

PROSLAVA 150 GODINA ŽELJEZNICE U HRVATSKOJ

Izvešće s proslave

Proslava 150. obljetnice željeznice u Hrvatskoj, točnije obilježavanje stoljeća i po od dolaska prvoga vlaka u prvi hrvatski kolodvor, održana je 24. travnja 2010. u Kotoribi pod naslovom: *V Kotoribi cugmašina fućnula*. U programu su središnje proslave na kolodvoru u Kotoribi bili dolasci posebnoga vlaka iz Zagreba i muzejskoga parnog vlaka iz Mađarske, a u glazbenom su dijelu programa sudjelovali puhački orkestar KUD-a *HŽ Varaždin*, etnopjevačica Teta Liza i KUD-ovi iz Donje Dubrave, Donjeg Vidovca i Kotoribe. U popratnom je programu bio i nastup poznatoga međimurskoga glazbenog sastava *Kom3dija*, obilazak Kotoribe u pratnji mažoretkinja, razgledavanje etnološke zbirke, crkve i izložbe maraka na temu željeznice u osnovnoj školi te *Kotoripski sajam* sa starom nošnjom i izložba slika o Kotoribi od 1860. do današnjih dana na željezničkom kolodvoru.

CELEBRATION OF 150 YEARS OF RAILWAYS IN CROATIA

The 150th anniversary of the opening of the first railway line in Croatia has recently been celebrated in Kotoriba. This is in fact the celebration of the opening of the link between the Nagykanizsa in Hungary, already linked with Budapest at the time, and the railway line linking Vienna with Trieste via Ljubljana, and passing through our Međimurje region. First three Croatia's train stations were built along this railway line, and the first railway bridge was then built near Kotoriba. The article depicts, in addition to the celebration of this memorable anniversary, the preparations, construction and opening to traffic of this first Croatian railway line. Technical characteristics of the Kotoriba - Čakovec - Pragersko railway is described, and a brief overview of the development of railways in our country and worldwide is presented, as well as all the changes that have been made on this small railway line over the past 150 years of its operation. It is interesting to note that this 42 km long railway ranks among the most successful railway lines in Croatia by the quantity of cargo traffic.

Na proslavi su uz čelnike *Hrvatskih željeznica* i njihovih gostiju iz gospodarstva bili visoki državni dužnosnici, predsjednik Republike Hrvatske Ive Josipovića, ministrica zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva Marina Matulović Dropulić i međimurski župan Ivan Perhoča. U ime domaćina goste su pozdravili predsjednik Uprave *HŽ Holdinga*

Zoran Popovac i načelnik općine Kotoribe Ljubomir Grgec.

Svečanost je uveličalo i izaslanstvo Mađarskih željeznica koje je predvodio zamjenik predsjednika dr. Laszlo Mosoczi.

Hrvatski je predsjednik posebno istaknuo važnost željezničke infrastrukture i pritom iznio stajališta kako na našim prugama mor postojati isti standard prijevoza kakav je u zemljama Europske unije. Ulaganja u željeznicu trebaju biti jedan od prioriteta naše zemlje. Svečanost obilježavanja velike obljetnice ujedno je prigoda za podsjetiti se uloge željeznice u našem razvoju.

U svom je govoru međimurski župan istaknuo kako je upravo dolazak željeznice promijenio suvremenu povijest Međimurja jer je time došao do punog izražaja njegov povoljan zemljopisni položaj. Ujedno je to bio početak industrijskog razvoja, osnivanja prvih većih poduzeća i veće mobilnosti ljudi i roba. Zahvaljujući željeznici mnogi su Međimurci krenuli u svijet „trbuhom za kruhom“, a



Koverta izdana u povodu 150. obljetnice željeznice u Hrvatskoj

Iz povijesti graditeljstva

neki su sudjelovali u gradnji željezničkih pruga širom Europe ili na željeznici pronašli posao.



Dolazak muzejskog vlaka iz Mađarske u Kotoribu

Ministrica Marina Matulović Droupilić u svom je govoru istaknula kako joj 150 godina postojanja željeznice u Hrvatskoj tradicija kakvom se uz *Hrvatske željeznice* može pohvaliti malo koje domaće poduzeće. Priznala je da je željeznica godinama zanemarivana, ali je najavila nove investicije u željezničku infrastrukturu, uglavnom iz europskih fondova. Upravo su u tijeku tri programa iz IPA fonda (obnova pruge Okučani – Novska, remont pruge Novska – Dugo Selo i signalno-sigurnosni sustav na zagrebačkom Glavnom kolodvoru), a 2012. kreću programi iz Kohezijskog fonda i Europskog fonda za regionalni razvoj, a u operativnom su programu pruge: Dugo Selo – Križevci, Podused – Samobor, Zaprešić – Zabok i spojna pruga Sveti Ivan Žabno – Gradec.

Predsjednik Uprave HŽ-a Zoran Popovac istaknuo je kako je upravo na dan proslave prije 150 godina na kotoripski kolodvor, prvo službeno željezničko mjesto na hrvatskom

teritoriju, ušao prvi vlak i označio otvaranje za promet pruge Budimpešta – Nagykanizsa – Kotoriba –

vala kulturološke barijere i ostvarivala veću protočnost ljudi i ideja. Zbog toga je nužno ulagati u željeznički promet i željeznički sustav jer je to i u Europi okosnica gospodarskog razvoja. Istaknuo je kako danas prva izgrađena hrvatska pruga ima status magistralne glavne željezničke pruge i prema rezultatima u teretnom prometu pripada najjačim prugama na *Hrvatskim željeznicama*.

Povijesni razvoj željeznice

Iako je naznaka prijevoza sličnog željeznici bilo i prije, poput prevlačenja brodova preko Korintske prevlake u starom vijeku (u kamen su bili uklesani tragovi za kotače), za Rimskoga Carstva konjske vuče po kamenim tračnicama na Malti ili u srednjem vijeku vučenja rudarskih kolica po kamenim tračnicama, ipak je pravi napredak ostvaren 1760. u Engleskoj kada su na drvene prago-



U proslavu su bile uključene i postrojbe u povijesnim uniformama

Čakovec Pragersko. To je povijesna činjenica baš kao i početak tzv. „željezničke groznice“ koja je potaknula kretanje ljudi i razmjenu materijalnih dobara. Svaka je pruga smanjivala razdaljine među naseljima i omogućila bolje iskorištavanje gospodarskih potencijala, ali i svlada-

ve postavljene prve tračnice od lijevanog željeza. Prvi se javni prijevoz na tračnicama zbio 1803. u Engleskoj, a prvu je parnu lokomotivu konstruirao 1804. William Trevithick i njegova je lokomotiva uporabljena u jednom rudniku u Walesu. Potom je lokomotivu izgradio i William Hed-

key, a zatim je jedna lokomotiva Georga Stephensona uporabljena za odvoz ugljena iz rudnika. Prvi je putnički vlak na svijetu, s parnom lokomotivom nazvanom *Locomotion*, počeo 1825. voziti između engleskih gradova Stocktona i Darlingtona, a 1829. izgrađena je pruga između Liverpoola i Manchestera. Tada je na natječaju izabrana parna lokomotiva *Rocket* koju su projektirali George Stephenson i njegov sin Robert, a postizala je brzinu od 40 km/h. To je bio i početak snažnoga razvoja željezničkog prometa u cijeloj Europi.

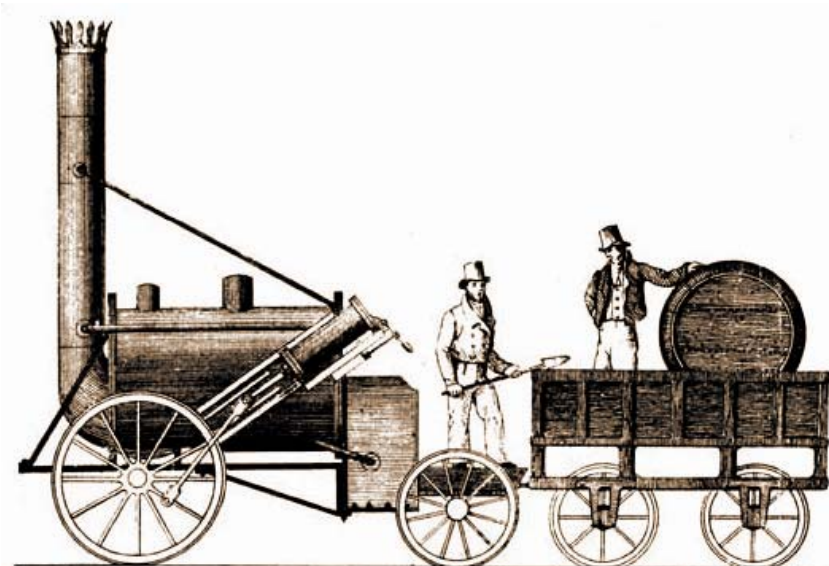
Prestiž se europskih metropola počeo bilježiti kilometrima izgrađenih željezničkih pruga, pa je i u Habsburškoj Monarhiji za to postojalo veliko zanimanje. Hrvatska je zbog svoga geostrateškog položaja na razmeđu zapadne, srednje i istočne Europe te blizine jadranskih luka bila vrlo zanimljiva. Prvi je prijedlog o gradnji pruge u Hrvatskoj već 1825. iznio Andrija Ludovik Adamić, riječki trgovac i zastupnik u zajedničkom hrvatsko-ugarskom saboru. Predlagao je da se „gvozdeni put“ izgradi od Zagreba preko sjeverozapadne Hrvatske i jugozapadne Mađarske do Požuna (Bratislave) u Slovačkoj, zapravo do Soprona u Mađarskoj gdje bi se spojila s planiranom prugom između Beča i Budimpešte.

Barun Georg Sinna, bečki financijski magnat, i Franz Xaver Riepl, profesor na Visokoj tehničkoj školi u Beču, predložili su 1836. Carevinskom vijeću tehnički elaborat o gradnji željezničkih pruga. U njemu je bilo predviđeno 13 željezničkih pruga s ishodištem u Beču i u Budimpešti odatle su se zvjezdasto širile u sva područja Monarhije, ali i izravno u Trst i Rijeku kao strateški važne luke.

Na temelju toga i careve odluke iz 1841. pokrenuta je gradnja strateški važne magistralne pruge Beč – Trst koja je išla preko Celja, Zidanoga Mosta, Ljubljane i Sv. Petra (današnje Pivke). Kako je trasa zaobišla

područje zapadne Ugarske i sjeverozapadne Hrvatske, odlučeno je da se između Budimpešte i Nagykanizse

skih i ugarskih velikaša, među kojima su bili knezovi Nikola Esterhazy i Filip Batthany te grofovi Edmund



Lokomotiva *Rocket* koju su izradili otac i sin Stephenson

izgradi pobočna pruga koja bi se s prugom Beč – Trst spojila kod Poljčana u Sloveniji. Prvi je dio pruge između Budimpešte, Szekesfehervara i Nagykanizse otvoren za promet 1846., a pruga Beč – Trst izgrađena je 1857. godine.

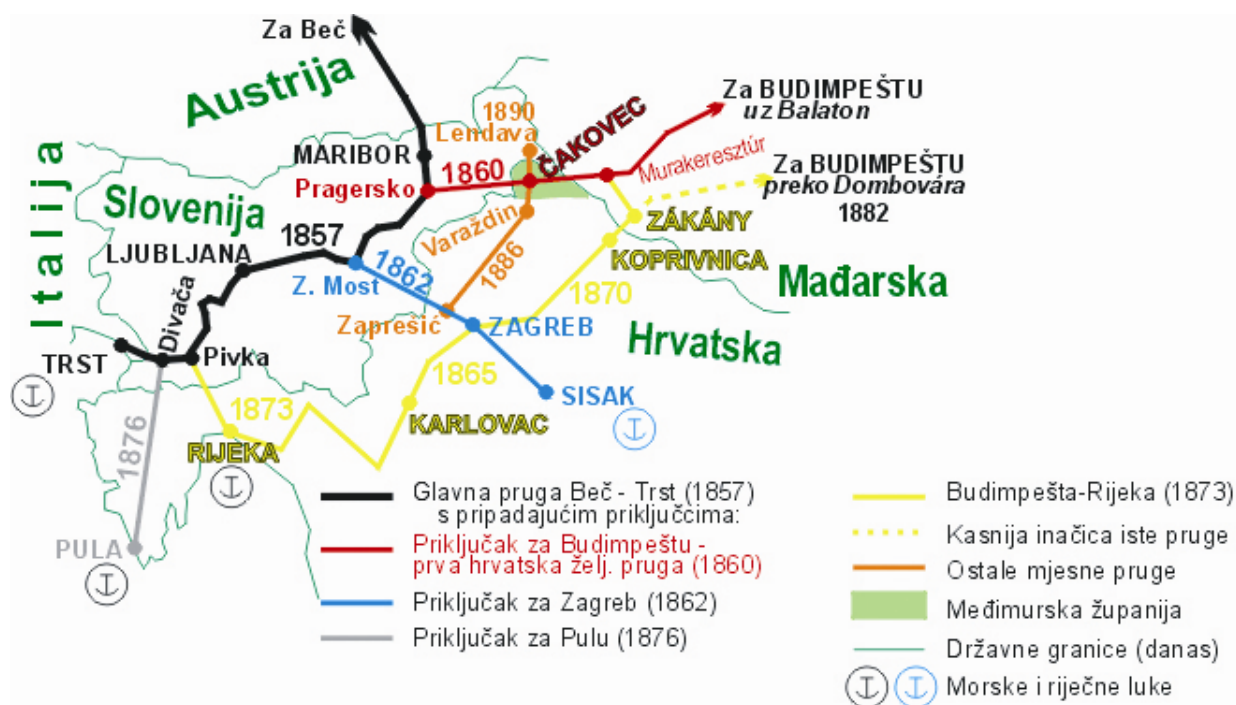
Gradnja pruge kroz Međimurje

Austrijska je vlada 1854. donijela novi zakon o željeznicama prema kojem su se pruge mogle graditi i privatnim kapitalom ugovorima o koncesiji između države i vlasnika kapitala. U planove za gradnju sljedeće 32 pruge na temelju koncesijskih ugovora bila je uvrštena i pruga Nagykanizsa – Kotoriba – Čakovec – Poljčane. Ta se trasa činila najracionalnijom iako se ponegdje tvrdi da se pokušalo pogodovati grofu Feštetiću zbog eksploatacije njegovih šuma u Međimurju. Koncesiju za gradnju tih pruga u ukupnoj dužini od tisuću kilometara car Franjo Josip I. 1856. odobrio Društvu orijentalnih željeznica. To su dioničko društvo pratile bankarske kuće iz Beča, Londona i Pariza, a imalo je četrdesetak dioničara, mahom hrvat-

Zichy, Juraj Feštetić, Johan Szechenyi, Koloman Szechenyi i Đuro Somogy.

Vođenje je tehničkih poslova povjereno Karlu von Etzelu, najvećem ondašnjem autoritetu za gradnju pruga koji je revidirao prijašnje planove te odabrao trase koje su bile građevinski pogodnije i jeftinije. U trasiranju dijela pruge između Nagykanizse i Ptuja došlo je do novog rješenja priključenja na bečko-tršćansku prugu kod Pragerskoga. Cijela je trasa između Budimpešte i Pragerskog odobrena početkom 1857., a za gradnju su uzduž cijele trase određene tri građevne sekcije koje je vodio inženjer Etzel. Prva je imala sjedište u Ptuju, druga u Ormožu, a treća je obuhvaćala područje Donjeg Kraljevca i Kotoribe. Radovi su započeli 1857. gotovo istodobno u Nagykanizsi i Ptuju.

Ubrzo nakon početka radova car i kralj Franjo Josip I. je 1858., zbog velikog nedostatka novca u državnome proračunu odobrio prodaju privatnicima svih državnih pruga u južnoj Austriji, Lombardiji i središnjoj Italiji, dakle i na području Hrvatske,



Gradnja prvih pruga na području Austro-Ugarske Monarhije

Slovenije i Vojvodine. Budući su se vlasnici morali obvezati nastaviti planiranu izgradnju željezničke mreže te iskoristavati i održavati prije izgrađene i novoizgrađene pruge. Licitacija je održana iste godine, a tzv. Južne željeznice kupila je poznata bankarska kuća *Rotschild* iz Pariza za stotinu tisuća franaka. Novi se vlasnik obvezao preuzeti sve obveze Društva orijentalnih željeznica, pa i nastavak gradnje pruge Nagykanizsa – Pragersko, a završetak je radova određen za kraj 1861. Društvo orijentalnih željeznica se spojilo s novonastalim Društvom južnih željeznica, a predsjednik je postao grof Ferenc Zichy.

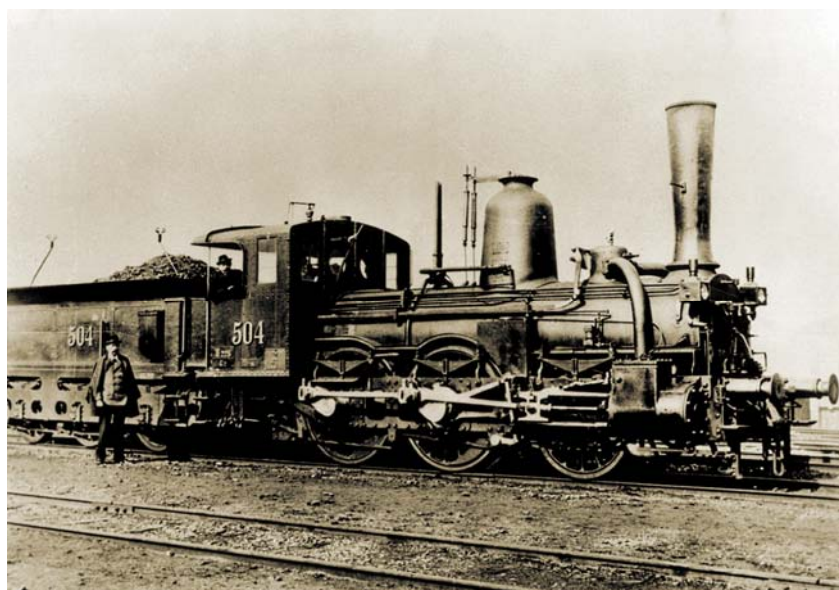
Pošto je uspješno riješeno financiranja daljnje gradnje, radovi su brzo napredovali. Na dionici kroz današnju Hrvatsku bila su izgrađena tri kolodvora od kojih je Čakovec (Csaktornya) imao prvi rang, Kotoriba (Kottori) drugi, a Donji Kraljevec (Kralvevecz) treći. U skladu s tim u kolodvorima su izgrađene osnovne infrastrukturne građevine, pa je u Čakovcu bila prijamna zgrada, stambena zgrada za službenike, vodo-

crna postaja, robno skladište, okretnica za lokomotive i vahtarnica (čuvarnica), u kolodvoru Kotoriba prijamna zgrada, zgrada za stanovanje, robno skladište i vodocrpna postaja, a u kolodvoru Donji Kraljevec prijamna zgrada i vahtarnica.

Posebna je zanimljivost da je u Donjem Kraljevcu dužnost prvoga tehničkog nadzornika pruge obavljao

Johann Steiner, otac znanstvenika svjetskoga glasa i utemeljitelja antropozofije dr. Rudolfa Steinera, rođenoga 1861. u Donjem Kraljevcu.

Prvi je vlak kroz Međimurje projurio 29. listopada 1859. kada je na dionici od Čakovca do Kotoribe obavljena pokusna vožnja za provjeru kakvoće pruge i vučne sposobnosti lokomotive. Revizijska je vož-



Parna lokomotiva *Súd 19* koja je često vozila na našim prugama

nja radi atestiranja za uključivanje u javni promet uslijedila 8. ožujka 1860., a 24. travnja iste godine, dakle upravo na dan sadašnje obljetnice, priređena svečana i promidžbena vožnja službenoga otvaranja pruge. Redoviti je promet počeo teći sedam dana poslije – 1. svibnja 1860. Tada su prugom svaki dan u oba smjera vozila dva para mješovitih vlakova.

Izgradnja je dionice između Pragerškoga i Nagykanizse završena znatno prije roka tako da je spoj Budimpešte s Trstom pušten u promet 1. travnja 1861. Vjerojatno su prva vučna vozila na pruzi bile parne lokomotive iz serije *Süd 18* i *Süd 19* koje su se u razdoblju između 1859. i 1870. gradile u austrijskoj tvornici lokomotiva *Florisdorf* i u tvornici strojeva u Eslingenu.

Prva vožnja i most preko Mure

O svečanoj je vožnji na novootvorenoj pruzi svjedočio i napis objavljen u 112. broju *Carsko-kraljevskih službenih narodnih novina* 14. svibnja 1860. u Zagrebu. U njima je u jednom zakašnjelom dopisu doduše ne iz Kotoribe već iz Čakovca objavljeno izvješće o „svečanom otvorenju istočne željeznice Franjo-Josipove od Kaniže do Pragerhofa, koje je bilo dne 24. pr. m.“. Ističe se i da je željeznica otvorena prije roka, a potom slijedi opis svečanog dočeka vlaka u Čakovcu koji su pozdravili činovnici, trgovci i mnoštvo ostalog svijeta. Zgrada je bila okićena „množinom barjakah carskih i narodno-hrvatskih“, pucali su mužari, veselo se klicalo, a sviralo se i „narodnu himnu“. Vesela je povorka nakon nekoliko sati krenula put „Serdiške, Ormužda, Možkancah i Uptuja, kamo uli satih sretno prispie“. Bilo je dakako veselo i u povratku jer „napokon uzetog okriepljenja, gdje se šampanjsko vino obilno točilo, dalje putujući oprostije se od Čakovčanah“, a u tom se gradu plesalo još dugo u noć.

Najveće i najsloženije građevine na pruzi bila su dva mosta – preko Drave kod Ptuja i preko Mure kod Kotoribe. Oba je mosta izgradilo poduzeće *Higersperger* iz Beča prema, kako je rečeno „američkome građev-

ve države i Mađarske, pa je most postao granični. Trajao je do 6. travnja 1941. kada je miniran da bi se onemogućio prodor njemačkih trupa iz Mađarske. Još su ga tijekom rata provizorno obnovili Mađari, ali je



Jedna od prvih sačuvanih fotografija vlaka na mostu preko Mure

nom sustavu“. Most kod Kotoribe prvi je željeznički most u Hrvatskoj i ujedno prvi most od neprekinute jednodijelne konstrukcije. Bio je dug 153 m, a rasponska se konstrukcija oslanjala na šest betonskih stupova, od kojih su tri bila u riječnom koritu. Iako je taj most za ono doba bio dojmjljiva građevina, ipak se vrlo brzo pokazao preuskim i preslabim za poplavama sklonu rijeku Muru. Stoga je 1905. na istim stupovima izgrađen novi most od međusobno spojenih metalnih konstrukcija iste dužine. Nakon stvaranja Kraljevine SHS odnosno Kraljevine Jugoslavije Mura je postala granica između no-

srušen krajem rata. No odmah je vojska izgradila novi, treći po redu na istom mjestu. Taj se most od prijašnjih razlikovao veličinom i konstrukcijom. Bio je dug 152,1 m, imao je dvije odvojene rasponske konstrukcije s tri glavna nosača postavljena na 12 stupova, od kojih su tri bila u riječnom koritu. Metalni su mu dijelovi bili obojeni u dvije nijanse zelene boje – s hrvatske strane sivomaslinastom, a s mađarske svijetlom nijansom zelene boje. Iako je most bio izgrađen kao privremeno rješenje, poslužio je svojoj svrsi punih trideset godina kada je zamijenjen današnjim, suvremenim mostom.



Sadašnji željeznički most preko rijeke Mure

Sadašnji je rešetkasti čelični most konstrukcijski i funkcionalno najprikladniji, a dug je 170 m. Stoji na četiri armiranobetonska stupa i ima tri raspona u riječnom koritu. Gradnja je mosta počela 1972., a investitori su bili ondašnji ŽTP Zagreb i Mađarske državne željeznice jer se most nalazi u obje zemlje, a granica prolazi sredinom mosta i rijeke. U stupove i upornjake ugrađeno je 1100 prostornih metara armiranoga betona, a čelična je konstrukcija teška je 535 tona. Projekte su čelične konstrukcije izradili stručnjaci ondašnjega *Biroa za projektiranje* ŽTP-a Zagreb, a za stupove i upornjake Državno poduzeće za projektiranje cesta i željeznica *Uvater* u Budimpešti. Temelje i stupove izvelo je poduzeće *Hidepito Vallalat* iz Budimpešte, a čeličnu je konstrukciju izradila tvornica *Duro Đaković* iz Slavenskoga Broda. Most je u promet pušten 1975. godine.

Razvoj željeznice u Međimurju i Hrvatskoj

Za prugu Pragersko – Čakovec – Kotoriba nisu bile karakteristične velike i značajne promjene. Tako su 1863. otvorena dva nova kolodvora, Mala

Subotica i Donji Mihaljevec, a 1920. stražarnica (vahtarnica) kod željezničko-cestovnog prijelaza na ulazu u kolodvor Čakovec bila je osposobljena za prihvat putnika i preuzimanje malih pošiljaka i tako je postala stajalište Čakovec-Buzovec.

U II. svjetskom rata (1941. ili 1942) na pruzi je izgrađeno i pušteno u promet stajalište Sveti Juraj u Trnju

(u spomen na grofa Feštetića), a 1945. je preimenovano u Čehovec. U ratu je također, najvjerojatnije 1943., izgrađeno i otvoreno stajalište Macinec, a potom 1949. i stajalište Dunjkovec.

Prugom dugom 42 km vlakovi su nesmetano vozili više od jednog stoljeća, a tek krajem 20. st. obavljene veći remontni zahvati. Kolodvor Kotoriba je tek 1976. osiguran svjetlosnim ulaznim i izlaznim signalima i predsignalima te sigurnosnim blok-uređajem. Nakon toga obavljen je remont dionice od Čakovca do Kotoribe i tada su u kolodvoru Čakovec zamijenjeni kolosijeci, a u Kotoribi uvedena suvremena rasvjeta i izgrađen novi skladišni prostor.

U kolodvorskim prometnim uredima Varaždina, Čakovca i Kotoribe ugrađen je 1992. upravljačko-informacijski sustav, a 1998. u kolodvoru Čakovec rekonstruiran je blok-uređaj. Istodobno su ugrađeni svjetlosni ulazni i izlazni signali koji su 2000. opremljeni pružnim auto-stop-uređajem.

Nakon Međimurja željeznička pruga se počela graditi kroz zagrebačko



Suvremeni elektromotorni vlak

područje. U promet je 1862. puštena pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak (Galdovo), a tri godine poslije i pruga Zagreb – Karlovac, a obje je pruge također gradilo Društvo juž-

Istodobno s formiranjem zagrebačkoga željezničkog čvorišta Austrija i Mađarska grade i druge pruge u Hrvatskoj. Tako je 1871. Mađarska izgradila prugu između Erdelja, Subo-

ciji. Prvi su kilometri izgrađeni 1877. na dionici od Splita do Siverića s odvojkom od Perkovića do Šibenika. Ta je pruga bila izvan željezničke mreže pa se nužno nametnulo produženje do Knina, što je ostvareno 1888. Dalmatinske su pruge u cjelovit sustav željezničke mreže Hrvatske i Europe bile uklopljene tek 1925. gradnjom ličke pruge između Ogulina, Gospića i Gračaca. Izvan sustava bilo je ostalo zadarsko područje sve do 1967. i gradnje pruge Zadar-Knin.

Željezničke su se pruge do kraja 19. st. prestale graditi državnim kapitalom, ali je uz privatni kapital omogućena gradnja i od strane gradova. Tako su uglavnom građene gospodarske (tzv. vicinalne) željeznice koje su gospodarski razvijenija mjesta priključivale na postojeće pruge. Usljedilo je naglo širenje željezničke mreže u Slavoniji i Hrvatskom zagorju, pa je 1884. između Barcsa i Pakraca izgrađena prva vicinalna pruga u Hrvatskoj, a 1916. posljednja između Zaboka i Gornje Stubice. U to su vrijeme izgrađene i mnoge željezničke pruge koje su s vremenom prerasle lokalni značaj, primjerice Dugo Selo – Novska, Banova Jaruga – Pakrac, Zabok – Krapina i dr.



Sadašnja mreža željezničkih pruga u Hrvatskoj

nih željeznica. Tada je Zagreb dobio i prvi željeznički kolodvor – Južni kolodvor (današnji Zapadni kolodvor).

Godine 1865. za promet je otvorena i druga pruga između Zagreba i Karlovaca kao prva dionica željezničke pruge prema Rijeci. No nakon 1867. i državne nagodbe Austrije i Ugarske Mađari su samostalno počeli kreirati željezničku politiku na području tadašnje Hrvatske i Slavonije. Tako je već sedamdesetih godina otvorena tzv. žakanjska pruga između Zakanja, Koprivnice, Dugog Sela i Zagreba, a do 1873. Rijeku su spajale čak dvije pruge. Društvo južnih željeznica izgradilo je prugu između Sv. Petra (današnje Pivke) i Rijeke, a Mađarske državne željeznice dionicu između Karlovca i Rijeke.

tice, Sombora, Erduta, Dalja i Osijek, s odvojkom prema Belom Manastiru. Potom je željeznička veza sa Slavonskim Brodom preko Dalja i Vinkovaca ostvarena 1878., a Austrija tada u Istri gradi prugu između Divače i Pule s odvojkom od Kanfanara do Rovinja. U Istri je 1887. u promet puštena i pruga Trst – Hrpelje – Kozina koja je povezala dva jaka lučka središta – Trst i Pulu.

Za cijelo je Međimurje, ali i bolju iskorištenost pruge između Kotoribe i Macinca, od iznimne važnosti i činjenica što je krajem 1886. u promet puštena pruga Varaždin – Čakovec, a 1890. pruga Čakovec – Mursko Središće – Lendava.

U gradnji su željezničkih pruga posljednje na red došle pruge u Dalma-

Raspadom Austro-Ugarske Monarhije 1918. svi su zatečeni željeznički sustavi na prostoru Kraljevine SHS bili jedinstvenom državnom upravom. Sustavi su bili politički, tehnički i prometno neusklađeni i stoga ih je trebalo preusmjeravati i drukčije povezati. Posebno se to odnosilo na novouspostavljenu magistralnu prugu Zidani Most – Ljubljana – Zagreb – Beograd.

Nakon II. svjetskog rata željeznica je ponovo ustrojena kao isključivo državna ustanova. U Hrvatskoj je tijekom 45 godina druge Jugoslavije bilo izgrađeno samo stotinjak kilometara novih pruga, ali se ulagalo u modernizaciju i elektrifikaciju. Tako je 1948. u promet puštena unaska pruga Knin – Bihać, 1952. pruga Lupoglav

Iz povijesti graditeljstva

– Štalije, 1956. pruga Savski Marof – Kumrovec, 1967. već spominjana pruga Knin – Zadar te 1971. Bizovec – Belišće. Istodobno je u razdoblju od 1966. do 1987. na magistralnim pravcima elektrificirano 848 km pruga.

Hrvatski je sabor 1991. osnovao javno poduzeće *HŽ- Hrvatske željeznice* u potpunom vlasništvu države. Uoči Domovinskog rata infrastrukturu željeznice u Hrvatskoj činilo je 2699 km pruga, od kojih je 248 km dvokolosiječnih. Istodobno je željeznička mreža imala 263 kolodvora, ukrižja (mjesto bez kolodvorskih funkcija s pomoćnim kolosijekom za križanje vlakova) i raskrižja, od

kojih je 127 bilo osigurano suvremenim signalno-sigurnosnim uređajima.

Povijest je željeznice u Hrvatskoj počela 1860. kada je u promet puštena pruga koja od Nagykanizse (Velike Kaniže) u Mađarskoj preko Kotoribe i Čakovca vodila do Pragerskoga u Sloveniji. Ta je pruga na dionici između kolodvora Kotoriba i stajališta Macinec na današnjoj slovensko-hrvatskoj granici prolazila kroz Međimurje. Izgradnjom te relativno kratke dionice Hrvatska je izravno povezana s magistralnom prugom Beč – Trst, a potom i s drugim monarhijskim središtem u Budim-

pešti. Stoga je važnost te pruge iznimno velika, unatoč tome što je u prikazima željezničke povijesti često prešućivana kao prva hrvatska željeznička pruga. Tomu je doprinijela i činjenica da je carskim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj pod čijom je vlašću bilo sve do 1918. Vjerojatno je na određeno zanemarivanje utjecala i mala dužina te željezničke pruge koja je često nazivana – „okrajkom na hrvatskom području“.

Pripremio:
Dragutin Matotek iz više izvora