

## Izložba **Željeznica Zagreb—Samobor 1901 — 1979.**

Željko Jamičić

Tehnički muzej, Zagreb

Primljeno: 5. 5. 1986.

Želeći trajno zabilježiti postojanje uskotračne željezničke pruge između Zagreba i Samobora, nekad popularnog »samoborčeka«, Tehnički muzej iz Zagreba i Samoborski muzej iz Samobora pripremili su zajedničku izložbu **Željeznica Zagreb—Samobor 1901 — 1979.**

Izložbom su obuhvaćeni počeci ove željeznice koji sežu u sredinu prošlog stoljeća, još u doba gradnje željezničke pruge Zidani Most—Zagreb (1861). Željeznička politika Austrije i kasnije Ugarske vodila je prvenstveno brigu o svojim potrebama: kako što prije stiči na Jadran i izgraditi takvu mrežu željeznica kojom će se najlakše izvoziti prirodna bogatstva zemalja u sastavu Habsburške Monarhije. Država nije mnogo marila što su takvom politikom pojedina trgovačka središta sjeverozapadne Hrvatske ostala bez prometne veze sa Zagrebom. Privatnom kapitalu je prepušteno da uloži sredstva kojima će se izgraditi pruga.

Nakon gotovo četiri desetljeća različitih priprema, predlaganja i pokušaja da se prikupe potrebna sredstva potkraj prošlog stoljeća započeli su građevinski radovi i formirano je dioničarsko društvo (1899) sa sjedištem u Budimpešti. Društvo je dobilo dozvolu da iskorištava željeznicu 90 godina od trenutka dobivanja dozvole, a nakon toga je mora predati državi. Kako troškovi gradnje uskotračne pruge iznose oko polovinu troškova gradnje pruge normalnog kolosjeka, odlučeno je da se gradi uskotračna pruga širine 760 mm.

Graditeljima je problem predstavljao i most preko rijeke Save. Još 1883/84. g. izgrađen je u kratkom roku cestovni most preko rijeke u Podsusedu. Međutim, već su mu tada uočeni nedostaci, pa je uvedena mostarina da bi se prikupila sredstva za naknadne popravke i održavanje mosta. Kad je izgrađena pruga, most je preuređen i za željeznički promet. Kako nije bio dovoljno širok, zatvarao bi se za cestovni promet kad bi preko mosta prelazila željeznička kompozicija. Po dovršenju radova »tehničko-re-

darstvena ophodnja« je pregledala trasu i pruga je predana javnom prometu 16. siječnja 1901. godine. Njen je službeni naziv bio »Vicinalna željeznica Zagreb—Samobor, d. d.« Početna je stanica bio kolodvor u Zagrebu a završna kolodvor u Samoboru. U to su doba duž pruge bila samo četiri stajališta. Kolodvor u Zagrebu imao je kolosječnu vezu s kolodvorom »Zagreb—Sava« južne željeznice (današnji Zapadni kolodvor). Na tom je kolodvoru vršen istovar i pretovar vagnoskih pošiljaka s normalne na uskotračnu željeznicu.

U početku je promet bio slab i nije donosio osobitu dobit akcionarima. Osjetno se je povećao tijekom prvog svjetskog rata, a naročito između dva rata. To je ujedno vrijeme kojeg se danas mnogi Zagrepčani i Samoborčani s nostalgijom sjećaju. U Zagreb su seljanke dovozile svoje poljoprivredne proizvode — svježe mlijeko, sir, kruh, povrće — a u dane odmora tisuće je Zagrepčana putovalo u izletišta Samobora. Ti su izleti bili nezaboravni jer je vlak »jurio« brzinom 20—25 km/h i udaljenost od Zagreba do Samobora prevaljivao za devedeset minuta. Vožnja u otvorenim putničkim, a po potrebi i otvorenim teretnim vagonima, uz pjesmu, smijeh, dobru kapljicu i veselje svima se usijekla u pamćenje tako da se danas, kad se govori o ovoj željeznici, često ima na umu ovo razdoblje.

Tijekom drugog svjetskog rata promet je u znatnoj mjeri smanjen. Tada se zbio nekoliko većih prometnih udesa jer cestovni prijelazi nisu bili osigurani brkljama. Pruga se slabo ili nikako održavala a vozna i vučna sredstva su dotrajala. Poslovna uprava nije ostavila nikakve planove razvoja.

Nakon oslobođenja, sve željeznice su nacionalizirane i uključene u jedinstvenu upravu Jugoslavenskih državnih željeznica (JDŽ). Kako je nakon rata trebalo prvo obnavljati glavne željezničke pruge, ova željeznica lokalnog karaktera nije uključena u te planove. Štoviše, za potrebe izvoza drveta sa samoborske željeznice povučeno je nekoliko dobrih parnih lokomotiva. Te su lokomotive predane šumskim gospodarstvima, a od tog se gubitka u vuči samoborska željeznica nije nikada oporavila.

Početak pedesetih godina sazreli su uvjeti za izdvajanje iz sastava JDŽ. Osnovana je »Gradska želje-

znica« u Zagrebu (GŽZ). Bila je to jedina željeznica u Jugoslaviji izvan sastava JŽ-a sa samostalnim privrednim računom. Kolektiv GŽZ-a načinio je planove razvoja kako bi ova željeznica što više odgovarala zahtjevima svojih korisnika. Pristupilo se obnovi donjeg i gornjeg stroja (mjestimice su pragovi potpuno istrulili a razmak tračnica je održan samo zbog velike zatravljenosti), nabavi motornih vučnih sredstava, osposobljena je radio-nica za veće radove, naručen je projekt za obnovu mosta preko Save, pruga je produžena do Bregane. Projektirani su i izvedeni vagoni za prijevoz teških tereta i specijalni vagon za prijevoz tenkova koji ima posebnu vrijednost jer je to bio jedinstveni vagon u svijetu kojim su se prevozili tenkovi mase 46 tona na pruzi uskog kolosijeka. Kad je kolektiv stekao iskustvo u radu, prišao je i gradnji diesel-elektromotornih vlakova (DEV) za prijevoz putnika. Istina, namjera je bila da se poboljša putnički prijevoz kupnjom gotovih vozničkih jedinica. Kako deviza za uvoz nije bilo, a domaći proizvođači šinskih vozila nisu bili zainteresirani, kolektiv je odlučio da sam pristupi gradnji. Postupno su napravljena tri tročlankasta vlaka, jedan dvočlankasti i jedan šinobus. Vlakovi su napravljeni od aluminijski koji je korišten čak i za gradnju glavnih nosivih elemenata što je u to doba bila novost u svijetu. U cijelosti su izrađeni od domaćeg materijala i djelovali su naših radnih ljudi. Prvi vlak je svečano pušten u promet 29. travnja 1959. Obnovljenom strukturom putničkog i teretnog voznog parka ova je željeznica Samoboru u potpunosti nadomjestila nedostatak željeznice normalnog kolosjeka. Drugim riječima, nije bilo tereta na »velikoj« željeznici koji se ne bi mogao prevesti i ovom uskotračnom željeznicom.

Sredinom šezdesetih godina željeznice su općenito u nepovoljnom položaju. Ekspanzija cestovnog prometa dovela je u sve težu situaciju i kolektiv Gradske željeznice. Tradicionalni se materijali — primjerice drvo, kamen, sipina — sve više prevoze skupljim cestovnim vozilima. Konkurencija autobusnog prometa smanjila je i broj putnika. Materijalna sredstva su se sve više smanjivala tako da se je jedva održavalo postojeće stanje. Pokušaji da se »samoborček« učini turističkom trakcijom Zagreba nisu otišli dalje od prijedloga.

Kad je potkraj sedamdesetih godina izmijenjen tarifni sistem javnog prijevoza u Zagrebu, GŽZ se je ujedinila sa Zagrebačkim električnim tramvajem tako da je ukinuta Gradska željeznica u Zagrebu, odnosno željeznička veza Samobora sa Zagrebom. Posljednja je vožnja bila 31. prosinca 1979. god. a vlak su ispratili desetine Zagrepčana. Mnogima su tada zaiskrile i suze u očima.

Izložbom nismo stali samo na ožvljavaju prošlosti ove željeznice, već smo ukazali na propust koji je učinjen njenim ukidanjem. Pokazali smo primjere iz susjednih zemalja u kojima ovakve uskotračne željeznice posve lijepo funkcioniraju i turistička su atrakcija.

Pokazali smo i budućnost oko 2000. godine. Naime, prema srednjoročnom razvoju grada predviđena je, u okviru zagrebačkog željezničkog čvora, gradnja normalne željezničke pruge od Zagreba do Samobora, odnosno Bregane. Samobor će dakle dobiti željezničku veza sa Zagrebom, ali to više neće biti nekadašnji »samoborček«.

Izložba je bila postavljena u Samoboru od 20. 11. do 15. 12. 1985. a u Zagrebu od 16. 1. do 7. 2. 1986. U Zagrebu je otvorena točno na 85-tu godišnjicu puštanja pruge u promet.

Uz izložbu je tiskan katalog, bolje rečeno monografija o ovoj željeznici (75 stranica s desetak crno-bijelih fotografija) tiskanje kojeg je omogućeno zahvaljujući sponzorima — radnim organizacijama iz Samobora, nekadašnjim glavnim korisnicima ove željeznice. Izrađeni su i suveniri — koje su posjetio- ci rado kupovali — prigodna poštanska oмотnica sa žigom, razglednice s motivima aluminijskog vlaka i stare »peglice« kao i vrlo uspjeti bedž.

Za trajanja izložbe dolazili su brojni pojedinci koji su nam iznosili svoja sjećanja pa smo tako stvorili i bogatu zbirku fonoteke. Zanimljivo je koliko je ova željeznica nadoklanjivala pjesnike i likovne umjetnike koji su joj posvećivali svoje radove. Štoviše, nakon njenog ukinuća broj radova se čak i povećao.

Nažalost, apeli u knjizi dojmova »vratite nam samoborček« prelaze okvire naših muzeja. Za utjehu, izložbom smo potaknuli osnivanje Društva prijatelja samoborske željeznice kojemu je cilj da revitalizira ovu prugu (?).

Od nekadašnje željeznice Zagreb-Samobor sačuvana je parna lokomotiva i vagon u Tehničkom muzeju, te parna lokomotiva i dva vagona u Samoboru. Jedan DEV, koji je namijenjen Željezničkom muzeju u Zagrebu u osnivanju, ostavljen je u ograđenom prostoru samoborskog kolodvora, ali su ga moderni vandali toliko opustošili da više nema nikakvu vrijednost. Sve ostalo je prodano u staro željezo.

ABSTRACT

**On the exhibition THE ZAGREB-SAMOBOR RAILWAY 1901-1979.**

Ž. Jamičić

The Technical Museum in Zagreb and the Museum of Samobor have cooperated in the realization of an exhibition which presented the development of the narrow-gauge railway line and the once popular train the »Samoborček«, its removal. The exhibition illustrated the history of the Samobor railway line from the plans made in the 1850ies, over almost forty years of preparations for the beginning of railway traffic in 1901, to the last journey of the »Samoborček« on 31st December, 1979. The display makes it clear that a blunder was made by closing the line down.

## Etnografska izložba »Nošnje Samoborskog kraja« u Samoborskom muzeju

Višnja Zgaga

Muzejski dokumentacioni centar,  
Zagreb

Prilmljeno: 15. 10. 1985.

Odsustvo svježijih i suvremenijih tema i pristupa im opći je nedostatak naših izložbi, bez obzira da li su postavljene u velikim nacionalnim ili pak regionalnim ili lokalnim muzejima. U izlaganju svake određene zbirke ili vrste muzejske građe vlada određeni muzeološki stereotip. Uzroci upornog trajanja nekih klišeja najčešće leže u nepoznavanju osnovnih muzeoloških načela: što komuniciramo i komu?

Da ima pomaka i da se može i drukčije i — tvrdim — bolje, pokazala je izložba gotovo banalnog naslova, Narodne nošnje Samoborskog kraja u Samoborskom muzeju, koja, nažalost nije popraćena



Detalj s izložbe **Nošnje samoborskog kraja** u Samoborskom muzeju, I. soba  
Snimio: Emil Bakali

katalogom. Usprkos neznatno uložnim sredstvima (što se najzornije očitovalo u preskromnoj muzeografskoj obradi izložbe) ali zato jasnim i značajkim odnosom prema materijalu i nedvojbenim smislom za muzejsku priču postignuti su rezultati koji znatno nadrastaju mnogo razvikanije muzejske projekte. Ponajprije, jedna od najvažnijih karakteristika muzejske izložbe je muzejska priča, poruka, njena čitljivost i smisao za cjelinu, zaokruženost. Tako je gledaocu ove izlo-

Detalj s izložbe **Nošnje samoborskog kraja** u Samoborskom muzeju, II. soba  
Snimio: Emil Bakali

