

VLAK I LJUDI: Povijest u sadašnjosti na prvoj hrvatskoj pruzi

Objavio **Igor Zovko** - 6. studenoga 2025.

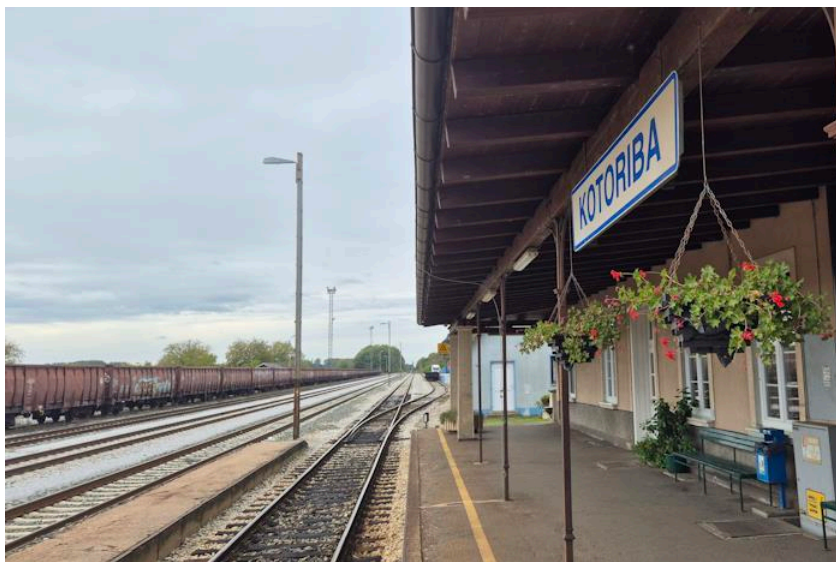


Foto: Igor Zovko

Putovanje Čakovec – Kotoriba traje oko 40 minuta, možda par minuta duže zbog presjedanja na autobus u Donjem Kraljevcu.

I opet me fascinira Međimurski kraj. Donje Međimurje je jednako lijepo kao brdovito Gornje, ali podsjeća na Slavoniju

Piše: **Igor Zovko**

Čudna je ta povijest. Toliko da nisam ni slutio da će me tračnice sudbine uopće odvesti tamo gdje je sve počelo.

- Kavica, Igore – pita me Rea, mlada studentica koja radi u čakovečkom kafiću tik uz željezničku stanicu.
- Pristavi der je, Rea, živa bila – uzvratih joj.
- Kam danas idete?
- U Kotoribu.
- Kaj bute tamo?
- Idem vidjeti gdje je počelo sve oko naše željeznice.
- Super, imate vlak za 45 minuta – reče mi Rea, držeći moju kavu i gledajući na papir na zidu na kojem je ispisan vozni red vlakova. U taj kafić dolaze i studenti obližnje Učiteljske akademije, družu se ili čekaju vlak, pa kud koji, mili moji.
- Taman ke popijem k'o čovjek. Hvala ti Rea.

Vlak je stigao točno, na moje iznenađenje. Znam da se pruga obnavlja na dosta dionica. pa i na onoj Donji Kraljevec – Kotoriba. Putovanje traje oko 40 minuta, možda par minuta duže zbog presjedanja na autobus u Donjem Kraljevcu.





Foto: Igor Zovko

I opet me fascinira Međimurski kraj. Donje Međimurje je jednako lijepo kao brdovito Gornje, ali podsjeća na Slavoniju. Sva su polja puna boja.

U starom vlaku od dva vagona sve je puno srednjoškolaca. Druže se, šale, zadirkuju jedni druge, ali sve u granicama ukusa i pristojnosti.

Lijepo je vidjeti takvu mladost.

Busom dolazimo na kolodvor u Kotoribi, prvoj hrvatskoj željezničkoj postaji u povijesti. Ondje stoji ploča tomu u spomen.

Prvi koraci

Iako je vizionar Andrija Ljudevit Adamić već 1825. godine iznio prijedlog za izgradnju pruge od Zagreba prema Mađarskoj, stvarna realizacija željeznice u Hrvatskoj započela je tri i pol desetljeća kasnije. Povijest kaže da je 35 godina nakon otvaranja željezničkog prometa na svijetu, u Engleskoj godine 1825. godine, Međimurje postalo prvi kraj na hrvatskim prostorima koji je dobio željezničku prugu – 24. travnja 1860. kada je u promet puštena pruga koja je povezivala Nagykanizsu u Mađarskoj s Pragerskim u Sloveniji, a koja je prolazila preko Kotoribe, Čakovca i Macinca u dužini od 41 kilometara.

Izgradnjom te pružne dionice ostvarena je izravna veza s tek sagrađenom magistralnom prugom Beč – Trst, a godinu dana poslije i veza s drugim monarhijskim središtem u Budimpešti.

Ova pruga na hrvatskom dijelu, bila je ključna za povezivanje s europskom mrežom.

– Kad se ide nazad – upitah konduktera.

– Za 45 minuta dolazi bus – odgovori mi pristojni gospodin, kondukter.

Pri dolasku sam uz pružni prijelaz "snimio" zgradu Općine, maleno zdanje u kojem je banka, pekara, kladionica i iza – birtija. Pošto nisam pretjerano solventan, nisam imao rašta ić u banku, kako sam bio sit, nisam ni u pekaru, a kako se ne kladim, niti u kladionicu.

Zato sam otišao u birtiju. Doduše, to je pristojan i jako lijep kafić. Osim toga, i nužnik mu je vrhunski. Tako ja ocjenjujem ugostiteljske objekte. Kafić se gleda po WC-u, a čovjek po ponašanju. Naručio sam još jednu kavu.

Došao je i onaj pristojni kondukter.

Zapostavljanje

Kako je Međimurje u to vrijeme bilo izdvojeno od Banske Hrvatske i priključeno direktno Ugarskoj, druga po redu pruga na području Hrvatske poznatija je jer je prolazila kroz Zagreb, na liniji Sisak – Zidani most, no otvorena je tek dvije godine kasnije (1862. godine). Kako su Austrija i Mađarska vodile prometnu politiku koja je koristila samo njihovim interesima, Hrvatska je svoje prve pruge dobila relativno kasno u odnosu na ostale dijelove

Habsburš

pruga, u

Austrije, i

Širenje mreže i različite uprave

Središnji dio Hrvatske dobiva željeznicu nešto kasnije. Pruga koja je povezivala Zidani Most – Zagreb – Sisak puštena je u promet 1. listopada 1862. godine, čime je Zagreb postao dio željezničke mreže, značajno potičući njegov industrijski i trgovački razvoj. Daljnji razvoj mreže bio je diktiran geopolitičkim i ekonomskim interesima Austro-Ugarske, fokusirajući se na povezivanje Beča i Budimpešte s jadranskim lukama.

Do kraja 19. stoljeća željeznička mreža se širi na druge dijelove Hrvatske. Istra je željeznicom povezana 1876. (Divača – Buzet – Pula), a Dalmacija 1877. (Split – Siverić), iako je daljnje napredovanje u Dalmatinskoj zagori bilo sporo.

Pruge su građene pod upravama različitih željezničkih društava, poput Carskog i kraljevskog povlaštenog društva južnih željeznica te Kraljevskih ugarskih državnih željeznica (MÁV). Ova rascjepkanost uprave, uz korištenje različitih tehničkih standarda, postat će izazov u kasnijim razdobljima.

U 20. stoljeću

U novom stoljeću, nakon raspada Austro-Ugarske 1918., uslijedilo je razdoblje djelovanja pod okriljem uprave Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), a kasnije Kraljevine Jugoslavije. Željeznička mreža Hrvatske je postala dio Direkcije državnih željeznica (JDŽ). Za vrijeme kratkotrajne Nezavisne Države Hrvatske (1941.-1945.) željeznica je nosila naziv Hrvatske državne željeznice (HDŽ), a nakon Drugog svjetskog rata, u Socijalističkoj Federativnoj Republici Jugoslaviji (SFRJ), mreža je prešla pod upravu Jugoslavenskih željeznica (JŽ). U tom razdoblju, unatoč političkim promjenama, željeznica je doživjela značajan razvoj, posebno u pogledu elektrifikacije i modernizacije voznog parka, s fokusom na snažnije povezivanje unutar federalne države.

Rađanje samostalnih Hrvatskih željeznica

Temelj za današnje Hrvatske željeznice postavljen je krajem 20. stoljeća, usred političkih previranja. Zakonom o hrvatskim željeznicama, donesenim 5. listopada 1990., osnovano je javno poduzeće HŽP – Hrvatsko željezničko poduzeće, kao pravni sljednik dotadašnje Samoupravne interesne zajednice željezničkog prometa u RH. Time je Zagrebačka divizija Jugoslavenskih željeznica formalno izdvojena, čime je nastao samostalni željeznički sustav. Najveći izazov za novoustrojene Hrvatske željeznice bio je Domovinski rat (1991.-1995.). Željeznički sustav pretrpio je ogromnu štetu. Zbog ratnih djelovanja i okupacije, privremeno je bio obustavljen promet na više od trećine pružne mreže, točnije na 949 kilometara pruga. Radnici HŽ-a, kao dio obrane, odigrali su ključnu ulogu u održavanju vitalnih prometnih veza. Hrvatska je željeznica, nakon proglašenja neovisnosti, istupila iz Zajednice jugoslavenskih željeznica 8. listopada 1991. i postala članicom Međunarodne željezničke unije (UIC) u srpnju 1992., čime je i formalno postala dio europske željezničke obitelji.

Modernizacija i restrukturiranje (21. stoljeće)

Ulazak u novo tisućljeće donio je potrebu za temeljitim restrukturiranjem i usklađivanjem s europskim propisima. Prema Direktivi Europske unije o razdvajanju željezničkih djelatnosti, Hrvatske željeznice su transformirane iz jedinstvenog poduzeća u grupu društava.

Od 1. studenog 2006. godine HŽ je podijeljen na tri ključna neovisna subjekta: HŽ Infrastruktura (upravljanje i održavanje pruga), HŽ Putnički prijevoz (prijevoz putnika) i HŽ Cargo (prijevoz tereta), uz zajedničku tvrtku HŽ Holding (kasnije HŽ Ceste).

Jedan od ključnih tehničkih projekata bila je potpuna unifikacija sustava električne vuče. Do 2013. godine, dionica od Rijeke do Moravica koristila je napon od 3 kV, dok je ostatak mreže koristio standardni europski napon od 25 kV. Projektom reelektrifikacije, završenim 23. listopada 2013., cijeli hrvatski željeznički sustav ujedinjen je pod naponom od 25 kV, čime je osigurana interoperabilnost i veća učinkovitost prometa.

Hrvatske željeznice danas

Danas HŽ grupa se nalazi u procesu daljnje modernizacije i integracije u transeuropske prometne mreže. U tijeku su veliki infrastrukturni projekti, financirani značajnim dijelom iz fondova Europske unije, s ciljem obnove i izgradnje ključnih željezničkih koridora, smanjenja vremena putovanja te povećanja sigurnosti i kapaciteta. Od prve parne lokomotive u Kotoribi, Hrvatske željeznice su prešle dug put. Sa svojom mrežom od gotovo 2700 kilometara (prema podacima iz 2017. godine, prije restrukturiranja mreže), željeznica ostaje neizostavan dio prometne infrastrukture, s ambicijom da postane još brži, sigurniji i ekološki prihvatljiviji nositelj gospodarskog razvoja i povezanosti Republike Hrvatske.

Popio sam kavu, vratio se do kolodvora u Kotoribi, koji, unatoč obnovi, izgleda kao muzej. Sjeo sam u bus i krenuo iz
traje i u s

(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

