

da *Approfondimenti* del 01 settembre 2005

## Le officine TŽV Gredelj di Zagabria

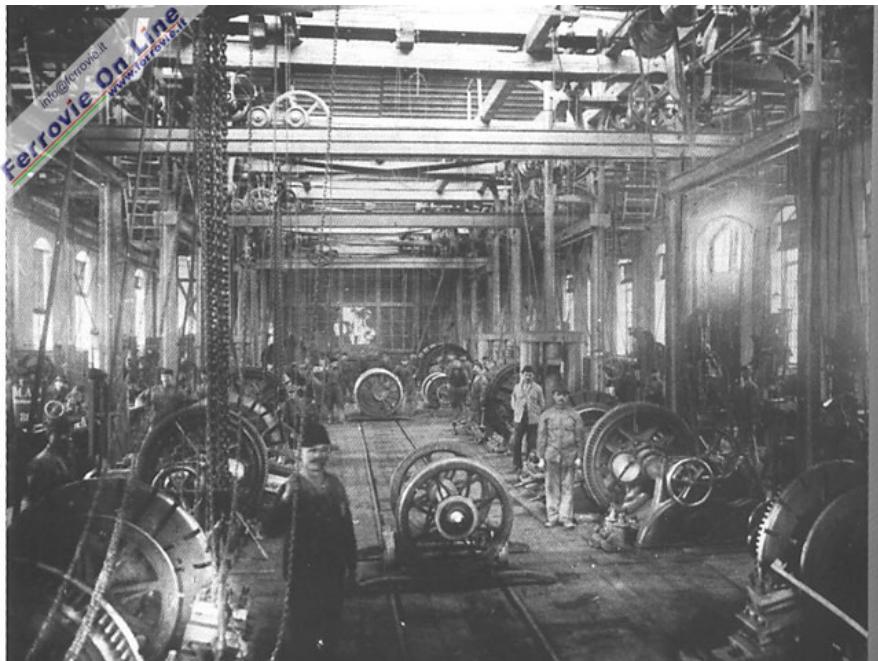
di Luca Catasta

La TŽV Gredelj è la società leader nel campo ferroviario di tutta la Croazia, con sede a Zagabria, e vanta un'esperienza ultracentenaria nel settore. Durante la sua esistenza si è occupata di manutenzione, revisione e ristrutturazione di materiale rotabile sia motore che trainato, oltre che di progettazione e realizzazione di nuovi modelli. Oggi si sta affacciando con grande successo sul mercato internazionale per interventi di restyling e condizionamento di locomotive destinate ad operatori ferroviari privati di paesi esteri, tra cui alcuni italiani.



1. Foto aerea dello stabilimento della TŽV Gredelj di Zagabria. (Foto Archivio TŽV)

Lo stabilimento Gredelj Ltd nasce nel lontano 1894 come officina principale delle Ferrovie Statali d'Ungheria (MÁV) per la riparazione e manutenzione di locomotive a vapore. In breve tempo le lavorazioni aumentarono e nel 1922 venne realizzato un ampio reparto per la fusione dei metalli, così da poter produrre in maniera del tutto indipendente i pezzi di ricambio per la manutenzione e la riparazione di ogni altro tipo di materiale rotabile. Fino al termine della Seconda Guerra Mondiale lo stabilimento di Zagabria venne quindi utilizzato principalmente per la revisione di locomotive, in particolare a vapore.



**2. Le officine storiche di Zagabria riprese in un'immagine d'epoca che le ritrae quando erano utilizzate per la riparazione e revisione di locomotive a vapore. (Foto Archivio TŽV)**

Alla fine del secondo conflitto mondiale le officine si occuparono soprattutto della riparazione e del recupero delle locomotive italiane Gruppo E.626 rimaste in territorio jugoslavo e riqualificate JŽ 361.



**3. Una delle locomotive Gruppo 361 JZ che vennero riparate alla fine della Seconda Guerra Mondiale dalla TŽV di Zagabria, è ancora esistente. Si tratta della 361.001, ex E.626.030 FS, accantonata all'aperto nel deposito locomotive di Lubiana, in Slovenia, in attesa di restauro per entrare a fare parte dei mezzi storici del locale museo ferroviario. (Foto Luca Catasta, 11 agosto 1998)**

Lo sviluppo delle ferrovie e la modernizzazione dei mezzi determinarono un'ulteriore fase di crescita ed aggiornamento dello stabilimento TŽV Gredelj che negli anni '50 acquisì nuovi macchinari e strutture ed incrementò il numero di dipendenti.

Nel 1954 dalle officine di Zagabria uscì un nuovo modello di carro bagagliaio postale, interamente disegnato e realizzato in loco. Fu il primo che inaugurò l'attività di costruzione di veicoli ferroviari e locomotive della TŽV Ltd. Nello stesso anno vennero infatti realizzate automotrici termiche per ferrovie private a scartamento ridotto (76 cm), dalla cassa interamente in alluminio. Questo progetto, del tutto innovativo per l'epoca, vide seguito nella costruzione di autotreni a cassa d'alluminio concepiti per coprire lunghe distanze, offrire elevato comfort di viaggio e raggiungere alte velocità di marcia (120 km/h al massimo).

Primo tra tutti fu l'autotreno 611.001 delle ferrovie jugoslave, realizzato ed entrato in servizio nel 1961.



**4. Un'immagine d'epoca delle automotrici a scartamento ridotto realizzate a metà anni '50 dalla TŽV Gredelj con cassa in alluminio. Foto Archivio TŽV**

L'attività di realizzazione di convogli nuovi non interruppe quella di revisione di locomotive esistenti, sia diesel che elettriche, quali le JŽ 362 di costruzione italiana Ansaldo.



**5. La locomotiva 362.032 (marcata SŽ), costruita dall'italiana Ansaldo e, come altre unità del suo Gruppo, revisionata negli anni presso le officine TŽV di Zagabria, ripresa in manovra nella stazione di Lubiana. (Foto Luca Catasta, 11 agosto 1998)**

A cavallo degli anni '60 e '70 l'azienda trovò nuova collocazione presso un nuovo stabilimento, che permise la realizzazione e manutenzione di un numero elevato di locomotive. Al suo interno, a partire dal 1969, videro la luce i primi esemplari di locomotive elettriche della serie JŽ 441, di cui vennero prodotte ben 470 unità, realizzate da TŽV in cooperazione con altre aziende.

Il 1976 fu l'anno che segnò la svolta per questa azienda verso lavorazioni sempre più di qualità e nuove realizzazioni. La TŽV smise infatti di revisionare locomotive a vapore e ingrandì ulteriormente il proprio stabilimento con nuovi padiglioni d'officina dove, nel 1979, iniziò la produzione, in cooperazione, di nuove locomotive elettriche per le ferrovie rumene.

Le successive realizzazioni, fino alla metà degli anni '90, mirarono ad una forte modernizzazione delle ferrovie croate, in particolar modo con la costruzione delle locomotive del gruppo HŽ 1161, realizzate modificando alcune unità della serie 1061, di vetture passeggeri e di carri e carrozze di servizio.



**6. Locomotore HŽ 1061 101 nel Deposito Locomotive di Fiume, affollato da altre unità dello stesso gruppo. (Foto David Campione, 4 settembre 2002)**

Nel 2000 la TŽV Gredelj accresce ulteriormente il suo prestigio ottenendo il certificato di qualità ISO 9001, seguito nel 2003 dall'ISO 9001:2000.

Negli ultimi anni l'azienda croata si è lanciata nel business del recupero ed ammodernamento di locomotive provenienti da paesi diversi e destinate ad operatori ferroviari diversi in tutta Europa. Il progetto ha avuto inizio con l'intervento di ricostruzione ed ammodernamento di 20 unità di locomotive diesel elettriche HŽ 2062, portato a termine in collaborazione con le compagnie Turner Rail Service ed Electro Motive Division. Altri interventi importanti sono stati apportati sulle locomotive elettriche delle ferrovie croate serie HŽ 1141 ed HŽ 1061.



**7. La locomotiva HŽ 2062.117 ripresa in testa ad un treno merci dopo il restyling effettuato presso le officine TŽV Gredelj di Zagabria. (Foto Archivio TŽV)**

Tra gli operatori che si sono rivolti a TŽV Gredelj per il completo restyling e potenziamento di vecchie locomotive, per poter costituire un parco trazione competitivo sul mercato, ce ne sono alcuni italiani, in particolar modo Trenitalia, Ferrovie Emilia Romagna (FER) e Ferrovie Nord.

Prima tra tutte è stata FER, con la commessa per la rimotorizzazione delle locomotive diesel-idrauliche del Gruppo ex-DB V220, oggi utilizzate per la trazione di pesanti convogli merci sia sulla rete sociale che sui binari di RFI. L'intervento ha riguardato in particolare la revisione completa degli impianti esistenti, tra cui la trasmissione idraulica Voith, e l'installazione di nuovi motori Caterpillar.



8. La locomotiva 220.028 FER ripresa poche settimane dopo la revisione generale ed il restyling effettuato da TŽV Gredelj, in piena linea nei pressi di Chiozzola (PR), lungo i binari della rete sociale FER. (Foto Luca Catasta, 22 settembre 2004)

Per Trenitalia la TŽV Gredelj ha invece completamente ricostruito la D.343.2016, giunta a Zagabria in pessime condizioni dopo alcuni anni di accantonamento presso il Deposito di Cremona. L'installazione di nuovi motori Caterpillar e di innovative cabine di guida e banchi di manovra potrebbero far decidere ai vertici dell'azienda italiana di inviare tutte le unità del gruppo alla TŽV per l'intervento di restyling che, allungherebbe di certo la vita di questo Gruppo di locomotive ormai quasi quarantenni.

La D.343.2016 è attualmente in fase di testing presso il Centro Dinamica Sperimentale di Firenze.



9. La locomotiva D.343.2016 ripresa alla presentazione ufficiale alle autorità di Trenitalia nel deposito di Milano Smistamento, dopo l'importante intervento di restyling effettuato da TŽV Gredelj. (Foto Luca Catasta, 5 maggio 2005)

La commessa attualmente in fase di lavorazione è infine quella destinata a Ferrovie Nord Cargo, che hanno richiesto a TŽV l'ammodernamento di 4 unità del gruppo di locomotive HŽ 1061, realizzate in Italia sul progetto delle E.645 prima serie, che prenderà la classificazione di E.660 FM. La prima delle 4 unità è ormai praticamente pronta presso lo stabilimento di Zagabria, dove è in corso l'installazione del sistema STMC richiesto da RFI per la circolazione sui propri binari.

La locomotiva ha infatti già compiuto alcune corse di prova in linea in territorio croato e dovrebbe raggiungere il Deposito FNM di Novate Milanese nelle prossime settimane per l'effettuazione dei primi test a cura del personale di Ferrovie Nord.



**10. La locomotiva E.660-51 di Ferrovie Nord Cargo, ripresa mentre viene manovrata nella stazione di Zagabria, ad una delle sue prime uscite dalle officine TZV per l'effettuazione di corse in linea per prove meccaniche. (Foto Milan Hribar (per concessione www.treni-dintorni.com), febbraio 2005)**

L'azienda TŽV Gredelj di Zagabria sta quindi cercando di proporsi sul mercato europeo con questa iniziativa di restyling e ricostruzione di locomotive per operatori privati di altre nazioni, forte della propria esperienza ultracentenaria e dell'elevata qualità delle lavorazioni.

**Luca Catasta - 01 settembre 2005**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**