su u bivšem željezničkom sustavu telekomunikacije bile smještene u Mihanovićevoj, a tu je u prizemlju bila samodostatna centrala. Pred rat u Zagreb Ranžirni kolodvor postavljen je novi sustav Md Tesla 110, s time da je



Održavanje interfona u Zagreb RK

početkom ratnih dana odmah »prerezana« induktorska TK veza s tzv. Maršalkom. U 2009. u Postavnicu Zagreb Glavni kolodvor postavljena je današnja Ericssonova *digitalija*, sustav telekomunikacija Md Dc12.

Kako izgleda Vaš radni dan?

Nakon jutarnjeg sastanka s kolegama i voditeljem odlazimo na teren. Pокrivamo oko 300 kilometara pruge: do Velike Gorice, Hrvatskog Leskovca, Hromeca i na istok do Dugog Sela. Ranžirni više nema svoju grupu održavanja TK pa je pod na-

ma i Zagreb Ranžirni kolodvor. Puno je posla i stalno smo na terenu.

Poslom sam zadovoljan, no ponajprije kolektivom, kolegama, pa to malo nadomjesti to što nisam, iskreno rečeno, zadovoljan plaćom. Mlađi se ljudi upravo iz tog razloga teško odlučuju na radno mjesto koje obavljamo ja i kolege.

Posao mi se bazira na održavanju telekomunikacijskih uređaja, prijenosnih sustava kao što su UKV stanice, interfona, razglasa, svih satova koji su u funkciji prometa, svih uređaja kod signala na ulazu u kolodvorski prostor i izlazu iz njega te TK uređaja na željezničko-cestovnim prijelazima

koje pokriva PRJ Centar. Uz to idu hitne intervencije i otklanjanje kvarova te normalizacija TK sustava. Imamo i dodatne edukacije radi poboljšanja sustava upravljanja, a surađujemo i s vanjskim tvrtkama pri, naprimjer, ugradnji novih sustava na željezničko-cestovne prijelaze. Kolege i ja brinemo o radu registrofona i snimanja; pod našom ingerencijom su displeji u kolodvorima te videonadzor u kolodvorima. Naprimjer, samo u Zagreb Glavnom kolodvoru imamo pod nadzorom održavanje i siguran rad 26 kamera. Imali smo situaciju u kojima nas je policija pitala možemo li okrenuti kameru radi boljeg pregleda perona, ali kamere smo postavili u kolodvorski prostor radi neometanog rada skretnica.

Kako provodite slobodno vrijeme?

Planinarim. To mi je idealan način provođenja slobodnog vremena. I supruga i ja smo u Planinarskome društvu »Željezničar« i idemo na jako lijepe planinarske izlete. Uz to idu i dobro društvo i prijateljstvo. Planinarenje je za mene najbolji način relaksacije, a koja nam je, hoćemo-nećemo, neophodna.



Kolege na održavanju TK sustava na Postavnici

MALE, CRNE, DRVENE

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: Kristina Pavlović



Drvene makete lokomotiva u depou HŽM-a

U depuima Hrvatskoga željezničkog muzeja (HŽM), prostorima gdje se čuvaju i štite muzejski predmeti iz željezničke povijesti, nalaze se police na kojima su izložene male drvene lokomotive, replike onakvih kakve su vozile po našim prugama. Mahom je riječ o maketama parnjača, a koje je od drveta, u mjerilu 1 : 100, izradio i obojio crnom, crvenom i bijelom bojom Bogoslav Globan tijekom druge polovine 20. stoljeća. U Muzej su dospjele otkupom od autora 1994.

Te su male drvene ljepotice, s kotačima koji se daju okretati, dio Zbirke maketa HŽM-a. Među njima je i jedna serije MÁV 424, odnosno JDŽ/JŽ 11. To je maketa čiji je inventarni broj 325 i prikazuje parnu lokomotivu JŽ 11-062. Duga je 28 cm, visoka 7 cm, a široka 4 cm. Cijela drvena lokomotiva, odnosno maketa, teži 300 grama.

MÁVAG i lokomotive MÁV 424 (Nurmi i Bivol)

Lokomotive serije 11 nosile su oznaku JDŽ/JŽ 11u bivšoj državi, ali je u stvari bila riječ o mađarskim lokomotivama izvorne oznake MÁV 424. MÁV 424 bile su parne lokomotive za vuču brzih i putničkih vlakova. Proizvodio ih je MÁVAG (mađ. *Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára*). Radilo se o tvornici željezničkih vozila iz Budimpešte u vlasništvu Kraljevine Mađarske. Najcjepniji proizvodi MÁVAG-a bile su parne lokomotive od kojih je prva proizvedena 1873.

Prvu parnu lokomotivu broj 424 MÁVAG je proizveo 1924., a posljednju iz te serije 1958. Mađari su ih smatrali svojom najuspješnijom konstrukcijom. Te lokomotive pojavljuju se u brojnim nostalgičnim sjećanjima, u književnosti, u filmovima i suvremenome modelarstvu. Nadimci su im bili Bivol i Nurmi (po Paavu Nurmiju, finskome trkaču popularnome u Mađarskoj). Posebnu počast vozilima JDŽ/JŽ 11 odala je Hrvatska pošta 2012. izdavanjem prigodnih poštanskih maraka iz serije »Lokomotive«.

Tri jedanaestice za Plavi vlak

Parne lokomotive serije JDŽ/JŽ 11, osim što su bile izvrsni strojevi, postale su na prostorima bivše države poznate i po tome što su tri od njih bile sagrađene po posebnoj narudžbi, za posebnu namjenu. Naime, 1947. od Tvornice MÁVAG u Budimpešti naručene su lokomotive za vuču tzv. Plavog vlaka, koji je za druge Jugoslavije imao status predsjedničkog, odnosno Titova vlaka. Te su tri lokomotive dobile oznake JŽ 11-015, JŽ 11-022 i JŽ 11-023.

Sve tri lokomotive u vuču Plavog vlaka bile su uključene odmah nakon izgradnje. Plavi vlak vozile su do početka šezdesetih godina prošlog stoljeća kada su zamijenjene novim dizel-hidrauličnim lokomotivama serije D-66. Izgubivši posao vuče Plavog vlaka tri parne lokomotive serije 11 u prometu su bile aktivne do početka osamdesetih godina 20. stoljeća, kao i ostale iz iste serije. Sve tri do danas su ostale sačuvane kao muzejski eksponati. U Ljubljani je 11-023, u Beogradu 11-022, a u Zagrebu je ostala 11-015.



Maketa parne lokomotive JŽ 11-062

Sudbina lokomotive JŽ 11-015

Lokomotiva serije 11-015 vodila se u Ložionici Zagreb i vozila je do travnja 1980. Nedugo potom bila je obnovljena i 27. srpnja 1982. postavljena kao spomen-lokomotiva na plato na istočnoj strani Zagreb Glavnog kolodvora. Na tome je mjestu ostala do svibnja 1992., kada je premještena na izložbene kolosijeka Hrvatskoga željezničkog muzeja, gdje se čuva i danas.

No, završit ćemo kako smo i počeli, maketama! Naime, osim već spomenute drvene makete lokomotive JŽ 11-062 u Hrvatskome željezničkom muzeju čuva se maketa još jedne jedanaestice pod inventarnim brojem 227. Riječ je o prilično velikome predmetu, dugome oko 2 metra, visokome 50 cm, širokome 28 cm, a teškome oko 50 kg. Ta maketa predstavlja lokomotivu JŽ 11-031, a u mjerilu 1 : 10 izrađena je u Sekciji za vuču vlakova u Sisku 1960. Kao materijali korišteni su drvo i metal, dok je maketa obojena u tamnozeleno i crnu

boju. U muzejski fondus HŽM-a upisana je 2002., a potpuno je restaurirana 2003. i danas se čuva u depou Muzeja kao dio Zbirke maketa.



Poštanska marka iz serije »Lokomotive«

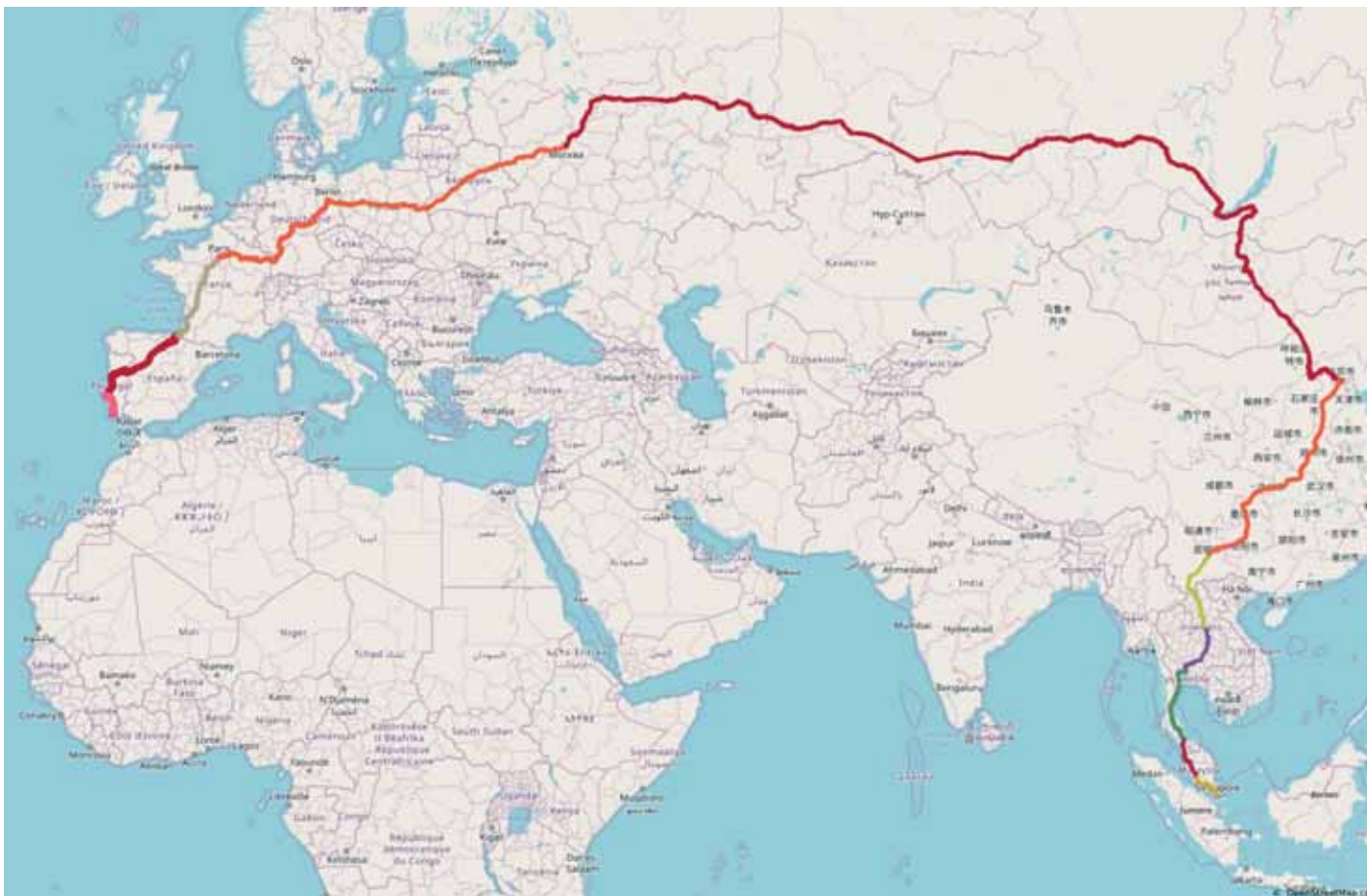


Maketa parne lokomotive JŽ 11-031 u depou HŽM-a

NAJDUŽA ŽELJEZNIČKA RUTA NA SVIJETU: OD PORTUGALA DO SINGAPURA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: <https://basementgeographer.com>, <https://businessday.ng>, <https://www.reddit.com>



Najduža željeznička ruta na svijetu

Željezničko putovanje oduvijek je predstavljalo avanturistički način istraživanja svijeta, ali jedno posebno putovanje postavlja nove standarde. Najduža željeznička ruta na svijetu proteže se od Lagosa u Portugalu do Singapura, obuhvaćajući čak 18 755 kilometara kroz 13 zemalja u 21 dan. Ta impresivna ruta omogućuje putnicima da iskuse nevjerojatnu raznolikost krajolika, kultura i željezničkih sustava, čineći je pravim izazovom i snom ljubitelja vlakova. Također, svima onima koji imaju panični strah od letenja zrakoplovom omogućuje da vide barem pola svijeta.

Putovanje započinje na jugu Portugala, u

primorskom gradu Lagosu, a zatim vlak prolazi kroz Španjolsku, Francusku, Njemačku i Poljsku te nastavlja prema istoku kroz Bjelorusiju, Rusiju, Mongoliju, Kinu, Laos, Tajland i Maleziju prije nego što konačno stigne u Singapur. Ono uključuje poznate željezničke rute kao što su europske brze linije, koje omogućuju udobno i učinkovito putovanje kroz zapadnu i srednju Europu, Transsibirska željeznica, najduža pojedinačna željeznička pruga na svijetu koja prolazi kroz Rusiju i Mongoliju, omogućujući spektakularne poglede na Bajkalsko jezero i sibirске krajolike, te kinesko-laoska željeznička pruga, koja je 2021. omogućila kopnenu vezu jugoistočne Azije s Kinom i koja je ključni segment

putovanja.

Trenutačno postoji nekoliko prepreka koje sprječavaju provedbu tog putovanja. Ključni su problemi rat u Ukrajini i međunarodne sankcije Rusiji, zbog čega putovanje kroz Moskvu trenutačno nije opcija. Međutim, po završetku sukoba i ponovnom otvaranju ruskih željezničkih ruta prema zapadnoj Europi ta bi linija mogla postati potpuno funkcionalna. Predviđa se da bi se to moglo dogoditi u narednim godinama, ovisno o političkoj situaciji.

Jedna od najvećih prednosti tog putovanja jest relativno pristupačna cijena. Procjenjuje se da cijelo putovanje košta između 1000 i 1350 eura, ovisno o vrsti vlakova i odjeljaka koje putnik odabere. To je pri-



bližno jednako cijeni avionske karte između Lisabona i Singapura, ali s puno većim doživljajem i znatno manjim utjecajem na okoliš. Naime, željeznički prijevoz proizvodi puno manje emisija ugljikova dioksida u usporedbi s letenjem. Naprimjer, dok bi izravan let između Lisabona i Singapura emitirao oko 1,67 tona CO₂ po putniku, putovanje vlakom na istoj relaciji smanjuje emisije na samo 0,08 tona, čineći ga jednim od ekološki najprihvatljivijih načina dugog putovanja.

Ta ruta putnicima omogućuje nezaboravno putovanje tijekom kojeg mogu doživjeti različite krajolike i kulture na način na koji im to nijedan drugi oblik putovanja ne može pružiti. Idealna je za ljubitelje željeznica koji žele doživjeti neke od najpoznatijih svjetskih pruga, avanturiste koji žele istražiti svijet na sporiji, autentičniji način te ekološki osviještene putnike koji traže

održivu alternativu putovanju zrakoplovom. Najduža željeznička ruta na svijetu pruža jedinstvenu priliku za istraživanje europskih i azijskih krajolika u samo tri tjedna. Iako još uvijek postoje određene političke prepreke, očekuje se da će u skoroj buduć-

nosti postati potpuno izvediva. Za ljubitelje vlakova i dugih putovanja to bi mogla biti avantura života – jedinstvena prilika da u jednome putovanju prijeđu pola planeta uz udobnost i uživanje u nevjerojatnim prizorima kroz prozor vlaka.



SLUČAJAN SUSRET NA BEČKOME GLAVNOM KOLODVORU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Električna lokomotiva u vlasništvu tvrtke Akiem

Sredinom ožujka putovao sam u Beč i Bratislavu. Automobilom sam se dovezao do kolodvora Spielfeld-Straß, odakle sam vlakom nastavio put prema Grazu, gdje sam presjeo u EC vlak za Beč. Nakon dva i pol sata vožnje vlak je stigao u Beč. Nažalost, na svojim putovanjima u Austriju, Češku ili Slovačku već dugo kroz Beč samo prolazim i redovito nemam vremena posjetiti središte toga prekrasnoga grada. Tako je bilo i taj put: zadržao sam se u kolodvoru zbog jednog slučajnog i zanimljivog susreta.

Već dugo pišem za »Željezničar« i redovito s glavnim urednikom dogovaram teme. Prije puta u Austriju i Slovačku razgovarali smo o budućim temama i dogo-

vorili tekst o bečkome glavnom kolodvoru. Prvotna je ideja bila da s nekim razgovaram o tome, no zbog nedostatka vremena ostao sam bez sugovornika. Ipak, pojavila se jedna mogućnost. Naime, EC 106 Porta Moravica kojim sam putovao iz Graza u Beč trebala je vući jedna reklamno novoobojena lokomotiva. Tu sam informaciju saznao na jednome austrijskom željezničkom forumu pa sam pomislio da će lokomotivu u Beču sigurno fotografirati ljubitelji željeznice, a među njima mogao bih naći nekoga za kratak razgovor o kolodvoru. Otprilike tako je i bilo.

Vlak je u bečki glavni kolodvor stigao točno na vrijeme, u 8.03. U Beč je stigao vozeći potendorferskom željezničkom pru-

gom, koja je novoobnovljena i alternativni je pravac za ulazak u Beč s južne strane. Naime, Južna željeznička pruga, Südbahn, u blizini Beča ima poteškoća s kapacitetom zbog vrlo velikog broja prigradskih i lokalnih vlakova pa daljinski vlakovi sve češće voze potendorferskom željezničkom prugom.

Pri izlasku iz vlaka Porta Moravica u bečkome glavnom kolodvoru vladala je ogromna gužva. S obzirom na to da vlak u Beču stoji kratko, odustao sam od ideje da trčim do početka vlaka i pokušam fotografirati lokomotivu. Spustio sam se stubama u donji dio kolodvora i ponovo se uspeo na susjedni peron. Naime, želio sam napraviti nekoliko fotografija drugih vlako-



Zgrade velike poslovne četvrti BahnhofCity ispred kojih se na peronu bečkoga glavnog kolodvora nalazi ÖBB-ov vlak Railjet

va u Beču. Na peronu na koji sam se uspeo čekalo me iznenađenje – skupina od desetak ljubitelja željeznice s fotoaparatom upravo se spremala otići. Završili su ono zbog čega su došli – fotografirali su lokomotivu vlaka Porta Moravica. Ugodno me iznenadilo da je među njima moj prijatelj Johannes, kojeg godinama nisam vidio.

Johannes je dugo radio na ÖBB-u, a upoznali smo se zahvaljujući zajedničkom interesu za željeznicu. Tijekom kratkog susreta u Beču saznao sam da više ne ra-

di na željeznici, već u kreativnoj industriji. Jedna od tema razgovora bio je i bečki glavni kolodvor. Naime, Johannes je tijekom njegove izgradnje između 2009. i 2013. bio jedan od koordinatora projekta. I danas, više od 10 godina od otvaranja kolodvora, vrlo je zadovoljan njegovim izgledom i funkcionalnošću. Kroz kolodvor prođe više od 150 000 putnika na dan i oko tisuću vlakova. Uz to kolodvor je postao novo urbano središte s novoizgrađenom četvrti oko Karl Popper Straße. Nova je četvrt sagrađena na mjestu starih Južnog i Istočnog kolodvora, koji su za-

mijenjeni novim glavnim kolodvorom. Kolosijeci su pomaknuti južnije, a čitava nova gradska četvrt urbanistički je i arhitektonski novooblikovana. Johannes i danas o novome kolodvoru govori s velikim oduševljenjem, što je i razumljivo s obzirom na to kakav je to građevinski pothvat bio.

Nakon pedesetak minuta kratke šetnje kolodvorom i ugodnog razgovora s Johannesom ukrcao sam se u vlak za Bratislavu. Žao mi je samo što se Johannes, kada je čuo da ću ga vjerojatno opisati u tekstu za novinski list, nije želio fotografirati.

JAROMĚŘ, OD *HEAVY METALA* DO ŽELJEZNIČKOG MUZEJA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Škodin elektromotorni dvosustavni vlak serije 440 u kolodvoru Jaroměř

Jaroměř je gradić od 13 000 stanovnika na sjeveru Češke Republike, u regiji koju Česi nazivaju Královéhradečský kraj. Naziv potječe od naziva glavnoga grada regije Hradec Králové, od kojeg je Jaroměř udaljen petnaestak kilometara sjeverno. U Jaroměř sam putovao automobilom, iako se do gradića može jednostavno stići i vlakom. S magistralnom prugom Prag – Česká Třebová Jaroměř je izvrsno povezan preko kolodvora Hradec Králové. Jaroměř se nalazi na istoku povijesne Češke, uz granicu s Moravskom.

Unutar samoga grada Jaroměřa, jugoistočno od središta, nalazi se velika tvrđava

Josefov, sagrađena u 18. stoljeću radi obrane od Prusije. Tvrđava je s vremenom pretvorena u stambeni dio grada, a danas unutar njenih zidova živi otprilike pet puta više stanovnika nego u povijesnome središtu Jaroměřa. Svakog ljeta u tvrđavi Josefov održava se veliki muzički festival *heavy metal* glazbe Brutal Assault. Iako gradić, prema riječima stanovnika, oživi tijekom festivala, u ostatku godine Jaroměř je uspravno mjesto s ponekom veselom pivnicom.

Kada sam se navečer, za mraka, dovezao u Jaroměř, gradić je djelovao misteriozno pusto. Drugo je jutro bilo znatno življe, no činjenica je da je riječ o provincijskome

mjestu u kojemu se ne događa gotovo ništa. Bilo bi zanimljivo vidjeti kako Jaroměř izgleda tijekom ogromnog festivala *heavy metal* glazbe. Središte Jaroměřa je od tvrđave Josefov odvojeno rijekom Elbom, koju Česi nazivaju Laba. Više od 1000 kilo-



Stari dizel-motorni vlak serije 850 u Jaroměřu



Gradska vrata kod crkve sv. Nikole u Jaroměřu

metara sjeverozapadno ta se rijeka zapadno od Hamburga ulijeva u Sjeverno more.

Kolodvor Jaroměř nalazi se južno od središta grada i zapadno od Josefova. Kroz kolodvor prolazi pruga Pardubice – Liberec, a on se nalazi nešto manje od 40 kilometara sjeverno od Pardubice. U Jaroměřu počinje i pedesetak kilometara duga željeznička pruga koja vodi do Trutnova. Kolodvor u Jaroměřu elektrificiran je trokilovtnim sustavom istosmjerne struje. Dana 16. veljače 1855. austrougarske su vlasti odobrile gradnju pruge od Libereca do Pardubice. Uvjet vojske bio je da se prugom poveže i tvrđava Josefov pa je pruga projektirana tako da prođe kroz Jaroměř. Kolodvor je smješten tako da ga u slučaju obrane mogu gađati topovi iz Josefova. Pruga Liberec – Pardubice otvorena je 1857. Kolodvor je oštećen u austrijsko-pruskome ratu 1866., a 1996. proglašen je spomenikom kulture.

Zanimljivo je da je u starome lokomotivskom depou u Jaroměřu smješten mali željeznički muzej. Stara se ložionica s okretnicom nalazi zapadno od kolodvorske zgrade, a u njoj su do 1981. bile smještene parne lokomotive u redovitome prometu. Željeznički muzej u Jaroměřu najveći je u Češkoj koji vodi skupina entuzijasta i koji nije izravno podređen ministarstvu kultu-



Željeznička okretnica i mali muzej u bivšoj zgradi ložionice Jaroměř



Parna lokomotiva serije 403 u muzeju Jaroměř

re. Otvoren je od travnja do listopada, a najvažniji eksponati su tri parne, jedna baterijska električna i pet dizelskih lokomotiva. Riječ je o vozilima karakterističnima za lokalnu željezničku povijest i za vicinalne željezničke pruge sjeveroistočne Češke.

Muzej redovito organizira i vožnje povijesnim željezničkim vozilima, i to prema Trut-

novu ili rjeđe prema Pardubicama. Baterijsku električnu lokomotivu iz muzeja u Jaroměřu proizvela je tvrtka Ringhoffer 1916. Lokomotiva je dio muzejske zbirke od 2021. Vrlo zanimljiva je i parna lokomotiva 310.006, izvorne oznake serije KkStB 97. Istovjetne su lokomotive u 19. stoljeću vozile i na prugama u Dalmaciji, između Splita, Šibenika i Knina.

IZLOŽBA SLIKA ŽELJEZNIČKIH MOTIVA U ZAGREBU

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: izložbeni katalog Narodnog sveučilišta Dubrava

Udruga željezničara slikara »Plavo svjetlo« organizirala je u suradnji s Narodnim sveučilištem Dubrava i Galerijom »Kontrast« u Zagrebu izložbu slika sa željezničkim motivima pod nazivom »I željezničari i slikari«. Udruga neprekidno djeluje već 28 godina, a ima i aktivnu fotosekciju. Ima 28 aktivnih članova koje čine zaposlenici, članovi njihovih obitelji i umirovljenici hrvatskih željeznica iz cijele zemlje.

Tom prigodom izloženo je 37 radova slikara amatera vezanih uz različite motive željeznice. Izloženi su radovi od realističnog prikaza zanimljivih željezničkih motiva do apstraktnoga, slobodnijega likovnog pristupa. Autori su koristili različite tehnike: od akrila i ulja na platnu, preko akvarela i kolaža na papiru do ulja na staklu.

Otvorenje izložbe, organizirano 10. veljače, bilo je prilika da se članovi Udruge, autori izloženih slika, ljubitelji željeznice iz Dubrave i grada susretnu i razmjene životne aktualnosti. Izložba otvorena do 6. ožujka bila je prilika da posjetitelji probude sjećanja na vremena putovanja vlakom i dočekivanja na peronima, uz bezbroj priča koje idu uz putovanja vlakovima iz vremena kada su vlakovi bili više od samoga prijevoznog sredstva.



Lidija Šahini, Jesenji šapat, 2024.



Antun Stipetić, Stara postavnica, 2016.



Dubravka Mijatović, Volim stare vlakove, 2022.



Ivanka Švabek, Nekad i sad, 2024.



Knin – Zadar
FOTO: HŽI



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić