

je gegen ihre Nationalität aufzurufen, um seinen Bestand in einem anderen Verbande als mit Berlin zu sichern. Zuletzt aber ist noch eines nicht zu vergessen: mit dem Erscheinen einer neuen Macht am Mittelmeere wäre auch die traditionelle Rolle Italiens als Züngleins an der Wage ausgespielt. Am Grabe politischer Spekulationen könnte es sich mit Jugoslawien wirtschaftlich finden.

## Naše željeznice.

Napisao Dr. Milan Šenoa.

### I. Dio.

Šezdesetih godina prošloga stoljeća sagrađena je prva željeznica na teritoriju tadašnje Hrvatske i Slavonije, pa se od onda do danas podigao broj kilometara na 2551. Vrlo je zanimljivo vidjeti, kako je u razno doba oscilirala množina građenih kilometara. Nije ovdje mjesto, da se ispitaju razlozi toj oscilaciji; ti su bili kadikad vrlo profane naravi, politika je za izbora igrala veliku ulogu u tom, a opet su razlozi znali biti posve privatne naravi.

Za grafičko prikazivanje oscilacije množine kilometara uzimaj se obično polovice jednoga decenija, a uvrštava se željeznica u onu godinu kad je svršena i predana prometu.<sup>1)</sup>

Kod željeznica u Hrvatskoj i Slavoniji očito se pokazuje u prva četiri kvinkvenija, dakle godine 1890. nastojanje centraliziranja, najprije Beča, a onda Budapešte. Plövnú Savu kod Siska spojiše linijom Sisak—Zidani most sa glavnom linijom Trst—Beč, a Zagreb je bio tek neznatna postaja, koja ima zahvaliti svoju nešto veću postaju od one u Brešcima ili u Sevnici samo tome, što se tu unakrštavaju linije Žakanj—Karlovac i Sisak—Zidani Most.

Interesna sfera, do koje se je srećom moralo proći Hrvatskom i Slavonijom, bila je za Austro-Ugarsku monarkiju na moru, u Bosni i u Srbiji. Zato su i sve željeznice bile u početku transversalne, t. j. išle su širinom naše zemlje. Već 1875. g. spojena je mađarska centrala s morem, a ugarska državna željeznica (MAV) kupi od južnoga željezničkoga društva (Dèli V.) onaj dio željeznice, koji je išao od Žakanja do Karlovca. Time je otvorena konkurentna linija onoj od Svetoga Petra na Krasu do Rijeke.

Prije okupacije Bosne bila je brzo sagrađena željeznica od Broda/S. do Vinkovaca, pa onda preko Dalja na Dunav, i preko Osijeka na Dravu: tim je linijama napredovala vojna sila monarkije u Bosnu.

Sa Srbijom dobiše tadanja centra monarkije brzo svezu od Petrovaradina do Zemuna i dalje u Beograd. Napokon je društvo Barč—Pakrac sagrađilo liniju od Pakraca u Mađarsku, pa je, spojivši velika latifundija podravska sa jednim državnim centrom, dovršilo prve zahtjeve državne do g. 1885.

Što je poslije građeno, ma bilo to i s privatne strane, moralo je uvijek biti tako položeno, da je imalo direktnu svezu sa Budapeštom.

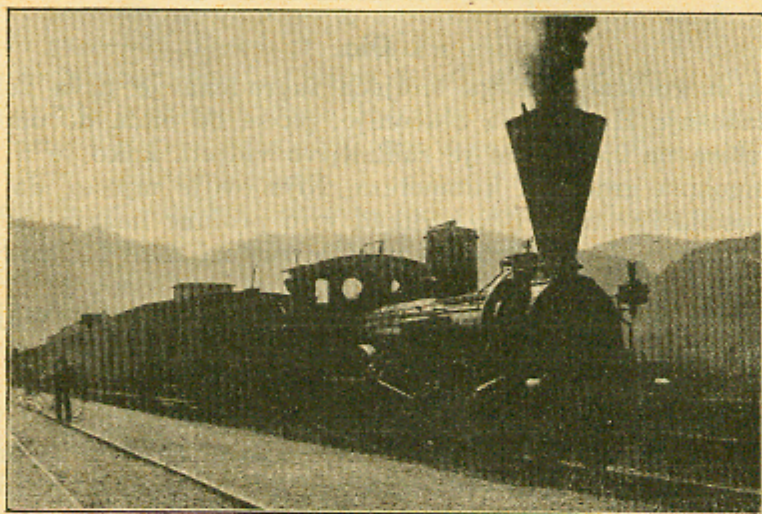
Potreba je velike industrije i gospodarstva učinila, te su počeli graditi po primjeru susjedne Vojvodine, gdje su jeftinije željeznice od cesta, jer

<sup>1)</sup> Publikacije kr. zemaljskoga statističkoga ureda u Zagrebu. LXVII. p. 52.

nema kamenja, uskotračne željeznice sa 100 cm širine,<sup>2)</sup> kojima je sada prilično prekrita donja Podravina.

Međutim je javno mnijenje, osobito poslije razvojačenja vojne Krajine, počelo tražiti, da se spoji istok sa zapadom dolinom Save, Zagreb sa Beogradom i sjever sa jugom, Zagreb sa Dalmacijom, koja je imala već od g. 1879. sasna izolovanu željeznicu Knin—Split i Perković—Šibenik.

Svakako je bilo neprilično bečkoj vladi, što kopnena sveza Cislajtanije mora da ide Hrvatskom; niknuše kojekaki projekti, pače jedan, po kome bi Istra imala biti spojena »ferry-boatom« sa otocima Cresom, Krkom, Rabom, Pagom po kojima bi trebalo da ide željeznica sve do Zadra, pa da tako obide Translajtaniju.<sup>3)</sup>



Prva lokomotiva, koja je prispjela u Zagreb godine 1861.

Prvo se pitanje, o longitudinalnoj željeznici, pomaklo koncu. Linija od Dobrljina do Banjaluke, koju je još barun Hirsch gradio kao dio carske otomanske željeznice, bude spojena preko Sunje sa Siskom već početkom osamdesetih godina, a linija od Indije do Mitrovice sagrađena je istodobno kad i ona u Zemun. Raznim interesima za volju, ne općoj potrebi, sagrađiše pruge od Sunje do Novske i od Broda/S. do Novske, a napokon do konca 1895. sagrađiše još liniju od Vinkovaca do Srijemske Mitrovice, pa je tako spojen zapad sa istokom. U prvi čas ta je linija bila gotovo iluzorna, jer je za put od Zagreba u Zemun trebalo do trideset sati, tek se je s vremenom to ispravilo. a istom pred tri četiri godine uredili su tu liniju kad je to tražila direkcija Simplon-Expressa.

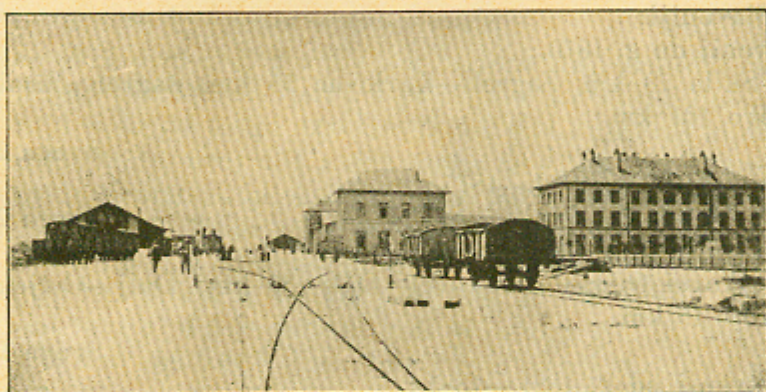
Sava sa Dravom, t. j. Zagreb i Varaždin spojeni su već koncem osamdesetih godina, a u isto su vrijeme učinjene željeznice Varaždin do golubovečkih ugljenika, i vicinalna željeznica od Zaboka do Krapine. U drugom deceniju ovoga stoljeća pridružena je ovim linijama ona od Zaboka do Stubice, a tek u najnovije doba željeznica od Krapine do Straže i dalje do Rogaške Slatine.

<sup>2)</sup> K. Hassert: Verkehrsgeographie, p. 163.

<sup>3)</sup> V. Vuković u bečkom parlamentu.

Već 1894. g. javlja se jedan predlog, koji nešto podsjeća na onaj iz g. 1860. na Alföld-riječku željeznicu. Do g. 1899. bila je izgrađena pruga od Dugoga Sela do Novske, t. zv. Lonjsko-poljska željeznica i pruga Banova Jaruga—Pakrac, a već početkom devedesetih godina postoji linija Nova Kapela-Batrina u Našice i ona od Pleternice u Požegu. Sada se javlja osječka trgovačko obrtna komora, pa predlaže, da se od već izgrađene pruge Karlovac—Rijeka, odvoji pruga preko Korane niz Glinu u Sisak, odanle već izgrađenom linijom preko Novske, Banove Jaruge u Pakrac, onda bi trebalo izgraditi preko Buča prugu u Požegu, a odanle bi nastavila pruga preko Osijeka, Dunava i Tise u Temešvar.<sup>4)</sup>

Sve to ostade »pium desiderium«, a mali komad od Capraga do Gline građen je prema tome planu: od Gline krenula je ova željeznica na sjeverozapad u Karlovac, pa je nastavljena tek u novije doba prugom Karlovac—Bunjarci do Novoga Mesta i Ljubljane.



Nekadašnji »južni kolodvor« (sadašnji »Sava-kolodvor«) godine 1861.

Do Osijeka vodila su sa zapada dva puta, jedan preko Pleternice, a drugi preko Vinkovaca, jedan vrlo polagan, a drugi preko reda opterećen bosanskom trgovinom. Potegnuše zato prvi dio pruge od Križevaca do Bjelovara, onda poslije tunelom kroz Bilo, upotrijebivši tome ugljenik kod Trojstva, u Viroviticu. Time je bio Osijek spojen sa Zagrebom, ali je bilo na tom putu mnogo poteškoća, jer je željeznički materijal pripadao raznim društvima, koja se nisu osobito slagala: najprije Ugarska državna željeznica, onda jedno privatno društvo, pa c. i kr. južna željeznica, onda i opet privatno društvo. Te su zapreke tek nedavno nestale. Kad je izgrađena pruga preko Bjelovara, brzo se na nju vežu manje pruge Bjelovar—Grubišno Polje i Pavlovac—Garešnica.

Od Zagreba je sagrađena uskotračna (76 cm) željeznica u Samobor, no smjela se zvati samo parnim tramvajem, jer je bila preblizu južnoj željeznici, a po ugovoru sa državom nije smjela nijedna pruga ići paralelno sa južnom željeznicom, ako nije bila daljina bar 50 km.

Rano je gradena pruga od Rume u Vrdnik radi ugljenika, iz Novoga Sada u Beočin radi cementa, a sa Bosnom spajaju sada pruge od Vinkovaca u Žu-

<sup>4)</sup> N. A. Plavšić: Das slavonsche Eisenbahnetz und die Pakra—Lonjatalbahn, 1894.

panju i u Brčko, od Striživojne-Vrpolja u Šamac, od Vukovara u Raču na ušću Bosuta, od Rume u Klenak, a napokon od Batajnice u Boljevce.

Međutim je sve do desetih godina ovoga stoljeća jedna sedmina čitave zemlje sa dvjesta tisuća žitelja živjela bez i jednoga centimetra željeznice. Govorilo se mnogo, podastrli su se planovi svake ruke, dok se napokon ne odluče »mjerodavni faktori«, pa primiše onaj plan, koji ide od Ogulina preko Plaškoga i Gospića na Popinu, a onda na Pribudić. Napokon počese graditi prugu, pa do početka godine 1914. bude izgrađena linija Ogulin—Plaški, time bude učinjena pristupnom Kapela i njezine šume, a time ujedno svršena t. zv. Lička željeznica. Onda je radi ratnih prilika i neprilika nastala potpuna pauza: grade doduše neki tudinci i dalje, ali tek 1925. otvoriše gotovu prugu od Ogulina do dalmatinske granice.

Posljednje godine 1929. ima se napokon prometu predati željeznica od Krapine do Straže, a time završiti priključak na već gotovu liniju od Rogaške Slatine do Straže.

Po vremenu i kilometrima ovako se razvijaju željeznice u tadašnjoj Hrvatskoj i Slavoniji:

I. kvinkvenij do g. 1870.:

Zagreb—Sutla 28 km, Zagreb—Karlovac 53 km, Zagreb—Sisak 50 km, Zagreb—Botovo 101 km,

Svega 252 km.

II. kvinkvenij od g. 1870.—1875.:

Karlovac—Sušak 224 km.

Svega 224 km.

III. kvinkvenij od g. 1876.—1880.:

Brod—Vinkovci 66 km, Vinkovci—Dalj 30 km, Dalj—Osijek 25 km, Osijek—Gomboš 15 km.

Svega 136 km.

IV. kvinkvenij od g. 1881.—1885.:

Sunja—Doberljin 26 km, Pakrac—Bastaji 36 km, Bastaji—Končanica 10 km, Bastaji—Suho Polje 34 km, Suho Polje—Virovitica 8 km, Suho Polje—Slatina 21 km, Virovitica—Barč 15 km, Petrovaradin—Indija 29 km, Indija—Mitrovica 42 km, Indija—Zemun 29 km.

Svega 250 km.

V. kvinkvenij od g. 1886.—1890.:

Zaprešić—Zabok 24 km, Zabok—Krapina 17 km, Zabok—Varaždin 66 km, Varaždin—Golubovec 34 km, Sunja—Novska 66 km, Novska—Brod 88 km, Vrpolje—Šamac 19 km, Ruma—Vrdnik 19 km.

Svega 333 km.

VI. kvinkvenij od g. 1891.—1895.:

Batrina—Pleternica 19 km, Pleternica—Požega 15 km, Pleternica—Našice 41 km, Našice—Slatina 43 km, Našice—Osijek 48 km, Vinkovci—Brčko 52 km, Vinkovci—Mitrovica 74 km, Križevci—Bjelovar 32 km.

Svega 322 km.

VII. kvinkvenij od g. 1896.—1900.:

Dugo Selo—Banova Jaruga 67 km, Banova Jaruga—Pakrac 31 km, Bjelovar—Virovitica 58 km, Noskovci—Belišće 53 km, Belišće—Osijek 29 km, Belišće—Prandanovci 22 km, Banova Jaruga—Novska 18 km.

Svega 278 km.

VIII. kvinkvenij od g. 1901.—1905.:

Zagreb—Samobor 20 km, Topusko—Caprag 51 km, Vrpolje—Osijek 48 km, Vinkovci—Županja 33 km, Ruma—Klenak 31 km. Svega 185 km.

IX. kvinkvenij od g. 1906.—1910.:

Karlovac—Topusko 52 km, Moslavina—Mislavac 26 km, Mislavac—Orahovica 6 km, Mislavac—Humljani 10 km, Humljani—Vočin 20 km, Humljani—Drenovac 7 km, Vinkovci—Osijek 34 km, Petrovaradin—Beočin 21 km.

Svega 176 km.

X. kvinkvenij od g. 1910.—1915.:

Karlovac—Bubnjarci 30 km, Ogulin—Plaški 27 km, Bjelovar—Pavlovac 36 km, Pavlovac—Garešnica 15 km, Pavlovac—Grubišno Polje 14 km, Vukovar—Šid 26 km, Ilača—Rača 29 km, Hum Lug—Stubica 11 km, Kloštar—Koprivnica 36 km.

Svega 224 km.

XI. kvinkvenij od g. 1915.—1920.:

XII. kvinkvenij od g. 1921.—1925.:

Plaški—Pribudić 170 km, Batajnica—Boljevci 28 km. Svega 198 km.

XIII. kvinkvenij od g. 1926.—1930.:

Krapina—Straža 14 km.

Svega 14 km.

Svakako je zanimljivo, u kakvome omjeru stoji napredovanje gradnja željeznica prema porastu žiteljstva u pojedinim kvinkvenijima.

Do g. 1870. dolazilo je na 1000 žitelja tek 0,14 kurentna kilometra pruge. Podignuo se znatno taj broj u II. kvinkveniju na 0,24 k. km; u trećem je kvinkveniju izgrađeno mnogo, ali malih pruga pa je porast relativno slab t. j. 0,31 k. km. Jednako je dobar relativni porast u četvrtom kvinkveniju kao i u drugom t. j. 0,41 k. km, a odnosi se gotovo sav na Slavoniju. U petom kvinkveniju porast je 0,53 k. km, u šestom pače 0,69 k. km, najjači broj uopće. U sedmom kvinkveniju dolazi 0,72 k. km, u osmom 0,77 k. km, u devetome 0,81 k. km, a u desetom 0,84 k. km. Deseti kvinkvenij svršava s g. 1915. dakle već za vrijeme svjetskoga rata, pa prema tome ostaje relativni porast gotovo nepromijenjen u jedanaestom kvinkveniju; u dvanaestom se diže na 0,88 k. km, a jednak ostaje i u trinaestom kvinkveniju. To je svakako rezultanta izmed normalnoga porasta žiteljstva i slabe gradnje željeznica posljednjih godina.

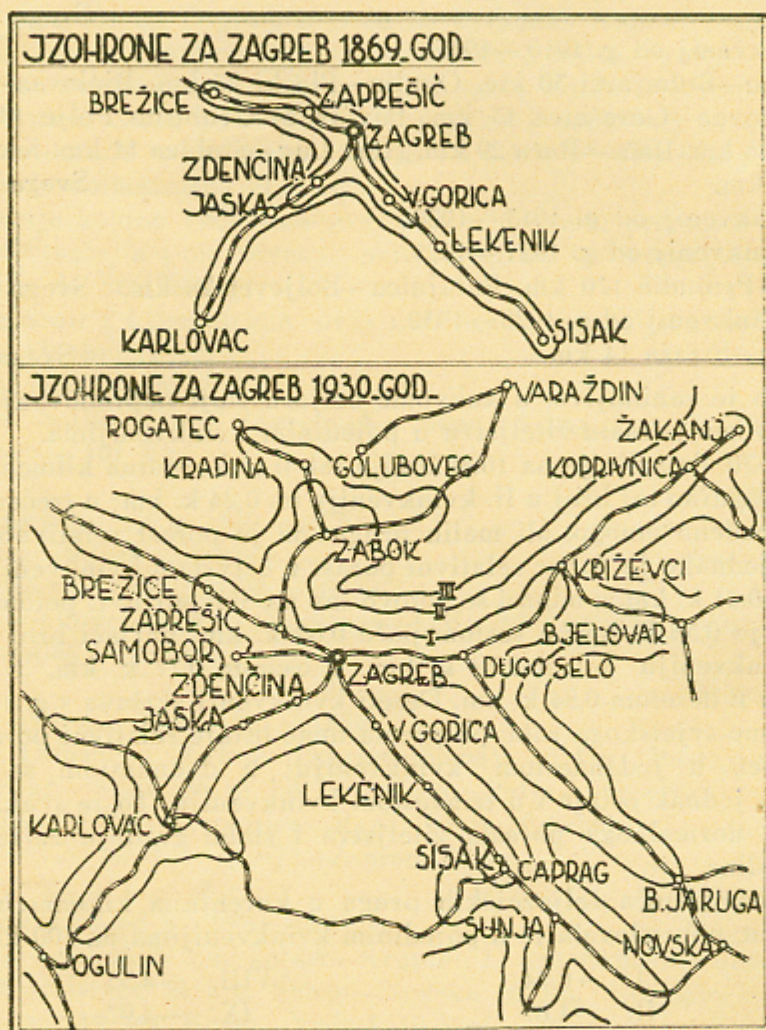
Relativna gustoća željezničkih pruga u kurentnim kilometrima prema samom arealu, napredovala je u pojedinim kvinkvenijima na 100 km<sup>2</sup> ovako:

I. —0,54	VIII. —4,55
II. —1,07	IX. —4,97
III. —1,36	X. —5,42
IV. —1,97	XI. —5,42
V. —2,76	XII. —5,83
VI. —3,47	XIII. —5,90
VII. —4,15	

Satne izohrone za Zagreb g. 1869. i g. 1930. pokazuju znatnu razliku, bolje razvoj Zagreba kao centra željezničkoga. Dok su g. 1869. egzistirale za Zagreb samo dvosatne izohrone u Hrvatskoj, danas ih ima šesterosatnih pače od sedam sati (Golubovac, Slatina, Beočin).

Najfrekventiranija je postaja Zagreb sa dvanaest odvoja (Beč, Ljubljana, Samobor, Sušak, Split, Banja Luka, Brod, Pakrac, Bjelovar, Koprivnica, Varaždin, Krapina), onda Vinkovci, Osijek i Karlovac.

O projektima i o potrebama željeznica teško je govoriti: svaki kraj ima svoje specijalne potrebe, ali od opće su potrebe Unska željeznica Bihać—Kaldrma—Butišnica—Knin, onda Koprivnica—Varaždin, Pakrac—Požega kroz Kamenski Do, i Pleternica—Đakovo, time bi bila dogotovljena srednja slavonska linija, koja bi znatno odteretila sjevernu i južnu paralelnu prugu.



**Zusammenfassung.** Im obenstehenden Artikel ist die Geschichte des Eisenbahnbaues im damaligen Kroatien und Slavonien vom J. 1861—1930 dargestellt. Die Tendenz ging dahin, durch Radialausbau der Eisenbahnstränge Wien und Budapest mit dem Meere und Bosnien zu verbinden. Erst nach dreissig Jahren wurden die Verbindungen Zagreb—Zemun und später noch Zagreb—Split hergestellt. Der Artikel zeigt noch die Vermehrung der Isochronen für Zagreb im Zeitabschnitt von 60 Jahren (1870—1930); die obere Skizze stellt die einstündige Bahnentfernung im Jahre 1869, die untere eine solche im Jahre 1930 dar.

Das obere Bild zeigt die erste Lokomotive, welche in Zagreb angekommen ist, das untere Bild den damaligen Bahnhof.