

## VLAK I LJUDI: Po čemu smo u željeznici bolji od moćne Kine?

Objavio **Igor Zovko** - 18. kolovoza 2025.



Foto: Igor Zovko

*Što je putniku duži put, a lakša torba – teža mu je sudbina*

Piše: **Igor Zovko**

**Vlak, kao prijevozno sredstvo, ostavio je nemjerljiv trag na generacije. Školovao nas je, liječio, prevezio, dijelili smo u njemu strahove i nade, zaljubljujivali se ili upoznavali buduće prijatelje.**



**PLODINE**  
Uvijek od akcije

Ponuda vrijedi od SRUJEDE 19.11. do 25.11.

**Super prilika!**

**4.69€**

VIOLETA  
Toaletni  
papir  
Pure&strong  
24 rola  
MPC 51000216 - 689 €  
1 rola = 204 €

**PLODINE**  
Uvijek od akcije

Ponuda vrijedi od SRUJEDE 19.11. do 25.11.

**-50%**

**3.24€**

BREF  
Wc osvježivači  
3x 42 - 3x 50 g  
MPC 51000216 - 799 €  
1kg = 2160 - 2167 €

Vlakovi su nam odredili i čitave epohe – poput Plavog vlaka koji je prevezao lijes s posmrtnim ostacima Josipa Broza iz Ljubljane do Beograda, zlokobno najavljujući raspad sistema. Počela je Miloševićeva agresija balvanima na prugama oko Knina.





Foto: Igor Zovko

U rat se odlazilo vlakovima – i u progonstva, i na bojišta, i u pobjede. Predsjednik Franjo Tuđman Vlakom slobode putovao je 1995. iz Zagreba u Split preko Knina, malo nakon Oluje. Vlakom je bio i u Vukovaru, nagovještavajući mirnu reintegraciju Istočne Slavonije u ustavno-pravni poredak Republike Hrvatske.

Obilježio je i književnost, poput Vlaka u snijegu, ili Ubojstva u Orient expressu.

### Nezasluženo zapostavljen

Danas su vlak u zapećak gurnule autoceste, jeftine avionske karte, BlaBlaCar i automobili. No vlak i dalje predstavlja romantično sredstvo putovanja kojim se može vratiti u mladost, a uz dobru marketinšku kampanju postati i pravi turistički brend. Vlak u Hrvatskoj je poput najboljeg prijatelja od kojeg trebate uslugu – doći će, ali tek kad završi nešto svoje.



Foto: Igor Zovko

Tako je bilo i ovaj put. Trebao sam u Zagreb, nisam se žurio, pa sam odlučio krenuti vlakom iz Čakovca. Oko 9.30 ujutro s čakovečkog kolodvora polazim starim šinobusom – dvodijelnim vlakom skromne udobnosti. Ne tražim luksuz, samo široke prozore da mogu upijati krajolik. Do Varaždina, udaljenog prugom 11 kilometara, stižemo za oko 11 minuta.

Na varaždinskom kolodvoru čekam drugi vlak, istog tipa, za Koprivnicu. Nisam ni krenuo, a već preko razglasa stiže obavijest – polazak kasni 20 minuta.

“Nisam ni krenuo, a već me krenulo”, govorim sam sebi, sjedeći na klupi, pučkajući e-lulu, kako zovem elektroničku cigaretu i srčuci kavu za van.

Kad smo konačno krenuli, ispred nas je bilo oko 50 kilometara pruge do Koprivnice – i toliko minuta vožnje.

Vlak je gotovo prazan: jedna gospođa, nekoliko mlađih putnika i radnika. Nitko ne razgovara, samo ona gospođa čita pravu, papirnatu knjigu. Nekad smo u vlakovima upoznavali ljude, razmjenjivali brojeve fiksnih telefona koje su roditelji zaključavali na brojčaniku da ne bismo nabijali račune zbog "online" gonjanja cura.

Vlak vozi oko 60 km/h – blizu prosjeka od 48–58 km/h u Hrvatskoj. Brzina solidnog biciklista, da se ne lažemo. Kroz prozor promiču polja, šumarci i stari, išarani kolodvori. Dok u Japanu Shinkansen juri 300 na sat, a u Kini vlakovi uredno drže 280, tješim se da pri toj brzini barem imam vremena uživati u pogledu.

U Koprivnici mi kondukter objašnjava: "Do Križevaca i Vrbovca ide se autobusom, jer se pruga obnavlja."

### Radnici i studenti

Ispred kolodvora čeka bus. Vozač kaže: "Čekam vlak, da vidim ima li putnika za Zagreb." Na pitanje ima li radio vezu, odmahuje glavom.

*Foto: Igor Zovko*

Kad smo konačno krenuli, sat vremena kasnije stižemo u Vrbovec. Tu ulazim u novi, niskopodni vlak – lijepog dizajna. Mislio sam da ćemo za pola sata stići u Zagreb, no i ovdje radovi usporavaju vožnju. Nakon dovršetka, kažu, od Koprivnice do Zagreba će trebati manje od sat vremena.

Putnici su uglavnom studenti i radnici. Svi gledaju u mobitele ili slušaju glazbu. Nitko ne čita knjigu. Podsjećaju me na scene iz američkih filmova o njujorškoj podzemnoj željeznici.

Malo sam istražio: na svijetu ima oko 1,1–1,3 milijuna kilometara željezničkih pruga. Kad bi se sve spojile, opasale bi Zemlju više od 27 puta. A što se tiče prosječnih brzina, Hrvatska nije baš u vrhu:

- **Hrvatska:** 48–58 km/h
- **Njemačka:** 80–100 km/h
- **Francuska (TGV):** ~186 km/h
- **Italija:** ~145 km/h
- **Ujedinjeno Kraljevstvo:** ~179 km/h
- **SAD:** 80 km/h (Acela 132 km/h)
- **Japan:** 200–300 km/h
- **Kina:** 200–280 km/h

No, malo sam istražio, promozgao i izračunao: primjerice, Hrvatska je jača od Kine u jednom segmentu željeznice. Naime, Kina ima ukupnu duljinu željezničke mreže od oko 159.000 kilometara (2024.), a Hrvatska 2617 km. Uzmemo li u obzir veličinu Kine – oko 9,6 milijuna četvornih kilometara – i Hrvatske – oko 56.500 km<sup>2</sup> – te broj stanovnika (Kina oko 1,4 milijarde, Hrvatska oko 3,9 milijuna) ispada da Kina ima oko 114 kilometara pruge na milijun ljudi, a Hrvatska oko 672 kilometra na milijun ljudi. Dakle, bolji smo skoro šest puta od moćne Kine.



U Zagreb stižem oko 13.45, taman na vrijeme da skoro zakasnim na sastanak, pa uzimam taksi. Iako sam se namučio, ipak mi je drago – barem u nečemu smo bolji od Kine. Vlak je, kao uvijek, ispunio svoju misiju: doveo me sigurno na odredište. I da – došao je, kao najbolji prijatelj kad ga trebaš – kasni, ali se pojavi.



*(Tekst je objavljen uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz Programa za poticanje novinarske izvrsnosti)*

---

---

---

[Privacy and cookie settings](#)

Managed by Google. Complies with IAB TCF. CMP ID: 300

---

