

Stotinu i pedeset godina željeznice u Hrvatskoj

Povijest željeznice u Hrvatskoj počela je 1860. kada je u promet bila predana pruga koja od Nagykanizse (Velike Kaniže) u Mađarskoj preko Kotoribe i Čakovca vodi do Pragerskoga u Sloveniji te koja svojom dionicom između kolodvora Kotoriba i stajališta Macinec na današnjoj slovensko-hrvatskoj granici prolazi kroz Međimurje. Izgradnjom te pružne dionice duge 42,4 kilometra Hrvatska je ostvarila izravnu vezu s tek sagrađenom magistralnom prugom Beč - Trst, a godinu dana poslije i vezu s drugim monarhijskim središtem u Budimpešti. Zbog toga je važnost te pruge bila velika unatoč tomu što je u prikazima željezničke povijesti često bio prešućivan status te pruge kao prve hrvatske pruge. Tomu su doprinijeli činjenica da je carevim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj, čiju vlast je priznavalo sve do 1945, ali i mala dužina pruge koja je zbog toga često nazivana »okrajkom na hrvatskom području«.

Planovi o trasiranju »gvozdenih putova«

Ta prva pruga na hrvatskome tlu za promet je bila otvorena 24. travnja 1860. godine. Bilo je to 35 godina nakon izgradnje prve europske željezničke pruge između Stocktona i Darlingtona u Engleskoj, koja je za promet bila otvorena 27. rujna 1825. godine. Odmah potom i druge europske monarhije pokrenule su izgradnju pruga i intenzivno su radile na njihovu međusobnom povezivanju. Zbog svojeg zanimljivog geostrateškog položaja na razmeđu zapadne, srednje i istočne Europe Hrvatska, posebice njezin sjeverozapadni dio, s otvorenim morskim putovima bila je uključena već u prve planove o izgradnji željezničkih pruga u Habsburškoj Monarhiji. Prvi prijedlog o izgradnji pruge kroz sjeverozapadni dio Hrvatske iznio je već 1825. Andrija Ludovik Adamić, riječki trgovac i zastupnik u zajedničkome hrvatsko-ugarskom saboru. On je predlagao da se »gvozdeni put« sagrađi od Zagreba preko sjeverozapadne Hrvatske i jugozapadne Mađarske do Požuna (Bratislave) u Slovačkoj, odnosno do Soprona u Mađarskoj, gdje bi se ta pruga spojila s prugom planiranom između Beča i Budimpešte. Prema njegovu prijedlogu, ta pruga trebala je biti veza između tih dvaju najvećih monarhijskih središta i luke u Rijeci, jer u Zagrebu bi se na prugu nastavljao plovni kanal Zagreb - Karlovac, na koji bi se Karlovcu nastavljala Lujzijana, cesta između Karlovca i Rijeke sagrađena 1808. godine.

Adamićev projekt nije bio odobren službeno, ali je pokrenuo zanimanje šire javnosti u područjima kroz koja je pruga trebala prolaziti, posebice u Sopronu i njegovoj okolini. Godine 1836. barun Georg Sinna, bečki financijski magnat, i Franz Xaver Riepl, profesor na Visokoj tehničkoj školi u Beču, predložili su Carevinskom vijeću tehnički elaborat o izgradnji željezničkih pruga u zemlji. U elaboratu je bila previđena izgradnja 13 željezničkih pruga koje su ishodište trebale imati u Beči i u Budimpešti te su se odatle u obliku zvjezdastih krakova trebale širiti u sva područja Habsburške Monarhije. Na taj način bilo je predviđeno da se prometno spoje monarhijska središta te da se uspostavi izravna veza s Trstom i Rijekom kao strateški važnim izlazima na Jadransko more.

Na temelju toga projekta i careve odluke iz 1841. pokrenuta je izgradnja strateški važne magistralne pruge Beč - Trst. Ta pružna trasa ishodište je imala u Beču te se preko Celja, Zidanoga Mosta, Ljubljane i Svetoga Petra U Šumi nastavljala do Trsta. Budući da je trasa zaobišla područje zapadne Ugarske i sjeverozapadne Hrvatske, to je bilo odlučeno da se između Budimpešte i Nagykanizse sagrađi pobočna pruga koja bi se s prugom Beč - Trst spojila kod Poljčanâ u Sloveniji. Prvi dio pruge između Budimpešte, Székesfehérvára i Nagykanizse za promet je bio otvoren 1846, a izgradnja pruga Beč - Trst završila je

1857. godine. U međuvremenu gradsko zastupstvo Nagykanizse dogovorilo se s mještanima o besplatnom ustupanju zemljišta i o prodaji drvene građe po minimalnoj cijeni kako bi se nastavila izgradnja pruge i ostvario spoj s bečko-tršćanskom prugom.

Izgradnja ostvarena na temelju koncesijskoga ugovora

Godine 1854. austrijska vlada donijela je novi zakon o željeznicama po kojemu je pruge bilo moguće graditi i privatnim kapitalom, i to na temelju sklapanja ugovora o koncesiji između države i vlasnika kapitala. U planove za izgradnju sljedeće 32 pruge na temelju koncesijskih ugovora bila je uvrštena i pruga Nagykanizsa - Kotoriba - Čakovec - Poljčane. Koncesiju za izgradnju tih pruga u ukupnoj dužini od tisuću kilometara car Franjo Josip I. odobrio je 8. listopada 1856. dioničkome društvu koje je nosilo naziv Društvo orijentalnih željeznica cara Franje Josipa I. ili skraćeno Društvo orijentalnih željeznica. Društvo je imalo četrdesetak dioničara, mahom hrvatskih i ugarskih velikaša, među kojima su bili knezovi Nikola Esterhazy i Filip Batthany te grofovi Edmund Zichy, Juraj Feštetić, Johan Széchenyi, Koloman Széchenyi i Đuro Somagy. Društvo su financijski pratile bankarske kuće iz Beča, Londona i Pariza.

Vođenje tehničkih poslova Društvo je povjerilo Karlu von Etzelu, ondašnjemu najvećem stručnjaku za izgradnju prugâ. On je revidirao neke prijašnje planove te odabrao trase koje su građevno bile najpogodnije i za izvedbu najjeftinije. U skladu s time na trasiranju dijela pruge između Nagykanizse i Ptuja (Slovenija) došlo je do promjene lokacije priključnoga kolodvora na bečko-tršćansku prugu koja je po novome rješenju bila određena kod Pragerskoga, a ne kod Poljčanâ. Cijela pružna trasa Budimpešta - Nagykanizsa - Kotoriba - Čakovec - Pragersko bila je odobrena u siječnju 1857. godine. Za izgradnju pruge uzduž cijele trase bile su mjerodavne tri građevne sekcije koje je vodio inženjer Etzel. Prva od njih bila je osnovana 1. svibnja 1857. godine. Sjedište joj je bilo u Ptuju, a obuhvaćala je dionice u Pragerskome, Trgovišću i Velikoj Nedjelji. Sjedište druge sekcije bilo je u Ormožu, a bila je mjerodavna za područje Velika Nedjelja - Kraljevec. Treća sekcija obuhvaćala je područje između Donjeg Kraljevca i Kotoribe. Prva ophodnja pružne trase bila je obavljena 27. studenoga 1857. u predgrađu Nagykanizse, a već 17. prosinca počeli su se izvoditi radovi u blizini Ptuja.

Izgradnja željeznice plijenila je pozornost javnosti, a o izgradnji su izvješćivala i ondašnja glasila. Tako je u 247. broju Narodnih novina od 28. listopada 1858. na 680. stranici pisalo sljedeće: »Željeznica koju grade preko Čakovca do Velike Kaniže napreduje jako dobro : pristaništa biti će u dva miesta : koliko se pripreve čine za nove zgrade mislit ćeš : grade se novi gradovi : barem će se Kaniža najmanje, s vremenom dakako, za jednu uru daljine k iztoku protegnuti; a našem Čakovcu predstoji liepa budućnost, jedno će ga pristanište uveličati, a drugo njegova sladorana (Zuckerfabrik) u kojoj se slador kako ono vele na veliko pravi i u kojoj kroz dan do 320 težakih radi, dati će ime u svijetu i Čakovcu samom i nam Hervatom, u područje kojih spada ...«.

Izgradnju dovršilo Društvo južnih željeznica

Ubrzo pošto su se krajem 1857. počeli izvoditi prvi radovi na budućoj pruzi između Pragerskoga, Čakovca, Kotoribe i Nagykanizse, car i kralj Franjo Josip I. je sredinom 1858. godine, zbog vrlo velikog nedostatka novca u državnome proračunu Carevine, odobrio prodaju privatnim kapitalistima svih državnih pruga u južnoj Austriji, Lombardiji i središnjoj Italiji, dakle i na području Hrvatske, Slovenije i Vojvodine. Budući vlasnici morali su se obvezati na nastavak izgradnje željezničke mreže koja je bila planirana prije te na korištenje već sagrađenih državnih pruga, kao i na korištenje prugâ koje će biti

sagrađene. Licitacija je bila održana 23. rujna 1858, a tzv. Južne željeznice kupila je poznata bankarska kuća »Rotschild« sa sjedištem u Parizu, i to za stotinu tisuća franaka. Novi vlasnik obvezao se na preuzimanje svih obveza Društva orijentalnih željeznica, pa tako i obveze nastavka izgradnje pruge Nagykanizsa - Pragersko. Kao rok završetka spomenute pruge novi vlasnik odredio je 31. prosinca 1861.godine. Vlasništvo nad svim prugama novi vlasnik preuzeo je s danom 1. studenoga 1858, a dotadašnje Društvo orijentalnih željeznica se s danom 1. siječnja 1859. fuzioniralo s novonastalim društvom u Povlašteno carsko i kraljevsko društvo južnih željeznica ili skraćeno u Društvo južnih željeznica. Predsjednik novonastaloga Društva južnih željeznica bio je grof Ferenc Zichy, a u njegov upravni odbor bilo je imenovano i pet članova upravnoga odbora bivšega Društva orijentalnih željeznica.

Prvi hrvatski kolodvori

Pošto je važno pitanje financiranja daljnje izgradnje bilo riješeno, radovi su napredovali brzo. Na pružnoj dionici kroz današnju Hrvatsku bila su sagrađena tri službena mjesta, i to kolodvor Csáktornya - Čakovec (I. rang), kolodvor Kraljevec - Donji Kraljevec (III. rang) i kolodvor Kottori - Kotoriba (II. rang). U skladu s rangom, u kolodvorima su bile sagrađene osnovne infrastrukturne građevine. U kolodvoru Čakovec sagrađene su prijamna kolodvorska zgrada, stambena zgrada za kolodvorske službenike, vodocrpna postaja, robno skladište, lokomotivska okretalica te *vahtara* (čuvarnica), u kolodvoru Kotoriba sagrađeni su kolodvorska prijamna zgrada, zgrada za stanovanje, robno skladište i vodocrpna postaja, a u kolodvoru Donji Kraljevec prijamna zgrada i vahtara. Kao zanimljivost valja istaknuti to da je u Donjem Kraljevcu dužnost prvoga tehničkog nadzornika pruge obavljao Johann Steiner, otac znanstvenika svjetskoga glasa dr. Rudolfa Steinera, koji je rođen u Donjem Kraljevcu 21. veljače 1861. godine.

Najveće i najsloženije građevine na pruzi bila su dva mosta, i to most preko rijeke Drave kod Ptuja i most preko rijeke Mure kod Kotoribe. Oba mosta sagrađilo je poduzeće »Higersperger« iz Beča po američkome građevnom sustavu. Most kod Kotoribe prvi je željeznički most sagrađen u Hrvatskoj i ujedno prvi most koji je bio sagrađen u jednome dijelu od neprekinute jednodijelne konstrukcije. Bio je dugačak 153 metra, konstrukcija mu je stajala na šest betonskih oslonaca i imao je tri riječna otvora. Iako je taj most za ono vrijeme bio imponantna građevina, ipak se uskoro pokazao preuskim i preslabim u borbi s rijekom Murom sklonom poplavama. Stoga je 1905. bio zamijenjen novim mostom. Danas rijeku Muru na istome mjestu premošćuje četvrti most, koji je za promet bio otvoren 1975. godine.

Dvadeset mjeseci prije roka

Prvi *cug* kroz Međimurje protutnjio je 29. listopada 1859. kada je na dionici od Čakovca do Kotoribe i natrag bila obavljena prva pokusna vožnja tijekom koje je valjalo provjeriti kakvoću pruge i vučne sposobnosti lokomotive. Dana 8. ožujka 1860. uslijedila je revizijska vožnja za dobivanje atesta za uključivanje u javni promet, a 24. travnja iste godine bila je priređena svečana i promidžbena vožnja u povodu službenoga otvaranja pruge za promet. Redoviti promet na pruzi počeo je teći sedam dana kasnije, točnije 1. svibnja 1860. godine. Tada su prugom u oba smjera vozila dva para mješovitih vlakova na dan.

Izgradnja pružne dionice između Pragerskoga i Nagykanizse bila je završena dvadeset mjeseci prije roka. Cijela pružna trasa s produljenom vezom između Nagykanizse i Budimpešte u promet je bila predana 1. travnja 1861. godine. Valja zabilježiti i to da su prva vučna vozila na toj pruzi bile parne lokomotive najvjerojatnije serije *Süüd 18* i serije *Süüd 19*, koje su u razdoblju

između 1859. i 1870. bile građene u austrijskoj tvornici lokomotiva »Florisdorf« i u tvornici strojeva u Eslingenu.

O svečanoj vožnji na novootvorenoj pruzi svjedoči napis koji je bio objavljen u 112. broju Carsko-kraljevskih službenih narodnih novina 14. svibnja 1860. u Zagrebu. U njima je objavljeno sljedeće: *»O svečanom otvorenju iztočne željeznice Franjo-Josipove od Kaniže do Pragerhofa, koje je bilo dne 24. pr.m., priobčujemo doknadno sliedeći slučajno zakašnjeli dopis iz Čakovca : Uprav godinu dana kasnije negoli se početkom nagadjavalo, tj. 24. travnja god. 1860., otvorena je svečano iztočna željeznica noseća ime Nj. Veličanstva cara i to samo krilo od Kaniže do Pragerhofa. Cesta ova zače se kod Čakovca graditi već mieseca kolovoza g. 1858., na kojoj je 29. listopada 1859. prvi pokus učinjen bio. Od ovog dana željno no badava očekivamo sve do 24. pr.m. toli putah naviešteno otvorenje ove železnice. Osvanućem lietošnjega Jurjeva dana, kao što razaslani proglasi objaviše u 6 sati u jutro uputio se dakle podvoz "Kaniža" iz Kaniže sa jednim sborom svakog reda odovud i iz Preloga pratjen, prispie na Čakovečku postaju. Ovdie, čemu je takodjer mnogo doprinielo liepo vrieme, dočekaše ga c.k. činovnici svakog reda, tergovački sbor, i množina ostalog svieta iz Čakovca i Varaždina. Sgrada ove postaje bila je nakitjena množinom barjakah carskih i narodno-hervatskih, pucanje mužarah naviesti okolici radosnu viest došastja milih gostih, a ovi bili su pozdravljeni neprestanim veselim klicanjem, dočim kanižko društvo sviračah narodnu himnu sviraše. U 8 1/2 sata pridruži se povorki ovoj od 17 vagonah sbor činobvničtva i drugih honoraciorah, pa uz gruvanje mužarah krene čitav podvoz pratjen glasbom Kanižanacah i Čakovčanacah putem postaje Serdiške, Ormužda, Možkancah i Uptuja, kamo u 11 satih sretno prispie. Po svuda bijaše opaziti, da smo iznenada došli, jerbo otvorenje željeznice za ovaj dan nije ovdie objavljeno bilo.*

Medjutim što je kod dolazka manjkalo, to nije kod odlazka putujućem društvu izostalo. Već mnogo prije odlazka u dvoru željznice uptujске u 1/2 2 sata poslije podne sastaše se c.k. officirsko tielo i svirajuća ciela Kapela regimente kralja belgijanskoga, koja umietno izvede više prekrasnih glazbenih komada. Ovdie su nadalje bili svi tamođnji c.k. činovnici a na čelu gradskog poglavarstva uptujskog vrijedni načelnik g. Koffler, koji s najvećjom gostoljubljivostju podvori u dvorani željeznice odlični sbor putujućih i natrag se vračajućih susiedah Hervatah i Magjarah. Pohod ovaj odvratio je isti načelnik u društvu svojih sugradjanah krenuv iz Uptuja istim putem natrag u Kanižu. U 3 1/2 sata ostavio je podvoz Uptuj pa sretno i uz neprestano veselo klicanje i tutnjavu mužarah prispeo je do Čakovca, gdje se opet neobična množina svijeta sabrala. Oduševljenju ne bijaše ni konca ni kraja, i svaki se tersio prispievše goste čim liepše podvoriti. Napokon uzetog okriepljenja, gdje se šampanjsko vino obilno točilo, dalje putujući oprostiše se od Čakovčanah, dočim se u dvorani svečanost ova plesom do kasne noći produži. Od 14. do konca p.m. prolazio je redovito obvoz samo dva puta na dan, a od 1. svibnja prolazi četiri puta miešoviti s ljudima i s tovarom«