

Evidencijski broj / Article ID: 15831986  
Vrsta novine / Frequency: Tjedna  
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska  
Rubrika / Section:



(str. 4) **Obnova** parnjače  
**Lokomotiva**  
**za poglavicu**  
**Winnetoua?**



## Nesvakidašnji posao

# U Brodu se obnavlja lokomotiva za Winnetoua



Jakob Mađarević, Božidar Mlinarek i Asim Zoletić pred rastavljenom parnom lokomotivom

### “Remont” licenciran za obnovu muzejskih primjeraka

Inače, slavonskobrodska tvrtka RPV, danas u sastavu HŽ Cargo, već desetak godina ima licencu Ministarstva kulture Republike Hrvatske za obnovu starih vrijednih pružnih vozila, na što su osobito ponosni. Jedini su kojima Tehnički muzej iz Zagreba povjerava lokomotive i željeznička vozila iz svoje zbirke, pa su tako nedavno obnavljali i jednu „gutmannicu“. Posljed-

Asim Zoletić cijeli je svoj radni vijek, gotovo 41 godinu, proveo popravljajući parne lokomotive u RMU „Banovići“. Iako je radio i na dizelkama, parnjače su mu specijalnost – Draže su mi nego električne, u duši su mi. Da nisam volio taj posao, ne bih ga cijeloga života radio i ovoliko o njima naučio – objašnjava gospodin Zoletić koji vodi ekipu RPV-a koja obnavlja parnjaču u Brodu. Dodaje da se radi o velikom zahvatu. Puno je toga na lokomotivi propalo tijekom trogodišnjega stajanja i sada treba zamijeniti, a da je bila u pogonu, sigurno bi zahvat bio manji. Ipak, uvjeren je da će sve uspjeti popraviti i da će lokomotiva uskoro biti sposobna krenuti na probnu vožnju.

te strojeve i znaju sve oko parne lokomotive, pa je tako i na obnovi ove lokomotive čovjek iz Banovića koji ima puno iskustva. Na žalost, mi u Hrvatskoj više nemamo kadra koji je radio te parne lokomotive i koji bi ih sada mogao obnavljati – objašnjava Jakob Mađarević.

### Budućnost u obnovi i promotivnim vožnjama

Direktor RPV-a Božidar Mlinarek objašnjava da tvrtka zapošljava 136 ljudi, što je već neko vrijeme stalan broj i vjerojatno će se na njemu zadržati. Istina, treba im ponekad i više ljudi, ali najčešće se radi o osobama koje poznaju određene specijalističke ili pak obrtničke vještine, kao u slučaju obnove muzejskih primjeraka vozila, što rješavaju ugovorima o djelu. - Tvrtka se nedavno certificirala za tehnologiju i OHSAS kvalitetu te ECE R 3 i 4, što našim kupcima jamči da smo ozbiljna kompanija za popravke i remont željezničkih vozila. Radimo na održavanju teretnih vagona, motornih drezina, lokomotiva manjih zahtjeva za naše naručitelje iz Hrvatske, Poljske, Srbije, Mađarske, Bosne i Hercegovine, Crne Gore... te vjerujem da ćemo se utvrditi u poslu tako da pokriva širu regiju – objašnjava Božidar Mlinarek.

Što se tiče lokomotive koja je upravo u remontu, još se pregovara oko toga hoće li poslužiti pri snimanju filma o Winnetou, jer uz lokomotivu su potrebni i vagoni koje RPV nema. Ipak, nastavljaju s obnovom i uskoro očekuju probnu vožnju. Budući da se ova lokomotiva ne nalazi na popisu kulturnih dobara, smatraju da ima velike šanse kako za snimanje filmova tako i u turističke, izletničke svrhe. Problem je što za ovakve lokomotive niti željeznički kolodvori više nisu opremljeni, pa je njezin domet četrdesetak kilometara, a valjalo bi osposobiti i ljude koji će njome upravljati. U Hrvatskoj više nema ni takvog kadra ni škola u kojima bi se mogao obući, ali zato ima u Bosni i Hercegovini, te RPV kani nekoga obući kako bi ovu lokomotivu mogao u buduću koristiti za razne promotivne vožnje. **D. Vanić**

■ Čitajući sredinom proljeća najave da se u Hrvatskoj uskoro trebaju snimati nove filmske scene o indijanskom poglavici Winnetou, jednom od najpoznatijih likova iz pera Karla Maya, nuzgredno je spomenuto i da će „prerijom“ protutnjati vlak s parnom lokomotivom. A gdje bi se takva lokomotiva mogla pripremati nego u Slavonskom Brodu?! Na naš poziv, u poduzeću Remont i proizvodnja željezničkih vozila dobili smo potvrdu da upravo restauriraju parnu lokomotivu koja bi mogla poslužiti i za potrebe snimanja filmova.

### Parnjača “Đure Đakovića”

Više o svemu doznajemo od dugogodišnjeg direktora tvrtke **Jakoba Mađarevića**: - Istina je, RPV je kupio staru lokomotivu tvrtke Sodaso iz Tuzle. Radi se o parnoj lokomotivi za uskotračni kolosijek proizvedenoj u Đuri Đakoviću 1959. godine, koja je, sve dok ju mi nismo kupili prije otprilike tri godine, radila i služila za prijevoz soli, dakle bila u voznom stanju. Drago nam je što smo uspjeli otkupiti ovu lokomotivu, jer Hrvatska je jedina od zemalja bivše Jugoslavije koja nema niti jedne parne lokomotive koja nije kulturno dobro i koja bi se mogla koristiti u komercijalne svrhe, iako je Hrvatska, odnosno Đuro Đaković, bio proizvođač. Sodaso je imala ponudu i kanila lokomotivu prodati u Češku, no kupili smo ju mi želeći ju obnoviti. Na žalost, imali smo puno posla i ni-



Ogoljena “Đurina” parnjača spremna za obnovu u radionicama slavonskobrodske RPV-a

smo se stigli tome posvetiti, ali evo, lokomotiva je upravo u restauraciji.

Radi se o lokomotivi koja je rađena po licenci koju je “Đuro Đaković” dobio iz SAD-a poslije Drugog svjetskog rata, na temelju lokomotiva koje je Jugoslavija iz Amerike dobila u sklopu pomoći u poslijeratnoj obnovi i to je razlog zašto su i prije, kao i u ovom slučaju, “Đurine” lokomotive mogle i mogu “glumiti” u američkim filmovima. Inače, lokomotiva koja je u obnovi ubraja se u red manjih, koje su načelno bile namijenjene za rad na željezničkim postajama ili u tvornicama.

### Parna lokomotiva serije 62

- lokomotiva za laki manevarski rad u većim kolodvorima
- najveća brzina: **45 km/h**
- snaga: **280 kW (380 ks)**
- kapacitet: **ugljena 2 t, vode 5,5 m<sup>3</sup>**
- proizvođač: **Đuro Đaković po licenci H. F. Potter Company Pittsburg**
- godina proizvodnje: **1959.**

njih godina često su im na reparaciji muzejski primjerci koji su bili žrtva vandalizma. Posebno često s njih se krađu mesingani dijelovi, no tome su u RPV-u doskočili pa ih zamjenjuju sivim ljevom ili čak plastikom koji lopovima nisu zanimljivi. S kolegama iz HŽ Putničkog prijevoza čak su kanili obnoviti i jednu lokomotivu koja je deponirana u Sisku, od čega su za sada odustali zbog krize i čekaju neko bolje vrijeme. Međutim, sve zemlje bivše Jugoslavije sačuvala su nekoliko parnih lokomotiva