

ŽELJEZNIČAR

BROJ 964 || OŽUJAK 2026.

Sretan Uskrs!

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

HŽPP

Na ljetu novi vlakovi od
Zagreba do Splita

4

RADOVI

Radovi u Zagreb Ranžirnom
kolodvoru u punome zamahu

8

RADOVI

Obnovljena pruga od Kutine
do Deanovca

10



HŽ INFRASTRUKTURA



Pružno postrojenje PM 1000 na dionici Ludbreg – Jaržabet
FOTO: Ivan Zadro

IZDVOJENO

HŽPP | 4
Na ljeto novi vlakovi od Zagreba do Splita

EU FONDOVI | 7
Sve je bliže kraj

RADOVI | 8
Radovi u Zagreb Ranžirnom kolodvoru u punome zamahu

RADOVI | 10
Obnovljena pruga od Kutine do Deanovca

RADOVI | 12
Završeno tamponiranje na pruzi od Ludbrega do Jalžabeta

REPORTAŽA | 18
Krasna Istra, njezini kolodvori i ljudi

IMPRESUM

ŽELJEZNIČAR

list HŽ Infrastrukture d.o.o.

NAKLADNIK: HŽ Infrastruktura d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Damir Lončarić

GLAVNI UREDNIK: Ivan Kartelo

JEZIČNE UREDNICE: Nataša Bunijevac Krlić,

Ružica Stanić

DIZAJN: Oskar Pigac

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI: Zagreb Ranžirni kolodvor,
Ivan Zadro

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,

s proljepšanjem vremenskih prilika intenzivirale su se aktivnosti na željeznici, u što smo se uvjerali u ožujku posjetivši brojna gradilišta na kojima se radi na obnovi željezničke infrastrukture.

Osim što se izvode radovi diljem željezničke mreže, radi se i na obnovi voznog parka. U tvornici Končar-Električnih vozila proizvodi se 19 putničkih vlakova za HŽ Putnički prijevoz, od kojih će šest povezivati Zagreb i Split. Prvi vlak trebao bi biti isporučen u srpnju ove godine, a nakon toga planirana je isporuka po jednog vlaka na mjesec, odnosno svih šest do kraja godine. Puno brže i sigurnije vlakovi će uskoro prometovati od Dugog Sela do Križevaca. Radovi na rekonstrukciji postojećega i izgradnji drugoga kolosijeka na 38,2 kilometra dugoj dionici privode se kraju, što je i vidljivo na samome terenu, osobito u kolodvoru Dugo Selo koji napokon poprima svoj konačan izgled.

Dok se čeka rasplet situacije s natječajem za radove na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka od Dugog Sela do Novske, dosad najvećemu EU-ovu projektu HŽ Infrastrukture, na njoj je gotovo završena neophodna obnova dionice od Kutine do Deanovca, duljine 36,43 km, te je brzina podignuta s 40 km/h na 80 km/h.

Bili smo i u Ranžirnome kolodvoru u Zagrebu, gdje su radovi na obnovi pruge M402 Sava rasputnica – Zagreb Ranžirni kolodvor – Zagreb Klara ušli u intenzivnu fazu. Radi se na više lokacija, a radovi se organiziraju u fazama kako bi se što manje ometao proces rada u kolodvoru Zagreb RK, ali i u susjednim kolodvorima.

Tijekom ožujka pruga Varaždin – Koprivnica bila je zatvorena za promet vlakova zbog radova na obnovi. Za to vrijeme dopremljen je 450 metara dug stroj, odnosno postrojenje dugo ukupno jedan kilometar kojim se izvodilo tamponiranje na 10 km dugoj dionici od Ludbrega do Jalžabeta. Prva je to faza remonta pruge od Varaždina do Koprivnice. Osim sjevera Hrvatske posjetili smo Istru te donijeli opsežnu reportažu o tamošnjim kolodvorima i željeznici, ali i o ljudima koji, kao uostalom u drugim dijelovima naše domovine, njeguju lokalni identitet i posebnosti.

O tome, ali i o ostalim temama, saznajte više u »Željezničaru«, čije Uredništvo vama i vašim najmilijima želi **sretan Uskrs!**

glavni urednik lista »Željezničar«

Ivan Kartelo



NA LJETO NOVI VLAKOVI OD ZAGREBA DO SPLITA

PIŠE: HŽPP
FOTO: HŽPP

U tvornici Končar – Električnih vozila u tijeku je proizvodnja šest elektrodizelskih vlakova za povezivanje Zagreba i Splita. Vrijednost projekta, koji se financira iz zajma Europske investicijske banke (EIB), iznosi 57,3 milijuna eura.

Proizvodne pogone Končar – Električnih vozila, u kojima je u tijeku proizvodnja elektrodizelskih vlakova za povezivanje Zagreba i Splita, 16. ožujka obišli su potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, državni tajnik za željeznicu Žarko Tušek iz Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza (HŽPP) Željko Ukić te predsjednik Uprave Končara mr. sc. Gordan Kolak u pratnji predsjednika Uprave Končar – Električnih vozila Josipa Ninića i člana Uprave Igora Jagodića.

Zahvalivši HŽPP-u i Končaru na suradnji, ministar Butković izjavio je:

„U tijeku je proizvodnja 19 vlakova za HŽPP, od kojih će šest povezivati Zagreb i Split. Obišli smo prvi vlak koji bi trebao biti isporučen u srpnju ove godine, a nakon toga planirana je isporuka po jednog vlaka na mjesec, odnosno svih šest do kraja godine. Osim toga, trenutno je u proizvodnji 20 novih niskopodnih tramvaja za Zagreb, za koje smo ugovor potpisali s Gradom Zagrebom, pa smo ujedno imali priliku vidjeti i tu proizvodnju. U posljednjih nekoliko godina isporučeno je 70 novih vlakova, tako da kontinuirano nabavljamo nove vlakove. Veseli me da je u planu i nabava dodatnih 36 vlakova za koje trebamo osigurati financiranje, čime nastavljamo s modernizacijom i nabavom novih vlakova.“

U razvoju i proizvodnji novih hibridnih vlakova sudjeluje velik broj stručnjaka iz Grupe Končar u suradnji s desecima hrvatskih tvrtki, a tehničke karakteristike razvi-



Proizvodnja elektrodizelskih vlakova

jene su u skladu s međunarodnim standardima i suvremenim tehnološkim trendovima.

Nakon što je Končar proizveo elektromo-

torne, dizel-motorne, elektrobaterijski te baterijski vlak, najnoviji elektrodizelski vlak peta je vrsta pogona koja će izići iz Končareve tvornice, istaknuo je predsjednik Uprave Končara Kolak i dodao:



Oleg Butković



Željko Ukić

Ovakvi projekti najbolji su pokazatelj snage nacionalne industrije jer iza svakog vlaka stoje hrvatski inženjeri, domaći razvoj i širok ekosustav naših dobavljača. Uspješno partnerstvo Končara i HŽ Putničkog prijevoza još jednom se potvrđuje zajedničkim rješenjima kojima podižemo kvalitetu putovanja i donosimo konkretne koristi putnicima. Uz suvremenu tehnologiju, potpunu pristupačnost i visoku energetsku učinkovitost riječ je o iskoracima koji doprinose zelenoj tranziciji te rastu hrvatskoga gospodarstva. Ovo je važan korak u smjeru nove generacije održive mobilnosti i još jedan dokaz da hrvatsko znanje može konkurirati i na najzahtjevnijim tržištima.

Prvi elektrodizelski vlak bit će isporučen krajem srpnja 2026. Vlakovi će omogućiti bolju povezanost Zagreb i Splita te više dnevnih polazaka, čime će se unaprijediti lokalna i regionalna povezanost te osigurati kvalitetnija mobilnost građana.

Radi se o modernim, visokokomfortnim vlakovima i sigurno je da će svojom kvalitetom potaknuti veći broj putovanja. U skladu s nabavom ovih vlakova planiramo i povećati broj linija između Zagreba i Splita, pa ćemo od novoga voznog reda uvesti tri polaska prema Splitu i isto tako u suprotnome smjeru. Između Zagreba i Splita danas prevozimo nešto manje od 250 000 putnika, a vjerujem da će, uz veću učestalost linija i nove vlakove, taj broj biti znatno veći. Uz skraćivanje vremena putovanja, cilj nam je što prije dosegnuti pola milijuna putnika na toj relaciji. Uz ovih šest vlakova ugovorena je i nabava još pet takvih vlakova koji će biti isporučeni tijekom 2027., a njima je predviđeno povezivanje Osijeka, Rijeke i Pule preko Slovenije. – istaknuo je predsjednik Uprave HŽ-PP-a.

S obzirom na to da Zagreb i Split povezuje pruga duljine 429 km koja je od Zagreba do Oštarija (103 km) elektrificirana, a od Oštarija do Splita (326 km) neelektrificirana, tijekom vožnje vlakovi će koristiti električni i dizelski pogon, uz veliku snagu vučnih motora kako bi se udovoljilo uvjetima zahtjevne brdske pruge. Vlakovi će postizati maksimalnu brzinu od 160 km/h, a bit će omogućeno i funkcionalno spaja-



U obilasku proizvodnje

nje više vlakova, čime će biti osiguran veći kapacitet.

Kvalitetno željezničko povezivanje Zagreba i Splita predstavlja velik potencijal za povećanje broja prevezenih putnika. Nabavom tih vlakova podiže se razina energetske učinkovitosti prometnog sustava te doprinosi smanjenju buke i emisija stakleničkih plinova iz prometa.

Ovim projektom nastavlja se modernizacija voznog parka HŽ Putničkog prijevoza, čime će se osigurati učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz koji će ujedno doprinijeti održivosti prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.

Tehničke značajke elektrodizelskih motor-nih vlakova

Elektrodizelski motorni vlakovi bit će niskopodne kompozicije, imat će četiri vrata sa svake strane vlaka, bit će opremljeni rampama za ulazak i izlazak osoba u invalidskim kolicima, prostorom za bicikle i toaletima, od kojih će jedan biti prilagođen ulasku osoba u invalidskim kolicima. Kompletan putnički prostor bit će pod videonadzorom. U prostoru za putnike bit će postavljeni monitori za prikaz videosadržaja. Uz vizualne i audionajave kolo-dvora i stajališta putnicima u vlaku bit će omogućen besplatan pristup internetu (WiFi). Vlakovi će biti opremljeni suvremenim informacijskim sustavom za informiranje putnika, utičnicama i samoposlužnim aparatima za hranu i piće. Kapacitet vlaka je 150 sjedećih mjesta (18 u 1. razredu, 132 u 2. razredu).



Elektrodizelski motorni vlak

SASTANAK HŽ INFRASTRUKTURE I MAĐARSKIH DRŽAVNIH ŽELJEZNICA

PIŠE: Ivana Međugorac Imamović

FOTO: Ivan Zadro

U sjedištu HŽ Infrastrukture u Zagrebu 5. ožujka 2026. održan je bilateralni sastanak predstavnika HŽ Infrastrukture i MÁV-a, odnosno Mađarskih državnih željeznica. U ime HŽ Infrastrukture na sastanku su sudjelovali član Uprave Darko Barišić i voditelj Odjela za nadzor željezničkih infrastrukturnih pod sustava Saša Drageljević, dok je mađarsku stranu predstavljao László Reich, zamjenik izvršnog direktora za strategiju u MÁV-u.

Na sastanku razmijenjena su iskustva i informacije o aktualnim infrastrukturnim projektima, razvoju digitalnih sustava za upravljanje i nadzor infrastrukture te o mogućnostima jačanja regionalne suradnje i zajedničkih projekata na razini Europske unije. Barišić je istaknuo kako se Hrvatska nalazi u razdoblju intenzivnih ulaganja u željezničku infrastrukturu. U tijeku su projekti vrijedni više od 1,5 milijardi eura, dok se u sljedećih deset godina planira ulaganje dodatnih šest milijardi eura u modernizaciju i razvoj željezničke mreže. Velik dio tih projekata sufinancira se sredstvima Europske unije.

Posebna pozornost posvećena je projektu izgradnje nove nizinske pruge Zagreb – Rijeka, jednome od najvećih infrastrukturnih projekata u Hrvatskoj. Nova dvokolosiječna i elektrificirana pruga omogućit će prometovanje vlakova duljine do 750 metara te brzine do 160 km/h, a njezinom izgradnjom znatno će se povećati kapacitet željezničkog prometa i dodatno ojačati konkurentnost luke Rijeka na tržištu srednje Europe.

Razgovaralo se i o modernizaciji pruge prema Dalmaciji te o važnosti pravca Mađarska – Zagreb – Split, koji ima važnu ulogu u međunarodnome putničkom prijevozu. Osim toga znatan je broj sezonskih vlakova tijekom ljeta koji povezuju unutrašnjost s obalom. Uz vlakove koje organizira domaći prijevoznik HŽ Putnički prijevoz, tijekom ljeta na relaciji Budim-



Bilateralni sastanak predstavnika HŽ Infrastrukture i MÁV-a



S lijeva na desno: Saša Drageljević, László Reich i Darko Barišić

pešta – Zagreb – Split prometuje međunarodni noćni vlak Adria InterCity, čime se i srednja Europa izravno povezuje s hrvatskom obalom.

Jedna od tema sastanka bila je i digitalna transformacija održavanja željezničke infrastrukture. Predstavljen je sustav *Enterprise Asset Management* (EAM), koji omogućuje centralizirano praćenje stanja infrastrukture, optimiranje procesa održavanja te primjenu analitike i prediktivnih tehnologija za pravodobno otkrivanje kvarova i planiranje intervencija. Takav pristup povećava razinu pouzdanosti infrastrukture, smanjuje troškove održavanja i doprinosi sigurnosti željezničkog prometa. Sudionici sastanka razmotrili su i aktu-

alne teme od zajedničkog interesa na europskoj razini, među kojima su uvođenje sustava ERTMS, razvoj projekata vojne mobilnosti te upravljanje kapacitetima na međunarodnim željezničkim koridorima. Bilateralni sastanak potvrdio je važnost suradnje između infrastrukturnih upravitelja u regiji, osobito u kontekstu razvoja Transeuropske prometne mreže (TEN-T) i jačanja željezničke povezanosti srednje Europe s jadranskim lukama. Redovita razmjena iskustava i koordinacija infrastrukturnih projekata pridonose učinkovitijemu razvoju međunarodnoga putničkog i teretnog prijevoza te daljnjoj integraciji željezničkog sustava u europski prometni prostor.

SVE JE BLIŽE KRAJ

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Zadro



Europska unija
Zajedno do fondova EU

Radovi na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka na 38,2 kilometra dugoj dionici Dugo Selo – Križevci privode se kraju, što je osobito postalo vidljivo od našega posljednjeg obilaska kolodvora Dugo Selo u siječnju.

Za samo dva mjeseca kolodvor u kojemu su radovi najintenzivniji poprimio je nov izgled i sada se jako dobro nazire novo moderno zdanje koje željezničari, ali i korisnici željezničkih usluga s nestrpljenjem očekuju. S trenutačnom situacijom na terenu upoznao nas je voditelj projekta i naš stalni sugovornik Tihomir Lažeta:

Kolosijek na poddionici od Dugog Sela do Križevaca, postavljen i spojen krajem prošle godine, uređen je u cijelosti i na njega se trenutačno postavlja nova signalno-sigurnosna i pružna oprema. Radovi na dijelu kolodvora Dugo Selo, koji se zajedno s novim kolosijekom planira pustiti u promet krajem travnja, u završnoj su fazi. Konkretno, u kolodvoru Dugo Selo do sada su rekonstruirani/izgrađeni kolosijeci 1., 1.A, 5. 6. i 7. s pripadnim skretnicama, u najvećoj mjeri izgrađena su i dva otočna perona s nadstrešnicama, pothodnik ispod rekonstruiranih kolosijeka s pripadnim stubištima, cjelokupna kontaktna mreža i telekomunikacijska infrastruktura. Trenutačno se, kao i na novome kolosijeku, osim intenzivnih građevinskih radova, a radi pripreme velikoga četrnaestodnevnog zatvora pruge u travnju, radi na montaži vanjske i unutarnje opreme novoga signalno-sigurnosnog uređaja.

Dakle, u travnju nas očekuje zatvor pruge od 7. do 20. travnja.

Izvodit će se radovi na rekonstrukciji spoja zapadnog dijela kolodvora Dugo Selo i pruge prema Sesvetama te svi ostali radovi na području kolodvora Dugo Selo i Sesvete potrebni za puštanje u rad no-



Radovi u kolodvoru Dugo Selo

voga signalno-sigurnosnog uređaja, uključujući provedbu složenih ispitivanja rada novog uređaja na području kolodvora Dugo Selo te dijelova pruge prema Sesvetama, Vrbovcu i Ostrni. U idućim će mjesecima biti rekonstruirani i preostali dije-

lovi kolodvora, 2., 3. i 4. kolosijek s pripadnim skretnicama i kontaktnom mrežom, izgrađen preostali dio pothodnika te dovršeni svi ostali radovi, uključujući radove na novoizgrađenoj kolodvorskoj zgradi. – zaključio je Lažeta.

RADOVI U ZAGREB RANŽIRNOM KOLODVORU U PUNOME ZAMAHU

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro

U Ranžirnome kolodvoru bilo je posebno živo tijekom ožujka. Naime, radovi na obnovi pruge M402 Sava rasputnica – Zagreb Ranžirni kolodvor – Zagreb Klara ušli su u intenzivnu fazu. Radi se na više lokacija, a radovi se organiziraju u fazama kako bi se što manje ometao proces rada u kolodvoru Zagreb RK, ali i u susjednim kolodvorima.

Posebnu pozornost na gradilištu privukao je stroj za brzu izmjenu kolosijeka SMD 80 proizvođača Plasser & Theurer. Riječ je o impresivnome stroju koji izvođač radova Swietelsky opisuje kao svojevrsnu pokretnu tvornicu za obnovu željezničkih pruga, jer u neprekidnome procesu istodobno uklanja stari kolosijek i ugrađuje novi.

Stroj SMD 80 dugačak je 59 m te ima masu 232 tone, 15 osovina i instaliranu snagu pogona od 533 kW. Namijenjen je radu na različitim vrstama pragova: drvenim, betonskim i čeličnim. Djeluje kao dio posebnoga radnog vlaka s pratećim vagonima za dopremu novih pragova te za odvoz



Stroj za brzu izmjenu kolosijeka SMD 80

demontiranog materijala. Upravo zahvaljujući integriranome sustavu transporta materijala moguće je neprekidno obnavljati kolosijek brzinom od 200 do 250 me-

tara na sat. – istaknuo je inženjer gradilišta Davor Ivanko iz tvrtke Swietelsky.

Na stroju i pratećoj logistici radi specijali-



zirani tim strojovođa, operatera, mehaničara i radnika za manipulaciju materijalom, koji zajednički osiguravaju siguran i neprekidan proces obnove željezničke infrastrukture. Upravo takva mehanizacija ima ključnu ulogu u održavanju planirane dinamike radova.

Stroj se upotrebljava prema planu, a dosadašnja dinamika zadovoljavajuća je i u skladu je s planiranom organizacijom projekta. – rekao nam je Ivanko te nastavio:

Posebno se ističe dobra koordinacija svih sudionika: investitora HŽ Infrastrukture, stručnog nadzora i izvođača radova. Kod takvih složenih projekata izazovi su očekivani, no zahvaljujući dobroj suradnji uspješno se rješavaju te radovi napreduju planiranom dinamikom.

Riječ je o projektu vrijednome 32,85 milijuna eura, koji obuhvaća ukupno 22,8 kilometara pruge. Osim što se obnavljaju kolosijeci u Ranžirnome kolodvoru i kolodvoru Klara, zamjenjuju se i obnavljaju skretnice.

Na kolosijecima u prijamnoj (P1, P1a, P3a, P3b, P3c, P3d), kolskoj (K1, K1a i K1b) i otpremnoj skupini (O1, O3, O3b i O13) te na kolosijecima u smjernoj skupini (17, 18, 32, 33, 34, 44, 45, 46, 47, 52 i 55) zamijenjene su kolosiječne rešetke i tučnik, izvedeno je elektrootporno i aluminijsko zavarivanje tračnica, zamijenjena je skretnička građa na kritičnim skretnicama, uređene su manevarske staze te su izvedeni djelomično krčenje i čišćenje pružnog pojasa te radovi na signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima. Riječ je o ukupno 22 km kolosijeka, uključujući lijevi i desni prolazni kolosijek. – rekao je zamjenik voditeljice projekta Domagoj Krstanović.

Radovi se nastavljaju na preostalim zahvatima koji su planirani u sklopu projekta, a što nam je pojasnila voditeljica projekta Marija Bingula:

Na navedenim kolosijecima potrebno je još izvesti radove na definitivnome reguliranju kolosijeka u smjeru i visini, završnome uređenju zastorne prizme, oslobađanju napona u dugome tračničkom traku



Obnovljeni kolosijeci u Ranžirnome kolodvoru

(DTT), brušenju vozne površine tračnica, zamjeni 48 skretnica, obnovi 37 postojećih skretnica u smjernoj skupini, ugradnji pružne opreme, zbrinjavanju starih pragovala te završnome krčenju i čišćenju pružnog pojasa.

Završeni su i radovi na sanaciji iznimno

frekventnoga željezničko-cestovnog prijelaza Horvatova, koji se proteže preko triju kolosijeka. Postavljeno je novo sintetičko popođenje te su izvedeni radovi asfaltiranja.

Završetak svih radova na projektu planiran je 2028.

OBNOVLJENA PRUGA OD KUTINE DO DEANOVCA

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Vedran Špoljarević, Jasmina Dragičević



Brušenje tračnica

Ujesen 2024. HŽ Infrastruktura započela je obnovu pružne dionice od Kutine do Deanovca, duljine 36,43 km, te su do danas radovi, vrijedni 20.037.385,23 eura bez PDV-a, gotovo završeni. Iako je ta dionica dio pruge od Dugog Sela do Novske, koju tek očekuje početak velikog projekta rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka sufinanciranog iz EU-ovih fondova, obnova od Kutine do Deanovca bila je neophodna i prije.

Naime, zadnji remont dionice Deanovec – Moslavačka Gračenica izveden je 1980., a dionice Moslavačka Gračenica – Banova Jaruga 1985. te su zbog povećanoga opterećenja posljedice dotrajalosti kolosijeka na drvenim pragovima bile sve iz-

raženije. Pragovi su već dali svoje, a bilo je oslabljeno i pričvršćenje kolosiječnog pribora. Zbog lošeg stanja gornjega pružnog ustroja najveća dopuštena brzina iznosila je 50 km/h na dionici Kutina – Moslavačka Gračenica odnosno 40 km/h na dionici Moslavačka Gračenica – Deanovec, uz ograničenja kroz kolodvore.

To kako su se izvodili radovi i koji su bili najveći izazovi otkrio nam je voditelj projekta obnove dionice Vedran Špoljarević:

Radovi na obnovi izvodili su se uglavnom željenom dinamikom, uz manje poteškoće koje nisu jako utjecale na tijek radova. Najveći su izazov općenito bili radovi na visokofrekventnoj pružnoj dionici (veliki broj putničkih i teretnih vlakova), pri

kojima je trebalo uvoditi neprekidne i dnevne zatvore pruge, a koji su uključivali preusmjeravanje teretnih vlakova na sisačku prugu (Novska – Sisak – Zagreb GK) te zamjenski prijevoz putnika autobusima.

Što se sve napravilo u nešto više od godinu i pol dana?

Strojem za brzu izmjenu kolosiječne rešetke zamijenjeni su pragovi duž cijele dionice otvorene pruge, a među njima i na 4188 prolaznih kolosijeka u kolodvorima Novoselec, Ludina, Popovača, Moslavačka Gračenica i Kutina TK (uz strojno reguliranje i planiranje kolosijeka). Duž cijele dionice ugrađen je novi kamen tucanik, tračnice su zavarene na mjestima gdje je to bilo neophodno, na 18 željezničko-ces-



Vedran Špoljarević

tovnih prijelaza ugrađeno je sintetičko počenje, zamijenjena je drvena skretnička građa na skretnicama na prolaznim kolosijecima, odrađena je strojna regulacija na skretnicama, ugrađena je nova pružna oprema te su odrađeni prateći radovi na kontaktnoj mreži i na SS i TK uređajima.

Koje radove još treba izvesti?

Planirani su radovi pri samome kraju te još treba izvesti one koji ne utječu na sigurnost željezničkog prometa. Krajem ožujka završit će radovi na reprofiliiranju (brušenju) rabljenih tračnica, koji se izvođe tijekom dnevnih zatvora pruge, nakon čega preostaje ekološko zbrinjavanje starih drvenih pragova.

O zanimljivim prizorima brušenja tračnica Špoljarević je rekao:

Reprofiliranje tračnica podrazumijeva uzdužnu obradu glave tračnica radi otklanjanja naboranosti tračnica (kratkih valova) i valovitosti tračnica (dugačkih valova), mikropukotina, promjene geometrije vozne površine i drugih oštećenja. Izvodi se postrojenjem za reprofiliranje (brušenje) tračnica u sklopu kojeg se obavljaju



Obnovljena pruga na dionici Kutina – Deanovec

mjerjenje i analiza podataka prije reprofiliiranja te nakon njega.

Na dionici od Kutine do Deanovca brzina prometovanja podignuta je s 40 km/h i 50 km/h na 80 km/h, uz ograničenja kroz

kolodvore. Dakle, dok ne bude završena sveobuhvatna obnova dionice od Dugog Sela do Novske, što se očekuje za nekoliko godina, željeznički promet na tome važnom koridorskom pravcu bit će sigurniji, a putovanje kraće za dvadesetak minuta.

ZAVRŠENO TAMPONIRANJE NA PRUZI OD LUDBREGA DO JALŽABETA

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Zadro, Ivan Kartelo



Pružno postrojenje PM 1000 za ugradnju zaštitnog sloja

Zbog radova na obnovi pruga Varaždin – Koprivnica zatvorena je za promet vlakova. Tijekom ožujka izvođač radova Swietelsky dopremio je 450 metara dug stroj, odnosno postrojenje koje u svojem sastavu, osim stroja, ima lokomotivu, šest MFS vagona i 20 vagona kiblica te je ukupno dugo jedan kilometar. Njime se izvodilo tamponiranje na 10 km dugoj dionici od Ludbrega do Jalžabeta. Prva je to faza remonta dionice od Varaždina do Koprivnice.

Kako smo doznali od voditeljice projekta Danijele Kosty, u tome periodu postrojenje je prelazilo od 450 do 600 metara na dan, a prizori koje smo zatekli na pruzi između Novakovca i Jalžabeta bili su impresivni, što smo i zabilježili. Iako je danas tehnologija iznimno napredovala i sve je manje iznenađenja, već samo stajanje is-

pred takvog postrojenja i promatranje rada toga cijelog mehanizma oduzima dah.

Pružno postrojenje PM 1000 sastavljeno je od više dijelova koji funkcioniraju kao cjelina. Sa stražnje strane postrojenja se pomoću 20 vagona s kiblicama doprema materijal koji se u njih utovaruje s unaprijed pripremljenih deponija. Svaki se vagon sastoji od šest kiblica zapremine po četiri kubna metra. – rekla je u uvodu Kosty i nastavila:

Od tih 20 vagona u njih 13 doprema se tamponski materijal, dok se u njih sedam doprema tucanik, jer to postrojenje, osim što ugrađuje tamponski sloj, odmah ugrađuje i prvi sloj tucanika, čime ostavlja kolosijek na visini oko 15 centimetara nižoj od projektirane i izvodi strojno reguliranje kolosijeka.

Kako bi se osigurala kontinuirana doprema materijala, osim 20 vagona s kiblicama iz kojih se materijal ugrađuje pružnim postrojenjem, druga garnitura od 20 vagona s kiblicama nalazi se na utovaru tamponskog materijala i tucanika. – rekla je naša sugovornica i detaljno opisala složenost rada i mogućnosti toga nevjerojatnog stroja:

Kliještima se diže kolosiječna rešetka kako bi se oslobodio prostor za rad glavnog dijela pružnog postrojenja, odnosno stroja za iskop i ugradnju tampona. U njemu nalaze se lanci za iskop od kojih se onim manjim iskopava stari zastorni materijal. On se potom prosijava i transportira do drobilice, koja ga drobi na projektom propisanu granulometriju i transportira do koša na miješanje s novim materijalom, koji se velikim portalnim kranovima isto-

varuje iz kiblica i koji se potom ugrađuje kao tamponski sloj. Velikim lancem iskopa se preostali dio zastora i zemljanog materijala do projektirane dubine i na projektirani nagib pruge. Taj dio iskopanog materijala se pomoću traka transportira do MFS vagona, koji ga otpremaju i istovaruju na deponije. Tako iskopan pružni trup zbija se kompaktorima te se potom na uređenu posteljicu polažu geotekstil, kako bi se spriječilo miješanje tamponskog materijala s posteljicom, i geomreža, kako bi se povećala nosivost posteljice. Pripremljeni tamponski materijal se iz koša u kojemu se nalazi pomoću pluga ugrađuje u tamponski sloj koji se zbija kompaktorima. Na tome dijelu postrojenja nalaze se i senzori koji omogućuju da se materijal ugradi u skladu s projektiranim uzdužnim i poprečnim nagibom pruge. Bočne vibroploče paralelno uređuju pokos i bridove tamponskog sloja. Nakon što se tamponski sloj ugradi i zbije, iz drugog se koša ugrađuje sloj tucanika te potom kliješta spuštaju i vraćaju postojeći kolosijek, a podbijačica strojno regulira kolosijek.

To nevjerojatno čudo tehnike imat će još posla na pruži od Koprivnice do Varaždina. U travnju počinje tamponiranje od Ludbrega do Rasinje, u svibnju od Rasinje do Koprivnice, a u lipnju od Koprivničkih Brega do Koprivnice. Radovi na zamjeni kolosiječne rešetke počinju u rujnu postrojenjem SMD 800, a izvodit će se u četiri ciklusa po istim dionicama.

Planiramo da u prvoj polovini studenog bude zamijenjena kolosiječna rešetka na sve četiri dionice, dakle od Jalžabeta do Koprivničkih Brega. – zaključila je Kosty.

U sklopu ovog projekta koji obuhvaća dionice Kloštar – Koprivnica – Varaždin, duljine 74,7 km, i Varaždin – Čakovec, duljine 11,8 kilometara, vrijednog 189 milijuna eura i financiranog iz kredita Europske investicijske banke koji je osigurala Vlada RH, dosad je obnovljena dionica Kloštar – Đurđevac – Virje – Koprivnički Bregi (i ugradnja zaštitnog sloja pružnim postrojenjem i izmjena kolosiječne rešetke). Osim spomenutih radova trenutačno se izvode radovi na zamjeni kolosijeka i skretnica u kolodvoru Đurđevac, a traju i radovi na ob-

novi kolosijeka, skretnica i uređenih površina u kolodvoru Varaždin. Također, kontinuirano se radi na oslobađanju dugoga tračničkog traka koji je dovršen od Kloštra do Đurđevca te na ugradnji kanalica za

odvodnju, sanaciji propusta duž dionice te izgradnji perona stajališta Kalinovac. Kada budu završeni svi radovi, a što je planirano u drugoj polovini 2028., brzina prometovanja vlakova iznositi će 100 km/h.



Ugradnja tucanika i zbijanje pokosa



Pružno postrojenje – kiblice s materijalom



Mjerenje zbijenosti pokosa



Polaganje geotekstila



Polaganje geomreže

U CENTRU SVIJETA

PIŠE: Ivan Zadro
FOTO: Ivan Zadro, Ivan Kartelo

Radovi na obnovi pruge Varaždin – Koprivnica ovih su tjedana potpuno promijenili svakodnevicu kolodvora Ludbreg. Zatvor pruge, supstitucija autobusima i pojačan promet radnih vlakova pridonijeli su radnoj dinamici u kolodvoru, ali i podsjetili na to koliko je ta regionalna pruga važna za lokalno stanovništvo.

Jako je zanimljivo na poslu, posebno sada tijekom radova. Ima dosta manevriranja, a na snazi je i supstitucija autobusima pa nam ujutro bude gužva. – rekao je prometnik Vlado Herceg, najiskusniji željezničar na toj pruzi. Na željeznici je od 1979., a u Ludbregu radi neprekidno gotovo četrdeset godina, točnije od 1988., što ga čini svojevrsnom institucijom kolodvora.

Tijekom zatvora pruge između Koprivnice i Varaždina putnike prevoze autobusi, a prema riječima kolege Hercega, najveći pritisak osjeti se u jutarnjim satima:

Putuje dosta đaka, a radnika je ipak manje nego nekad. Prije je na svaki vlak išlo desetak-petnaestak radnika, no danas su te brojke puno skromnije. – dodao je.

Organizacija rada u kolodvoru prilagođena je pojačanome opsegu posla. Uvedeni su i noćni turnusi, a četiri prometnika u kolodvoru rade u režimu 12 – 24 – 48 sati kako bi se osigurala stalna prisutnost tijekom intenzivnih radova. Uz putnički prijevoz posebnu ulogu imaju radni vlakovi koji dovoze materijal za obnovu pruge.

Vlakovi stalno dovoze drobljeni kamen i tucanik za radove na donjemu ustroju pa se stalno nešto događa. – objasnio je Herceg.

Nakon kratke normalizacije u Velikom tjednu, ali uz smanjene brzine vlakova, već početkom travnja počinje novi zatvor, no



Vlado Herceg

taj put prema Rasinji i Koprivnici, što znači da će prilagodbe u prometu biti neophodne još mjesecima.

U redovitim uvjetima kroz kolodvor Ludbreg prođu 34 putnička vlaka na dan, a većina križanja na pruzi Koprivnica – Varaždin događa se upravo u njemu jer kolodvor, za razliku od kolodvora Jalžabet i Rasinja, upravlja skretnicama preko centralnog upravljanja.

Posebnost Ludbrega nije samo prometna. Grad je poznat kao centar svijeta i važno marijansko svetište, što se odražava i

na kolodvor.

Prije je puno hodočasnika stizalo vlakom. Danas manje, ali vjerujemo da će se vratiti kada se pruga obnovi. Naravno, to ovisi i o linijama i o putničkome prijevozniku. – rekao je Herceg.

Također, Ludbreg skriva i zanimljive detalje iz prošlosti koji dodatno povezuju željeznicu i lokalnu kulturu. Naime, u kolodvoru Ludbreg snimane su scene legendarne serije »Gruntovčani«, a u jednoj sceni u kolodvoru statirali su i članovi Herce-



Kolodvor Ludbreg



Kolodvor Ludbreg



Čekaonica

gove obitelji.

Mama i sestra bile su u kadru, a ženski bicikl koji je Dudek gurao bio je od mojih roditelja. – prisjetio se uz osmijeh.

Za Hercega željeznica je obiteljska priča: otac je bio robni blagajnik, brat je s punim stažem otišao u mirovinu, sin je prometnik u Lepavini, a drugi sin dispečer kod tretnog prijevoznika.

Ludbreg je naš centar svijeta. – rekao je. A veliki dio tog centra upravo je željeznica.



Prijevoz drobljenog kamena i tucanika za obnovu pruge

VARAŽDIN USKORO BLIŽI ZAGREBU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo, Ivan Zadro



Kolodvor Varaždin

Priлично je živo, što se željeznice tiče, na sjeveru Hrvatske. Nije naodmet ponoviti da se brojna gradilišta vezana uz obnovu željezničke infrastrukture nalaze u tom dijelu Hrvatske. Pri likom obilaska radova na remontu pruge od Ludbrega do Jalžabeta posjetili smo Varaždin, ishodišnu točku radova na dionici od Varaždina, preko Koprivnice pa sve do Kloštra. Iako se po dionicama remont ne izvodi iz smjera Varaždina, radi se i u tamošnjemu kolodvoru.

U kolodvorskoj zgradi, koja je u solidnome stanju, dočekao nas je šef kolodvora Danijel Kučej, s kojim smo kratko razgovarali o trenutačnim zbivanjima na tome području. Tijekom našeg posjeta zbog spomenu-

tih je radova pruga prema Koprivnici bila zatvorena za promet.

Radi se i u kolodvoru; izvodi se remont četvrtoga kolosijeka te izmjena skretnica 25 i 27, a u planu su i obnova drugoga i trećega kolosijeka te perona i izmjena dotrajalih skretnica. Uz remont pruge prema Koprivnici u kasnijoj fazi očekuje nas remont pruge prema Čakovcu, koji bi trebao početi iduće godine.

S obzirom na to te na kraj radova na koridorskoj pruzi od Koprivnice do Zagreba, koja će biti dvokolosiječna, putnički i teretni željeznički promet bit će znatno bolji.

Bit će sve puno brže i kvalitetnije. Šteta

je što za sada neće biti izvedena elektrifikacija pruge od Koprivnice do Varaždina, ali imamo mogućnost za prometovanje baterijskih vlakova jer je u kolodvoru izgrađena punionica. Barem ćemo na taj način nadoknaditi taj nedostatak u putničkom prijevozu. – rekao je Kučej.

Kučej je na željeznici od 2004. Završio je Tehničku školu, a potom i Prometni fakultet:

Cijelo vrijeme, do nedavno, kada sam postao šef kolodvora, bio sam prometnik u kolodvoru Varaždin. Posao je jako odgovoran, a ponekad i stresan, jer je promet dosta intenzivan. Tijekom radova nema željezničkog prometa pa je organiziran za-

mjenski prijevoz autobusima. Toga će biti sve do kraja projekta obnove 2028., što zahtijeva dosta koordinacije i strpljenja kada su u pitanju takve, nazovimo ih, izvanredne situacije. Međutim, kada sve bude gotovo, i mi i korisnici željezničkih usluga, ponajprije mislim na putnike, bit ćemo zadovoljniji. Do tada se moramo malo strpjeti i obavljati posao što bolje znamo.

Što se tiče kolodvorske zgrade u Varaždinu, izgrađena je 1886., nakon što je završena izgradnja Zagorske željeznice od Varaždina do Zagreba. Ubrzo se pokazala premalom za opseg prometa od oko 300 putnika na dan, jer je imala četiri sobice u prizemlju i dvije na prvome katu, a čekaonice su bile male te su se u prostoriji od 25 kvadratnih metara kupovale karte, ali se predavala i prtljaga. Zato su Varaždinci već 1890. od Ministarstva za javne radove tražili da sagradi novu kolodvorsku zgradu. Donesena je odluka o proširenju postojeće zgrade. Radovi su izvedeni prema nacrtima varaždinskog arhitekta i graditelja Valenta Morandinića i dovršeni 1908. Kolodvor je proširenjem sa svake strane jednokatne zgrade dobio natkriveni peron i udobne čekaonice. Izgled koji je poprimila prije stotinu godina sačuvan je do danas.



Danijel Kučej



Kolodvor Varaždin



Radovi na skretnici u kolodvoru Varaždin



Čekaonica

KRASNA ISTRA, NJEZINI KOLODVORI I LJUDI

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Zadro, Ivan Kartelo

Prolazak kroz tunel Učka i ulazak u Istru u meni bude osjećaj harmonije i mira. Iako se svaka regija Lijepe Naše ističe svojim ljepotama i posebnostima, za mene Istra ima ono nešto zbog čega joj se često vraćam. Cilj puta u Istru prvoga sunčanog petka u ožujku bio je obići istarske kolodvore i vidjeti kako dišu tamošnji željezničari. Sva kolodvorska zdanja sagrađena su od kamena pa se prirodno uklapaju u predivne istarske pejzaže, koje čine mala pitoreskna mjesta na brežuljcima ili u dolinama okružena zelenilom, vinogradima, maslinicima, rijekama i rječicama. Osim toga u Istri se polako zahuktavaju radovi koji će, kada budu završeni, podići kvalitetu željezničke usluge.

Prvo odredište bio je Buzet, koji se nalazi vrlo blizu slovenske granice. Tamo su nas dočekali prometnik Željko Trbović, inače Ogulinac, i mladi kolega vježbenik Marti Čorović. Iako nisu bili raspoloženi za fotografiranje, od tog dvojca saznali smo da je na njihovu radnom mjestu trenutačno mirno. Naime, zbog radova na obnovi pruge od slovenske granice do Sv. Petra u Šumi, pruga je na tome dijelu zatvorena za promet do 16 sati pa nas je do dijela gdje se izvode radovi TMD-om dovezao simpatični Ante Bejo, Splićanin s mjestom boravka u Rijeci, a radnim mjestom u Buzetu. Nakon što smo fotografirali radove uz prugu, krenuli smo prema Lupoglavu. Na putu nam je bio Roč. Riječ je o još jednome dragulju željezničke infrastrukture, a slobodno možemo reći, i baštine.

U Lupoglavu okupanome suncem bilo je prilično živo. Na peronima vlakovi, a na stajalištima putnici. I nasmijani i srdačni šef kolodvora Ivan Buždon s kojim smo kratko razgovarali o radnoj svakodnevici toga kolodvora, ali i drugih mjesta koja su pod njegovom nadležnošću: Buzeta, Roča (nezaposjednut), Boruta (nezaposjednut), stajališta Cerovlje i Pazina. Iako do-



Kolodvor Buzet

lazi iz željezničarske obitelji, taj 37-godišnjak imao je zanimljiv put do sadašnjega radnog mjesta.

San mi je bio raditi bilo što na željeznici,

samo da radim. Iako sam prvo trebao upisati srednju željezničku školu u Moravicama, upisao sam srednju strukovnu školu u Pazinu, a potom i prometni fakultet u Rijeci. S obzirom na to da mi je za rad-



Radovi kraj kolodvora Buzet



Ante Bejo

no mjesto na željeznici trebala srednja željeznička škola, pohađao sam prekvalifikaciju u Moravicama.

U Lupoglavu su osim šefa kolodvora trenutno zaposlena tri prometnika vlakova, od kojih neki odlaze na zamjenu u Buzet. Odnedavno je tamo i čuvar prijelaza. To je dovoljno ljudi za pokriti posao u kolodvoru koji se nalazi na istarskoj pruzi koja se proteže od Buzeta do Pule.

Tijekom školske godine, u tjednu ujutro

po toj trasi vozi jedan prazan vlak za Buzet pa onda za Pulu, a drugi koji vozi samo u tjednu vraća se iz Pule. Tijekom nastavne godine vlak vozi od Lupoglava do Buzeta, a na toj trasi vozi i vlak Zagreb – Ljubljana – Pula. Dakle, ukupno osam pari vlakova na dionici od Pule do Buzeta i obratno, kaže naš sugovornik i dodaje:

U teretnome prijevozu jedan vlak stiže u Lupoglav, a drugi odlazi u otpremništvo u Učku na pruzi Lupoglav – Raša. Ti vlakovi prevoze kamen, koji se potom prekrcava u



Kolodvor Roč

kamione i vozi u tvornicu Rockwool, gdje se proizvodi kamena vuna.

Buždon je iz Lupoglava i rekao nam je da ne bi mogao mijenjati taj način života za život u gradu:

Na selu smo. Cijela općina ima oko 700 stanovnika, ali praktički imamo sve. Ono čega nema pronalazimo u obližnjoj Rijeci. Najvažnije je da još uvijek vladaju dobri međuljudski odnosi. Stanovnici se bave ugostiteljstvom. Nadaleko su poznate istarske konobe. Osim toga bave se poljoprivredom i proizvodnjom domaćih proizvoda poput sireva.

U slobodno se vrijeme naš sugovornik bavi lovom na tartufe:

Imamo četiri psa uz čiju ih pomoć tražimo. Crnog tartufa ima tijekom cijele godine, a bijelog od sredine rujna do sredine prosinaca, kada im je špica sezone. Ako



Kolodvor Lupoglav



S lijeva na desno: Ivan Buždon i Željko Fridrih

se čovjek misli time ozbiljno baviti, trebao bi svakog dana biti na terenu. Otac, brat i ja nismo baš tako ažurni pa odemo u lov kada imamo volje i kada stignemo.

Naša sljedeća stanica bio je Pazin, gdje smo razgovarali s jednom kolegicom, koja je s obzirom na Međunarodni dan žena zaslužila posebno mjesto u »Željezničaru«. O čemu smo razgovarali s tom zanimljivom željezničarkom pročitajte u zasebnome članku našega lista.

U nastavku putovanja stigli smo u Kanfanar. I premda su svi do tada viđeni kolodvori lijepi, taj u Kanfanaru ih nadmašuje. Zaista prekrasno kameno zdanje u izvrsnome stanju, s novom stolarijom i klupama ispred kolodvora, ukrašeno s puno cvijeća. Pravi dragulj istarskih željeznica. Tamo smo naišli na prometnika vlakova Michela Debeljuha. Kolega nosi poznato istarsko prezime, s kojim se i mi često susrećemo kada komuniciramo s Istrom.

Debeljuhi su iz obližnjega istoimenog zaseoka. Kako nam je rekao Michel, u Kanfanaru je prometno jer puno učenika putuje u Pulu, do koje se vlakom stigne za četrdesetak minuta. Vlak je tamo poželj-



Michel Debeljuh

no prijevozno sredstvo koje ispunjava svoju svrhu. Još će bolje biti kada počne obnova pruge od Sv. Petra u Šumi do Pule.

U lijepoj kamenoj kolodvorskoj zgradi u Vodnjanu s prometnikom Alenom Pajićem razgovarali smo o svemu, ponajviše u prednostima života u toj divnoj regiji. Pa-

jić je iz Pule i obožava svoj posao i Istru jer ima sve:

Ljudi su ovdje radišni i smireniji, a priroda je prekrasna. Vrijeme je šparoga pa ih možete nabrati ovdje u blizini.

Zbog pomanjka vremena ponudu smo od-



Kolodvor Kanfanar



Alen Pajić



Kolodvor Vodnjan



Kolodvor Pula

bili i uz pozdrave kolegi i mački koja već nekoliko godina dočekuje i ispraća putnike u kolodvoru krenuli prema zadnjemu određištu.

Kolodvor Pula obnovljen je prije desetak godina i još uvijek je jako uredan. Peroni i čekaonice su kao apoteka. Tamo smo sreli prometnika Antuna Mendikovića, koji nam je otkrio da kroz kolodvor Pula radnim danom prođe osam pari putničkih vlakova, a vikendom jedan brzi koji stiže iz Zagreba preko Ljubljane. Osim njega u ko-

lodvoru rade šef kolodvora Darko Milohanić, voditelj Područne radne jedinice prometa Zapad Sanjin Debeljuh te u turnusu još dva prometnika, tri skretničara i jedan domar. Mendiković za nešto više od godinu dana očekuje mirovinu, čemu se veseli kako bi napokon mogao više vremena provoditi u svojoj staroj obiteljskoj kući u Pazinu. Želimo mu da mu preostalo vrijeme na željeznici prođe mirno, u što ne sumnjamo jer se u Istri baš tako nekako i živi. Zato ćemo se i vratiti. *Eco*, što bi rekli Istrijani, to bi bilo to.



Antun Mendiković

SKRETNIČARKA, PA ŠTO?

PIŠE: Ivan Kartelo

FOTO: Ivan Kartelo

Kolodvor Pazin, na pruzi Buzet – Lugalav – Pula, kao uostalom svi kolodvori u Istri, odiše šarmom svojstvenim za tu regiju. Osim što je posebno važan jer je Pazin i administrativno sjedište županije i, nakon Pule, drugi po veličini na spomenutoj dionici, nama je bio zanimljiv zbog dviju željezničarki koje tamo rade. Radi se o dvjema sestrama skretničarkama Doris Kutić i Roziti Tuhtan. Na proputovanju Istrom na radnome mjestu u kolodvoru zatekli smo Doris, dok je Rozita bila odsutna. Doris je bila idealna sugovornica za promociju žena na željeznici, a to nam je u tjednu u kojemu se obilježavao Međunarodni dan žena i bila namjera.

Naša sugovornica je iz željezničarske obitelji, a zanimljivo je da je i otac Vitomir Friščić, koji je u mirovini, bio skretničar.

Završila sam željezničku školu u Moravici i mislila sam odmah nastaviti očevim stopama, no 14 godina nije bilo otvorenih radnih mjesta. Sestra i ja napokon smo se zaposlile prije dvije godine.

I to na mjestu skretničarki. Bez obzira na to što žene na željeznici rade dosta istih poslova kao i muškarci, to ipak nije uobičajeno.

I nije, kada me vide u radnoj odori, ljudi me još uvijek znaju pitati što radim. Kad im odgovorim da sam skretničarka, gledaju me pomalo začuđeno, na što im odgovorim: „Pa što?“. – rekla nam je kroz smijeh simpatična kolegica i naglasila:

Posao mi je super i baš sam zadovoljna. Idemo tatinim stopama, jer je on baš ovdje u Pazinu bio skretničar i sigurno da nam je lakše jer smo od njega mogle dobiti puno korisnih savjeta. Budući da sustav nije automatski, skretnice moram okretati ručno. To radim ključevima, i to kad imamo križanje dvaju vlakova jer se tada skretnice moraju okretati. Isti posao



Doris Kutić

radi i sestra, kojoj jako nalikujem pa nas često i zamijene.

Kolodvor Pazin uvijek je slovio za jedan od najljepše uređenih u Istri.

I danas se trudimo održavati visoku razinu.

Nedavno je na zgradi zamijenjena stolarija, a posebno pazimo na okoliš i urednost. – rekla je Doris.

Doris je udana i majka devetogodišnjaka Matea i šestogodišnjakinje Hane te živi u 15 km udaljenome Cerovlju. Život u manje-



Mehanički uređaj za upravljanje željezničkim skretnicama

mu mjestu smatra idealnim jer joj je sve nadohvat ruke, a odgovara joj i radno vrijeme jer uspijeva uskladiti i brojne druge obaveze:

Živimo na selu i prvi susjedi udaljeni su kilometar i pol pa svi koji dođu k nama budu oduševljeni tom našom oazom mira. Djeca su stalno u prirodi, što je super, a mogu iz prve ruke upoznati i domaće životinje, jer na gospodarstvu imamo ovce, svinje, junce, a uzgajamo i masline pa ne fali ni domaćega istarskog ulja. Sada smo sadili krumpir i češnjak, koji nam posluži za domaće kobasice, a uz to imamo vinograd pa se dobije i malo malvazije. Radi se puno, ali imamo ispunjen život.

Neka onda tako i ostane, poželjeli smo kolegici koja ruši nekad ustaljene predrasude da je željeznica radno mjesto uglavnom za muškarce. Skretničarke kolodvora Pazin Doris i njena sestra Rozita samo potvrđuju da tome već dugo nije tako.



Doris Kutić



Kolodvor Pazin

ŽELJEZNICA - IDENTITET ZAPADNE SLAVONIJE

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić



Kolodvor Lipik

Danas u željezničkome kolodvoru Lipik u zapadnoj Slavoniji nema svakodnevnih dolazaka i odlazaka vlakova, a putnike na dionici od Banove Jaruge do Daruvara umjesto vlakova prevoze autobusi prema voznome redu vlakova. Naime, pruga je zatvorena za promet zbog obnove cijele dionice, čiji je završetak planiran tijekom 2028. Trenutačno kolodvor ima važnu logističku i prometnu ulogu u provedbi radova. O organizaciji sustava, koordinaciji i očekivanjima lokalne zajednice razgovarali smo sa Željkom Basićem, šefom područja željezničkih kolodvora Banova Jaruga, Lipik, Sirač i Daruvar, te prometnicom Emanuelom Ladišić Kozić.

Kolega Basiću, koja je Vaša uloga kao šefa kolodvora u koordinaciji prometnih aktivnosti na ovoj dionici?

Obavljam dužnost šefa područja željezničkih kolodvora Banova Jaruga, Lipik, Sirač i Daruvar s pripadajućim željezničkim stajalištima. Dodijeljeno mi je uprav-

ljanje nad cijelim tim područjem. Kao šef područja, sa sjedištem u kolodvoru Banova Jaruga, na tjednoj razini obilazim kolodvore pod mojim nadzorom. Tijekom obnove pruge, uz redovitu organizaciju rada, obnašam i dužnost prometnog koordinatora u ime Sektora za promet, Područne radne jedinice prometa Centar. Svakodnevno se konzultiramo s izvođačem i nadzornim inženjerima, podnosim izvješća nadređenima, a koordinacije svih sudionika na projektu tjedno se obavljaju kod nas u kolodvoru Lipik.

Kolodvor Banova Jaruga stalno je zaposjednut i preuzima dio aktivnosti nakon zatvaranja Lipika. U kolodvoru Lipik radi se u ograničenome razdoblju, prema dnevnome planu izvođenja radova i kretanja vozila za posebne namjene. Važno je reći da je u kolodvoru Lipik smješten deponij gumene opreme za uređenje željezničko-cestovnih prijelaza, a koja će se koristiti po završetku obnove cijele dionice. U Banovoj Jaruzi deponij je s armiranobetonskim pragovima koji se noću utovaraju

na specijalne strojeve. Po završetku radnog vremena Lipika noćne manevre i pripremu materijala preuzima osoblje Banove Jaruge.

Emanuela Ladišić Kozić, prometnica u kolodvoru Lipik, rekla je da su njezina zaduženja i radne obaveze primarno vezani uz kolodvor Banova Jaruga te uz regulaciju prometa pružnih vozila i mehanizacije za potrebe izvođača radova na pruzi.

Prijevoz putnika na ovoj pružnoj dionici je i prije obnove bio supstituiran autobusima prema voznome redu vlakova. Iako nema redovitih putničkih vlakova, razina odgovornosti ostaje jednaka. U prometnome smislu regulacije prometa između kolodvora Banova Jaruga i Lipik moja je zadaća da se sve vožnje provode sigurno i u skladu s važećim propisima. S obzirom na to da sam zaposlenica kolodvora Banova Jaruga, međukolodvora na međunarodnoj pruzi Novska – Dugo Selo, naviknula sam na velik broj vlakova i putnika te moram priznati da mi danas u Lipiku nedo-



Željko Basić

staje ta dinamika. Međutim, svjesni smo da je ovo prijelazno razdoblje i radujemo se ponovnome uspostavljanju redovitog prometa.

Emanuela, rekli ste da živite u Lipiku, nedaleko od kolodvora. Kako ste Vi, Vaši mještani i svakodnevni putnici reagirali na najavljenju obnovu pruge?

Vijest o obnovi pruge i ponovnome uspostavljanju željezničkog prometa u ovome djelu naše Županije svi smo primili s veseljem i radujemo se najavljenome okončanju radova, boljoj povezanosti našega kraja s ostatkom Hrvatske, sa Zagrebom u koji se redovito putuje na školovanje, posao, doktorima. Zamjenski su autobusi popunjeni, posebno petkom i nedjeljom, kada su vikend-migracije stanovništva.

Od početka radova primamo brojne upite građana, turista i pacijenata Specijalne bolnice za medicinsku rehabilitaciju Lipik. Ljudi prate dinamiku radova i često pitaju

kada će ponovno prometovati vlak. Vidljivo je koliko im željeznica nedostaje.

Šef kolodvora Basić podsjetio je na činjenicu da je ovaj kraj pretrpio ogromna razaranja tijekom Domovinskog rata, osobito Lipik i Pakrac, i dodao:

Obnova pruge snažna je poruka potpore razvoju sredine koja ima perspektivu, posebno za mlade. Željeznica je jedan od ključnih čimbenika gospodarskog i društvenog razvoja, a interes građana potvrđuje koliko je ona važna. Znači, stanovništvo ovoga kraja, isto kao i mi željezničari, žive sa željeznicom u srcu. Hvalevrijedna inicijativa jest sastanak predstavnika Grada Pakraca i Hrvatskog željezničkog muzeja HŽ Infrastrukture s ciljem da se parna lokomotiva JŽ 51-012 u Pakracu sačuva i obnovi u skladu s pravilima konzervatorsko-restauratorske i muzejske struke.

Od 1996. do zatvaranja ove dionice 2014., od proljeća do jeseni, prometovali su na ovoj dionici posebni turistički vlakovi. Lipik ima turističku tradiciju još od vremena Marije Terezije, a željeznica je imala važnu ulogu u dolasku posjetitelja na brojne manifestacije. Ovdje ljudi s ponosom kažu da je carica Marija Terezija dala izgraditi kontinentalnu Opatiju, prekrasni grad Lipik, koji po arhitekturi i vilama podsjeća na

Opatiju.

Prometnica Ladišić Kozić nadovezala se da su turistički vlakovi i dolazak većeg broja izletnika ostali u lijepome sjećanju:

Dolazak većeg broja putnika, posebne kompozicije i manifestacije pridonosili su živosti kolodvora. Vjerujem da će se po završetku radova ponovno otvoriti prostor i za takve inicijative.

Što za vas osobno znači željeznica?

Na željeznici sam 41 godinu. Bilo je izazova, ali kada bih ponovno birao, opet bih izabrao isti put. Posebno sam sretan što će obnova pruge dati perspektivu ovome kraju, snažnu podršku, i moralnu i ekonomsku, posebno mladima. – odgovorio je šef kolodvora Basić.

Željeznica je dio identiteta ovoga kraja. Ona ne osigurava samo prijevoz, nego znači sigurnost, povezanost i povjerenje. Zato obnova dionice Banova Jaruga – Daruvar nije samo infrastrukturni projekt, nego ulaganje u budućnost zapadne Slavonije, u njezinu prometnu sigurnost, gospodarski razvoj i povratak svakodnevnog ritma koji se u Lipiku s nestrpljenjem očekuje. – nadovezala se prometnica Ladišić Kozić.



Emanuela Ladišić Kozić

SIGURNOST NIJE SLUČAJNOST

PIŠE: Sanja Paić

FOTO: Sanja Paić

Polovinom ožujka tim edukativno-preventivne akcije »Vlak je uvijek brži« proveo je niz edukativnih aktivnosti na području Vukovara i okolnih mjesta radi podizanja razine svijesti o sigurnome ponašanju u blizini željezničke pruge.

U tri dana u tome dijelu Slavonije i Srijema tim je obišao više škola i dječji vrtić, a odradio je akciju na dvama željezničko-cestovnim prijelazima.

Prvo su posjetili učenike male Osnovne škole Bršadin, smještene samo 150 metara od pruge i istoimenoga željezničkog stajališta. Posebno veseli što je uz stajalište postavljena zaštitna ograda. Uređeno i očuvano stajalište primjer je odgovornog pristupa infrastrukturi i važan korak prema sigurnijemu okružju. S obzirom na blizinu pruge, tamošnja su djeca već upoznata s opasnostima koje su moguće u slučaju nepridržavanja propisa. Zato u razgovoru s njima nije bilo teško utvrditi gradivo.

Drugog dana edukacija je bila održana u Osnovnoj školi Nikole Andrića u Vukovaru. Nastavnici su istaknuli kako se predavanje izvršno uklopilo u ovogodišnju školsku temu »Sigurnost nije slučajnost«. Učenicima su s velikim zanimanjem pratili sadržaj, aktivno sudjelovali u razgovoru te pokazali vrlo dobro razumijevanje važnosti odgovornog i opreznog ponašanja u prometu. Na kraju nagrađeni su prigodnim poklonima.

Zadnja stanica VJUB-ova tima na području Vukovara i okolnih mjesta bio je Dječji vrtić Privlaka, u kojemu je održao radionicu prilagođenu djeci predškolskog uzrasta. Teško je opisati koliko radosti i topline donose ta mala, ali mudra bića. Zahvaljujući videomaterijalima, pitanjima, smijehu i pjesmi »Kad se male ruke slože« iz filma »Vlak u snijegu« stvorena je vese-



U Osnovnoj školi Bršadin

la i poučna atmosfera koja će, vjerujemo, još dugo ostati u sjećanju djece i tima.

Istoga dana provedene su i dvije preventivne aktivnosti na željezničko-cestovnim

prijelazima u Starim Jankovcima. Timu su podršku pružili šef kolodvora Tovarnik Zvonko Salatović i djelatnici Policijske uprave Vinkovci, na čemu im tim iskreno zahvaljuje.



U Osnovnoj školi Nikole Andrića



Dječji vrtić Privlaka



U Starim Jankovcima

Kada se govori o sigurnosti na pruzi Tovarnik – Vinkovci u blizini Starih Jankovaca nije moguće preskočiti mjernu stanicu za automatski nadzor tehničkog stanja željezničkih vozila. Riječ je o sustavu automatskog praćenja sigurnosti, dodatnog osiguranja i tehničke kontrole željezničkih vozila u prometu koji je u funkciji od kraja prošle godine, a o čemu smo pisali u siječanjskom broju »Željezničara«. Implementacijom takvih tehnologija hrvatska željeznička infrastruktura podiže razinu sigurnosti, pouzdanosti i interoperabilnosti, uz smanjenje rizika od kvara, zastoja i potencijalnih nesreća u prometu. Trenutačno je od osam mjernih stanica na koje je ugrađena oprema u funkciji njih šest.

I to je zapravo dobitna formula. Ulaganje u podizanje razine sigurnosti provođenjem takvih i sličnih projekata na željezničkoj infrastrukturi uz kontinuirano provođenje edukacija na terenu u konačnici čini našu željeznicu još sigurnijom, što je jedna od njezinih temeljnih misija.



Stajalište Bršadin



U Starim Jankovcima



Stajalište Bršadin



Stanica za automatski nadzor tehničkog stanja željezničkih vozila

GURKTALBAHN: OD LOKALNE USKOTRAČNE PRUGE DO MUZEJSKE ŽELJEZNICE

PIŠE: Sonja Cvetković

FOTO: Gurktalbahnen-Kärntner Museumsbahn, Sonja Cvetković



Uskotračna željeznica Gurktalbahn

U austrijskoj pokrajini Koruškoj, u dolini rijeke Gurka, željeznica je desetljećima bila važan pokretač razvoja i svakodnevnog života. Danas kroz taj kraj po glavnoj pruži voze moderni brzi vlakovi, ali tragovi jedne stare željezničke priče i dalje su vidljivi.

Na prvi pogled Treibach-Althofen izgleda kao tipična regionalna stanica, no upravo

je ondje započela jedna od zanimljivijih priča srednjoeuropske uskotračne željeznice. Gurktalbahn je otvoren 1898. kao uskotračna željeznica, širine kolosijeka 760 mm, što je u to vrijeme bio standard za mnoge lokalne pruge u Austro-Ugarskoj Monarhiji. Polazio je iz Treibacha te duljinom od 28 km pratila dolinu rijeke Gurka prema sjeveru, sve do mjesta Klein Glödnitz.

Pruga je sagrađena ponajprije kako bi povezala ruralna naselja doline Gurka s glavnom željezničkom mrežom. U to je vrijeme lokalno gospodarstvo počivalo na šumarstvu, poljoprivredi i manjim industrijskim pogonima, pa je Gurktalbahn prevozio drvo, poljoprivredne proizvode i raznu robu, ali i putnike koji su dotad bili upućeni na spore cestovne veze. U tipičnome alpskom krajoliku pruga je vijugala doli-



nom, prelazila preko manjih mostova i prolazila kroz mala sela koja su zahvaljujući željeznici dobila svoju vezu sa svijetom. Zanimljiv detalj iz ranog razdoblja pruge vezan je uz lokomotive. Austrijske savezne željeznice tada su za potrebe te linije nabavile posebnu seriju parnih lokomotiva označenu kao kkStB Class T. Slovo „T“ u oznaci serije potječe upravo od naziva Treibach, početne stanice pruge, čime je to malo mjesto u Koruškoj dobilo rijetku čast da po njemu bude nazvana čitava serija lokomotiva.

Kao i mnoge lokalne željeznice u Europi, Gurktalbahn je nakon Drugoga svjetskog rata postupno počeo gubiti na važnosti. Razvoj cestovne infrastrukture, sve veći broj automobila i fleksibilniji kamionski prijevoz potisnuli su spore uskotračne vlakove. Opseg putničkog prijevoza smanjivao se iz godine u godinu, a teretni se prijevoz sve više selio na cestu.

Konačno, 1972. na pruzi je ukinut redoviti promet. Veći dio trase ubrzo je demontiran i činilo se da će Gurktalbahn završiti kao još jedna zaboravljena lokalna željeznica iz razdoblja Monarhije. Ipak, priča je

ubrzo dobila neočekivani nastavak kada je skupina entuzijasta i ljubitelja željeznice iz Koruške odlučila spasiti barem dio pruge od potpunog nestanka. Osnovili su udrugu Club 760 i započeli obnovu kratkog dijela trase između Treibacha i obližnje stanice Pöckstein-Zwischenwässern.

Već 1974. po obnovljenoj dionici ponovno su počeli voziti vlakovi, ali taj put kao muzejska i turistička atrakcija. Time je Gurktalbahn postao prva muzejska željeznica u Austriji, pionirski projekt očuvanja željezničke baštine u toj zemlji.

Danas se na toj oko tri kilometra dugoj pruzi tijekom ljetnih mjeseci organiziraju nostalgične vožnje parnih lokomotiva koje kroz miran krajolik doline Gurka vuku kratke kompozicije starinskih vagona. Vožnja traje samo nekoliko kilometara, ali putnike vraća u vrijeme kada su uskotračne željeznice bile ključna prometna veza alpskih sela.

U Treibachu se i danas mogu pronaći tragovi te prošlosti. Nedaleko od polaznog kolodvora nalazi se stara željeznička radionica, prostor koji izgleda kao da je u nje-

mu vrijeme stalo. Alati su i dalje razasuti po radnim stolovima, prašina prekriva radne površine, a korov je pronašao svoj put oko ograde, podsjećajući na to da priroda polako preuzima svoje. Među stolovima prepunima alata stoje dvije lokomotive koje kao da čekaju trenutak kada će ih netko ponovno oživjeti i vratiti im stari sjaj.

Unatoč dojmima zaustavljenog vremena, život u Treibachu ide dalje. Grad djeluje mirno i ugodno, a željeznica je i dalje sastavni dio svakodnevice njegovih stanovnika. Ljudi su se vratili vlakovima, no ovoga puta ne starim parnjačama koje su nekada odlazile na uskotračnu prugu, nego modernim vlakovima koji redovito prolaze glavnom prugom kroz taj dio Koruške.

Putniku koji danas prolazi kroz Treibach možda je teško zamisliti da je upravo ondje započela jedna od prvih austrijskih priča o očuvanju željezničke povijesti. Dok suvremeni vlakovi nastavljaju svoju svakodnevnu službu, nekoliko kilometara dalje na uskoj pruzi kroz dolinu Gurka povremeno se ponovno začuje zvižduk pare, istodobno predstavljajući sjećanje na prošlost i živu priču o očuvanju željezničke baštine.

NOVA VOZILA ZA ODRŽAVANJE

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Tescmec



SŽ Infrastruktura sklopila je 5. ožujka s talijanskom tvrtkom Tescmec Rail dva ugovora za nabavu 21 vozila za održavanje. Ugovori će se provoditi tijekom četiri i pol godine.

Jedan je ugovor vrijedan 53 milijuna eura i uključuje nabavu 15 vozila za održavanje pruge visoke učinkovitosti. Drugi je ugovor vrijedan 19 milijuna eura, a obuhvaća nabavu šest vozila za održavanje kontaktne mreže, među kojima je i hibridno vozilo opremljeno baterijama koje radi uz znatno manje buke i emisija štetnih plinova.

Ugovori sklopljeni u Sloveniji jačaju poziciju Tesmece kao ključnog partnera za modernizaciju željezničke infrastrukture, iskorištavajući iskustvo stečeno na domaćem tržištu i uspješna iskustva u Češkoj, Francuskoj, Bugarskoj, Egiptu i Maroku. Ugovor sa SŽ Infrastrukturom također jača strateški kontinuitet Grupe s velikim javnim poduzećem i potiče potencijalne buduće sinergije. – rekao je predsjednik uprave Tesmece Ambrogio Caccia Domini.

ZAJEDNIČKI BALTIČKI VLAKOVI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Rail Baltica



Baltički željeznički putnički prijevoznici Elron, Vivi i LTG Link objavili su zajednički postupak javne nabave regionalnih vlakova za Rail Balticu. Planiraju nabaviti do 20 regionalnih vlakova za standardnu kolosiječnu širinu (1435 mm), maksimalne brzine 200 km/h.

Estoniski ministar infrastrukture Kuldar Leis izjavio je:

Rail Baltica važan je projekt za baltičke države jer nas snažnije povezuje i međusobno i s ostatkom Europe. Današnja zajednička nabava potvrđuje da Estonija, Latvija i Litva zajedno nastavljaju ovaj rad vrlo praktičnim koracima. Osim bolje povezanosti, Rail Baltica stvara više prilika za estonske tvrtke te jača sigurnost duž cijele istočne granice Europe. Upravo zato projekt uživa snažnu europsku podršku.

Latvijski i litavski resorni ministri također su istaknuli važnost Rail Baltice za održivost i sigurnost tog dijela Europe. Na prezentaciji u Tallinu objasnili su da su se odlučili na zajednički postupak nabave vlakova radi osiguranja kompatibilnosti novih vlakova s infrastrukturom Rail Baltice i glatko prometovanje preko državnih granica.

UKRAJINSKO-ŠPANJOLSKA SURADNJA

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: railjournal.com



Ukrajinske željeznice, španjolski upravitelj infrastrukture Adif i španjolska inženjerska tvrtka Tria sklopili su ugovor o razvoju okretanog postolja za teretne vagone za prometovanje i na prugama standardne kolosiječne širine (1435 mm) i širokoga kolosijeka od 1520 mm.

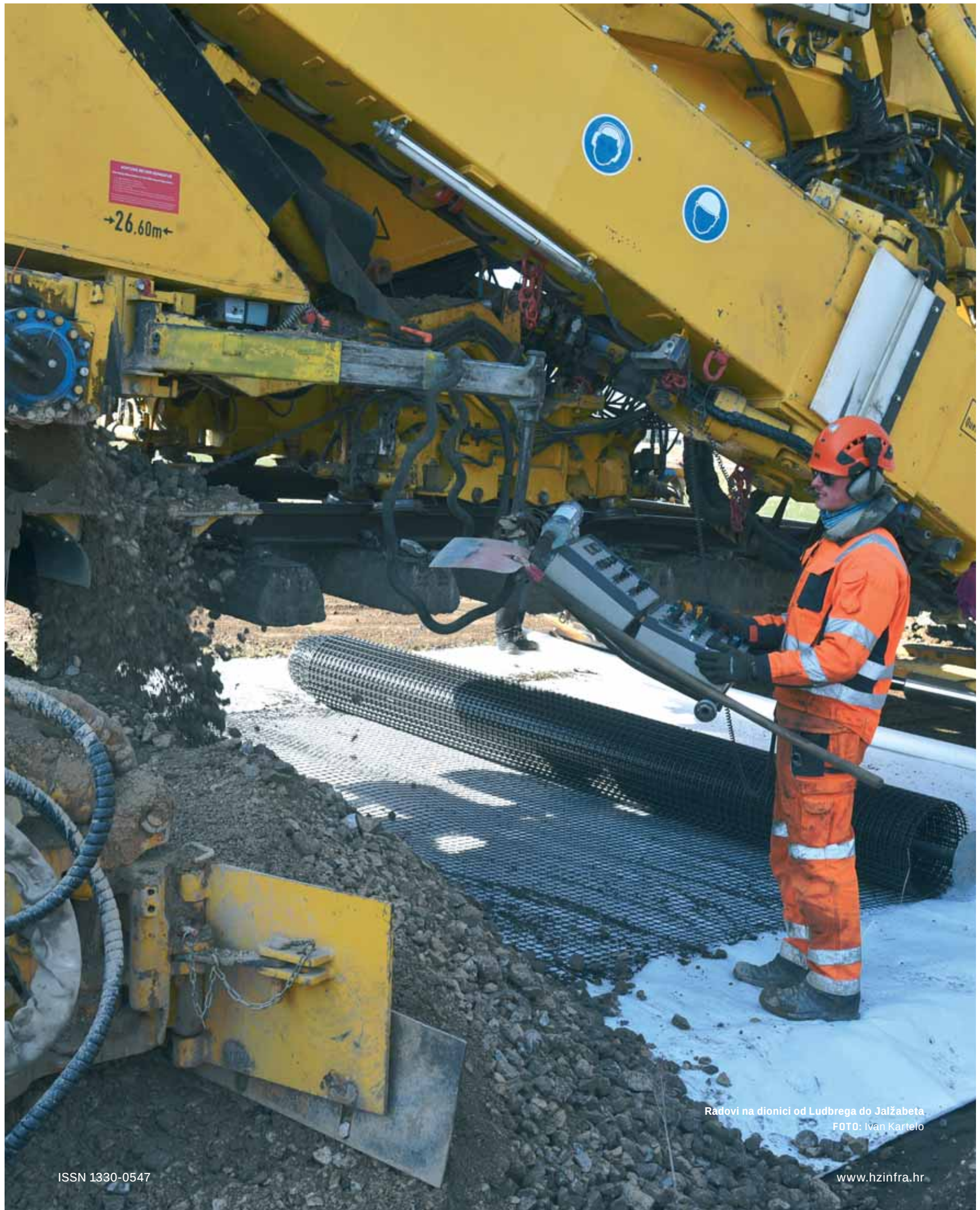
Sustav će se temeljiti na sličnoj tehnologiji koja se već upotrebljava u Španjolskoj, gdje su kolosijeci širine 1435 mm i 1668 mm. Trebao bi omogućiti izravan prijevoz tereta preko granice između zemalja s različitim kolosiječnom širinom, bez promjene okretanog postolja ili pretovara pošiljke. Španjolska podupire projekt zajmom od 5,48 milijuna eura.

Inače, Ukrajina i Španjolska potpisale su prošle godine sporazum o suradnji vrijedan 200 milijuna eura, a Ukrajinske željeznice prva su ukrajinska tvrtka kojoj su dodijeljena sredstva u sklopu te suradnje.

Iz Ukrajinskih željeznica ističu da se provođenjem ovoga projekta stvaraju dodatne prilike za uključivanje španjolskih tvrtki u modernizaciju ukrajinske infrastrukture u suradnji s ukrajinskim tvrtkama.



Zagrebački Ranzirni kolodvor
FOTO: Ivan Zadnik



Radovi na dionici od Ludbrega do Jaižabeta.
FOTO: Ivan Kartelo