

ŽELJEZNIČAR

BROJ 957 || KOLOVOZ 2025.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

U radu novih osam uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza

4

KOLODVORI

Moderniji, sigurniji i ugodniji kolodvor

8

OBLJETNICE

Trideset godina »Vlaka slobode«

12



HŽ INFRASTRUKTURA



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić

IZDVOJENO

EU FONDOVI

U radu novih osam uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza

4

EU FONDOVI

Mjerne stanice – dodatno ulaganje u modernizaciju željezničke infrastrukture

6

KOLODVORI

Moderniji, sigurniji i ugodniji kolodvor

8

KOLODVORI

Kolodvor Gospić – mjesto gdje ljudi čuvaju ritam tračnica

10

OBLJETNICE

Trideset godina »Vlaka slobode«

12

INTERVJU

Čuvajte nam Hrvatsku i radite u miru

14

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

IZVRŠNI UREDNIK: Oskar Pigac

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić, Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: FOTO: Dugo Selo – Križevci, 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,

u kolovozu smo napravili malu pauzu od obilaska većih infrastrukturnih radova koji se izvode diljem naše željezničke mreže, no s terena smo donijeli vijesti o puštanju u rad osam novih uređaja na željezničko-cestovnim prijelazima u pet županija u Hrvatskoj. Ne treba napominjati da svaka nova modernizacija podiže sigurnost na veću razinu na željeznici, što i jest jedna od misija HŽ Infrastrukture.

Projektom uspostave sustava praćenja za sigurnost, osiguranje i tehničke kontrole kroz mjerne stanice na željezničkoj mreži HŽ Infrastruktura nastavlja ulagati u modernizaciju željezničke prometne infrastrukture. O tome kako napreduju radovi na tome projektu i koja će poboljšanja na željeznici donijeti pisali smo i u ovome broju našeg lista.

Kolovoz je mjesec u kojemu je obilježena i 30. obljetnica vojno-redarstvene akcije »Oluja«. Osim što je važna za Hrvatsku općenito, »Oluja«, ali i dani koji su uslijedili neposredno nakon nje, pamte se i po ulozi željeznice. Naime, 26. kolovoza 1995. od Zagreba do Splita prvi hrvatski predsjednik dr. Franjo Tuđman i cijeli državni vrh putovali su »Vlakom slobode«, što je praktički označilo ponovno povezivanje sjevera i juga zemlje. Još uvijek ima radnoaktivnih kolegica i kolega koji su osobno svjedočili tome događaju, a jedna od njih prisjetila se tih dana u razgovoru za »Željezničar«. Osim njezine donijeli smo i priču kolege manevrista iz Perkovića, dragovoljca Domovinskog rata i sudionika »Oluje«.

Posjetili smo i dva kolodvora: Gospić i Sesvete. Oba sa svojim specifičnostima i vrijednim osobljem stvaraju lijepu priču o željeznici. U ovome mjesecu zabilježili smo i aktivnosti Hrvatskoga željezničkog muzeja, a upoznat ćete i dispečera medara te otputovati izvan granica Hrvatske, od kuda nam stižu brojne zanimljivosti.

glavni urednik lista »Željezničar«

Ivan Kartelo



U RADU NOVIH OSAM UREĐAJA ZA OSIGURANJE ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIH PRIJELAZA



Sufinancira
Europska unija

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: HŽI



ŽCP »Vojna cesta«

U sklopu Projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza koji obuhvaća 94 ŽCP-a i jedan pješački prijelaz preko pruge tijekom lipnja i srpnja 2025. HŽ Infrastruktura u funkciju regulacije prometa pustila je ukupno osam moderniziranih automatskih uređaja za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza (ŽCP), odnosno ugrađeni su i u rad pušteni svjetlosno-zvučna signalizacija i polubranici.

Riječ je o prijelazima u pet županija, i to u Međimurskoj (ŽCP-ovi Vratišinec i Brodec na pruzi Čakovec – Mursko Središće – državna granica), Osječko-baranjskoj (ŽCP

Vukomanović na pruzi Nova Kapela – Našice), Požeško-slavonskoj (ŽCP-ovi Vojna cesta i Mihaljevci na pruzi Pleternica – Velika), Bjelovarsko-bilogorskoj ŽCP Žabjak i ŽCP Stančići na pruzi Križevci – Bjelovar – Kloštar te Brodsko-posavskoj ŽCP Dragovci na pruzi Nova Kapela-Batrina – Našice. Zajedno s navedenim prijelazima do sada je u promet pušteno 35 od ukupno 95 ŽCP-ova vrijednih 22,3 milijuna eura iz Projekta osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza, koji se sufinancira iz fondova Europske unije, odnosno Programa Konkurentnost i kohezija. Na tri ŽCP-a u tijeku su pripremne radnje za puštanje u rad, dok su na dodatnih 10

ŽCP-ova završeni radovi te je u tijeku ishođenje dozvola. Izvođač radova je tvrtka Altpro d.o.o., poslove stručnog nadzora nad izvođenjem radova obavlja zajednica gospodarskih subjekata koju čine Mobilita Evolva d.o.o. i Mobilita Vision d.o.o. te radnici HŽ Infrastrukture, dok je HŽ Infrastruktura naručitelj. Osnovni su ciljevi projekta smanjenje razine 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 žrtava te smanjenje troškova uzrokovanih prometnim nezgodama.



ŽCP »Mihaljevci«



ŽCP »Brodec«



ŽCP »Vukomanović«



ŽCP »Vratišinec«



ŽCP »Vukomanović«



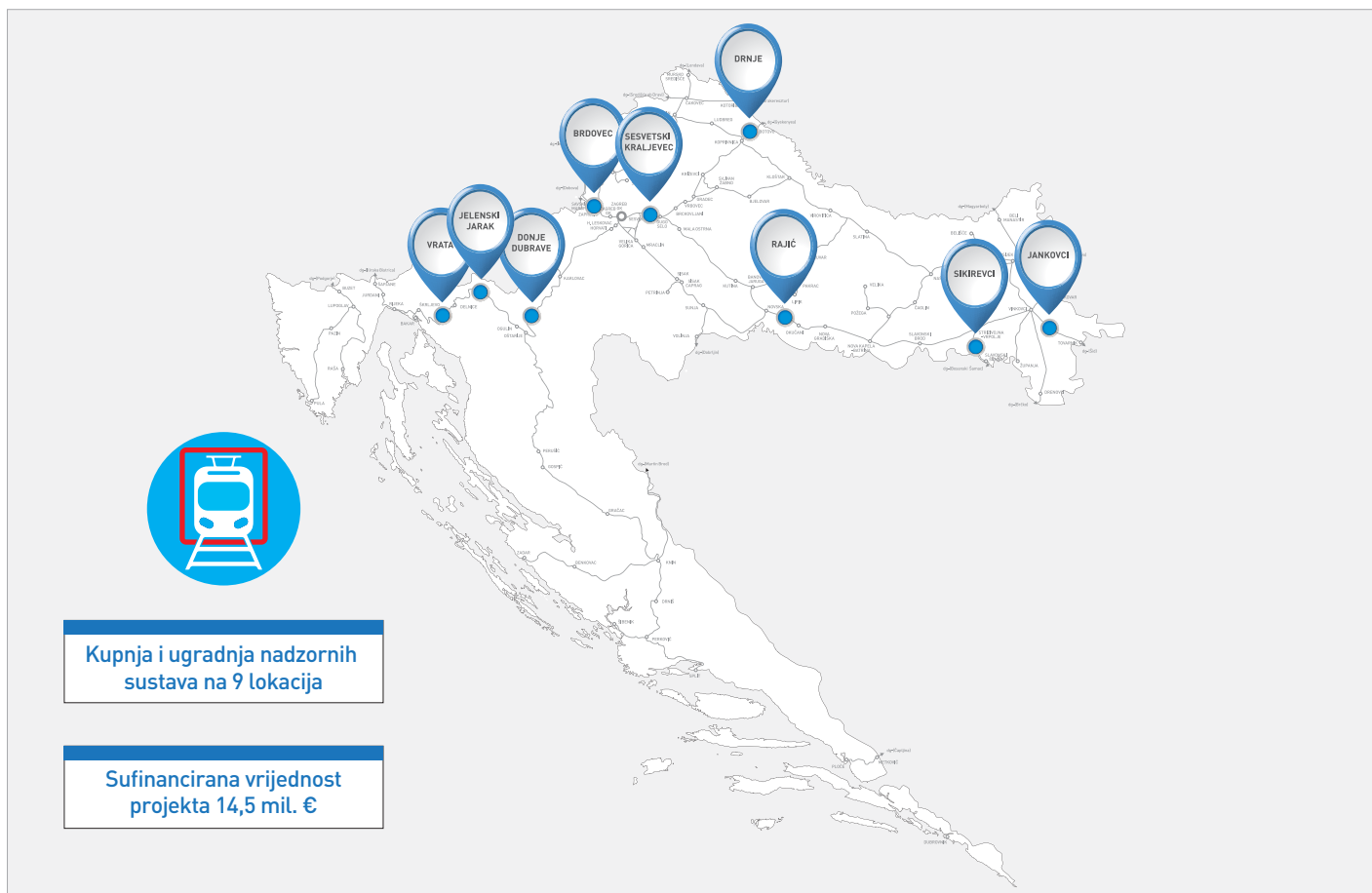
ŽCP »Vratišinec«

MJERNE STANICE – DODATNO ULAGANJE U MODERNIZACIJU ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: projektni tim
ILUSTRACIJA: Oskar Pigac



Sufinancirano instrumentom Europske unije za povezivanje Europe



Mjerne stanice na željezničkoj mreži

Projektom uspostave sustava praćenja za sigurnost, osiguranje i tehničke kontrole kroz mjerne stanice na željezničkoj mreži HŽ Infrastruktura d.o.o. nastavlja s ulaganjima u modernizaciju željezničke prometne infrastrukture. Vrijednost projekta iznosi 17,1 milijun eura, od čega se 14,5 milijuna eura, odnosno 85 posto iznosa, sufinancira iz Instrumenta za povezivanje Europe Sektora promet (CEF – *Connecting Europe Facility*) i Europske izvršne agencije za klimu, infrastrukturu i okoliš (CINEA – *European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency*).

Mjerne stanice jesu uređaji dopunske za-

štite kojima se tijekom vožnje vlaka, a u sklopu preventivnih mjera zaštite željezničke infrastrukture, kontrolira ispravnost pojedinih komponenti vlaka sklopovima za mjerenje.

Puštanjem u rad sustava mjernih stanica HŽ Infrastruktura uspostaviti će automatsku kontrolu željezničkih vozila u prometu, i to na dionicama koje se nalaze na osnovnoj TEN-T mreži. Ugradnjom mjernih stanica na devet lokacija (Brdovec, Sesvetski Kraljevec, Rajč, Jankovci, Drnje, Vrata, Jelenski Jarak, Donje Dubrave i Sikirevci) uspostaviti će se mjerne postaje s pripadajućom opremom, koje će biti povezane s jedinstvenim nadzornim centrom u Zagrebu te lokalnim centrima u Za-

grebu, Vinkovcima, Rijeci i Koprivnici. Instalirana oprema će pomoću opreme ugrađene na kolosijeku prikupljati podatke o različitim parametrima vozila te će se ti podaci automatski prikupljati i razmjenjivati s nadzornim centrima.

Mjerne stanice sastoje se od više sustava kojima se mjere parametri željezničkih vozila u pokretu: sustava za detekciju temperature osovinskih ležajeva, kočnih diskova i oboda kotača, sustava za detekciju oštećenih kotača i kolosiječna vaga, sustava za detekciju višećeg tereta, sustava za nadzor gabarita željezničkih vozila i sustava za identifikaciju vozila. Mjerne stanice povezane su sa središnjim nadzornim centrom u Zagrebu, s glavnim pro-



Mjerna stanica kod Brdovca

metnim dispečerom i nadležnim područnim prometnim operativama te im dojavljaju alarme u vezi prekoračene granične vrijednosti mjerenih parametara. Na temelju dojavljenih alarma dispečer područne prometne operative ili glavni prometni dispečer poduzimaju propisane radnje, odnosno kontaktiraju željezničkog prijevoznika s uputama o daljnjemu postupanju s vlakom na temelju vrste dojavljenog alarma.

Radove izvodi zajednica ponuditelja koju čine Elektrokem d.o.o. i S&T Iskratel d.o.o., a vrijednost ugovora za radove iznosi 7,7 milijuna eura. Na rokove završetka projekta su osim dugotrajnosti ishođenja rješenja i određenih uvjeta neophodnih za završetak projektiranja u određenoj mjeri utjecale vremenske prilike. Do sada su završeni radovi na osam mjernih stanica, a preostali su još radovi na ugradnji mjerne stanice u Drnju. Trenutačno je u postupku ishođenje odobrenja Agencije za sigurnost željezničkog prometa za puštanje u rad.

Cilj Instrumenta za povezivanje Europe jest sufinanciranje pomoći stvaranju međusobno povezanih mreža širom Europe koje će biti visokih performansi i ekološki održive te pridonositi ekonomskome rastu, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji unutar Europske unije. Zato se ovim projektom nastavlja ulagati u modernizaciju željezničke prometne infrastrukture u Republi-

ci Hrvatskoj u cilju povećanja razine sigurnosti i interoperabilnosti na hrvatskome dijelu Mediteranskoga koridora i na drugo-

me dijelu Osnovne mreže te će se doprinijeti i daljnjemu razvoju transeuropske prometne mreže.



Sustav za automatsku identifikaciju vozila



Sustav za mjerenje temperature osovinskih ležajeva, kočnih diskova i oboda kotača

MODERNIJI, SIGURNIJI I UGODNIJI KOLODVOR

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

Zgrada željezničkoga kolodvora Sesvete prošla je kroz znatnu obnovu koja je završena početkom godine, a rezultat su modernizirani radni uvjeti za zaposlenike te ugodniji prostor za putnike. Radovi vrijedni 300 tisuća eura (+PDV) uključivali su cijeli niz ključnih sadržaja kojima će kolodvor Sesvete biti spreman za buduće izazove.

Na zgradi je zamijenjen krov, uređena fasada i vanjska stolarija, postavljene su nove instalacije, klimatizacijski uređaji te videonadzor. Uređene su čekaonice za putnike, novi sanitarni čvorovi i prostori za zaposlenike, uključujući čajnu kuhinju i garderobu, čime su stvoreni normalni radni uvjeti koje su zaposlenici dugo čekali. Šef kolodvora Sesvete Dejan Dejanović, koji tamo radi više od tri desetljeća, istaknuo je koliko je obnova značila i zaposlenicima i putnicima.

„Divno je, napokon. Nakon toliko godina dobili smo normalne radne uvjete. Atmosfera je odmah postala ugodnija, a i putnici su zadovoljni. Imamo novu mrežu struje i interneta, klimatizirane prostore, a i čekaonica je sada prostor u kojemu se ljudi osjećaju dobrodošlo. Čak su susjedni kolodvori pomalo ljubomorni na nas. – rekao je Dejanović kroz smijeh.

Radovi su se, dodao je, izvodili u vrlo dobrom tempu:

„Svi su se čudili koliko je brzo sve napravljeno. Dinamika radova bila je jako dobra i na kraju smo jako zadovoljni. Moram pohvaliti izvođača radova koji je stvarno kvalitetno odradio posao. Početkom godine ostalo je još samo nekoliko sitnica, a na proljeće je i to sve dovršeno. Malo smo probili rok, ali ništa strašno.

Danas je kolodvor Sesvete radno mjesto za 16 zaposlenika HŽ Infrastrukture te za radnike HŽ Putničkog prijevoza na blagaj-



Kolodvor Sesvete

nama. Unatoč radovima na pruzi, promet je i dalje među najintenzivnijima u zemlji.

Trenutačno kroz kolodvor u dnevnoj smje-

ni prolazi oko 100 do 110 vlakova, no sad kad završi sezona, vrlo brzo vratit ćemo se na brojku do 170 vlakova na dan. Putnički prijevoz teče uglavnom danju, a te-



Dejan Dejanović



Kolodvor Sesvete



retni noću. Unatoč privremenim preusmjerenjima tereta prema Sisku, i dalje smo među najopterećenijim kolodvorima po broju vlakova i putnika. Mojim dečkima i curama to nije lako, ali sada, u obnovljenoj zgradi, sve se podnosi lakše. – istaknuo je šef kolodvora.

Dejanović je naglasio i da su putnici dobro prihvatili razdoblje radova i zatvora pruge prema Dugome Selu, jer znaju da se sve radi za njihovu dobrobit:

Ljudi razumiju da su radovi neophodni. Naravno, bilo je trenutaka kada su vlakovi kasnili, pa se osjećala nervoza, ali sve se lakše podnosi kada postoji jasna i pravodobna informacija. Putnici cijene kada im se točno kaže što ih čeka: ako vlak kasni 20 minuta, onda je to 20 minuta, a ne 10 pa još 10 i tako dalje. Transparentnost i dobra komunikacija ključ su dobrog odnosa s putnicima.

Osim što je obnovljena zgrada, odrađeni su i radovi u samome kolodvoru. Naime, peroni su produženi na 160 metara, čime je omogućeno prihvaćanje dvostrukih garnitura vlakova, što je već standard u prigradskome prijevozu. To ne samo da povećava kapacitet, već i sigurnost prometa:

Dosad smo takve situacije morali rješavati vrlo oprezno, a sada možemo istodobno primiti vlakove iz obaju smjerova. To je

velika stvar za nas, ali i za putnike. Izlazak i ulazak puno su sigurniji i jednostavniji, pogotovo sada kada se vlakovi povremeno zamjenjuju autobusima tijekom zatvora pruge. – objasnio je Dejanović.

Također, u kolodvor su već stigle nove skretnice koje će omogućiti podizanje brzine s trenutačnih 35 km/h na projektiranih 80 km/h. To će dodatno povećati protočnost, a zajedno sa završetkom radova na pruži Dugo Selo – Križevci Sesvete će dobiti ulogu modernoga i snažnoga kolodvora.

Definitivno se posljednjih godina puno radi na ovome dijelu pruge i rezultati će se uskoro vidjeti. Bit će to veliko olakšanje i za nas i za putnike, jer će protočnost i brzine biti veći, a sigurnost na višoj razini. Veselim se svemu što dolazi, jer čim projekt u Dugome Selu bude završen, to će podići ne samo kolodvor Sesvete, nego i cijeli prigradski prijevoz. – zaključio je Dejanović.

Kolodvor Sesvete danas je mjesto koje, kako kaže šef kolodvora, »izgleda i funkcionira kako treba« na zadovoljstvo njegovih zaposlenika i svih putnika.



Produženi peroni omogućuju prihvaćanje dvostrukih garnitura vlakova

KOLODVOR GOSPIĆ – MJESTO GDJE LJUDI ČUVAJU RITAM TRAČNICA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Ivana Međugorac Imamović, Krešimir Klepić, Jurica Hećimović

Prije dvadesetak godina kao studentica redovito sam se vozila vlakom na relaciji Zagreb – Gospić. Danas, kao netko tko radi u željezničkom sustavu, vidim to mjesto drugačijim očima, ali osjećaj je ostao isti. Kolodvor se promijenio, obnova se vidi, neki su ljudi došli, neki otišli, ali atmosfera je ostala ista: ljudska, jednostavna.

Kad vlak stane na peronu kolodvora Gospić, možda nećete odmah pomisliti da ste na važnoj točki hrvatske željezničke mreže, ali čim zakoračite u kolodvorsku zgradu i pozdravite prve ljude koje tamo sretnete, shvatit ćete da je ovdje svaka minuta i svaki čovjek dio šire priče koja već desetljećima pulsira tračnicama kroz Liku.

Na ulazu u prometni ured dočekao me Božo Petrović, skretničar s impresivnim radnim stažem, punih 35 godina. Kaže da je tijekom godina vidio i čuo svašta, a najprometnija vremena, prisjeća se, bila su devedesetih, kada je kroz kolodvor prolazilo mnogo više tereta, ali i putnika. Danas, kaže, prođe kroz kolodvor petnaestak vlakova dnevno, većinom teretnih, dok putnički vlakovi voze prema Splitu, a sezonski se broj vlakova ljeti povećava.

Većina teretnih vlakova vozi za slovensku tvrtku Calcit, koja ima postrojenje u blizini u kojemu radi i znatan broj lokalnih stanovnika.

Danas je mirnije – dodaje Božo – ali fali čevapa.

Kolodvor je obnovljen 2012. Petrović s osmijehom ističe kako bi u obnovljenoj zgradi rado vidio restoran brze hrane jer je prva trgovina udaljena kilometrima.

Ne tražimo mi luksuz, samo malo kave i nešto s roštilja. – šali se Petrović.

Kolodvor Gospić danas je uglavnom tran-



Krešimir Klepić

zitan. Malo je putnika koji izlaze upravo ovdje, potvrđuje nam i mlada prometnica Magdalena Laktić, koja u kolodvoru radi tek osam mjeseci:

Većina nastavlja prema Splitu. Međutim, putnici koji dođu prvi put često ne znaju da je kolodvor tri kilometra udaljen od središta grada i autobusnog kolodvora, a taksiji u Gospiću, nažalost, ne voze.

Dislociranost kolodvora jedan je od glavnih problema na koje ukazuje i nadzornik kolodvorske zgrade Domagoj Pavletić, koji ima 30 godina iskustva u gospićkom kolodvoru. Nekoliko godina bio je i šef kolodvora pa dobro zna koliko bi putnicima značilo bolje povezivanje kolodvora s gradom.

Osoba koja drži sve pod kontrolom jest šef kolodvora Krešimir Klepić, koji je na toj poziciji od srpnja 2023. U željeznički sustav došao je 2000. kao pripravnik prometnika vlakova u Lovincu, gdje je proveo velik dio svoje karijere, s povremenim zamjenama u kolodvorima Gračac i Medak.



Domagoj Pavletić, Magdalena Laktić i Božo Petrović

Danas je osim za kolodvor Gospić odgovoran i za kolodvore Perušić, Lovinac i Medak, koji zajedno čine područje kojim svakodnevno prometuje između pet vlakova zimi i desetak ljeti uz dodatne sezone noćne linije. Teretni prijevoz, u kojem dominira slovenski Calcit, zadržava stabilan ritam s dva-tri vlaka dnevno. Ipak, Klepić ističe razliku u prometu u odnosu na vrijeme kad je bio prometnik:

Bilo je više vlakova, i teretnih i putničkih. Imali smo svakodnevni vlak Zagreb – Split koji je stajao po kolodvorima, ali je, nažalost, ukinut.

Kao jedno od ključnih tehničkih poboljšanja ističe novi elektronički signalno-sigurnosni uređaj (ESSU), koji je u probnom radu između Perušića i Gračaca:

To je nešto novo za sve nas ovdje, ali svakako dobro jer donosi veću sigurnost i brže prometovanje vlakova.

Na kolodvorskom području danas radi 33



Magdalena Laktić

djelatnika. Unatoč izazovima, Klepić ne skriva zadovoljstvo:

„Zadovoljan sam svime: kolegama, šefovima, putnicima. Da nije tako, ovaj posao se ne bi mogao raditi.“

Klepić vjeruje da postoji prostor za poboljšanje, osobito u vidu novih vlakova i vraćanja nekadašnjih linija, što bi, kaže, mnogo značilo, osobito starijim sugrađanima koji nemaju pristup automobilima. Na pitanje o hobbijima ljudi s kolodvora, odgovara sa smiješkom:

„Itekako ih imamo! Naš kraj poznat je po ličkim specijalitetima: medu, janjetini, šljivovici, siru, ali i po lovu i ribolovu. Mnogi se tomu vesele kad završe smjenu.“

Na kraju razgovora zahvaljuje svim radnicima i šefovima na podršci, a posebno obitelji:

„Ovaj je posao nešto novo za mene i moje kolege, ali s ovakvom podrškom sve je lakše.“



Božo Petrović

Moram spomenuti i jednu čupavu članicu kolektiva: mješanku Lindu, psa koji se savršeno uklopio u kolodvorsku svakodnevicu. Tu je uvijek, ispraća vlakove, pazi na red i, naravno, redovito je nahranjena.

„Naša je Linda kao još jedan radnik. Ne traži puno, a daje puno topline. – kažu kolodvorski radnici.“

Da sam došla dan prije, rekli su mi, svjedočila bih u kolodvoru i godišnjem okupljanju djece bivših željezničara koji su živjeli u nekretninama oko kolodvora Gospić. Riječ je o dvadesetak ljudi rođenih između 1948. i 1959. Veze koje su sklopljene tada održavaju se čak 60 godina poslije. Umirujući kolega Jurica Hećimović, koji je preko 40 godina proveo na željeznici i koji je dio te zajednice, ustupio mi je fotografiju okupljanja koja pokazuje impresivnu vezu koju je stvorio kolodvor Gospić i koja traje desetljećima.

Gospićki kolodvor možda nije među najvećima, ali po ljudima koji ga čine svakako je među posebnijima.



Okupljanje generacije koja je 1960-ih odrasla u kolodvoru Gospić



Kolodvor Gospić

TRIDESET GODINA »VLAKA SLOBODE«

PIŠE: Ivan Zadro

FOTO: Branimir Butković, Katica Perković

Iz zagrebačkoga Glavnoga kolodvo-
ra 26. kolovoza 1995. u 8.07 sati na
put prema Splitu, samo dvadeset
dana nakon vojno-redarstvene operacije
»Oluja«, krenuo je »Vlak slobode«. U vlaku
sastavljenom od 21 vagona koje su vukle
dvije dizelske lokomotive putovali su kom-
pletan tadašnji državni vrh na čelu s pred-
sjednikom Franjom Tuđmanom, dužnosni-
ci, poznati pjevači, glumci, prognanici i
brojni gosti, ukupno oko 700 uzvanika.
Put ih je vodio kroz donedavno okupirane
krajeve, sa zaustavljanjima u Karlovcu,
Gospiću, Kninu i konačnim dolaskom u
splitski kolodvor u 18.11 sati.

Za željezničare bila je to velika pobjeda.
Lička pruga bila je zatvorena više od četiri
godine, a nakon »Oluje« trebalo ju je ospo-
sobiti u rekordnome roku. Radilo se bez
radnog vremena na miniranome području
u vrlo teškim uvjetima. Pred željezničare
stavljen je vrlo složen zadatak da po pruži
s uništenim signalno-sigurnosnim uređaji-
ma, kolodvorima i stajalištima u tajnosti
pripreme sigurnu vožnju od Zagreba do
Splita kako bi »Vlak slobode« mogao si-
gurno prevesti najviše državne dužnosni-
ke i putnike te istodobno postati simbol
ponovnog povezivanja hrvatskog sjevera i
juga.

Sjećanja osoblja koje je radilo na vlaku ni
30 godina poslije ne blijede, dapače. U
vlaku je bila i Katica Perković, stjuardesa
koja i danas s ponosom pamti taj dan,
kojeg se u razgovoru za »Željezničar« emo-
tivno prisjetila:



»Vlak slobode«



Predsjednik Franjo Tuđman u Kninu



Knin

Naravno da je bilo zahtjevno, ali vladali
su ogromno veselje, ponos i sreća jer smo
putovali kroz svoju zemlju koja je oslobo-
đena. Svi se sjećamo da je bila posebna
atmosfera: pjevalo se, slavilo, plakalo od
sreće. Ja sam se također isplakala, ali to
su bile suze radosnice.

Zadatak vlakopratnog osoblja bio je opskr-
biti velik broj uzvanika hranom, pićem i
promotivnim materijalima. U sastavu su
bila čak tri restoranska vagona, a prema
Katičinim riječima, sve je bilo odrađeno
besprijekorno:



Gospić



Katica Perković



Katica Perković na kninskoj tvrđavi

Ana Ostojić, Gordana Stanić, Katica Perković
i Marija Fratrić

Naša zaduženja bila su podijeliti doručak, ručak i piće; brinuti se da ništa nikome ne nedostaje. Vlak je ipak skućeni prostor, mali su skladišni kapaciteti, posebno u kuhinji, ali prošlo je sve savršeno i poslije su nas svi pohvalili.

Katica će dogodine u mirovinu. Trenutačno radi kao asistentica za pravne poslove u HŽ Putničkom prijevozu. Iako je prošlo trideset godina, neke anegdote iz vlaka i danas joj izmame osmijeh:

Nosili smo ogromnu tortu u obliku kninske tvrđave na suhome ledu od Zagreba do Knina. U kninskome kolodvoru bio je organiziran domjenak i kada smo počeli iznositi tortu, počela se topiti i curiti po sakou gospodina iz protokola koji ju je sa mnom nosio iz vlaka. Znao, Knin, kolovoz, vrućina... Mislila sam da bi se mogao trgoviti ako ga odmah upozorim i tada bi sve završilo na podu, pa sam odlučila šutjeti. Idemo mi donijeti tortu, a on neka poslije čisti svoj sako.

U sigurnosnome smislu radilo se o vlaku najvišeg ranga za koji je vrijedio poseban vozni režim. Zapravo, vozila su tri vlaka koja su se putem međusobno mimoilazila. Katica se također sjeća kako je osiguranje bilo na vrlo visokoj razini:

Provjera je bilo jako puno i bile su temeljite pa smo se u nekim trenucima počeli

šaliti s dečkima iz osiguranja. Kada sam ulazila u vlak, pregledavali su torbu i prskali parfem pa sam im rekla da smanje malo doživljaj. Na njihovo pitanje: »Zašto?«, odgovorila sam im protupitanjem: »Znao li koliko taj parfem košta?« Imali smo donekle predodžbu o tome kako će sve to izgledati, ali to je bila posebna prilika: bio je Domovinski rat, zemlja je oslobođena. Uz »Vlak mira« na kojemu sam također bila zasigurno jedno od emotivnijih putovanja.

Sjećanja otkrivaju i jednu ljudskiju stranu

putovanja.

Vidjeli smo predsjednika Tuđmana i političare, koje smo dotad vidjeli samo na televiziji, u opuštenijoj atmosferi. I oni su bili emotivni, i kod njih je bilo suza. Mi smo padali s nogu od posla, ali pogled na sretna lica brisao je sav umor. – rekla je Katica Perković.

Trideset godina poslije »Vlak slobode« simbol je vremena u kojemu je pruga bila znak oslobođenja, zajedništva i nove budućnost.



Osoblje vlaka nakon dolaska u Split

ČUVAJTE NAM HRVATSKU I RADITE U MIRU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva Zlatka Čorića

Kad mi je zapovjednik večer prije »Oluje« reka da idemo na Knin, noge su mi se odsjekle. Nisan ja bija nikakav Rambo i normalno da svaki zdrav i svjestan čovjek osjeća strah, no ubrzo je stigao i osjećaj neizmjerne sreće i ponosa. – započeo je svoju ispovijest Zlatko Čorić iz Perkovića, malog mjesta šibenskog zaleđa, opjevanog u čuvenoj Arsenovoj pjesmi. Zlatko je kolega željezničar, koji s više od pedeset godina staža, više od 42 godine efektivnog staža te 62 godine života radi kao manevrist u kolodvoru Perković.

Povod našeg razgovora bila je 30. obljetnica vojno-redarstvene akcije »Oluja«, u kojoj je Čorić kao dragovoljac Domovinskog rata, koji je u Domovinskom ratu proveo tri godine u sastavu 113. šibenske brigade, i sam sudjelovao. Jedan je od željezničara koji su branili Hrvatsku, sudjelovao u njezinu oslobađanju pa danas, prebirući po sjećanjima, ponosan na te dane, govori za »Željezničar«.

Najteži dan u životu bija mi je kad su mi u Velikoj Glavi poginula tri suborca: Protega, Paić i Šokota. To je bilo 1992., ako me sjećanje dobro služi. Rovovi su nam bili u grobnicama, a granate su padale od jutra do navečer. Bilo je strašno.

Ipak, nakon godina ratovanja s povremenim pauzama, koje je proveo radno, došli su i dani koji će, pokazat će se, obilježiti suvremenu hrvatsku povijest i čvrsto udariti temelje moderne hrvatske države. Bili su to dani »Oluje«.

Pozvali su nas sve u Jadriju, kupalište kod Šibenika. Tamo smo bili smješteni u vikendicama. To je bilo četiri ili pet dana prije operacije. Pitao sam načelnika: »Što je ovo?« Nitko ništa nije znao. I nakon upornog inzistiranja večer prije rekao mi je da se ide na Knin. Na to sam mu u nevjerici odgovorio: »Što ti je? Rugaš li se ti sa



Zlatko Čorić

mnom?« Ipak, kada sam shvatio da je to to, noge su mi se odsjekle. – iskreno se prisjetio Čorić te nastavio:

U 23 sata 3. kolovoza kamionima smo bili prebačeni u skradinsko zaleđe i čekali zoru. Kada je naše topništvo počelo tući,

onda se krenulo. Ipak, Skradin nije to jutro oslobođen, jer su nam pružali žestok otpor, pa smo tek popodne krenuli prema Vačanima i Bribirskoj Glavici te izišli nad Knin, ali nismo u njega ulazili, već smo produžili prema Srbu. Tamo smo bili stacionirani. Četvrta gardijska brigada išla je is-

pred nas i čistila teren, a mi za njima.

Osjećaj i spoznaja da se oslobađa Hrvatska bio je neopisiv, napomenuo je Čorić:

„To se ne može ispričati. Bio sam stacioniran u Ličkom Dugom Polju, u željezničkom kolodvoru, i tamo su bili *rakuni* (višecjevni raketni bacači), haubice 155. i haubice 203. I VBR »Genšer« u Srbu. Kad bi se upalilo svjetlo u Drvaru, djelovali smo svom silinom. Kako je nama bilo 1991. i kako su nas granatirali, tako je tad bilo i njima.

Naš sugovornik prisjetio se i ulaska u veća napuštena sela za trajanja akcije:

„Uvijek sam govorio da ne idemo u grupi, već da se razdvojimo. U glavi su mi bili oni filmovi što sam ih gleda ka dite, »Sutjeska« i »Neretva«, di su četnici napadali i iskakali iz šumarak. U tim selima nailazili smo uglavnom na stare ljude i pomagali smo im koliko smo mogli i davali hrane. Naša postrojba bila je uzor i išli smo samo da se napokon oslobodimo zla.



Sa završetkom operacije »Oluja« za Čorića je rat završio:

„Skinuo smo se deset dana nakon »Oluje« i za mene je to bio kraj. Zovu me često dolje branitelji, ali to me više ne zanima. Radim svoj posao i to je to. Nakon rata vratio sam se na posao manevriste u Ražine kraj Šibenika. Tu je teretna luka gdje su se do 2008. vozili fosfat i umjetno gnojivo. Nakon toga radio sam u HŽ Cargu do 2022. pa dobio otkaz i kad se otvorio natječaj u HŽ Infrastrukturi za Perković, prijavio sam se i dobio posao u 60. godini. Ovom prilikom moram puno zahvaliti voditelju PRJP Jug Anti Jakeliću, suborc u

»Oluje«, koji se pritom najviše angažirao. Slobodno napiši da je čovik i po. Prezadovoljan sam dok god se osjećam zdravo i dok god mogu raditi.

Zlatko se u mladosti aktivno bavio i nogometom te je nekoliko sezona proveo u tadašnjemu drugoligašu bivše države NK Šibeniku. Danas taj otac 32-godišnjeg sina i 28-godišnje kćeri nogomet prati tek preko malih ekrana kao navijač Hajduka, a mladim generacijama za kraj poručuje:

„Da nam čuvaju ovu ispaćenu zemlju i da rade i da budu živi i zdravi. I da bude mir, jer bez mira ne vridi ništa...



Zlatko Čorić (desno) i Zoran Perković za vrijeme »Oluje«

DISPEČER, MEDAR I STRASTVENI DINAMOVAC

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: arhiva Gorana Cestarića

Na poslu prometni dispečer HŽ Infrastrukture, nakon posla medar, a u dodatno slobodno vrijeme navigač Dinama. Kratak je to opis 47-godišnjega Glinjanina Gorana Cestarića s kojim smo krajem kolovoza razgovarali o svemu pomalo, a najviše o medu, prehrambenoj namirnici izrazite zdravstvene vrijednosti. Naravno da je Cestarić puno više od navedenog jer je i oženjen te ponosni otac dviju kćeri.

Povod našeg razgovora bilo je pčelarstvo, dodatni posao koji nakon željeznice ispunjava većinu njegova slobodnog vremena. U svojoj radnoj jedinici nije jedini. Čak četvero kolega dispečera uzgaja pčele i proizvodi med.

Zanimljivo je da nas je toliko u tome poslu. Često razgovaramo o pčelarstvu i medu. Razmjenjujemo iskustva, a ako netko od nas nema vrstu meda koju kupac traži, preporučujemo im jedni druge.

Dakle, u prometnoj operativi pokraj zagrebačkoga glavnoga kolodvora, gdje je Cestarićevo radno mjesto, stoluje prava mala pčelarska zajednica. Na pitanje kako i kada se odlučio baviti tim poslom odgovorio je:

Živim u Glini, a u obližnjemu selu imam malu vikendicu te sam sasvim slučajno, nakon jedne kave s prijateljem kojemu je pčelarstvo osnovni posao, došao na ideju kako bih i ja mogao probati. Imam vikendicu gdje ima puno voćaka i drveća bagrema i kestena. S obzirom na to da nakon smjena imam slobodan dan i pol, odlučio sam iskoristiti slobodno vrijeme za bavljenje pčelarstvom. Počeo sam s dvije košnice, pa s pet, pa sa sedam, pa s deset. U isto vrijeme pčelarstvom se počeo baviti i kolega Brlečić te smo obojica samouki. Učili smo razmjenjujući iskustava, čitajući brojne knjige, educirajući se preko YouTubea, ali i slušajući predavanja te smo



Goran Cestarić

sve više napredovali u tome poslu. Čak sam završio školu za pčelare. Prije pet godina dobio sam i diplomu i zlatnu medalju za najbolji med od Pčelarskog društva Zagreb.

Uspjeh može zahvaliti i podneblju gdje su mu smještene košnice.

Selo Male Soline, gdje uzgajam pčele, napušteno je nakon Domovinskog rata, što znači da nema sjetve, špricanja, kemikalija, pa je ta netaknuta priroda pogodna za pčele. Zbog toga je med vrhunske kvalitete. – s ponosom je istaknuo Cestarić.

S obzirom na to da se na policama trgovina, ali i na tržnicama, vrlo često može naći proizvod koji se samo deklarativno naziva medom, o tajni dobrog meda rekao je:

Jak je uvozni lobi, pa na tržištu ima dosta tih patvorina. A koja je tajna dobrog

domaćeg meda? Formula je imati jaka društva (brojnost pčela u košnici), pčele moraju biti zdrave te na ispaši u netaknutoj prirodi gdje ima bagrema, kestena, lipe... Važni su i vremenski uvjeti. Idealna temperatura je od 22 do 28 °C, kada je toplo i kada je sparno. Nije dobro kada su velike vrućine kao što je to bilo prošle godine kada su temperature prelazile 35 °C. Ova je godina bila dobra. Lipa i kesten dale su izvrsno, dok je bagrem uspio preživjeti mraz, no kiša i hladno vrijeme utjecali su na to da baš ne uspije.

U godini Cestarić proizvede otprilike tonu meda koji uglavnom prodaje stalnim kupcima, poznanicima, na poslu, dakle uglavnom preko preporuke.

Razgovarali smo i o poslu prometnog dispečera. Rekao nam je da je taj posao vrlo odgovoran. Važni su stalna koncentracija i predanost jer kriva informacija i loša koordinacija mogu dovesti do izvanrednih događaja, a to je nešto što se svakako želi



Goran Cestarić u radu s pčelama



Zlatna medalja za najbolji med

izbjeći.

Kao što smo već naveli, Cestarić je oženjen i ponosni otac dviju studentica Lorene (20) i Dorotee (18). Mlađa kći bavi se i odbojkom, a on sam također je nekada kreativno igrao nogomet, dok danas ljubav prema najvažnijoj sporednoj stvari na svijetu iskazuje praćenjem utakmica Dinama, čiji je strastveni navijač od djetinjstva.

Otac je to usadio u mene još dok sam bio dijete. Prije rata susjed me učlanio u Dinamo i tako mi je ta ljubav prema plavoj boji ostala do danas. I danas sam član, kao i cijela moja obitelj s kojom znam otići na Maksimir. Sviđa mi se ova nova priča oko Dinama i kako je to Boban posložio.

Onda je zapravo i suvišno pitati tko će biti prvak. – za kraj smo servirali Cestariću.

Pa, Dinamo, naravno, haha!



Obitelj Cestarić na Maksimiru

VAŽNO JE ZNATI KAKO DJECU NAUČITI SIGURNO PRELAZITI PREKO PRUGE

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović
ILUSTRACIJE: Oskar Pigac

Nova školska godina znači i povratak velikog broja djece na prometnice. HŽ Infrastruktura akcijom »Vlak je uvijek brži« već četvrt stoljeća podsjeća roditelje, nastavnike i učenike na važnost odgovornog ponašanja u blizini pruge.

Početak nastave 8. rujna na ulice će dovesti stotine tisuća školaraca. Među njima je i više desetaka tisuća prvašića kojima je put do škole potpuno novo iskustvo. Uz pripremljene torbe, uredne bilježnice i upoznavanje s učiteljima najvažniji je dio dana zapravo siguran dolazak u školu i povratak kući.

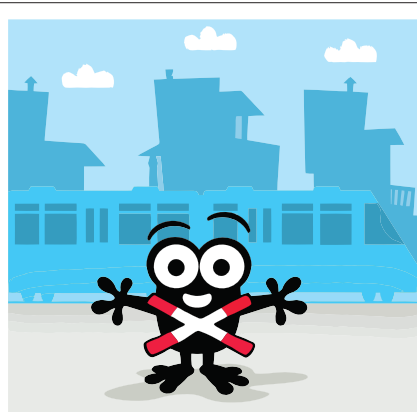
Mnogi učenici moraju proći uz željezničku prugu ili preko nje, što znači da sigurnost ne ovisi samo o njima, nego i o stalnome podsjećanju odraslih na pravila ponašanja u prometu. Odrasli također trebaju osvijestiti vlastite navike – žurba i neoprez u blizini pruge jednako su opasni i za roditelje i za djecu.

98 posto nesreća posljedica je ljudske pogreške

Međunarodne statistike jasno govore da je 98 posto nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima krivnja sudionika u prometu: vozača, biciklista i pješaka. Najčešći uzroci su ignoriranje znakova, prolazak unatoč spuštenome polubraniku ili nepažnja zbog korištenja mobitela i slušalice. Slušalice onemogućuju da čujemo približavanje vlaka, a mobitel odvlači pozornost. Roditelji i učitelji moraju djeci objasniti da su takve radnje vrlo opasne. Sigurnosna kultura stvara se od ranog djetinjstva i zato je iz godine u godinu neophodno upozoravati.

Prometni znakovi putokaz su za sigurnost

Mjesta na kojima se križaju cesta i pruga, bilo da je riječ o cestovnim bilo o pješačkim prijelazima, sigurna su za korištenje,



Moje ime je Andrija. Slijedi moje upute i uvijek ćeš sigurno prijeći preko pruge. Možeš me zvati i Oprezni Andrija, ali važno je da si sa mnom siguran.

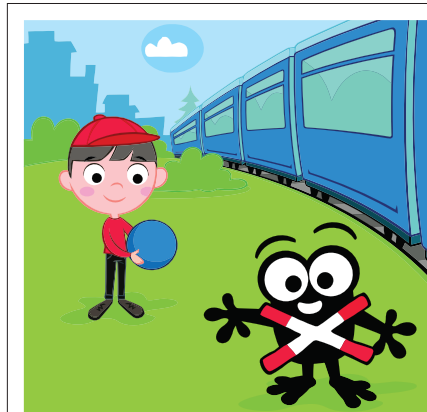
ali samo ako se poštuju prometni znakovi i signalizacija. Djecu treba učiti da uvijek stanu i pogledaju u oba smjera. Ako je rampa spuštена, treba pričekati. Ako rampe nema, znak »Stop« i »Andrijin križ« podsjećaju na to da je obvezno zaustaviti se i provjeriti nailazi li vlak. Jednako je važno da djeca na put u školu kreću na vrijeme kako iz žurbe ne bi donosila loše odluke i nesmotreno prelazila prugu.

25 godina kampanje – jedna jednostavna poruka

HŽ Infrastruktura već 25 godina provodi akciju »Vlak je uvijek brži« (VJUB). Poruke se možda čine poznatima, no praksa potvrđuje da ih treba stalno ponavljati. Akcija je usmjerena na djecu osnovnoškolskog uzrasta, ali i na vozače, bicikliste i pješake. Cilj je jasan – smanjiti broj nesreća ponavljanjem osnovnih pravila sigurnosti i poticati odgovorno ponašanje uz prugu.

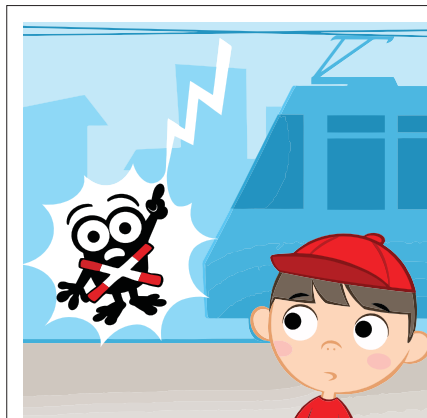
Vlakovi su tiši, a zaustavni put dug i do 1500 metara

Vlak se ne može zaustaviti kao automobil. Zaustavni put može biti dug i do 1500 metara, što znači da strojovođa nema mo-

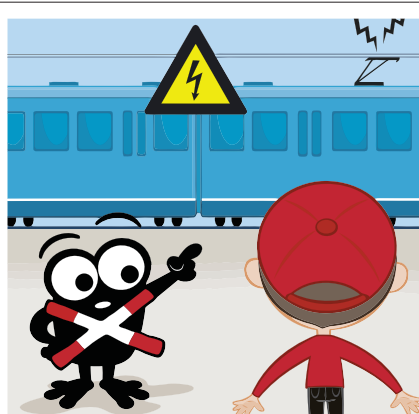


Postoji puno dobrih i sigurnih mjesta za igru. PRUGA NIJE JEDNO OD NJIH. Igra na pruzi može biti vrlo opasna. Pruga je samo za vlakove.

gućnost stati na vrijeme ako na pruzi primijeti dijete ili vozilo. Osim toga moderni vlakovi sve su tiši i njihov se dolazak često ne čuje dok nisu vrlo blizu prijelaza. Zbog toga djeca trebaju znati da pruga nije igralište. Također, zbog opasnosti od strujnog udara zabranjeno je penjati se na vagone, hodati po kolosijeku, kretati se uz prugu ili bacati kamenja. Takve igre mogu završiti tragično.



Na elektrificiranim prugama su žice. Jako su opasne. Da bi nastradao, ne moraš ih čak ni dotaknuti – dovoljno je da si blizu.



Opasno je penjati se na vagone. Osim što možeš pasti i ozlijediti se, postoji još veća opasnost – opasnost od strujnog udara.

Sigurnosni pokazatelji za 2022. i 2024.

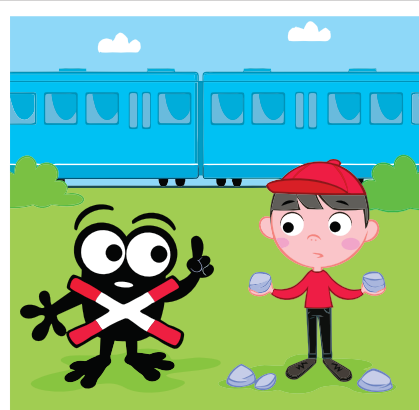
U Godišnjemu izvješću o sigurnosti za 2022. godinu zabilježeno je 16 ozbiljnih nesreća, od čega pet zbog neopreznog kretanja po pruzi. Ukupno 46 nesreća predstavljalo je smanjenje od 27,2 posto u odnosu na petogodišnji prosjek, što pokazuje da edukacija i prevencija daju rezultate. Najnoviji podaci iz Izvješća o sigurnosti HŽ Infrastrukture za 2024. potvrđuju nastavak tog trenda. U izvješću se navodi

da se broj nesreća i dalje postupno smanjuje, da su provedene dodatne mjere modernizacije signalizacije na prijelazima, da je težište na podizanju razine svijesti među pješacima i biciklistima, jer oni čine najranjiviju skupinu, te da je kroz sigurnosni sustav i praćenje izvanrednih događaja uvedeno detaljnije planiranje mjera zaštite. Takvi podaci pokazuju da se sustavno djeluje na smanjivanje rizika, no nesreće se i dalje događaju, što znači da su edukacija i odgovornost svih sudionika neophodni.

Edukacija – ključna preventivna mjera

Međunarodna praksa potvrđuje da je najučinkovitiji način sprječavanja nesreća upravo edukacija. Zato HŽ Infrastruktura svake godine organizira predavanja i radionice u školama, gdje tisuće učenika imaju priliku naučiti pravila sigurnog prelaska pruge i vidjeti primjere iz stvarnog života. Roditelji i nastavnici imaju odgovornost biti primjer, a djeca trebaju međusobno poticati odgovorno ponašanje. Samo tako možemo stvoriti kulturu sigurnosti u kojoj će svi sudionici u prometu biti svjesni rizika i pravila.

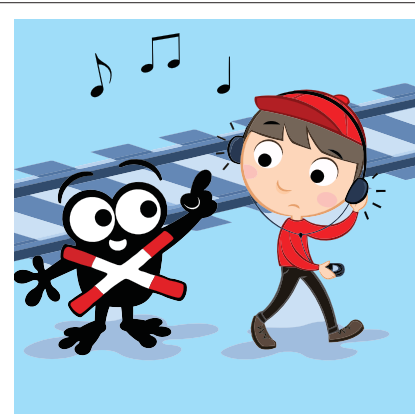
VJUB!
VLAK JE UVIJEK BRŽI!



Gaćanje vlakova kamenjem nije način zabave. To je opasna igra u kojoj se možeš ozlijediti, a mogu nastradati i putnici u vlaku ili strojovođa.



Vlak ima dug zaustavni put. Treba mu i do 1500 m da se zaustavi. Budi odgovoran i prugu prelazi samo na prikladnim i obilježenim mjestima.



Slušalice u ušima, pisanje poruka ili telefoniranje u prometu je opasno.

nosti u kojoj će svi sudionici u prometu biti svjesni rizika i pravila.

Zajednička odgovornost i jedna jasna poruka

Sigurnost u željezničkome prometu ne može osigurati samo željeznica; ona ovisi o svima nama. Zato HŽ Infrastruktura poziva sve roditelje, učitelje i djecu da budu odgovorni, da upozoravaju jedni druge i da nikada ne zaborave najvažnije pravilo: vlak je uvijek brži.



Poštuj prometne znakove. Upozori i roditelje da je u vožnji opasno razgovarati na mobilitel.

PREMJESTANJE 99 GODINA STARE PARNE LOKOMOTIVE

PIŠE: Renata Veličan

FOTO: Zvonko Čurak, Renata Veličan

Parna lokomotiva JŽ 51-014, koja se nalazi u Osijeku, izgrađena je 1926. u Tvornici lokomotiva Mađarskih državnih željeznica u Budimpešti i pripada seriji lokomotiva koje su u najvećemu broju bile zastupljene na mreži željezničkih pruga u Hrvatskoj i vukle putničke i teretne vlakove.

Spomenuta parna lokomotiva bila je karakteristična za slavonsko područje. Vožila je sve do 1979., i to uglavnom na osječkome području. Lokomotiva je 1982. bila postavljena ispred željezničkog hotela »Mursa« u Osijeku.

Budući da je početkom 21. stoljeća bila jako devastirana, godine 2003. restaurirana je, ali tek 2009. dobila je status zaštićenoga kulturnog dobra. Nakon restauracije 2003. bila je garirana u osječkome depou za održavanje vučnih vozila i čekala da bude izložena.

Ipak, u 20 godina, unatoč svim nastojanjima da lokomotiva bude izložena na način na koji to odobrava i nalaže muzejska struka, u tim se nastojanjima nije puno odmaknulo. Pojavila su se mišljenja o nekim novim lokacijama i tražila rješenja. Uz sve to lokomotiva je bila u depou koji je s vremenom devastiran, ali unatoč tome i dalje je bila, u odnosu na neke druge lokomotive iz Zbirke, u vrlo dobrom stanju. U travnju prošle godine u hali osječkog depoa, u kojemu je vrijeme učinilo svoje i u koji se moglo ulaziti bez ograničenja i poteškoća, izbio je požar. Lokomotiva se našla u hali prepunoj opožarenog materijala. Odmah nakon požara kolegice iz Konzervatorskog odjela u Osijeku, Ministarstva kulture i medija RH napravile su uviđaj i dostavile izvješće iz kojeg je bilo vidljivo da »lokomotiva nije značajnije oštećena požarom«, ali je zato pregledom »utvrđeno da su s lokomotive otuđeni manji metalni i svi dijelovi od mesinga«. U požaru nastala su oštećenja boje. Tada su



Izvlačenje parne lokomotive JŽ 51-014

dane i stručne smjernice: lokomotivu je trebalo premjestiti i »za postavljanje restaurirane lokomotive je predviđena primjerena lokacija između zgrade obnovljenog željezničkog kolodvora u Osijeku i Guttmannove stanice, Z-2331, na kojoj bi predmetna lokomotiva, osim pod stalnim nadzorom djelatnika HŽ Infrastrukture bila i pod videonadzorom koji je postavljen na zgradu kolodvora«.

Nakon što je opožareni prostor očišćen, lokomotivu su pregledali restauratori u prisutnosti kustosa te se pristupilo izradi dodatka elaboratu kako bi se utvrdila novonastala oštećenja. Također je utvrđeno da se lokomotiva mora izmjestiti, kako su navele i konzervatorice, i pronađena je »nova« hala za njezin smještaj: zatvorena, pod krovom, s mogućnošću zaključavanja. Olakotna okolnost bilo je i to što »nova« hala nije daleko od pozicije na kojoj se lokomotiva nalazila. Kako bi se lokomotivu premjestilo, trebalo ju je tehnički pregledati i pripremiti za premještanje. Proveden je postupak javne nabave i za izvođač

odabran je Obrt »Ferrum«. Sve je to vrlo važno jer sada nemamo više samo parnu lokomotivu, već parnu lokomotivu koja ima status zaštićenoga kulturnog dobra i dio je muzejskoga fundusa.

Kolege iz Sektora za promet i Sektora održavanja pružili su punu podršku: odredili uvjete, omogućili njezino kretanje brzinom koraka uz nadzor stručnog osoblja, osigurali prijevozni put i pružno vozilo TMD kojim je lokomotiva premještena. Kao datum njezina premještanja određen je 27. kolovoza.

Sve uključene čekao je izazov u koji su krenuli ne znajući što ih čeka. Veselili su se, a ujedno pomalo strahovali, jer kada je parna lokomotiva zadnji put bila pokrenuta? Imali su pred sobom parnu lokomotivu koja nije bila u funkciji više od 40 godina, koja je 22 godine nepokretna i koja je uz sve to preživjela požar. Nijemo i strpljivo čekala je premještanje u »novu« halu. Već od 7.00 sati stručni tim ljudi, koji je angažirao Obrt »Ferrum«, pristupio je pregledu



lokomotive i pripremama za njezino pokretanje. Prije svega pristupilo se čišćenju lokomotive, posebno donjeg ustroja lokomotive od otpada nastalog uslijed požara te »kuhinje«, odnosno upravljačnice i svih dijelova i elemenata u njoj. Imali smo sreću jer se lokomotiva u hali u kojoj je bila nalazila na jami te se bez poteškoća mogao obaviti pregled kotača, osovina i svih elemenata i dijelova tzv. trčućeg dijela lokomotive. Svi pogonski dijelovi lokomotive dobro su pregledani i podmazani sredstvima za podmazivanje: kotači, osovine, ležajevi, vijci i matice, poluge, kompletan trčaći dio.

Nakon što je lokomotiva očišćena, pregledana i podmazana, pristupilo se spajanju TMD-a i lokomotive. Uz nekoliko kratkih sigurnosnih trzaja lokomotiva se uspjela pokrenuti i pokazala je volju za kretanjem, ali to još nije bio onaj zamah koji su svi željeli i očekivali. Nakon ponovnog silaska u jamu i pregleda uvidjelo se da tri kotača predstavljaju problem. Naime, na tri je ko-

tača trebalo odvojiti pakne koje su bile sljubljene uz kotače te su onemogućavale i blokirale kotače. Postojala je bojazan hoće li neke dijelove trebati rastaviti, pa se trčaći dio lokomotive ponovno pokušalo staviti u funkciju nakon što su pakne odvojene. TMD je davao pogonsku snagu i u jednome trenutku i zadimio, što je bilo ključno. Tek nakon što je osjetila miris dima, lokomotiva se bez poteškoća pokrenula: kotači su se zakotrljali po tračnicama, pogonske su osovine lupkale i stvarale onaj prepoznatljiv zvuk koji nastaje pri njihovom kretanju. Sve ostalo što je potom uslijedilo nije bio problem. Kao da joj je i brzina koraka bila prespora. Zanimljivo je bilo vidjeti parnu lokomotivu staru 99 godina, njezine kotače i pogonske osovine kako željezničkom prugom klopavaju kao u neka davna vremena kada je postizala maksimalnu brzinu od 60 km/h i kada je bila zadnja riječ tehnike i tehnologije svojega vremena kao što su to danas baterijski vlakovi. Parna se lokomotiva namirivala vodom i ugljenom, a baterijski vlak puni

svoj baterije. Nova vremena, novo stoljeće – novi vlakovi, novo vrijeme.

Sada se parna lokomotiva nalazi u zatvorenoj i zaključanoj hali s nadom da će do 2030., kada se obilježava 160 godina dolaska prvog vlaka u Osijek, biti izložena na željenome mjestu u blizini prelijepoga željezničkog kolodvora Osijek i nekada željezničkoga kolodvora Guttmanove pruge te pasarele, koja se upravo obnavlja i čiji je završetak planiran ove ili sljedeće godine. Pred nama je vrijeme u kojemu treba ishoditi sva odobrenja i projekte vezane uz uređenje prostora, odnosno zemljišne parcele na kojoj će lokomotiva biti izložena. Potom će trebati izvesti konzervatorsko-restauratorske radove, odnosno prethodno provesti postupak javne nabave, te lokomotivu nakon restauracije i konzervacije izmjestiti iz hale u otvoreni javni prostor kako bi kao spomenik tehničke kulturne baštine sa statusom zaštićenoga kulturnog dobra i muzejski eksponat krasila prostor kolodvora i grada u kojemu se nalazi.

U JUBILARNOJ GODINI ČAK PET IZLOŽBI HRVATSKOGA ŽELJEZNIČKOG MUZEJA

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: HŽI

Od dana kada je parni stroj *Locomotion No. 1* prvi prevezao putnike željeznicom pa do danas prošlo je gotovo 200 godina. »Gotovo« jer je točan datum toga događaja 27. rujna 1825. Tada je George Stephenson na relaciji od 25 milja, odnosno 40,2 kilometra, od Stocktona do Darlingtona u Engleskoj, vozio putnike brzinom od tada nevjerojatnih 11,8 milja na sat, odnosno 19 km/h, koristeći svoj, već spomenuti parni stroj *Locomotion No. 1*. To je za povijest željezničkog prometa bio vrlo važan dan i zato je 2025. za muzealce u željezničkim muzejima diljem svijeta prilika da se osvrnu na povijest željezničkih sustava u svojoj zemlji, ali i u svijetu iz lokalne ili regionalne perspektive.

Hrvatski željeznički muzej (HŽM) u tome nije iznimka, osobito jer i u Hrvatskoj ove godine obilježavamo 165. obljetnicu službenog puštanja u promet prve pruge, i to one koja je na tlo Hrvatske stupila mostom Murakeresztur preko rijeke Mure, a zatim je prolazeći kroz Kotoribu i Čakovec nastavljala u smjeru Pragerskog u Sloveniji, gdje se nadovezala na prugu Beč – Trst. Prve probne vožnje na pruzi kroz



Detalj s izložbe

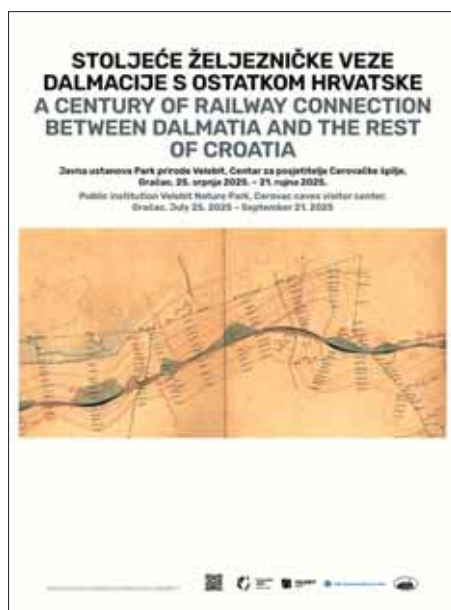
Međimurje započele su 29. listopada 1859., ali je u promet službeno puštena tek godinu poslije.

Od Dalmacije do Đakova

U 2025. kustosi u HŽM-a pripremili su čak

pet izložbi posvećenih važnim obljetnicama pruga po Hrvatskoj, od kojih se neke mogu razgledati čitavu godinu, dok su neke zatvorene ili tek trebaju biti otvorene.

U virovitičkome željezničkom kolodvoru



do kraja godine može se pogledati izložba »Četrnaest desetljeća željeznice do Virovitice«. U rujnu će, nakon tri mjeseca od postavljanja, biti zatvorena izložba »Stoljeće željezničke veze s Dalmacijom«, koja se može pogledati u Centru za posjetitelje Cerovačke špilje, a Đakovo će biti domaćin izložbe »Dvanaest desetljeća željeznice do Đakova«, čije je otvorenje planirano 17. listopada.

Ovih dana djelatnici HŽM-a pokupili su i posljednje eksponate u Starome gradu Dubovcu u Karlovcu, gdje je 4. lipnja 2025. bila otvorena izložba kojom je obilježeno 160 godina od dolaska vlaka u Karlovac. Izložba je bila otvorena tri mjeseca, a sudeći prema knjizi dojmova, posjetilo ju je mnoštvo ljudi sa svih strana svijeta, od Hrvatske, preko Italije, Poljske, Mađarske, Nizozemske i Španjolske pa sve do Kanade i Australije. Prema podacima iz Muzeja grada Karlovca, koji je ugostio izložbu, pogledalo ju je više od tri tisuće ljudi.

Dvjesto godina željeznice u svijetu i 165 u Hrvatskoj

Sve navedene izložbe svojevrsna su uvertira u najvažniji događaj godine, veliku izložbu koja će pod nazivom »Dva stoljeća željeznice u svijetu. Dva stoljeća od prvog plana do današnje željezničke mreže u Hrvatskoj« biti postavljena u Tehničkom muzeju »Nikola Tesla« u Zagrebu. Ona će obuhvatiti sve važne događaje iz povijesti razvoja željeznice općenito, ali i na ovim prostorima, a svečano otvorenje zakazano je za 30. listopada 2025.

Izložbi će prethoditi još jedno događanje posvećeno dvjestotoj godišnjici željeznice – znanstveni skup koji zajednički organiziraju Hrvatski institut za povijest, Hrvatski željeznički muzej, HŽ Infrastruktura d.o.o., Institut društvenih znanosti »Ivo Pilar«, Sveučilište u Zagrebu – Fakultet prometnih znanosti i Sveučilište u Zagrebu – Prirodoslovno-matematički fakultet. Skup će biti održan 1. listopada na Institutu dru-



Iz knjige dojmova

štenih znanosti »dr. Ivo Pilar« u Zagrebu i okupit će priznate stručnjake iz različitih područja znanosti. Cilj je iznijeti i prikazati nove i produbiti postojeće spoznaje o željeznici, njezinoj povijesti, razvoju, ulozi u brojnim sferama ljudskog djelovanja i života općenito koje je ona na svoj jedinstven način ostvarivala te nastavlja ostvarivati. Fokus znanstvenog skupa je na ulozi željeznice u Hrvatskoj, ali u kontekstu

njezina razvoja na globalnoj razini te su poželjni radovi iz regije i šire koji imaju doticaja s Hrvatskom.

Sve izložbe prati stručni i recenzirani katalog, a u mjestima povezanim s željeznicom, na nekoj od lokaciji koju pokriva izložba provode se muzejsko-edukativni i pedagoški programi kojima se i najmlađima želi skrenuti pozornost na vrijednost željezničke baštine.

CRTICE I TOČKICE KOJE PRENOSE PORUKU

PIŠE: Kristina Pavlović

FOTO: arhiva HŽM-a

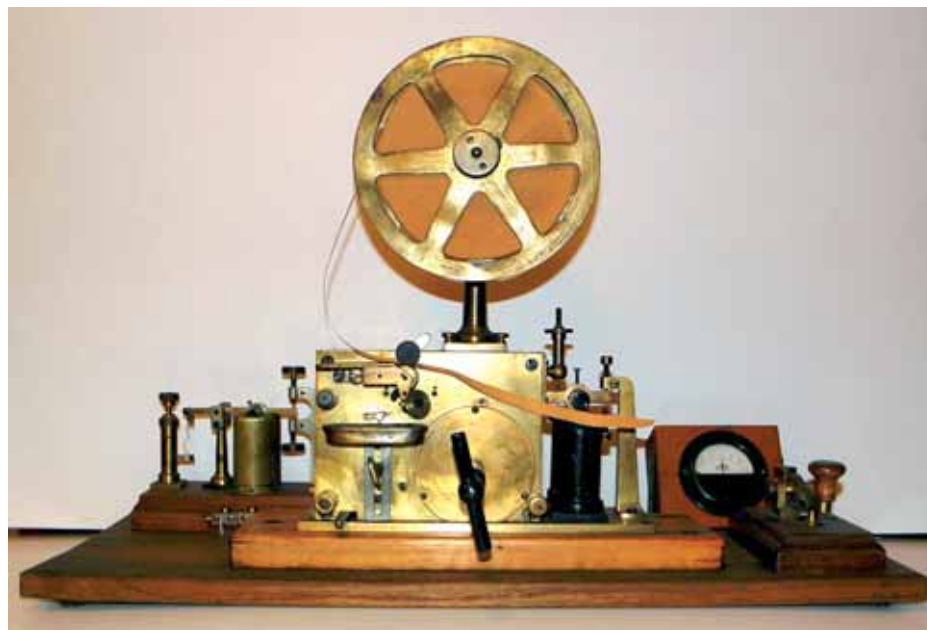
Pomoću kojeg se uređaja komuniciralo crticama i točkicama ispisanim na papirnoj traci? Kako zapravo izgleda taj uređaj? Kako radi? Kada je nastao i zašto ga čuvamo u muzeju?

Puno je to pitanja na koja točan i konkretan odgovor mogu dati ljubitelji željeznice i općenito znalci iz područja tehnike, no što je s nama ostalima?! Zato postoje muzeji kako bi nas podsjetili, kako bi nam objasnili, obrazovali nas i otkrili detalje iz prošlosti koji su nesumnjivo utjecali na našu današnjicu. Tako je i s uređajem koji je odgovor na pitanja iz uvoda.

Riječ je o električnome telegrafskome uređaju ili telegrafu. Konkretnije, o Morseovu električnom telegrafu koji za primanje poruka koristi papirnu traku. Na njoj se poruke ispisuju Morseovom abecedom koja se sastoji od linija i točkica. U depou Hrvatskoga željezničkog muzeja čuvaju se dva različita primjerka telegrafskih uređaja. Oba su proizvedena u Mađarskoj oko 1900. i oba su u muzej stigla zahvaljujući donacijama. Pripadaju zbirci Signalnih, svjetlosnih i telekomunikacijskih sredstava i uređaja. Njihovu su inventarni brojevi 156 i 226.

Telegrafi su industrijska baština

Industrijska baština dio je kulturne baštine. Čine ju objekti nastali u razdoblju od industrijske revolucije (kraj 18. / početak 19. stoljeća) do danas. To su zgrade i strojevi, rudnici, energetska postrojenja i skladišta, ali i prostori društvenog života povezanog s industrijom poput kuća, škola, dvorana i sličnog. Naša industrijska prošlost priča nam priču o promjeni, razvoju i kreativnosti. To se vrlo lijepo može sagledati u priči o električnome telegrafu. Preduvjet za nastanak jednog takvog uređaja bila je električna energija. Razvoj električnosti je, dakle, stvorio osnove za električni telegraf. Samuel Morse, američki izumitelj i slikar, je 1832. uspio razviti prvi je-



Telegraf pod inventarnim brojem 156

dnostavni i stabilni električni sustav za prijenos poruka. Unatoč osporavanjima drugih izumitelja Vrhovni sud SAD-a je 1854. potvrdio njegov patent.

Prvu uspješnu javnu demonstraciju rada telegrafa Morse je upriličio 1837. Razvio je kôd za prikaz tekstualnih znakova (Morseova abeceda), pomoću kojeg se svaki tekstualni znak prikazuje kao kombinacija određenog broja točaka i crtica. Točka se prenosila kratkim, a crtica tri puta duljim prekidom strujnog toka pomoću tipkala. Prvi pravi električni telegraf povezivao je London i Birmingham i izgrađen je 1838. Nedugo nakon što je Morse u prvoj polovini 19. stoljeća izumio telegraf počeo se primjenjivati i na željeznici.

Hrvatski izumitelj i stručni pisac Ferdinand Kovačević 12. veljače 1876. prijavio je prvi hrvatski patent. Radilo se o u tzv. duplesnoj i kvadruplesnoj vezi, izumu u telegrafiji koji je omogućavao istodobno slanje dvaju ili četiriju brzjava preko jedne žice, čime je unaprijedio Morseov izum

telegrafskog slanja poruka. Patent je prijavljen u Beču pod rednim brojem 4353., a patentnu ispravu dobio je i od ministarstva u Budimpešti. Ferdinandu Kovačeviću, koji je bio rodom iz Like, podignut je spomenik pred Tehničkim muzejom »Nikola Tesla« u Zagrebu.

Kako radi električni telegraf?

Kod električnog telegrafa važne su dvije točke između kojih se obavlja prijenos poruke i koje su povezane električnom linijom. Glavni dijelovi Morseova telegrafa jesu:

- tipkalo za slanje, pomoću kojeg se vijesti, sastavljene od pisanih znakova, šalju električnim putem iz jednog mjesta u drugo
 - tipkalo za primanje, pomoću kojeg se vijesti primaju na drugome mjestu u vidljivome obliku
 - prijenosna linija, pomoću koje se znakovi u obliku električnih impulsa, to jest kratkotrajnih struja, prenose od davatelja ka primatelju poruke.
- Kao što smo naveli, Morse je za upotrebu



Telegraf pod inventarnim brojem 226



Telegraf pod inventarnim brojem 226

na svojim aparatima razvio poseban kôd za prikaz tekstualnih znakova (Morseova abeceda), pomoću kojeg se svaki tekstualni znak prikazuje kao kombinacija određenog broja točaka i crtica. Točka se prenosila kratkim, a crtica duljim prekidom strujnog toka pomoću tipkala.

Morseova abeceda

Morseova abeceda može se koristiti u slučaju nužde paljenjem i gašenjem svjetala, prekidanjem strujnog kruga, odašiljanjem raznih zvukova poput kucanja ili struganja i slično. Pri njezinu uvođenju u upotrebu smatralo se kako će se ona uvijek primjenjivati jer je najjednostavniji oblik komunikacije i lagana je za naučiti, no razvoj komunikacijske tehnologije brzo je Morseovu abecedu stavio sa strane.

Danas smo svi upoznati s kraticom SOS kao simbolom kojim se označavaju opasnost i potreba za pomoći, najčešće u pomorskom svijetu. Kratica SOS najprije je značila »*Save our ship*« (»Spasite naš brod«). Mnogi su poslije uvidjeli da bi taj poziv u pomoć mogao biti i kratica za »*Save our souls*« (»Spasite naše duše«). Slanje poziva u pomoć izgledalo je tako da su se otkucale tri točkice, tri crtice i zatim opet tri točkice.

Morseova abeceda i danas je u upotrebi i smatra se primjerom prve primjene poznatoga binarnog koda s dva stanja *on* – *off*, 0 – 1 odnosno da – ne. U vrijeme na-

stajanja električnog telegrafa puštena je u promet prva javna željeznica na svijetu. Radilo se o 1825. i pruži između Stocktona i Dralingtona u Velikoj Britaniji. George Stephenson bio je zadužen za izgradnju željezničke pruge, a njegov sin Robert za konstrukciju lokomotive nazvane *Locomotion*. Električni telegraf imao je vrlo važnu ulogu na željeznici jer su se uz njegovu pomoć dojavljivale informacije o slobodnim prugama, dok su prije telegrafa taj zadatak imali pružni radnici kojima su pri obavljanju tog posla velike poteškoće stvarali mrak i magla.

Telegrafi iz Hrvatskoga željezničkog muzeja

Pod inventarnim brojem 156 u zbirci Siglnih, svjetlosnih i telekomunikacijskih

sredstava i uređaja u Hrvatskome željezničkom muzeju čuva se telegrafski uređaj *Joseph Stenzer* proizveden u Mađarskoj oko 1900. Za drveno postolje pričvršćeni su osnovni dijelovi telegrafa izvedeni od čelika, mjedi i drva, uz elektrotehnički i izolacijski materijal, te papirnata traka na kolutu za primanje informacija. Telegraf je dug 65 cm, širok 44,5, a visok 45,5 cm. Teži 14,3 kg.

Tome primjerku iz muzeja, premda dobro očuvanome, nedostaju dijelovi mehanizma. U muzej je stigao kao donacija obitelji Arhanić sa željom da se uređaj očuva i kao spomen na njihova supruga i oca, dipl. ing. elektrotehnike Ljudevita Arhanića, dugogodišnjeg zaposlenika Hrvatskih željeznica. Donacija je predana 1994., a vijest o tome objavljena je u časopisu »*Željezničar*« u srpnju te godine, na 45. stranici.

Drugi zanimljiv Morseov telegrafski uređaj nosi inventarnu oznaku 226. I on je proizveden oko 1900., također u Mađarskoj, točnije u Újpestu, koji je danas IV. okrug mađarskoga glavnog grada Budimpešte na lijevoj obali Dunava. U vrijeme kada je u tamošnjoj tvornici Egyesult Villamossagi RT nastajao naš telegraf (krajem 19. stoljeća) Újpest, odnosno Nova Pešta, nalazio se na rubu postojećega grada Pešte. Današnji okrug Újpest bio je klasificiran kao selo sve do 1907., kada je službeno postao sastavni dio grada.

Taj muzejski predmet nešto je manji nego prethodno opisani. Visina mu je 41 cm, dužina 37, a širina 21,4 cm. Potpuno je očuvan. U muzej je stigao kao donacija Zlatka Dokaze iz Prometnog ureda Split Predgrađe 2001.

A	•—	J	•---	T	-	0	-----
B	-•••	K	-•—	U	••—	1	•-----
C	-•—•	L	•—••	V	•••—	2	••-----
D	-••	M	--	W	•--	3	•••---
E	•	N	-•	X	-••—	4	••••—
F	••—•	O	---	Y	-•--	5	•••••
G	--•	P	•---•	Z	--••	6	-••••
H	••••	Q	--•—			7	--•••
CH	----	R	•—•			8	---••
I	••	S	•••			9	-----•

Morseova abeceda

MUZEJ LOKWELT U FREILASSINGU

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Velika željeznička maketa u muzeju Lokwelt u Freilassingu

Sredinom kolovoza sam, na putu iz Legolanda u Zagreb, sa sinom posjetio željeznički muzej Lokwelt u Freilassingu, na samoj granici s Austrijom. Iz Legolanda pošli smo kasno popodne, nakon što smo dva dana proveli u tome zabavnom parku. Prepuni dojmova i umorni od hodanja, čekanja na različite atrakcije i jake vrućine automobilom smo se odvezli do Rosenheima, gradića između Münchena i Salzburga. Ondje smo prespavali i ujutro obišli veliku i vrlo dobru izložbu o potonuću Titanica, a oko podneva zaputili smo se u Freilassing.

Freilassing je malen gradić na samoj njemačko-austrijskoj granici, u području Ber-

chtesgadener Landa. Ondje granica prati tok rječice Saalacha, koja se nešto sjevernije ulijeva u Salzach, koji protječe kroz Salzburg. Freilassing je bio njemački pogranični kolodvor, no uvođenjem šengenskog režima izgubio je na važnosti. Danas je uglavnom pust, iako njemačka policija provodi povremene kontrole željezničkih putnika.

Sjeverozapadno od kolodvora Freilassing nalazi se velika polukružna ložionica s okretnicom, koju je Njemačka željeznica koristila do 1994. Deset godina poslije počelo je preuređivanje ložionice u muzej. Izložena kolekcija željezničkih vozila vlasništvo je Njemačkog muzeja iz Münchena, koji je reorganizacijom prije 20 godina

izdvojio svoj prometni odjeljak na dislocirane lokacije. U Münchenu je dio prometne zbirke izložen u lijepo uređenim prostorima starog velesajma, dok je drugi dio, koji čine isključivo željeznička vozila, izložen u Freilassingu.

Parkiranje je omogućeno sa sjeverne strane Lokwelta, otkud se preko kolosijeka stiže do polukružne ložionice. Ulazi se sa stražnje strane, gdje su smješteni blagajna i dobro opremljena knjižara. Na katu je maleni samoposlužni kafić, iz kojeg se lijepo vidi pruga Salzburg – München. Muzej Freilassing ima i odjeljak sa zanimljivim edukativnim igrama namijenjen djeci. U vrijeme kada smo sin i ja bili u muzeju nekolicina djece zabavljala se na dječje-

mu odjelu nizom dobro osmišljenih igara. Iz blagajne ulazi se u prostor ložionice, a u njezinu je dijelu izložena velika željeznička maketa u mjerilu H0. Nažalost, maketa nije bila u funkciji u vrijeme kada smo posjetili Lokwelt. Iza makete nalazi se 17 kolosijeka na kojima su izložene lokomotive; a među njima je i zupčasta uskotračna lokomotiva serije 97 koja je vozila u Bosni i Hercegovini. Nekadašnje Jugoslavenske željeznice imale su 38 takvih lokomotiva koje je austrijski proizvođač Floridsdorf proizvodio od 1894. do 1919. Sačuvane su četiri od 38 takvih lokomotiva. Osim u Freilassingu jedna se nalazi u Travniku, jedna u Ljubljani, a jedna je aktivna muzejska lokomotiva austrijskoga kluba »760«. Nešto dalje od lokomotive serije 97, koja mi je svakako bila najzanimljiviji eksponat tog muzeja, nalazi se i druga željeznička maketa. Ona je većeg, takozvanog mjerila G, a prikazuje željeznicu Divljeg zapada. Lijepo izrađen pejzaž te zanimljivo provedene pruge i mnoštvo atraktivnih detalja poput stada krava ili indijanskih šatora tu maketu čine zaista zanimljivom djeci. Vidjevši da se neki maleni posjetitelji zanimaju za maketu, ljubazni čuvar pokrenuo je vlakove na njoj.

U Lokweltu izložene su i neke legendarne njemačke lokomotive poput slavne električne lokomotive serije 103. Lokomotive te serije činile su okosnicu njemačkog *InterCity* željezničkog prometa od početka sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Posjet Lokweltu završili smo demonstracijom rada okretnice unutar kruga ložionice, a koja je služila za prijenos lokomotiva na određene kolosijeke ložionice. Za razliku od okretnice na našim prostorima, ta je elektrificirana i funkcionalna. Lokwelt u Freilassingu zanimljiv je željeznički muzej sa zanimljivim eksponatima. Svakako je vrijedan obilaska ako prolazite kroz taj maleni bavarski gradić.



Malena manevarska lokomotiva Köf



Njemačka električna lokomotiva serije DB BR 103



Uskotračna parnjača serije 97



Lokomotivska okretnica u sklopu muzeja Lokwelt

ŽELJEZNIČKE PRUGE WIESERBAHN I KÖFLACHERBAHN ZAPADNO OD GRAZA

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić



Vlak s katnim vagonima i dvije lokomotive Vectron kraj sela Kresbacha

Iz Graza se s glavne pruge Beč – Maribor prema zapadu odvajaju dvije lokalne željezničke pruge. Sjevernija je Köflacherbahn, koja vodi prema Köflachu, a južna Wieserbahn, koja vodi do Wiesa. Obje vijugaju lijepim brežuljcima središnje Štajerske, pejzažima koji se iz doline Drave polako uzdižu prema Koralpama, planinskome lancu poznatome i pod slovenskim nazivom Gola planina.

Obje pruge otvorene su početkom 20. stoljeća kao vicinalne pruge, čija je primarna namjena bila ta da stanovništvu omogućе bržu vezu s Grazom. Prugama upravlja tvrtka Graz-Köflacher Bahn (GKB).

Početkom kolovoza pruga Wieserbahn elektrificirana je i prometovanje njome preuzele su električne lokomotive Vectron i katni vagoni. Tom sam prilikom s roditeljima posjetio okolicu Graza i vidio nove električne vlakove. Promjene na željezničkoj infrastrukturi pruga Graz – Köflach i Graz – Wies počele su puno prije. Posljednjih dvadesetak godina Austrija gradi novu željezničku prugu velikih brzina Koralmbahn, koja će povezati Graz s Klagenfurtom, Villachom i Italijom. Koralmban će biti otvoren za promet u prosincu ove godine i znatno će unaprijediti vezu južne Austrije s Bečom. Jedna kraća dionica Koralmbahna poklapa se s trasom pruge Wieserbahn i ona je već godinama u pro-

metu. Ta dionica skratila je vrijeme putovanja od Graza prema Wiesu, no postavila je i pitanje opravdanosti uporabe starijih dizelskih vlakova na novoj elektrificiranoj pruzi. Da bi se otklonio taj problem, GKB-ova infrastruktura je 2024. pripojena ÖBB-ovoj infrastrukturi, a čitav Wieserbahn je elektrificiran. Time je Wies dobio dvije elektrificirane veze prema Grazu: jednu starom prugom Wieserbahn, a drugu Koralmbahnom.

Na put u Štajersku išao sam automobilom, i to preko Maribora i Pesniške doline prema Wiesu. Tim se putem izbjegava vožnja preko glavnoga graničnog prijelaza Šentilj, a ceste vode kroz vinorodne dijelo-



Vlak S61 s lokomotivom Vectron

ve mariborske okolice na sjeverozapad. Kolodvor u Wiesu nalazi se zapadnije od središta mjesta, a zove se Wies-Eibiswald, iako se gradić Eibiswald nalazi više od četiri kilometra južno od kolodvora. U tom samo kolodvoru bio prije desetak godina i elektrifikacija s modernizacijom zaista je znatno promijenila njegov izgled. Podignut je velik peron, kolosijeci su modernizirani, a kolodvorska zgrada lijepo uređena. Kada smo stigli, u kolodvoru stajao je putnički vlak s dvije lokomotive Vectron koji je čekao znak za polazak prema Grazu.

Iz kolodvora Wies-Eibiswald pruga vodi prema istoku, a ubrzo skreće prema sjeverozapadu i dolinom Sulmtal vodi do Deutschlandsberga. Slikovit gradić, na slovenskome jeziku poznat kao Lonč, nalazi se na zapadnome kraju doline rječice Laßnitz. Zapadno od grada počinju Korlpe, koje pokrajinu Štajersku odvajaju od Koroške. Na jednoj od uzvisina nedaleko od Deutschlandsberga nalazi se i slikovita kapelica sv. Wolfanga, s koje puca prekrasan pogled na dolinu Drave i Graz u daljini.

Kako bismo izbjegli povratak u Zagreb

istim cestama kojima smo stigli, odvezli smo se cestom L619 preko prijevoja Weinebenea u Korošku. Cesta se spušta po prelasku 1668 metara visokog prijevoja u Wolfsbergu, odakle skreće prema jugu i vodi do slovenskog Dravograda. Otprilike

istom rutom Koralska željeznica povezivat će Graz s Klagenfurtom, kroz 30 kilometara dug tunel Koralm. Ta nova željeznička pruga zaista će biti od ogromne važnosti za južnu Austriju, odnosno za bolju povezanost s Bečom.



Kapelica Wolfgangikirche na uzvisini zapadno od Deutschlandsberga

PRVE TRAČNICE NA BAZI VODIKA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: ÖBB



U kolodvoru Linz u Austriji položene su prve tračnice proizvedene na bazi vodik a i s neto nula emisija ugljikova dioksida.

Tvrtka voestalpine u proizvodnom pogonu u Donawitzu koristi se »zelenim« vodikom koji zamjenjuje fosilna goriva. U proizvodnja čelika baziranoj na vodik u upotrebljava se (u idealnom slučaju »zeleni«) vodik iz obnovljivih izvora za izdvajanje kisika iz željezne rude. Za razliku od uobičajenih metoda, u ovom se postupku kao nusproizvod ne oslobađa ugljikov dioksid, već samo vodena para. Sirovina se tali u voestalpine-ovoj istraživačkoj čeličani TechMet u Donawitzu, a zatim prerađuje u gotovu tračnicu u susjednoj valjaonici.

»Zelene« tračnice polažu se na zapadnoj strani kolodvora Linz, važnog u sklopu projekta dogradnje još dvaju kolosijeka na pruži Beč – Wels, koja će tako postati četvero-kolosiječna.

Svako putovanje vlakom počinje prvim metrom tračnice. Danas je ovo putovanje u budućnost održive mobilnosti dobilo još veći zamah. Ovdje se jedna budućnost susreće s drugom: željeznica na bazi vodik a susreće se s kritičnim proširenjem na četiri kolosijeka. – rekao je izvršni direktor ÖBB-a Andreas Matthä.

NOVO RJEŠENJE ZA NAJVIŠI MOST

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Siemens



Njemački željeznički prijevoznik Regio-bahn pronašao je novo rješenje za vožnju preko najvišega željezničkog mosta u Njemačkoj. Most Müngstener, visok 107 metara, nije elektrificiran i neće ni biti. Dizelske garniture koje su prije vozile preko njega već su dugo na popravku pa putnike prevoze zamjenski autobusi. Novo su rješenje baterijsko-električni vlakovi Mireo Smart Plus B koje proizvodi Siemens Mobility. Ti će vlakovi voziti na relaciji od Remscheid-Lennepa do Solingena i Düsseldorfa od ljeta sljedeće godine.

Svaka će se garnitura sastojati od dvaju vagona i na bateriju će moći prijeći do 120 km. Njihova najveća brzina bit će 140 km/h. Vlakovi će imati 122 sjedeća mjesta, uključujući osam u prvom razredu, mjesta za 12 bicikala, bežični internet, utičnice i USB ulaze.

Vlakovi Mireo Smart BEMU pravo su rješenje u pogledu dostupnosti, udobnosti i mobilnosti bez emisija, a naši zaposlenici dobit će moderno radno okruženje. – rekao je generalni direktor Regiobahna Götz Nink.

SPAŠEN NAJSTARIJI KOLODVOR

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: BBC



Zahvaljujući donacijama Hitachi Raila ali i masovnom financiranju prikupljeno je 300 tisuća eura za obnovu zgrade najstarijega željezničkog kolodvora na svijetu. Naime, kolodvor Heighington u grofoviji Durham u sjeveroistočnoj Engleskoj nalazio se na pruži Stockton i Darlington, prvoj pruži na svijetu na kojoj je tekao putnički prijevoz s parnim lokomotivama.

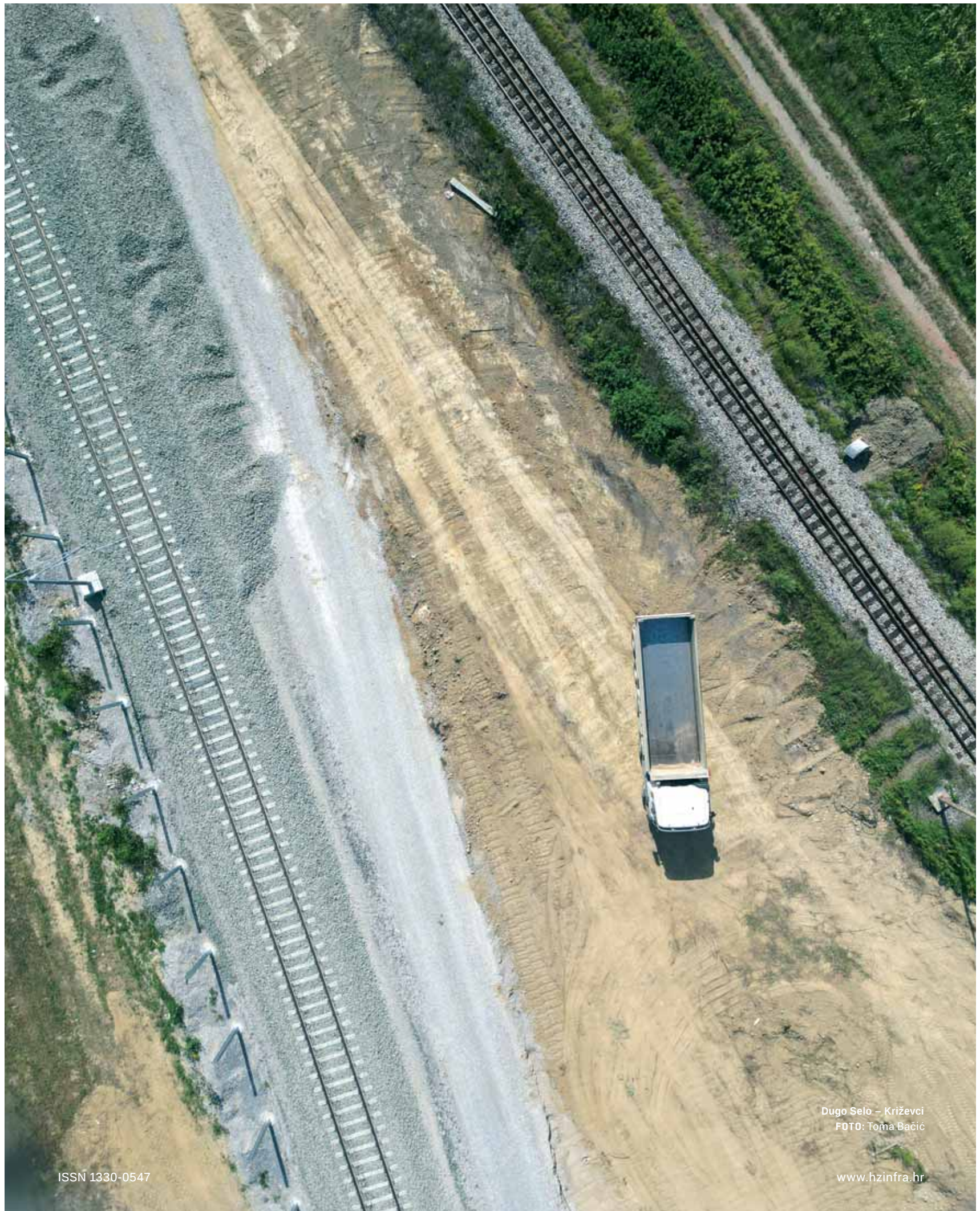
Kolodvorska zgrada izgrađena je 1826., a zatvorena je 2017. Udruga prijatelja željeznice Stocktona i Darlingtona neumorno je radila na obnovi te zgrade, koja je zbog lošega stanja uvrštena na popis engleske ugrožene baštine. Predsjednik Udruge Niall Hammond zahvalio je Hitachi Railu na veliku donaciji i istaknuo:

Ova relativno jednostavna, skromna zgrada inspiracija je za sve željezničke kolodvore izgrađene diljem svijeta.

Četrdeset dva kilometra dugo putovanje vlaka od Shildona preko Darlingtona do Stocktona 27. rujna 1825. smatra se rođendanom moderne željeznice i zauvijek je promijenilo način na koji ljudi putuju, trguju i komuniciraju.



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić



Dugo Selo – Križevci
FOTO: Toma Bačić