

RAZVOJ SISTEMA MAGISTRALNIH ŽELJEZNIČKIH PRUGA NA PODRUČJU SR HRVATSKE

STANKO ŽULJIĆ

Svjedoci smo jednog novog razdoblja relativno bržeg i sadržajno šireg razvoja željeznica u Socijalističkoj Republici Hrvatskoj. Naravno, da taj razvoj ne može biti ograničen samo na modernizaciju voznog parka i postojećih pruga. Treba kontinuirano razmišljati o sistemu željezničkih pruga, kakav postoji i kakav bi bio potreban na području naše republike. U okviru tog razmišljanja treba se osvrnuti i na sve one neostvarene projekte kao i na nove čija realizacija bi trebala pridonijeti dopuni sistema željezničke mreže na području Hrvatske.

Opće značajke inicijalnog razvoja željezničke mreže na današnjem području SR Hrvatske (do 1918. g.)

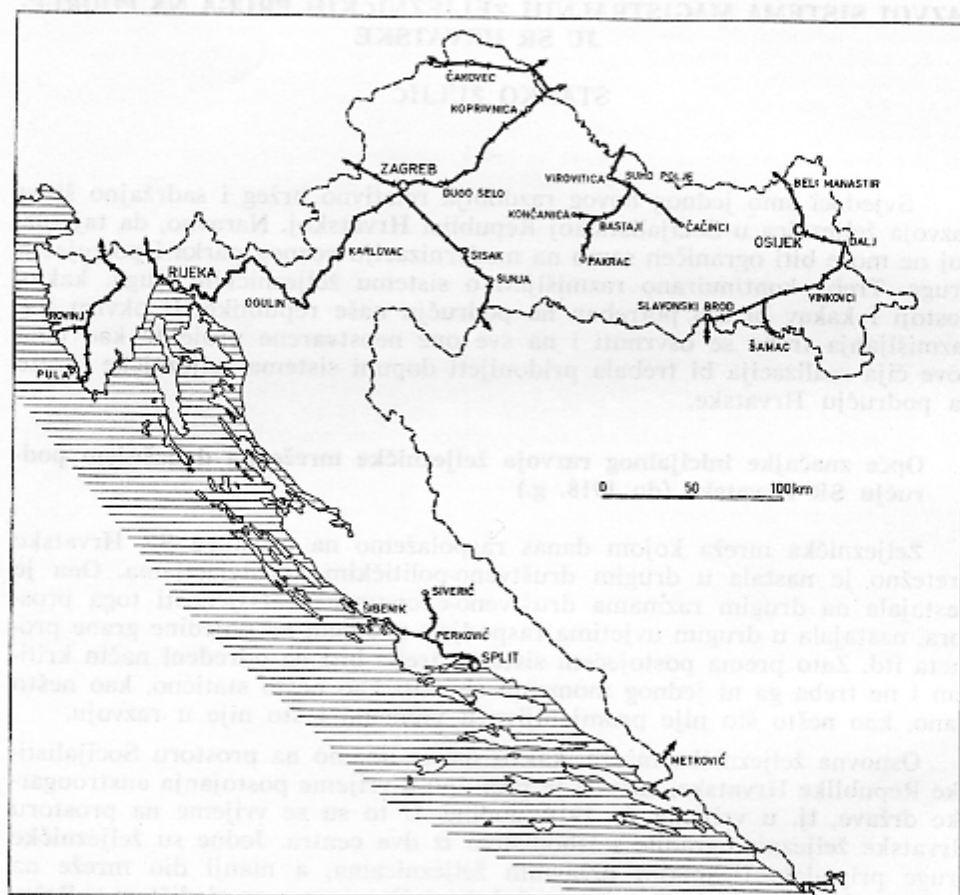
Željeznička mreža kojom danas raspolažemo na prostoru SR Hrvatske pretežno je nastala u drugim društveno-političkim konstelacijama. Ona je nastajala na drugim razinama društveno-ekonomske razvijenosti toga prostora, nastajala u drugim uvjetima raspodjele prometa na pojedine grane prometa itd. Zato prema postojećem sistemu treba biti na određeni način kritičan i ne treba ga ni jednog momenta shvatiti kao nešto statično, kao nešto dano, kao nešto što nije promjenljivo u vremenu i što nije u razvoju.

Osnovna željeznička mreža, kakvu danas imamo na prostoru Socijalističke Republike Hrvatske, nastala je pretežno u vrijeme postojanja austrougarske države, tj. u vrijeme do 1918. godine. U to su se vrijeme na prostoru Hrvatske željeznice gradile s ishodištem iz dva centra. Jedne su željezničke pruge pripadale Ugarskim državnim željeznicama, a manji dio mreže na području Hrvatske pripadao je tzv. Južnim željeznicama, sa sjedištem u Beču.

Ako se želimo osvrnuti s nekim općim konstatacijama na to prvo razdoblje razvoja željezničkog prometa u Hrvatskoj, onda treba reći da se ta prvobitna mreža nije razvijala prvenstveno u interesu narodnog područja Hrvatske, nego su na području Hrvatske građene dionice željezničkih pruga s drugim pretenzijama i drugim političko-ekonomskim ciljevima.

Može se konstatirati da je samo jedna željeznička pruga na prostoru Hrvatske izgrađena kao cjeloviti pravac, i to pruga od Budimpešte preko Zagreba prema Rijeci. Ta je pruga po koncepciji bila cjeloviti pravac iako

su i nju gradile dvije organizacione jedinice: dionicu od Zagreba do Karlovca izgradile su Južne željeznice, pa su je zatim predale u eksploataciju Ugarskim državnim željeznicama. Neki drugi pravci, koji danas čine okosnicu sistema magistralnih željezničkih veza na području Hrvatske, građeni su isključivo kao dionice nekih drugih veza. Vrlo je ilustrativan primjer željezničke pruge Zagreb — Beograd, odnosno u ono vrijeme Zagreb — Zemun, koja nije građena kao cjeloviti željeznički pravac, nego nastala građenjem više dionica drugih željezničkih pravaca u trajanju od 1862. do 1897. godine.

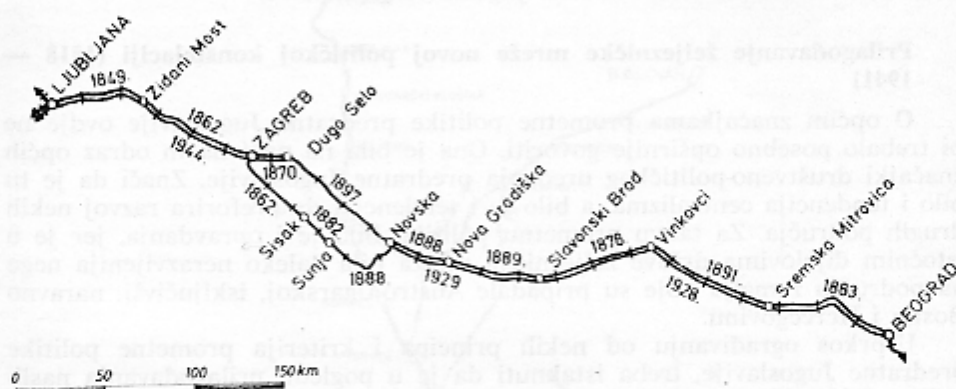


Sl. 1 Željeznička mreža na današnjem području SR Hrvatske 1885. godine
Fig. 1 The railway network in 1885 within the present territory of the Socialist Republic of Croatia

Zagreb je gotovo »slučajno« postao željezničko čvorište, a ne kao odraz potreba društvenog i ekonomskog razvitka Hrvatske. Prvo su Južne željeznice nastojale izgraditi vezu prema Bosni, odnosno prema tadašnjoj turskoj

državi; izgradile su do 1862. g. dionicu Južnih željeznica od Zidanog Mosta kroz Zagreb do Siska, a zatim u nastavku dvadesetak godina kasnije preko Sunje do Dobrljina i Bosanskog Novog. Godine 1872. izgradile su turske željeznice dionicu od Bosanskog Novog do Banja Luke. Tako je 1862. g. nastala željeznička pruga u Hrvatskoj (ne računajući dionicu ugarskih željeznica u Međimurju koje je u ono vrijeme bilo dio Ugarske) i Zagreb bio uključen u željeznički promet.

Dakle ta prva dionica današnje željezničke pruge Zagreb — Beograd izgrađena je 1862. godine. A kako je išlo dalje? Upravo ovih dana (studeni 1978. godine) u Slavonskom Brodu slavila se stota obljetnica puštanja u pro-



Sl. 2 Prikaz vremenskog slijeda izgradnje pojedinih dionica željezničke magistrale Ljubljana-Zagreb-Beograd. Označene su godine puštanja u promet pojedinih dionica.

Fig. 2 A survey of construction periods of particular sections of the Ljubljana-Zagreb-Belgrade main line. Years of commissioning are indicated.

met željezničke pruge između Slavanskog Broda i Vinkovaca. Vidljivo je da je jedna od idućih dionica današnje željezničke magistrale Zagreb — Beograd nastala čak 16 godina kasnije, i to u težnji da se Slavonski Brod, kao ključna točka za povezivanje s Bosnom, neposredno poveže s Ugarskom, i to preko Vinkovaca, Vukovara i sistema ugarskih željeznica u prostoru Bačke. Zatim je građena posebno dionica od Mitrovice do Indije, pa Indija — Zemun itd. Posljednja dionica te današnje željezničke magistrale izgrađena je 1897. godine. Bila je to dionica od Dugog Sela do Novske.

Kao karakteristiku građenja željeznica u to vrijeme treba spomenuti i neke druge pojedinosti. Tako su npr. pojedini dijelovi Hrvatske bili izravno povezani s mađarskim centrima a ne sa Zagrebom. Kao rezultat takve prometne politike Virovitica je prvenstveno bila povezana s Barcsom u Mađar-

skoj. Ako se promatra struktura željezničke mreže u sjevernoj Hrvatskoj, može se i danas osjetiti utjecaj ugarske prometne politike. Npr. željeznička pruga iz Bjelovara, koja bi trebala ići izravno u Zagreb, skreće kod Zabna prema Križevcima i usmjerena je prema sjeveru. Zanimljivo je da do danas nismo uspjeli preorijentirati tu bjelovarsku prugu na zagrebački pravac, čime bi se između Bjelovara i Zagreba dobila veza kraća za najmanje pola sata putovanja.

Posljedice prometne politike, kakva je provedena u austrougarskoj državi na razvoj željeznica u Hrvatskoj, bile su teške. One su se dugo osjećale s obzirom da se radilo o inicijalnoj fazi razvoja željeznica. Zbog toga je razdoblje stare Jugoslavije dijelom proteklo u prilagođavanju jednog naslijeđenog željezničkog prometnog sistema novim političkim situacijama i ekonomskim interesima novostvorene jugoslavenske države.

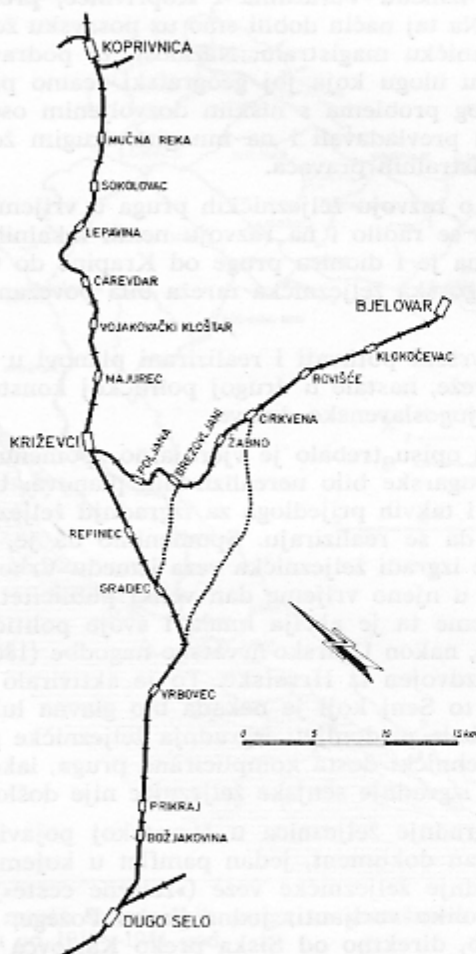
Prilagođavanje željezničke mreže novoj političkoj konstelaciji (1918 — 1941)

O općim značajkama prometne politike predratne Jugoslavije ovdje ne bi trebalo posebno opširnije govoriti. Ona je bila na neki način odraz općih značajki društveno-političkog uređenja predratne Jugoslavije. Znači da je tu bilo i tendencija centralizma, a bilo je i tendencija da preferira razvoj nekih drugih područja. Za takvu prometnu politiku bilo je i opravdanja, jer je u istočnim dijelovima države željeznička mreža bila daleko nerazvijenija nego na području zemalja koje su pripadale Austro-Ugarskoj, isključivši, naravno Bosnu i Hercegovinu.

Usprkos ograđivanju od nekih principa i kriterija prometne politike predratne Jugoslavije, treba istaknuti da je u pogledu prilagođavanja naslijeđene željezničke mreže novim potrebama, konkretno na području Hrvatske, učinjeno vrlo mnogo. Tako treba spomenuti da je u razmjerno kratkom roku 1928. i 1929. godine pušten u promet dvostruki kolosijek na željezničkoj pruzi Zagreb — Beograd, i to na dionici od Novske do Beograda. Jedan od prvenstvenih zadataka u pogledu daljnje izgradnje željeznica bio je u tadašnje vrijeme transformirati u dionicama nastalu željezničku vezu između Zagreba i Beograda u magistralnu željezničku prugu. Nastojanje da se taj magistralni željeznički pravac razvije nastavljeno je i nakon drugog svjetskog rata i traje i danas.

Kada se spominje što je učinjeno u prilagođavanju naslijeđene željezničke mreže novim uvjetima i interesima Hrvatske i Jugoslavije, treba istaknuti da je dovršena željeznička veza između Splita i zaleđa, čime je Split bio povezan sa Zagrebom. Konkretno: izgrađena je za vrijeme postojanja predratne Jugoslavije dionica splitske željezničke pruge između Vrhovina i Knina (predana u promet u razdoblju od 1920—1925. g.). Naime, još za vrijeme postojanja austrougarske države započeta je i dovršena izgradnja željezničke pruge od Splita do Siverića (1877) pa zatim jedna druga dionica od Siverića do Knina (1888). Iz pravca sjevera dovršena je i puštena u promet 1914. godine dionica Oštarije — Plaški, a 1918. godine, neposredno po završetku rata, i druga dionica od Plaškog do Vrhovina. Predratna Jugoslavija dovršila je izgradnju željezničke veze između Zagreba i Splita koja je u prvoj verziji bila realizirana preko Like. Taj prvi napor kako bi se Split povezo željezničkom prugom sa zaleđem neosporno je bio u okvirima interesa i Hrvatske i Jugoslavije.

Zatim je realiziran drugi veliki pothvat sa svrhom da se omogući funkcioniranje sušačkog željezničkog čvora, i to u uvjetima kada je Rijeka nakon konačnog razgraničenja s Italijom pripala toj zemlji. Kada je granica konačno postavljena na Rječini i na taj način Hrvatska ostala de facto bez



Sl. 3 Prikaz trase željezničke veze Bjelovar-Križevci-Dugo Selo. Točkasto su označeni kraći pravci mogućeg željezničkog povezivanja Bjelovara i Zagreba.

Fig. 3 An outline of the railway connection Bjelovar-Križevci-Dugo Selo. The dotted lines indicate the shortcuts as possible Bjelovar-Zagreb connections.

izlaza na more s jednom željezničkom vezom, trebalo je tražiti hitno rješenje koje bi osposobilo Sušak za funkciju glavne jugoslavenske luke. U tu svrhu izgrađen je poznati sušački tunel u svom poznatom kružnom toku. Na taj je način Sušak, dakle drugi važan primorski centar Hrvatske, osposobljen za proširene ekonomske i prometne funkcije jer je dobio željezničku

vezu sa zaleđem. U sklopu istih napora 1931. godine je puštena u promet novosagrađena pruga Škrijevo — Bakar.

Osim toga, dovršen je u razdoblju između dva svjetska rata dio podravске željezničke magistrale. Za vrijeme predratne Jugoslavije dovršena je željeznička pruga između Varaždina i Koprivnice, preko Ludbrega. To je bilo 1937. godine. Na taj način dobili smo uz posavsku željezničku magistralu i podravsku željezničku magistralu. Nažalost, ta podravska magistrala nije mogla odigrati onu ulogu koja joj geografski realno pripada, između ostalog i zbog poznatog problema s niskim dozvoljenim osovinskim pritiscima; slični su problemi prevladavali i na mnogim drugim željezničkim prugama izvan glavnih magistralnih pravaca.

Kada je riječ o razvoju željezničkih pruga u vrijeme predratne Jugoslavije, treba reći da se radilo i na razvoju nekih lokalnih željezničkih pruga. Tako npr. izgrađena je i dionica pruge od Krapine do Grobelnog (1930), pa je na taj način zagorska željeznička mreža bila povezana sa susjednom Slovenijom.

To su neki izvršeni pothvati i realizirani planovi u pogledu prilagodivnja željezničke mreže, nastale u drugoj političkoj konstelaciji na situaciju i uvjete postojanja jugoslavenske države.

U prethodnom opisu trebalo je vjerojatno spomenuti da je i u vrijeme postojanja Austro-ugarske bilo nerealiziranih planova. U tim nerealiziranim planovima bilo je i takvih prijedloga za izgradnju željeznica koji objektivno nisu imali uvjete da se realiziraju. Spomenimo da je, između ostalog, postojao napor da se izgradi željeznička veza između Vrhovina i Senja; bila je to akcija kojoj je u njeno vrijeme dan veliki publicitet i šire narodno značenje. U ono vrijeme ta je akcija imala i svoje političko opravdanje. Jer, kao što je poznato, nakon Ugarsko-hrvatske nagodbe (1868) Rijeka je postala ugarski teritorij, izdvojen iz Hrvatske. To je aktiviralo težnje da Hrvatska ima svoju luku, i to Senj koji je nekada bio glavna luka kvarnerskog prostora; tome je trebala pridonijeti izgradnja željezničke pruge do Senja. Naravno, to bi bila tehnički dosta komplicirana pruga, iako ne neriješiva. Kao što je poznato, do izgradnje senjske željeznice nije došlo.

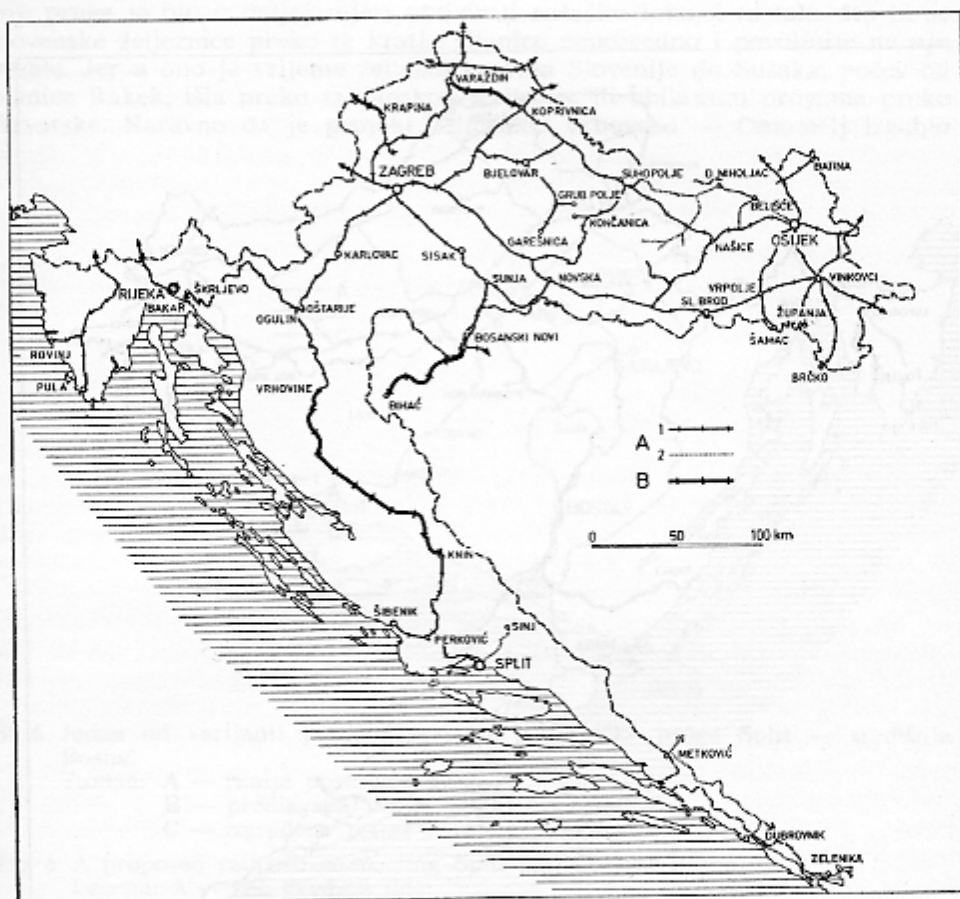
U početku izgradnje željeznica u Hrvatskoj pojavio se jedan historijski vrlo interesantan dokument, jedan pamflet u kojem se zastupa i obrazlaže potreba izgradnje željezničke veze (»železne ceste«) Zemun — Rijeka; predlagano je nekoliko varijanti; jedna preko Požege, jedna preko Broda, mimoilazeći Zagreb, direktno od Siska preko Karlovca na Rijeku. Naravno da su u cijelini problematike izgradnje željeznica u Hrvatskoj takve pojedivosti isključivo povijesna zanimljivost.

Za potpunije razumijevanje suvremene problematike razvoja željeznica u Hrvatskoj posebno nas mogu zanimati koji su to nerealizirani planovi iz razdoblja postojanja predratne Jugoslavije.

U predratnoj Jugoslaviji donosile su se odluke ili zakoni o izgradnji željeznica. Na prostoru Hrvatske (uključivši i pravce koji bi ga tangirali) bila je planirana izgradnja nekoliko željezničkih pruga.

Unsko-koranskom željeznicom možemo nazvati planirani pravac od Karlovca preko Bihaća do Knina. Ta unsko-koranska željeznica bila je planirana u težnji da se omogući aktiviranje pomorskih funkcija Splita. Znači da

se u vrijeme predratne Jugoslavije nije stalo samo na tome da se dovrši lička pruga (spomenuta dionica između Vrhovina i Knina koja je nedostajala) nego se radilo i na tome da se realizira pogodnija željeznička veza



Sl. 4 Prikaz dopune mreže željezničkih pruga na današnjem području SR Hrvatske u razdoblju od 1919—1941 god.

Tumač: A — željezničke pruge izgrađene do 1918. god:

- 1 — normalni kolosijek
- 2 — uski kolosijek

B — željezničke pruge izgrađene u razdoblju od 1919—1941 g. 1928. i 1929. pušten u promet drugi kolosijek na relaciji Novska-Belograd.

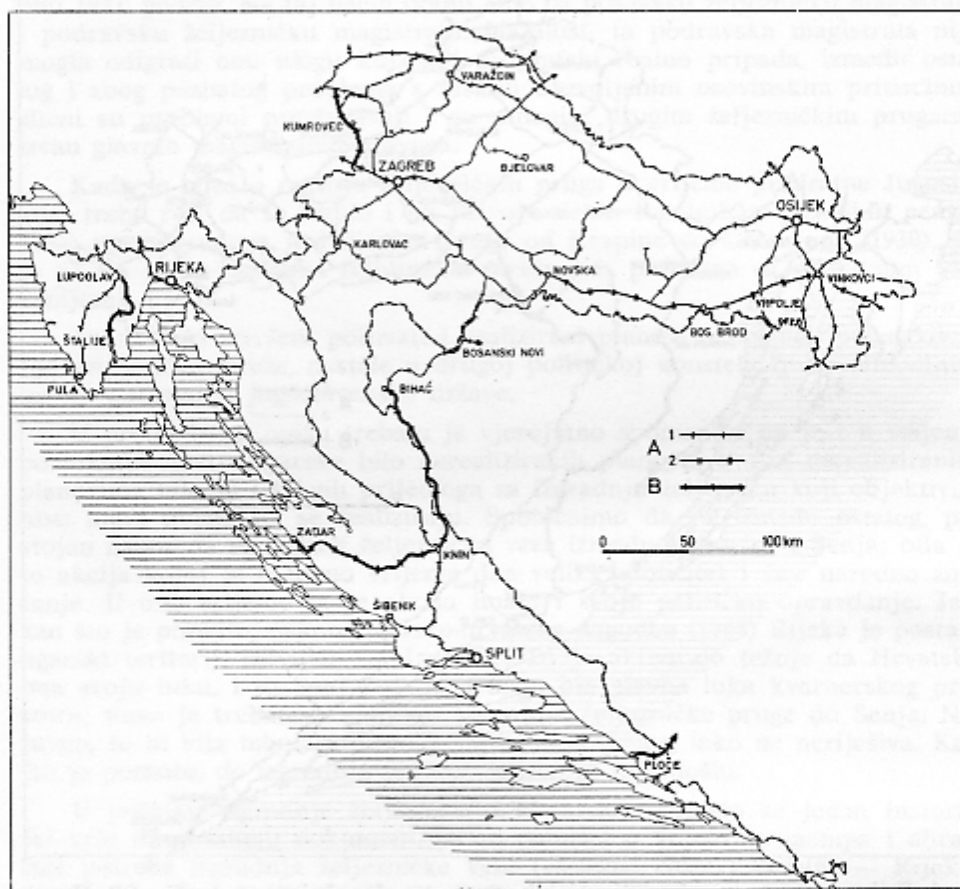
Fig. 4 Additional railroads on the present territory of S. R. Croatia constructed in the period 1919—1941.

Legend: A — railroads constructed up to 1918

- 1 — normal gage
- 2 — narrow gage

B — railroads constructed in the period 1919—1941. In the years 1928 and 1929 another railroad Novska-Belgrade was commissioned.

Splita sa zaleđem, i to koranskom i unskom dolinom, na izravnom pravcu Karlovac-Knin. Kao što je poznato, ta se željeznica počela graditi. Jedan njen dio je poslije rata dovršen, i to na relaciji između Bihaća i Knina. Nikada nije dovršena dionica na relaciji između Karlovca i Bihaća!



Sl. 5 Prikaz dopune željezničke mreže na današnjem području SR Hrvatske u razdoblju nakon drugog svjetskog rata. Izostavljene su pruge na kojima je obustavljen promet.

Tumač: A — pruge izgrađene prije 1945. godine:

1 — jedan kolosijek

2 — dvostruki kolosijek

B — pruge izgrađene nakon završetka drugog svjetskog rata

Fig. 5 Additional railroads on the present territory of Croatia built after the S.W.W. Cancelled lines are exempted.

Legend: A — railroads constructed before 1945

1 — single gage

2 — double gage

B — railroads constructed after the S.W.W.

Treba spomenuti kao neizvršeni projekt spojnu željezničku prugu na pravcu Vrbovsko — Črnomelj. I ta se pruga počela graditi u razdoblju prije drugog svjetskog rata. I danas se u blizini Vrbovskog iz vlaka mogu zapaziti dionice izvršenih zemljanih radova za tu željezničku prugu. Cilj izgradnje ove pruge je bio u daljoj mjeri aktivirati sušačku luku, i to tako što bi se slovenske željeznice preko te kratke dionice neposredno i povoljnije na nju vezale. Jer u ono je vrijeme željeznička veza Slovenije do Sušaka, počev od stanice Rakek, išla preko talijanskog teritorija ili obilaznim prugama preko Hrvatske. Naravno da je projekt željeznice Vrbovsko — Črnomelj izgubio



Sl. 6 Jedna od varijanti predlagane trase željezničke pruge Split — središnja Bosna.

Tumač: A — ranije postojeće pruge
 B — predlagana pruga Split — Lašva
 C — izgrađena pruga Sarajevo — Ploče

Fig. 6 A proposed railroad connecting Split and Central Bosna.

Legend: A — the existing line
 B — proposed Split — Lašva line
 C — constructed Sarajevo — Ploče line

svaki smisao nakon što je razgraničenje između Jugoslavije i Italije nakon drugog svjetskog rata promijenjeno i Jugoslaviji pripala Istra i Slovensko primorje. Danas je aktivna ona optimalna željeznička veza Slovenije koja ide iz Ljubljane preko Postojne na Rijeku.

U predratnoj Jugoslaviji planirana je i izgradnja željezničke pruge između Maje i Bosanskog Novog. Plan o uspostavljanju te željezničke veze se dugo povlačio i nakon drugog svjetskog rata. To je bila ona poznata koncepcija da se pored podravske željezničke magistrale, kao prve, pa posavske željezničke magistrale, kao druge, uspostavi i treća željeznička magistrala na pravcu istok — zapad koja bi prolazila od Ljubljane na Karlovac, zatim djelomično banijskom prugom od Karlovca do stanice Maja, a od Maje do Bosanskog

Novog novoizgrađenom dionicom pruge, pa onda postojećim prugama Bosanski Novi — Banja Luka — Doboj — Tuzla. (U nastavku je bila planirana jedna pruga koja bi taj pravac povezala sa susjednim područjima Srbije i sve do Beograda.) Ta pruga se dugo provlačila kroz planove, ali izgradnja nije ni počela; naravno da tu nije postojalo ekonomsko opravdanje, kao što je to bio slučaj i kod nekih drugih pruga koje su ovdje bile spomenute.

Ako se želi općenito nešto zaključiti o razvoju željeznica u razdoblju između 1918. i 1941. godine, tada treba reći da je došlo do određenog prilagodavanja željezničkog prometnog sistema na području Hrvatske novim potrebama, novim političkim i novim ekonomskim situacijama. Ipak je cijeli željeznički sistem, naročito u pogledu tehničkog razvoja, bitno zaostajao za razvojem željezničkih sistema u drugim zemljama Evrope.

Razvoj željezničkog prometnog sistema nakon drugog svjetskog rata

Tokom drugog svjetskog rata željeznička mreža na području Jugoslavije pretrpjela je teška razaranja. Naravno da je prvo razdoblje nakon rata moralo i moglo biti posvećeno prvenstveno i gotovo isključivo obnovi. Poznato je da su pojedini magistralni pravci, kao npr. pruga Zagreb — Beograd, bili potpuno uništeni; bilo je to često totalno uništenje gornjeg stroja pruge, ostao je isključivo donji stroj. Neko vrijeme nakon drugog svjetskog rata nije bilo na relaciji između Zagreba i Beograda željezničke veze. Kasnije, kada je željeznička veza uspostavljena, ostao je neko vrijeme otvoren problem mosta preko Save u Beogradu. Sve su to primjeri velikih napora uloženi u obnovu željezničke mreže.

Naravno da se u tom razdoblju obnove nije moglo pomišljati na bilo kakvu znatniju dopunu mreže. Ipak, već nedugo iza rata pojavljuju se inicijative da se aktualiziraju neki stari planovi i da se razrade neki novi o razvoju željezničke mreže na području Jugoslavije, odnosno Hrvatske.

Kad je riječ o realiziranim planovima izgradnje željezničke mreže na području Hrvatske nakon drugog svjetskog rata, treba prvenstveno spomenuti željezničku prugu Bihać — Knin (ta je pruga dijelom na teritoriji SR Bosne i Hercegovine). To je zapravo dionica unsko-koranske željeznice, koja se počela graditi u predratno vrijeme. 1948. g. realizirana je unska dionica. Na taj način je bitno poboljšan sistem veza Splita sa zaleđem. Ne samo da su poboljšane veze Splita sa Zagrebom, nego su, i to prvenstveno, poboljšane veze Splita s istočnim dijelovima države (od Knina preko Bihaća na Bosanski Novi i Sunju, a odatle posavskom željezničkom magistralom u pravcu istoka.) Šteta da u okviru toga napora nije realiziran cijeli projekt unsko-koranske željeznice nego samo »unska« dionica. Poznato je, naime, da na dionici Bihać-Sunja postoje neka uska grla (npr. kod Kostajnice), što je naročito dolazilo do izražaja kod korištenja sistema parne vuče. To je znatno usporavalo i otežavalo promet na toj relaciji.

Kao realizirani projekt treba posebno istaknuti željezničku prugu Knin-Zadar, koja se razmjerno dugo gradila, s različitom težinom ekonomskog opravdanja (zbog vremenske udaljenosti planova i realizacije). Kada je konačno izgrađena, ta pruga je jednog momenta postala čak i »nerentabilna«. Naravno da je potpuno sigurno i da nema nikakve sumnje da je Zadar, jednu od važnih točaka polarizacije društveno-ekonomskih i pomorskih funkcija na našoj obali, trebalo uključiti u željeznički sistem.

U razdoblju nakon drugog svjetskog rata izgrađena je i jedna željeznička pruga od užeg prometnog značenja: to je pruga Bastaji — Grubišno Polje. Ovo navodimo isključivo zato da se vidi s kojom širinom su razrađivani ti prvi planovi, dopune željezničke mreže na području Hrvatske. Takve tendencije dopune lokalne željezničke mreže trajale su sve do zaoštavanja pitanja rentabiliteta svakog pojedinog željezničkog pravca. Gotovo sve do 1960. godine ne odustaje se (ili teško odustaje) od planova da se dalje razvija sistem lokalnih željezničkih pruga koje bi služile ograničenom putničkom željezničkom prometu. To naročito treba istaknuti zato što je nedugo nakon što je izgrađena pruga Bastaji — Grubišno Polje došlo do odluke da se na njoj obustavi promet zbog ekonomske neopravdanosti, odnosno nerentabilnosti odvijanja prometa na njoj.

U okviru realizacije planova dopune željezničke mreže u SR Hrvatskoj izgrađena je i kraća pruga Lupoglav — Štalije (1956). To je bio napor da se rudnici ugljena u Raši povežu sa željezničkom mrežom, čime je proširena željeznička mreža Istre.

Izgrađena je i sutlanska željeznica, koju često nazivaju kumrovačka na relaciji Savski Marof — Mestinje. Nije izgrađena dionica Mestinje — Poljčane koja bi bitno smanjila udaljenost veze između Maribora i Zagreba.

I o neostvarenim planovima treba nešto reći. Te neostvarene planove treba naročito isticati zbog toga što ćemo se u okviru razmišljanja o daljem razvoju sistema željezničkog prometa u Hrvatskoj uvijek vraćati na te neostvarene planove. Tu treba opet spomenuti koransku željeznicu Karlovac — Bihać, za koju je još u predratnoj Jugoslaviji izgrađen dio donjeg stroja, što je na terenu vidljivo.

Zatim, nije izgrađena jedna kratka, ali vrlo važna dionica željezničke pruge između Matulja i Boruta. To je ona željeznička pruga koja je trebala povezati sistem željezničkih pruga na području Istre sa sistemom željezničkih pruga ostale Hrvatske.

Treba spomenuti i to da su planovi za neke ovdje spominjane pruge (koranska željeznica i pruga Maja — Bosanski Novi) razrađeni još u predratnoj Jugoslaviji, a nakon rata aktualizirani s novom argumentacijom. Za predlaganu prugu Maja — Bosanski Novi tvrdilo se da je važna za cjelovitost sistema željeznica kao i to da je važna u ekonomskom i strateškom smislu. Naime, izgradnjom te dionice dobila bi se jedna željeznička pruga istok — zapad izvan savsko-dravskog međurječja, koja bi prolazila planinskim prostorom.

Navedene pruge su se više puta pojavljivale u planovima, uključivši tu i nacrt petogodišnjeg plana za razdoblje od 1957. do 1961. godine. Bile su utvrđene i cijene, i još se ozbiljno pomišljalo na realizaciju. U konačnom nacrtu plana 1957 — 1961. došlo je do promjena i tako, između ostalog, koranska željeznica do danas nije izgrađena.

Od neostvarenih planova ovdje vrijedi spomenuti prugu Mestinje — Poljčane. To je dionica sutlanske željeznice, u stvari skraćenica kojom bi sutlanska željeznica još neposrednije povezivala Zagreb i Maribor, odnosno Beč i Zagreb. Trebalo je izgraditi kroz planinu Boć kraći tunel. Međutim, izgradnja tog tunela je bila spriječena na osnovi bojazni da bi to ugrozilo izvore mineralne vode u Rogaškoj Slatini. Vjerojatno su prevladali neki drugi

razlozi, jer poznato je da je zbog konkurentnosti sutlanske željeznice u odnosu na pravac Maribor — Zidani Most — Zagreb postojala stalna opozicija prema sutlanskoj željeznici, čega se posljedice i danas osjećaju.

Studije mogućeg željezničkog povezivanja Splita sa srednjom Bosnom

Prethodno je bilo govora o nekim ostvarenim i nekim neostvarenim planovima izgradnje željeznica u SR Hrvatskoj nakon drugog svjetskog rata. U sklopu takvog analitičkog osvrta treba se osvrnuti i na studije mogućeg povezivanja željeznicom Splita i srednje Bosne. Oko 1957. godine razmišljalo se o eventualnoj dopuni magistralnog željezničkog sistema na području Hrvatske. Ovdje se ulazi u tehničke pojedinosti. Dovoljno je reći da se radilo na tome kako bi se aktualizirao problem povezivanja Splita i središnje Bosne željezničkom prugom. Predlagana je veza Split — Zenica, a bilo je i nekih drugih varijanti.

Ovdje je vrijedno istaknuti da se nakon što su se stabilizirale ekonomske prilike, počelo ponovo razmišljati o široj društvenoj i ekonomskoj funkciji željeznica. Naime, u tezama koje su zastupale potrebu izgradnje željezničke pruge Split — srednja Bosna, naročito se inzistiralo na tome da bi to omogućilo i pospješilo razvoj Splita kao ključnog centralno položenog pomorskog središta Jugoslavije. Jer, sa više strana pritjecao bi promet i uvišestručili se impulsi razvoja grada. Osim toga, i Split bi vjerojatno pozitivno utjecao na razvoj svoga šireg zaleđa.

Ta predlagana splitska pruga različito se tretirala. Nju su jednog momenta predlagali samo do Livna, uz argumentaciju da bi se tamošnja rudna bogatstva (ugljen) mogla izvoziti tom prugom. Naravno, to je bilo uže ekonomsko opravdanje koje se kasnije proširilo u širi makroregionalni i magistralni koncept. Razdoblje konfrontacije mišljenja o splitsko-bosanskoj željezničkoj vezi treba spomenuti zbog toga što se tada vrlo intenzivno razmišljalo o tome da li je moguće ili nije moguće bitnije dopunjavati magistralnu željezničku prometnu mrežu na prostoru Hrvatske. U ono vrijeme se zaključilo da to nije potrebno, odnosno da nije moguće.

Kao veliki pothvat za povezivanje srednjeg Jadrana sa zeleđem treba istaknuti izgradnju pruge normalnog kolosijeka na pravcu Sarajevo — Ploče, čime je u znatnijoj mjeri riješen problem povezanosti središnje Bosne s morem.

Razdoblje redukcije željezničke mreže

Desetak godina kasnije, nakon intenzivnog razmišljanja o eventualnom proširenju željezničke mreže, i to oko 1968. godine, aktualizirana je nova etapa razvoja željezničkog prometnog sistema. Karakterizira je aktivnost obustavljanja prometa na pojedinim dijelovima željezničkog sistema na prostoru Hrvatske, odnosno likvidacija pojedinih dionica željezničke mreže. Izrađene su odgovarajuće studije i, u skladu sa sličnim tendencijama u nekim drugim državama Evrope gdje se takav proces na sličan način odigrao, izdvojene su željezničke pruge predložene za ukidanje.

Čitavo poslijeratno razdoblje karakterizira teški ekonomski položaj željeznica. Željeznice su uvijek bile podređene širim interesima razvoja, pa su vjerojatno bile, uvjetno rečeno, na određeni način eksploatirane u korist

cjeline društveno-ekonomskog razvoja (kroz restrikciju cijena i sl.). U takvim okolnostima i bremenita problemima, željeznica je inicirala određene studijske projekte: na osnovi njih se došlo do nekih općih spoznaja koje su željezničke pruge »rentabilne« a koje »nerentabilne«.

Iz današnje pozicije je lakše zajednički razmišljati o tome da li je to bilo uvijek racionalno i uvijek realno. Naravno da je tu bilo i sukobljavanja mišljenja, pa i oštih polemika. Međutim, sasvim je sigurno da je na nekim željezničkim prugama promet trebalo obustaviti. I kao što je općenito poznato, u Hrvatskoj je u jednom kraćem razdoblju oko 1968. godine obustavljen promet na svim uskotračnim prugama (područje Slavonije, i pruga Split — Sinj). Od uskotračnih pruga preostala je jedino pruga Zagreb — Samobor — Bregana koja nije u sastavu ŽTP-a Zagreb. Na području ŽTP-a Sarajevo do obustave prometa na uskotračnim prugama došlo je znatno kasnije. To se odnosi na pruge na području Dubrovnika i njegovog zaleđa.

Istovremeno s likvidacijom uskotračnog željezničkog sistema prekinuta je izgradnja i nekih željezničkih pruga koje su bile u toku. Do toga vremena se gradila pruga Garešnica — Banova Jaruga, koja je cijeli bjelovarski sistem željeznica trebala povezati s posavskom željezničkom magistralom (kod Banove Jaruge). Ta je pruga bila skoro gotova; na jednoj kraćoj dionici čak su bile postavljene i tračnice kao industrijski kolosijek za potrebe tamnošnjeg ribogojilišta. Željeznički promet je obustavljen na čitavom prostoru između Bjelovara, Garešnice, Grubišnog Polja, Končanice, Bastaja i Kloštara. Naročito oko te posljednje dionice Bjelovar — Kloštar bilo je najviše različitih mišljenja i nepodudarnosti u stavovima.

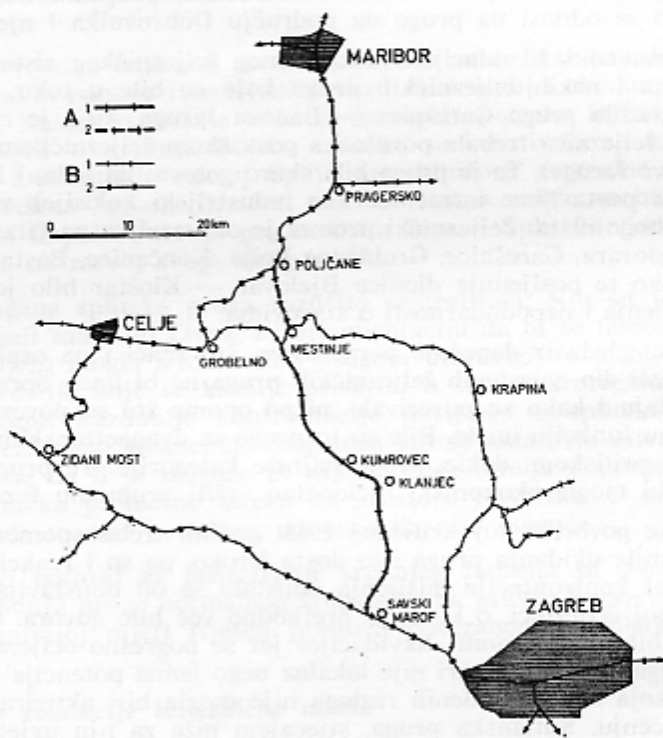
Kada se gleda iz današnje perspektive, što znači i na osnovi današnjih kriterija, veći dio navedenih željezničkih pruga ne bi imao opravdanje ni po svom položaju i kako su povezivale, ni po onome što su povezivale i kakvu su prometnu funkciju imale. Bile su to pruge sa dvanaetonskim dozvoljenim osovinskim pritiskom, dakle, pruge najniže kategorije. Te pruge nisu imale uvjeta da bi mogle ekonomski racionalno vršiti prometnu funkciju.

Kada se govori o toj kritičnoj 1968. godini, treba spomenuti da se u toj »kampanji« ukidanja pruga išlo dosta široko, pa su i reakcije bile oštre. Kao rezultat konfrontacije mišljenja odustalo se od obustavljanja prometa na sutlanskoj željeznici, o kojoj je prethodno već bilo govora. Sutlanska željeznica je bila u programu »likvidacije« jer se pogrešno ocijenilo da je ona lokalna pruga. A ona u stvari nije lokalna nego jedna potencijalno magistralna pruga, koja zbog određenih razloga nije mogla biti aktivirana u svojem punom značenju. Sutlanska pruga, stjecajem niza za nju uvjetno nepovoljnih okolnosti, ni do danas nije u potpunosti aktivirana. Općenito je poznato o čemu se zapravo radi (postojanje dvostrukog kolosijeka na relaciji Maribor — Zidani Most s kojeg se ne želi prenijeti teret na konkurentni pravać).

Prigovori da sutlanska željeznica tehnički ne odgovara za viši red značenja, tek su djelomično u redu. Sutlanska željeznica je u početku građena za šesnaesttonski osovinski pritisak, a, osim toga, u vrijeme puštanja u promet bila je daleko modernija nego što je danas. Sa sultanske željezničke pruge su se, nedugo nakon što se utvrdilo da neće moći biti u cijelosti aktivirana, skidale pojedine instalacije, signalni uređaji, kolosijeci, trijangli. U Grobelnu je sa sultanske željeznice, prije nego što je puštena u promet,

skinut kolosijek sa već izgrađenog trijanglera koji je omogućavao da se iz Zagreba direktno vode vlakovi za Maribor.

Glavni problem sutlanske željeznice bio je i ostao u nedovoljnoj iskorištenosti pravca Maribor — Zidani Most na području ŽTP-a Ljubljana. To je onemogućivalo svaki realan napor da se teret s jedne veze više kategorije i s dovoljno kapaciteta prenese na drugi pravac, pa bio on i relacijski kraći. Zbog toga je rješenje ovog pitanja moralo biti odgođeno i ostavljeno za budućnost. Naravno da rješavanje takvih pitanja ima određeni utjecaj i šira problematika raspodjele tereta iz Austrije i Mađarske preko mreže ŽTP-a Zagreb, odnosno ŽTP-a Ljubljana, prema lukama sjevernog Jadrana.



Sl. 7 Prikaz trase sutlanske željeznice. Tumač: sutlanska željeznica: 1 — izgrađeni dio, 2 — neizgrađena dionica, B — ostale željezničke pruge: 1 — jedan kolosijek, 2 — dvostruki kolosijek. Nije posebno označena rekonstrukcija dionice postojeće željezničke pruge na relaciji Stranje — Grobelno, što je izvršeno za potrebe njene prvobitne utvrđene funkcije i značenja.

Fig. 7. Railroad trough Sutla Valley. Legend: A — Sutla line: 1 — constructed sections, 2 — section not yet constructed, B — other railroads: 1 — single gage, 2 — double gage. The reconstruction of the existing railroad, section on the Stranje — Grobelno line, is not indicated. The reconstruction was undertaken for its original function and role.

Za sada se treba zadovoljiti time da se sutlanska željeznica ipak izvuče iz okvira promatranja lokalnih željezničkih pruga i da ostane u vidu kao potencijalno magistralni pravac. Sutlanskom željeznicom je za sada od Zagreba do Maribora samo petnaest kilometara bliže nego kada se vozi preko Zidanog Mosta. Da je izgrađena dionica s tunelom Boč, Maribor bi bio bliži Zagrebu za četrdeset i pet kilometara. To za relaciju Maribor — Zagreb može mnogo značiti, pa tu mogućnost ne bi trebalo trajnije zanemarivati.

Aktualiziranje šireg prometnog i društvenog značenja željeznica

Danas smo suvremenici aktualiziranja šireg prometnog i društvenog značenja željeznice. U toku su širi društveni naponi za stabiliziranje ekonomskog položaja željeznice, što još uvijek treba smatrati jednim od primarnih zadataka, čije je rješavanje od bitnog značenja za daljnji razvoj željeznica. Mnogo toga što nas u pogledu uloge željeznice, uključivši tu i nerealizirane planove, nije zadovoljavalo, bilo je rezultat nezadovoljavajućeg i neodgovarajućeg ekonomskog položaja željeznice.

Kao drugo, treba istaknuti veliku aktivnost željeznica na području cijele Jugoslavije na modernizaciji željezničke mreže, što daje velike i vrijedne rezultate. Kod nas se uvriježilo mišljenje da je otvaranje jedne nove željezničke pruge veliki događaj, a tiše prolaze veliki rezultati u pogledu modernizacije željezničke mreže. To su često pothvati takvih veličina i značenja da su ponekad gotovo jednako vrijedni kao i izgradnja željeznica.

S obzirom da se radi na moderniziranju željeznica, a imajući u vidu kako je nastao željeznički prometni sistem na području SR Hrvatske, vjerojatno nije na odmet da se intenzivnije nego do sada razmišlja i o eventualnoj dopuni sistema željezničkih veza na prostoru Hrvatske. U okviru tog razmišljanja, pojedini željeznički pravci se po značenju posebno izdvajaju s obzirom na njihove magistralne funkcije u prostoru Hrvatske.

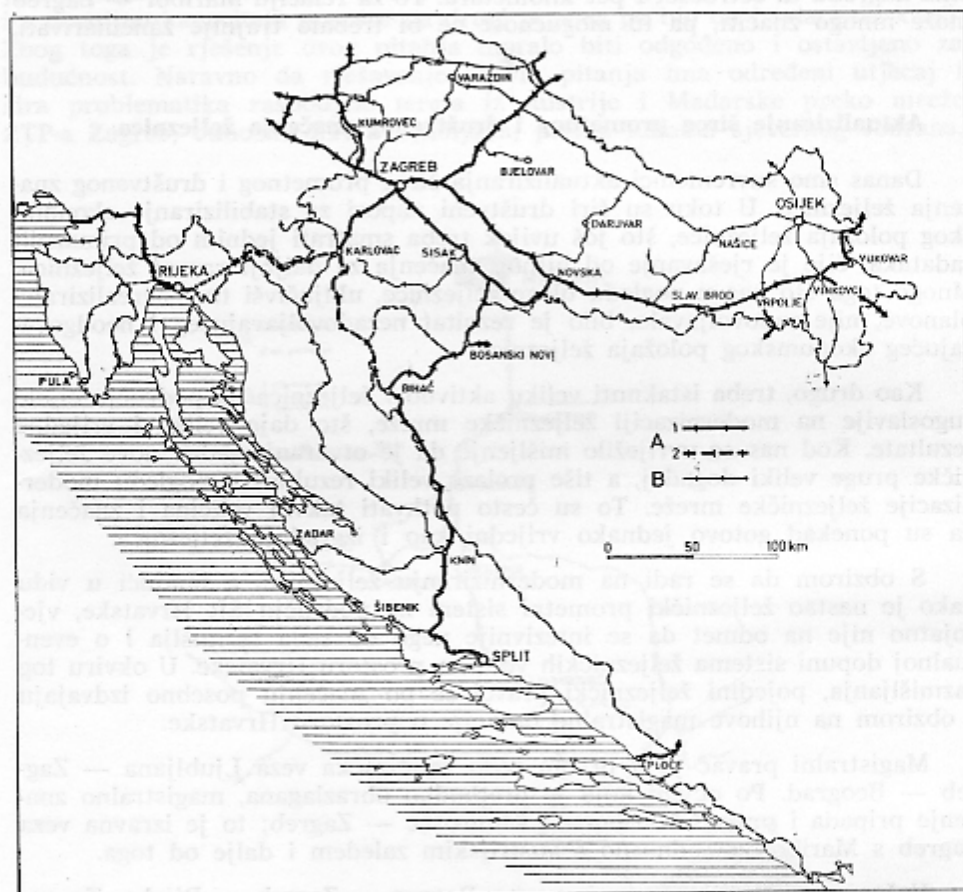
Magistralni pravac je u prvom redu željeznička veza Ljubljana — Zagreb — Beograd. Po ocjeni koja je prethodno obrazlagana, magistralno značenje pripada i pravcu Maribor — Kumrovec — Zagreb; to je izravna veza Zagreb s Mariborom, odnosno s austrijskim zaleđem i dalje od toga.

Važan magistralni pravac je pruga Botovo — Zagreb — Rijeka. Tu posebno treba vodit računa o mogućem unapređenju te veze izgradnjom dolinske pruge Karlovac — Rijeka (pruga Karlovac — Rijeka ne može biti »ravničasta« pruga nego pruga dolinom Kupe).

Za SR Hrvatsku je od posebnog značenja veza Zagreb — Split, koja bi se mogla optimalno voditi na pravcu unsko-koranske željeznice (Zagreb — Karlovac — Bihać — Knin — Split), od koje koranska dionica nije izgrađena. Naravno da treba računati i s nužnim rekonstrukcijama pojedinih dionica postojeće pruge na toj relaciji.

Prethodno su navedeni osnovni magistralni pravci željezničke mreže u SR Hrvatskoj. Naravno da ne treba isključiti razmišljanja i o nekim drugim pravcima kao i nekim spojnim i alternativnim vezama vjerojatno nekog drugog značenja. Pritom treba biti oprezan da se ne ode preširoko. Jer,

treba uvijek voditi računa o realnoj i mogućoj raspodjeli prometa i tereta između raznih prometnih grana. Zato treba razmišljati o onim željezničkim pravcima koji realno mogu uz odgovarajuće ekonomsko opravdanje funkcionirati.



Sl. 8 Magistralni željeznički pravci na području SR Hrvatske.

Tumač: A — magistralni pravci

1 — postojeće željezničke pruge

2 — predlagane željezničke pruge

B — ostale željezničke pruge

Fig. 8 Main railroads in Croatia.

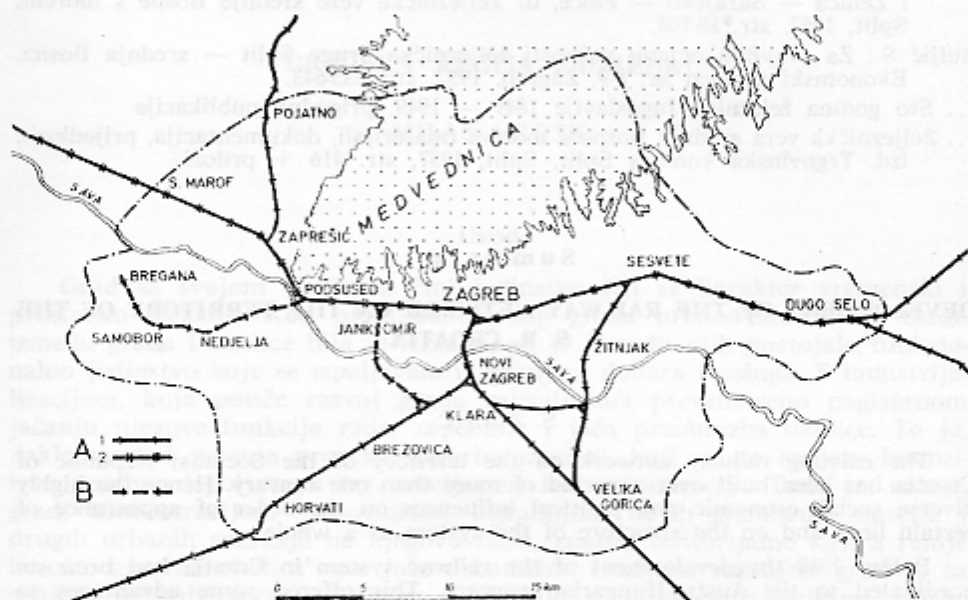
Legend: A — main lines

1 — the existing railroads

2 — proposed line

B — other lines

Kao posebno važno u procesu aktualiziranja razvojnih programa željeznice treba voditi računa o prigradskim željezničkim sistemima. Najbolji primjer je tu vjerojatno Zagreb, gdje već izgrađeni željeznički sistem pruža mogućnost da se, uz određene dodatne napore, stavi u funkciju prigradskog pa djelomično i gradskog prometa. Naravno, da se taj napor i troškovi prilagodavanja urbanim funkcijama ne mogu prepustiti samo željeznici. Ukoliko se želi razvijati željeznički promet u funkciji prigradskog i gradskog



Sl. 9 Prikaz razvijenosti željezničke mreže na proširenom urbanom području Zagreba. Tumač: A — postojeće željezničke pruge: 1 — jedan kolosijek, 2 — dvostruki kolosijek, B — predlagane pruge.

Fig. 9 The railroad network in the greater Zagreb area. Legend: A — the existing railroads, 1 — single gage, 2 — double gage, B — proposed lines.

prometa, onda to odgovarajuća gradska središta moraju prihvatiti kao svoje programe razvoja. I u zajednici sa željeznicom razrađivati ih i realizirati.

S navedenim napomenama o dosadašnjem razvoju i o nekim trenutno aktualnim pitanjima željelo se ukazati na važnost razrade koncepta prometne politike kao osnove daljeg razvoja sistema željezničkog prometa u Socijalističkoj Republici Hrvatskoj.

LITERATURA:

- Alačević J.: Jadranske pruge, Rad JAZU, knjiga 311, Zagreb, 1957.
 Bejaković D.: Problem povezivanja srednje Bosne s morem, Ekonomski pregled br. 4, 1957.

- Dobrinčić M.: Kuda prugu Šamac — Sarajevo izvesti na more (za jadransku gospodarsku orijentaciju), Ekonomski pregled br. 4, Zagreb, 1957, str. 267-279.
- Jelinović Z.: Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, Knjiga 6, Zagreb 1957.
- Jelinović Z.: Plan saobraćajne mreže FNRJ, Ekonomski pregled br. 8-9, Zagreb, 1957, str. 602-612.
- Kolb H.: Željezničke veze doline rijeke Bosne s morem Zenica — Duvno — Solin i Zenica — Sarajevo — Ploče, u: Željezničke veze srednje Bosne s morem, Split, 1957, str. 89-108.
- Žuljić S.: Za pravilnu ocjenu važnosti željezničke pruge Split — srednja Bosna, Ekonomski pregled br. 8-9, Zagreb, 1957, str. 635-643.
- ... Sto godina železnica Jugoslavije 1849 — 1949, prigodna publikacija
- ... Željeznička veza srednje Bosne s morem (materijali, dokumentacija, prijedlozi), izd. Trgovinska komora Split, Split, 1957, str. 416 + prilozi

Summary

DEVELOPMENT OF THE RAILWAY NETWORK ON THE TERRITORY OF THE S. R. CROATIA

by

S. ZULJIĆ

The existing railway network on the territory of the Socialist Republic of Croatia has been built over a period of more than one century. Hence the highly diverse social, economic and political influences on the order of appearance of certain lines and on the structure of the system as a whole.

Before 1918 the development of the railway system in Croatia had been subordinated to the Austro-Hungarian concept. This offered some advantages to the initial development of Zagreb, but only as a transit point for the Austrian penetration to the South-East and the Hungarian penetration to the Northern Adriatic. All other lines put in operation before 1918 had been of local importance and very often initially oriented directly toward the centres of Hungary.

Yugoslavia, founded after the First World War, had to make great efforts to adapt such railway network to its territory and to the interests and needs of its economic development. Very important improvements of the system were undertaken, although not always adequate. The railway sections between Zagreb and Belgrade were transformed to a first-rate double-gage railroad. Zagreb became connected with Split and some other projects were initiated.

A new period of the development of the railway system in Croatia and throughout Yugoslavia started after the Second World War. The most significant aspects of this post-war development are some new connections in the main lines system, cutback on a number of local lines due to their commercial unfeasibility and modernization of the whole system including electrification of main lines.

As for the state of Croatian railways today, one can expect with a fair amount of certainty that their role in transportation will be re-evaluated. One will have to consider the advantages of the railways in the longdistance transport or interurban commuting. Therefore the time is ripe to do some fresh thinking about possible ways of improving the railway communication system on the territory of S. R. of Croatia.