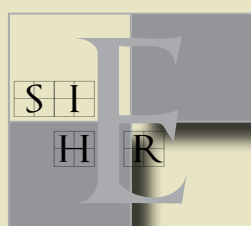


Z VLAKOM ČEZ MEJO / VLAKOM PREKO GRANICE

SIHER 2.0





Z VLAKOM ČEZ MEJO / VLAKOM PREKO GRANICE

SIHER 2.0



Izdajatelji in založniki/Izdavači:
 Zgodovinski arhiv Celje (ZAC)
 Pokrajinski arhiv Maribor (PAM)
 Državni arhiv za Međimurje (DAM)
 Zgodovinski arhiv na Ptujju (ZAP)
 Državni arhiv u Varaždinu (DAVŽ)
 Državni arhiv u Zagrebu (DAZG)

Odgovarja/Za izdavača:
 Borut Batagelj (ZAC)

Uredila/Uredništvo:
 Ana Tuk (DAV)
 Borut Batagelj (ZAC)

Avtorji razstave in kataloga/Autori izložbe i kataloga:
 Mihaela Barbaric (DAZG)
 Borut Batagelj (ZAC)
 Ivan Fras (PAM)
 Katarina Horvat (DAZG)
 Sabina Lešnik (PAM)
 Gordana Šövegeš Lipovšek (PAM)
 Jasmina Sedmak (DAM)
 Ana Tuk (DAVŽ)
 Hedvika Zdovc (ZAC)
 Katja Zupanič (ZAP)

Prevod/Prijevod:
 Lučka Mlinarič
 Kristina Silaj

Strokovni pregled/Stručni pregled:
 Jurij Komel (Železniški muzej Slovenskih železnic)

Lektoriranje/Lektura:
 Karmen Levanič (hrv.)
 Boštjan Zajšek (slo.)

Grafično oblikovanje kataloga/Grafičko oblikovanje kataloga:
 Damir Klaič

Oblikovanje razstave/Idejno rješenje plakata:
 Damir Klaič

Tisk/Tisak:
 Grafika Gracer, Celje

Naklada:
 700

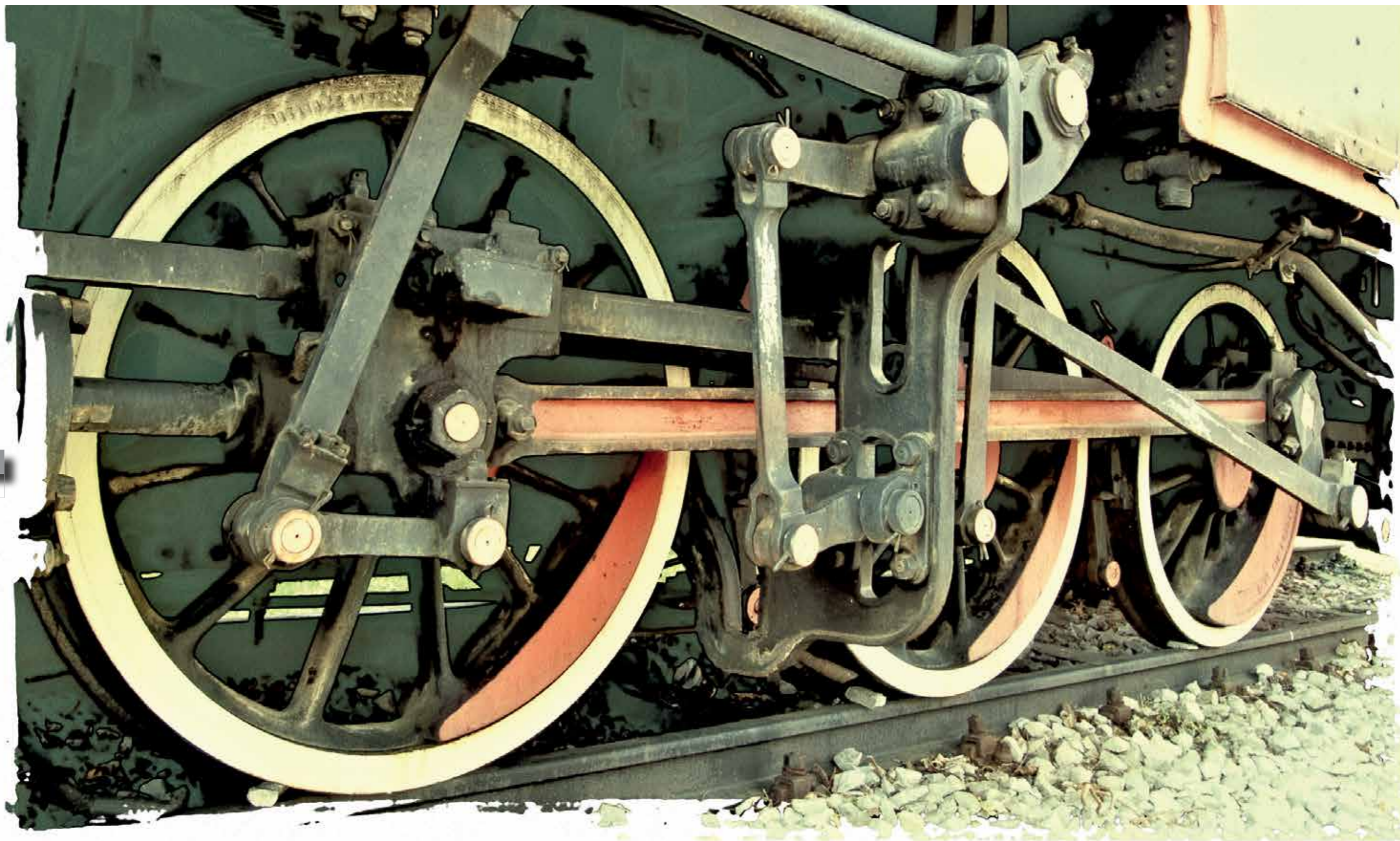
Celje, 2015

VSEBINA / SADRŽAJ	
3 + 3 = 1	6
KARTA ŽELEZNIŠKIH PROG KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA	7
ŠENTILJ – MARIBOR – CELJE – ZIDANI MOST	8
PRAGERSKO – PTUJ – ČAKOVEC – KOTORIBA / VARAŽDIN	18
ZIDANI MOST – ZAGREB – SISAK	33
ČAKOVEC – MURSKO SREDIŠĆE – LENDAVA	47
KRAPINA – ROGATEC	56
SAVSKI MAROF – KUMROVEC – STRANJE	70
IZBOR LITERATURE	80
KRATICE	80

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
 Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana
 656.2(497.4/.5)(091)(083.824)

Z vlakom čez mejo = Vlakom preko granice / [avtorji Mihaela Barbaric
 ... [et al.] ; uredila Ana Tuk, Borut Batagelj ; prevod Lučka Mlinarič,
 Kristina Silaj]. - Celje [etc.] : Zgodovinski arhiv [etc.], 2015

ISBN 978-961-6448-37-6 (Zgodovinski arhiv Celje)
 1. Vzp. stv. nasl. 2. Barbaric, Mihaela 3. Tuk, Ana
 278954496



SI
H
R

SI
H
R

Z VLAKOM ČEZ MEJO

VLAKOM PREKO GRANICE



3 + 3 = 1

Državni arhiv za Međimurje, Zgodovinski arhiv na Ptuj, Državni arhiv u Varaždinu, Pokrajinski arhiv Maribor, Državni arhiv u Zagrebu i Zgodovinski arhiv Celje z novim projektom nadaljujemo naše skupno popotovanje, ki smo ga leta 2011 zastavili z začetkom zelo uspešnega projekta Mesta in trgi ob hrvaško-štajerski meji / Gradovi i trgovišta na hrvatsko-štajerskoj granici. Za katalog in razstavo omenjenega projekta (razstava je do konca leta 2014 obšla že 12 razstavišč, v načrtu pa jih je še nekaj) lahko rečemo, da gre zagotovo za v zadnjem obdobju enega najuspešnejših projektov čezmejnega sodelovanja arhivov naše regije. Našo delovno skupino smo ob nastajanju pionirskega projekta poimenovali SIHeR, po uspešni promociji prvega projekta pa smo bili prav vsi povsem »ziher«, da gremo kmalu v novega. Projekt Z vlakom čez mejo / Vlakom preko granice temelji na prikazu gradiva, ki ga naši arhivi in nekatere sodne institucije hranijo o progah, ki prečkajo današnje slovensko-hrvaško mejo na pristojnem območju vseh šestih arhivov, vključenih v projekt. Veseli nas, da je naša lokomotiva, ki jo žene želja po strokovnem sodelovanju, od prve postaje, podpisa sporazuma o sodelovanju 11. 4. 2014 v Nedelišču, uspešno prevozila pot, tako da smo s projektom zadovoljni v vsakem od šestih spojenih vagonov. Verjamemo pa, da bomo z vsebino in modelom sodelovanja pritegnili pozornost tudi na postajah, kjer se bo naš vlak zaustavljati.

Če smo s prvim projektom dokazali, da znamo s strokovnim povezovanjem in usklajevanjem tudi danes pokazati na zgodovinske dobre vezi med narodom, posebej v obmejnem pasu, bi z novim projektom radi to problematiko deloma tudi problematizirali. Ena od posledic uvajanja železnice v sodoben svet je bila gotovo tudi ta, da je ljudi med seboj bolj učinkovito povezala. Če zgodovinski viri, ki jih predstavljamo, temu lahko pritrdijo, pa danes na terenu tega ni opaziti.

V zadnjih dveh desetletjih se je namreč ukinilo veliko vlakov, ki so vozili neposredno prek meje, potniki pa so ostali prepuščeni lastni iznajdljivosti. Še več, nekaterih prog sploh več ne vzdržujejo. V zadnjem času se sicer spet napoveduje obnavljanje posameznih neposrednih povezav, kar je gotovo dobra novica. Ob tem si gre želeti, da bi povezave zaživele in postale pogostejše tudi preko dneva, da bi vožnja z vlakom postala ljudem ob meji samoumevna odločitev. Sicer se bodo ljudje še vedno raje posluževali drugih prevoznih sredstev, ki izražajo bolj individualiziran pristop, vendar pa ponuja modernizirana železnica z več vidikov boljše možnosti za prihodnje življenje ob meji in krepitev kolektivnih vezi.

Arhivi, vključeni v projekt, bi torej v teh razmerah radi izpostavili, da svoje vloge ne vidimo le v ohranjanju preteklosti, temveč moramo biti v sodobnem času odzivni na aktualne razmere v družbi ter jih po potrebi tudi izpostavljati. Še posebej za dejavnost arhivov je danes zelo aktualno sporočilo, da je poslanstvo skrbi za dediščino pravzaprav v veliki meri pogojeno s pozicijo institucije v sedanosti.

Dr. Borut Batagelj, Zgodovinski arhiv Celje

3 + 3 = 1

Državni arhiv za Međimurje, Zgodovinski arhiv na Ptuj, Državni arhiv u Varaždinu, Pokrajinski arhiv Maribor, Državni arhiv u Zagrebu i Zgodovinski arhiv Celje novim projektom nastavljaju svoje zajedničko putovanje koje su 2011. godine otpočeli realizacijom vrlo uspješnog projekta Mesta in trgi ob hrvaško-štajerski meji / Gradovi i trgovišta na hrvatsko-štajerskoj granici. Za spomenuti projekt (izložba je do kraja 2014. godine obišla već 12 izložbenih prostora, a u planu ih je još nekoliko) možemo kazati da je u zadnje vrijeme zacijelo jedan od najuspješnijih primjera prekogranične suradnje arhiva u našoj regiji. Našu smo radnu skupinu u začetku nazvali SIHeR, a nakon uspješne promocije prvoga projekta bili smo baš svi sasvim »ziher« da uskoro krećemo u novi.

Projekt Z vlakom čez mejo / Vlakom preko granice temelji se na prikazu gradiva koje naši arhivi i neke srodne institucije čuvaju o prugama koje prelaze preko današnje slovensko-hrvatske granice na području nadležnosti svih šest arhiva uključenih u projekt. Drago nam je da je naša lokomotiva, koju pokreće želja za stručnom suradnjom, od prve postaje, potpisa sporazuma o suradnji 11. travnja 2014. u Nedelišču, uspešno prevezla put tako da smo projektom zadovoljni u svakom od šest spojenih vagona. No, vjerujemo da ćemo sadržajem i modelom suradnje također privući pažnju i na postajama gdje će se naš vlak zaustavljati.

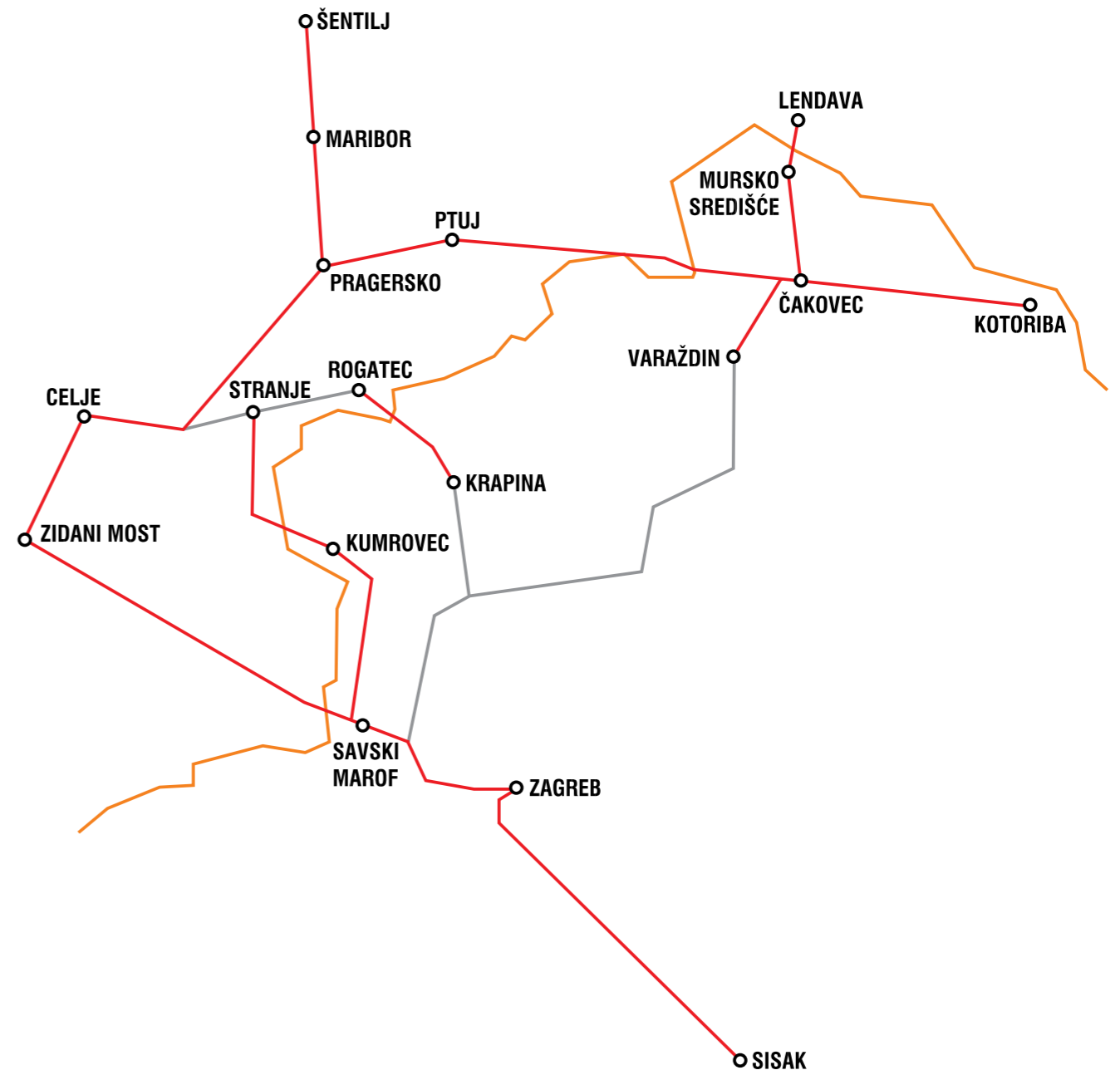
Ako smo prvim projektom dokazali da znamo stručnim povezivanjem i usklađivanjem i danas ukazati na povijesno dobre veze između dva naroda, posebno u pograničnom pojasu, novim projektom želimo tu tezu djelomično i problematizirati. Jedna od posljedica uvođenja željeznice u suvremeni svijet zasigurno je i ta da je ljude međusobno još bolje povezala. Iako povijesni izvori koje predstavljamo to mogu potvrditi, danas se na terenu to ne može primijetiti.

Naime, u zadnja dva desetljeća ukinuto je mnogo vlakova koji su vozili izravno preko granice, a putnici su ostali prepušteni vlastitoj snalazljivosti. Štoviše, neke se pruge uopće više ne održavaju. Doduše, u zadnje se vrijeme opet najavljuje obnova pojedinih izravnih veza, što je zacijelo dobra vijest. Uz to možemo poželjeti da svakodnevne veze zažive kako bi vožnja vlakom stanovnicima pograničnog područja postala sama po sebi razumljiva. Inače će ljudi još uvijek radije koristiti druga prijevozna sredstva s naglašenijim individualnim pristupom, iako modernizirana željeznica pruža bolje mogućnosti za budući život uz granicu i jačanje kolektivnih veza.

U okviru projekta naših šest arhiva svoju ulogu ne nalazi samo u očuvanju prošlosti, nego se sukladno zahtjevima suvremenog doba referiramo na aktualne prilike u društvu. Za aktivnost arhiva danas aktualna je poruka da je skrb za baštinu u velikoj mjeri zapravo određena odnosom institucije prema sadašnjosti.

Dr. Borut Batagelj, Zgodovinski arhiv Celje

KARTA ŽELEZNIŠKIH PROG KARTA ŽELJEZNIČKIH PRUGA



Južna železnica Dunaj–Trst je bila za prostor med Alpami in Jadranom eden od ključnih prelomov v procesu industrializacije in modernizacije življenja. Ker je bila osnova za nadaljnje prepletanje povezav vseh prog - tudi teh, ki so vodile prek meja -, jo obravnavamo kot uvodno poglavje našega projekta. V tekmi med obema trasama iz Šentilja na Ptuj ali proti Mariboru je bila zaradi boljše prometne lege izbrana druga.

Gradnja železnice Dunaj–Trst je potekala v šestih etapah. Gradnja prve etape se je začela aprila 1839, šesta etapa je bila končana s prihodom železnice v Trst 27. julija 1857. V tretji in četrti etapi se je zgradila proga od Šentilja do Zidanega Mostu. Tretjo etapo so pričeli graditi 1. septembra, 1843 končana pa je bila 2. junija 1846. Potek proge do današnje državne meje med Avstrijo in Slovenijo gradbincem ni predstavljal posebnih težav. Le pri Špilju (Spielfeld) so naleteli na neprijetno presenečenje. Zaradi plazovitega terena so morali zgraditi 125 metrov dolgo leseno prednapeto mostno konstrukcijo. Težave so se začele s predorom Šentilj (prvi predor v Sloveniji), pesniškim viaduktom, predorom Počehova in nadaljevale vse do težav z regulacijo Voglajne pri Celju. Odsek od državne meje do začetka pesniškega viadukta je prva železniška proga v Sloveniji.

Proga Pesnica–Celje so začeli graditi oktobra 1844. Odsek se začne s 649 metrov dolgim in 21 metrov visokim viaduktom s 65 stebri, ki so bili zgrajeni na hrastovih pilotih, s 64 oboki. Gradnja je trajala dve leti. Zanj so porabili 2,8 milijona opek iz opekarne v Košakih. Kmalu so se začele težave zaradi slabe kakovosti opeke in melioracije močvirja. Del hrastovih pilotov je ob upadu močvirske vode ostal na zraku in začel trohneti. Odločili so se, da bodo viadukt zasuli. Zasipavanje je bilo končano leta 1861. Ostala sta le most čez Pesnico in most čez cesto Pesnica–Lenart. Gradnja predora v Počehovi v dolžini 660,8 metrov je trajala 26 mesecev. Pri gradnji je sodelovalo preko 600 delavcev. Velik podvig je bila premostitev Drave v Mariboru. Inženir Karl von Ghega je za premostitev reke projektiral prednapeto leseno mostno konstrukcijo vrste Howe, zgrajena je bila 4. aprila 1846. Načrte zanjo je izdelal sam Ghega. Most, ameriška konstrukcija Howe, je bil v celoti dolg 209 metrov. Ogromna lesena konstrukcija, dolga 190 metrov in visoka 5,7 metra, je bila izdelana iz hrastovega lesa, ki so ga pripeljali iz Koroške. Za opornike in obzidavo obale so uporabili skale in klesano kamenje s Pohorja. Pri gradnji opornikov, ki slonijo na pet metrov dolgih pilotih, so že uporabili beton. Že leta 1862 so začeli na istem mestu graditi nov jekleni most, ta stoji še danes.

Do Pragerskega ni bilo nobenih zahtevnih objektov. Med Mariborom in Celjem so zgradili še predore Črešnjevec, Križni vrh ter Lipoglav. Od Poljčan proti Ponikvi poteka proga mimo Boča. Od tu se spušta proti Ponikvi in Grobelnem in nato mimo Šentjurja in Štor proti Celju.

Za prostor između Alpa i Jadrana Južna je željeznica Beč – Trst bila jedna od ključnih prijelomnica u procesu industrializacije i modernizacije. S obzirom da je bila osnova za daljnju izgradnju i povezivanje svih pruga, pa i onih koje su vodile preko granica, obrađujemo je kao uvodno poglavje našeg projekta. Između dviju trasa, Šentilj – Ptuj ili Šentilj – Maribor, zbog bolje prometne pozicije izabrana je druga.

Gradnja željeznice Beč – Trst odvijala se u šest etapa. Gradnja prve etape počela je u travnju 1839. godine, šesta etapa završena je dolaskom željeznice u Trst 27. srpnja 1857. godine. U trećoj i četvrtjoj etapi izgrađena je pruga od Šentilja do Zidanog Mosta. U trećoj etapi gradnja je počela 1. rujna 1843. godine, a završena je 2. lipnja 1846. godine. Linija do današnje državne granice između Austrije i Slovenije građevinarima nije stvarala posebne probleme. Jedino su kod Špilja (Spielfeld) naišli na neugodno iznenađenje. Zbog klizišta je trebalo izgraditi 125 metara dugu drvenu prednapregnutu mostnu konstrukciju. Problemi su počeli s tunelom Šentilj (prvi tunel u Sloveniji), nastavili se s pesničkim vijaduktom i tunelom Počehova sve do regulacije Voglajne kod Celja. Dionica od državne granice do početka pesniškog vijadukta prva je željeznička pruga u Sloveniji.

Gradnja pruge Pesnica – Celje počela je u listopadu 1844. godine. Dionica počinje 649 metara dugim i 21 metar visokim vijaduktom sa 65 stupova sagrađenih na hrastovim pilonima i sa 64 luka. Gradnja je trajala dvije godine. Utrošeno je 2,8 milijuna cigli iz ciglane u Košakima. Uskoro su počeli problemi zbog loše kvalitete cigli i melioracije močvare. Nakon opadanja močvarne vode dio hrastovih pilota ostao je na zraku i počeo trunuti. Odložili su da će zasuti vijadukt. Zasipavanje je završeno 1861. godine. Ostali su samo još most preko Pesnice i most preko ceste Pesnica – Lenart. Gradnja tunela dužine 660,8 metara u Počehovi trajala je 26 mjeseci. U gradnji je sudjelovalo 600 radnika. Veliki je poduhvat predstavljalo premošćivanje Drave u Mariboru. Inženjer Karl von Ghega je za premošćivanje rijeke projektirao prednapregnutu drvenu mostnu konstrukciju vrste Howe, sagrađenu 4. travnja 1846. godine. Planove za nju izradio je sam Ghega. Most američke konstrukcije Howe u cijelosti je bio dug 209 metara. Ogromna drvena konstrukcija, duga 190 metara i visoka 5,7 metara izrađena je od hrastova drva iz Koroške. Za potpornje i obzidavanje obale korištene su stijene i klesani kamen s Pohorja. U gradnji potporna naslonjenih na pet metara duge stupove korišten je beton. Već 1862. godine počeli su na istome mjestu graditi novi čelični most koji stoji još i danas.

Do Pragerskog nije bilo posebno zahtjevnih objekata. Između Maribora i Celja izgrađeni su još tuneli Črešnjevec, Križni vrh i Lipoglav. Od Poljčana prema Ponikvi ide pruga pored Boča. Odavde se spušta prema Ponikvi i Grobelnome te zatim pored Šentjura i Štora prema Celju.

Zato da so lahko speljali progo skozi Štore in ob Celju do Savinje, so morali regulirati strugo Voglajne in Hudinje. Železniška postaja v Celju je bila zgrajena leta 1846 in bila nekaj časa končna postaja. Prvi most preko Savinje je bil zgrajen takoj za postajo Celje, drugi le nekaj sto metrov dalje. Med Rimskimi Toplicami, kjer so se začele za gradbince velike težave, ki jih do takrat niso poznali, in Zidanim Mostom so morali visoko nad Savinjo zgraditi 760 metrov dolgo zidano škarpo, preko potoka Gračnica pa kamniti most s tremi loki. Zadnji večji objekt na tej trasi je v Zidanem Mostu. To je v loku zgrajen kamniti most preko Savinje.

Prva poskusna vožnja med Zidanim Mostom in Celjem s "strojem", imenovanim Steinbrück, je bila opravljena 30. julija 1849. Bivša družba Južne železnice jo je imela v prometu do leta 1860. Prva lokomotiva, ki je po tirih 1. novembra 1845 pripeljala v Slovenijo, je bila parna lokomotiva Weixelburg ali Višnja Gora. Ocean pa se je imenovala prva lokomotiva, ki je 27. aprila 1846 ob 5.30 odpeljala iz Celja in prispela v Maribor ob 9.00.

S prihodom železnice v naše krajeve so se začele velike spremembe v razvoju mest in krajev ob progi. Število prebivalcev v mestih je naraščalo, saj so se ljudje selili s podeželja zaradi industrializacije in boljših življenjskih pogojev v mestu.

Kako bi pruga mogla proći kroz Štore i uz Celje do Savinje, morali su regulirati strugu Voglajne i Hudinje. Željeznički kolodvor u Celju izgrađen je 1846. godine te je neko vrijeme bio zadnja postaja. Prvi je most preko Savinje izgrađen odmah nakon kolodvora Celje, drugi samo nekoliko stotina metara dalje. Između Rimskih Toplica i Zidanog Mosta za građevinare su počele velike poteškoće: visoko iznad Savinje izvedena je 760 metara duga zidana škarpa, a preko potoka Gračnica kameni most s tri svoda. Posljednji veći objekt na toj trasi je lučni kameni most preko Savinje u Zidanome Mostu.

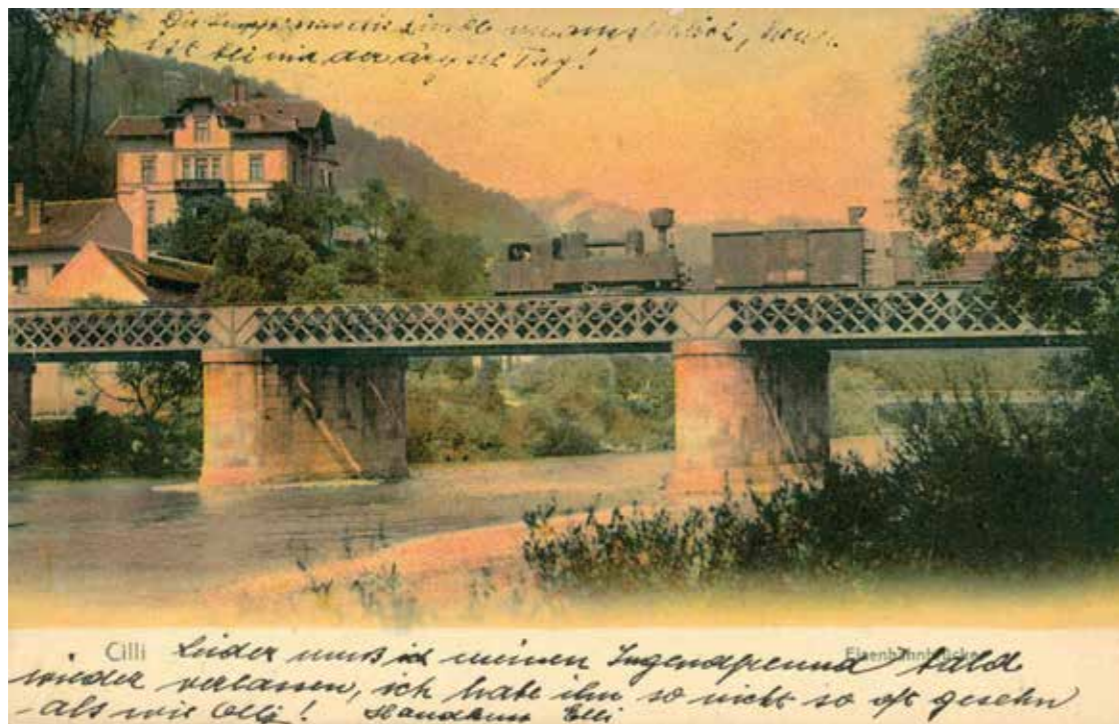
Prva testna vožnja između Zidanoga Mosta i Celja obavljena je "strojem" nazvanim Steinbrück 30. srpnja 1849. godine. Južnom željeznicom prometovao je do 1860. godine. Prva lokomotiva koja se tračnicama 1. studenoga 1845. dovezla u Sloveniju parna je lokomotiva Weixelburg ili Višnja Gora. Ocean je prva lokomotiva koja je 27. travnja 1846. godine u 5.30 krenula iz Celja i stigla u Maribor u 9.00.

Dolaskom železnice u naše krajeve počele su velike promjene u razvoju gradova i mjesta uz prugu. Rastao je broj stanovnika u gradovima jer su ljudi zbog industrializacije i boljih uvjeta života odlazili sa sela.

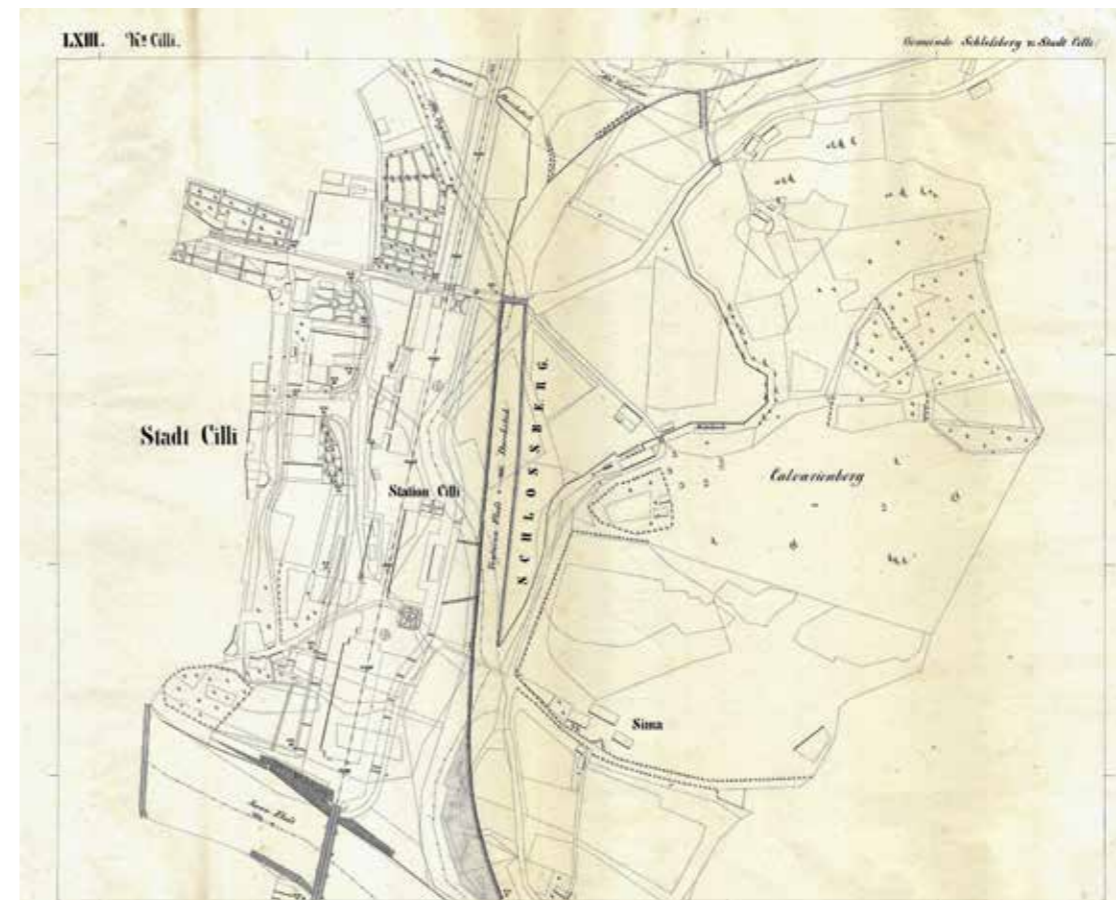


Železniška postaja Celje, 1915
SI_ZAC/1274 Zbirka razglednic, sig. 10-15/3.
Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Celje, 1915.

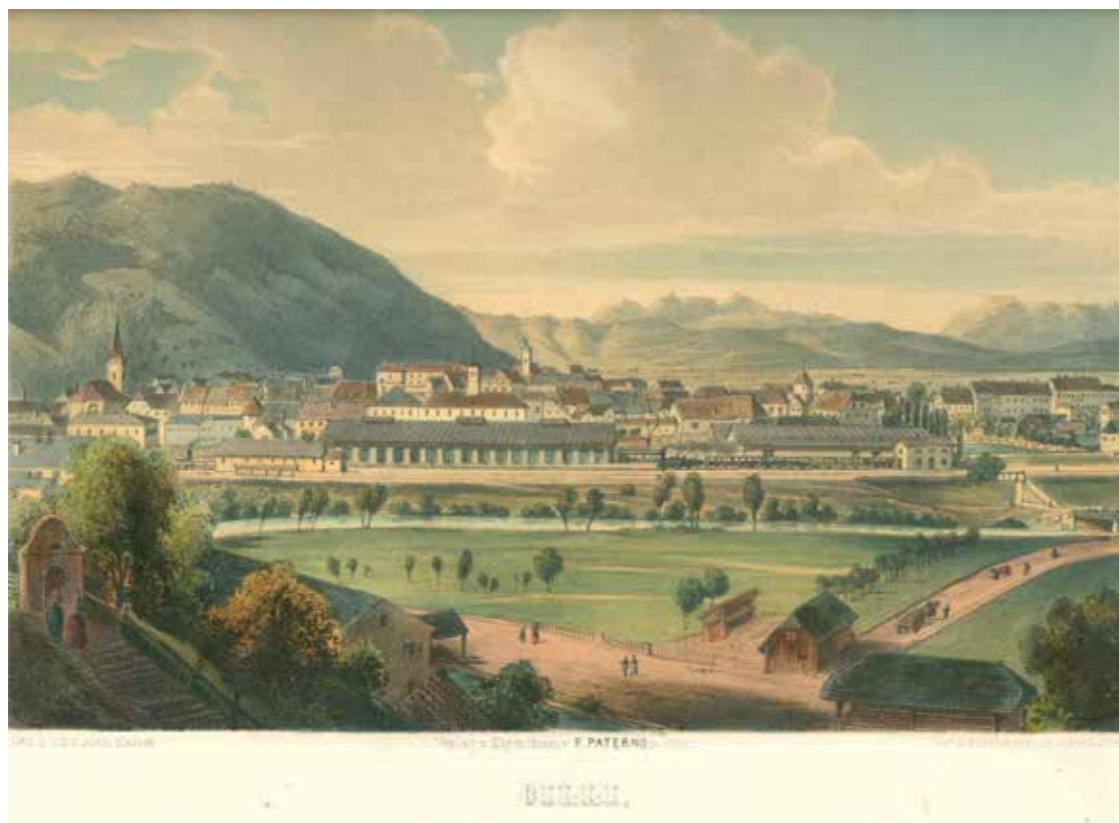


Železniški most čez Savinjo v Celju, pred 1918 Željeznički most preko Savinje u Celju, prije 1918.
SI_ZAC/1274 Zbirka razglednic, sig. 10-6/1.
Zgodovinski arhiv Celje



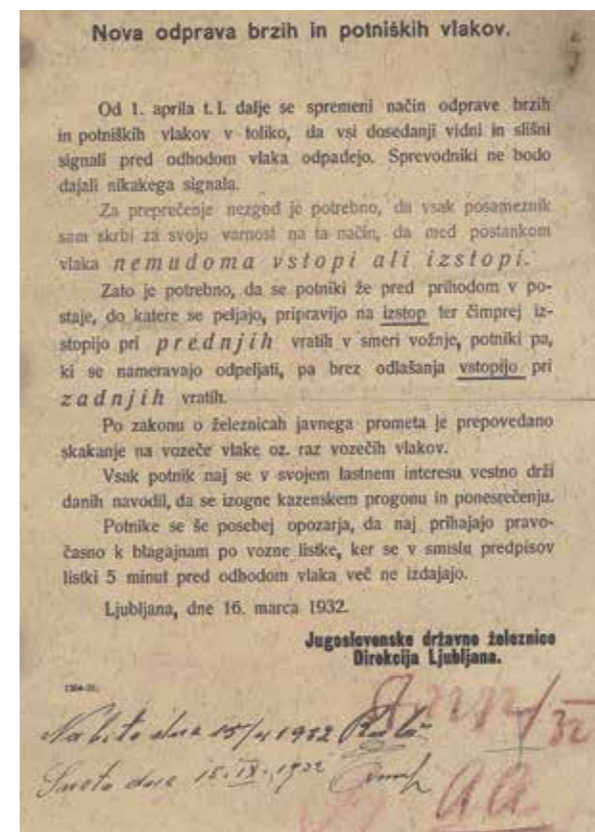
Južna železnica, situacijski načrt postaje v Celju, 1848
SI_ZAC/1022 Zbirka načrtov. Zgodovinski arhiv Celje

Južna železnica, situacijski plan kolodvora u Celju, 1848.



Železniška postaja Celje, ok. 1850
SI_ZAC/1294_00101 Zbirka grafik krajev
Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Celje, oko 1850.



Navodila glede odprave brzih in potniških vlakov, 1932
SI_ZAC/0024/002/003/00313 Mestna občina Celje 1849-1941, a. š. 227. Zgodovinski arhiv Celje

Direkcija Jugoslovanskih državnih železnic v Ljubljani je 16. marca 1932 objavila razglas glede sprememb pri odpravi potniških vlakov in brzovlakov z železniških postaj. S 1. aprilom 1932 so ukinili do takrat uporabljene vidne in slišne signale, potniki pa so morali sami poskrbeti za varnost pri vstopu ali izstopu iz vlaka.

Upute o otpremi brzih i putničkih vlakova, 1932.

Direkcija jugoslavenske državne železnice u Ljubljani izdala je 16. ožujka 1932. obavijest o promjenama otpreme putničkih i brzih vlakova sa željezničkih postaja. Od 1. travnja 1932. godine ukinuti su postojeći vidni i slušni signali, a putnici su morali sami brinuti o sigurnosti pri ulasku i silasku s vlaka.



Prihod srbskega patriarha v Celje, 1937
 SI_ZAC/1025 Fototeka Pelikan, sig. 420.
 Zgodovinski arhiv Celje

Dolazak srpskog patrijarha u Celje, 1937.



Poročno potovanje v Italijo, pred 1918
 SI_ZAC/0524/007/00015 Zbirka fotografij in slik. Zgodovinski arhiv Celje

Bračno potovanje u Italiju, prije 1918.



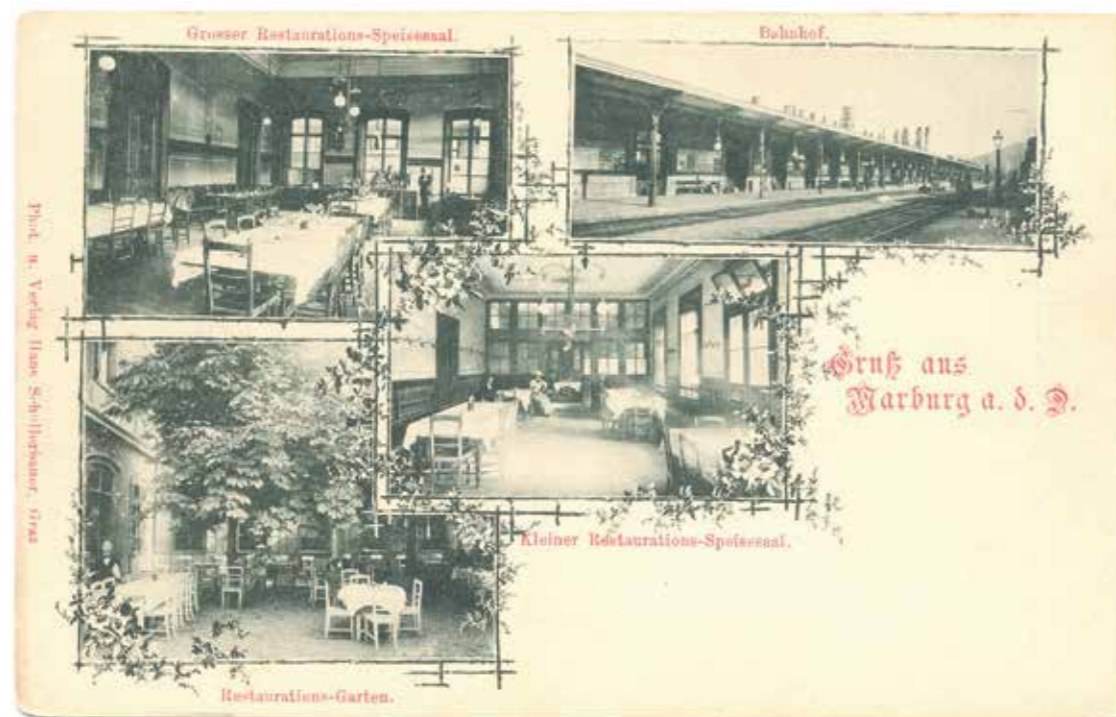
Železniška postaja Laško, 1936
 SI_ZAC/1274 Zbirka razglednic, sig. 31-1/15.
 Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Laško, 1936.



Prvotni leseni železniški most v Mariboru, 1856
 SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig. A1.3.4.1-30, inv. št. 3641. Pokrajinski arhiv Maribor

Prvi drveni željeznički most u Mariboru, 1856.



Glavna železniška postaja z restavracijo v Mariboru, ok. 1900

SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig. A1.3.16.6-4, inv. št. 11644. Pokrajinski arhiv Maribor

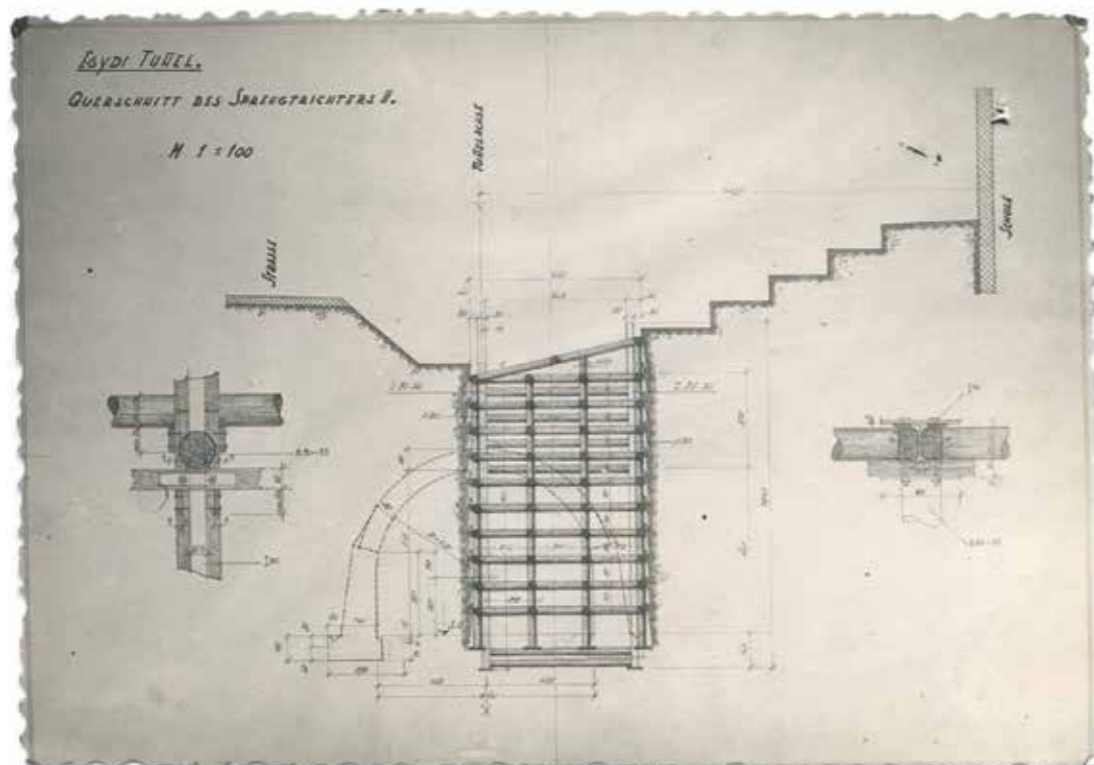
Glavni železniški kolodvor s restavracijom u Mariboru, oko 1900.



Šentilj v Slovenskih goricah z železniškim predorom, ok. 1910

SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig. A1.1.267-7, inv. št. 12045. Pokrajinski arhiv Maribor

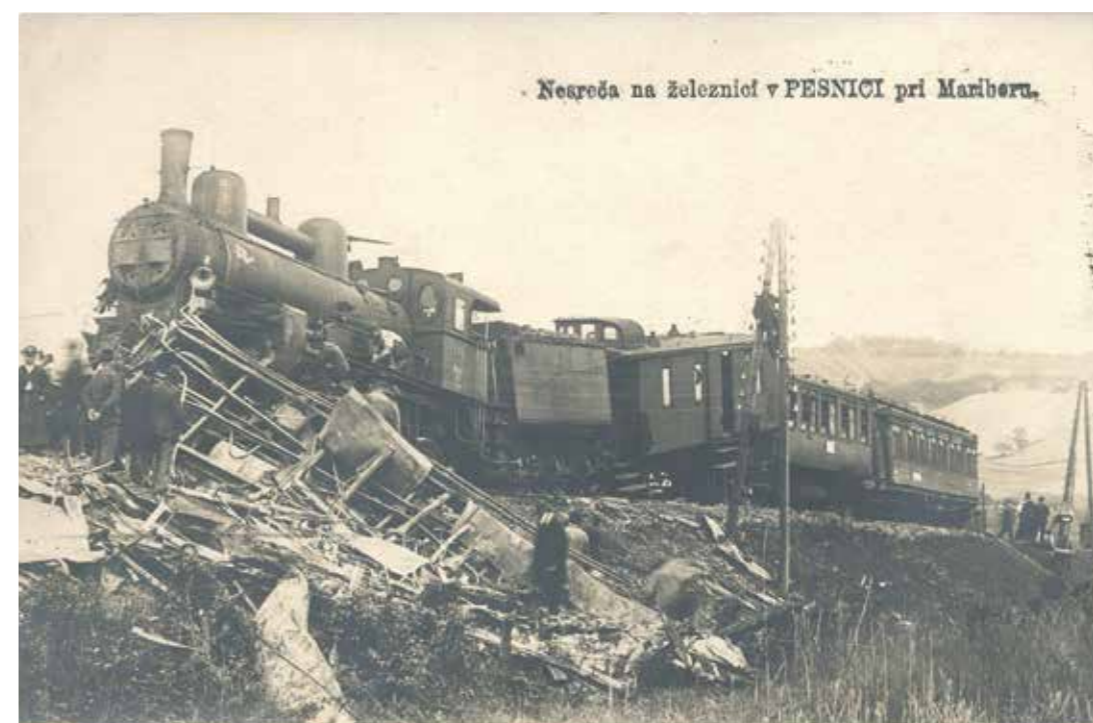
Šentilj u Slovenskim goricama sa željezničkim tunelom, oko 1910.



Načrt železniškega predora v Šentilju v Slovenskih goricah, 19. st.

SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, inv. št. 13178. Pokrajinski arhiv Maribor

Nacrt željezničkog tunela u Šentilju u Slovenskim goricama, 19. st.



Železniška nesreča v Pesnici pri Mariboru, 11. 5. 1909

SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig. A1.8.8-1, inv. št. 3805. Pokrajinski arhiv Maribor

Željeznička nesreća u Pesnici kod Maribora, 11. 5. 1909.



Porušen železniški most v Mariboru, 7. 4. 1941
SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig.
A1.3.4.17-3, inv. št. 2058. Pokrajinski arhiv Maribor

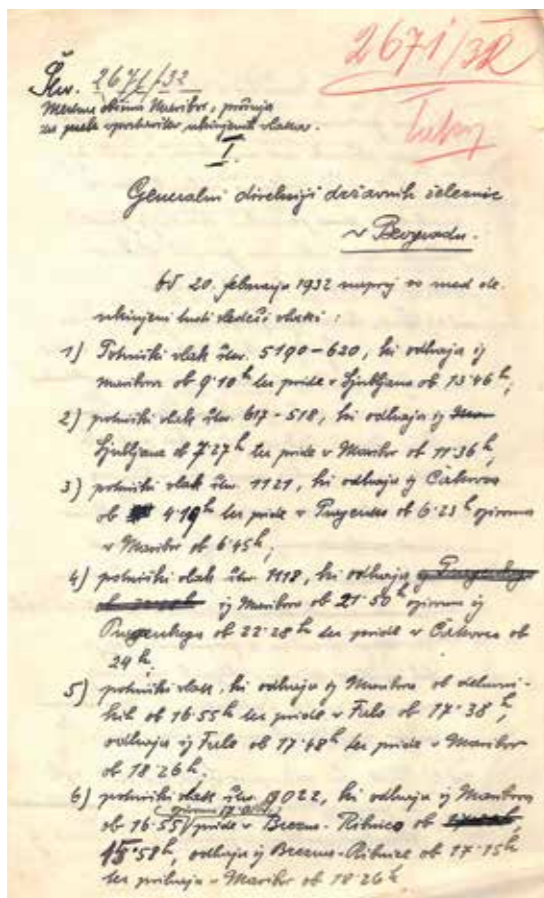
Srušeni železniški most u Mariboru, 7. 4. 1941.



Lokomotiva in železničarji na Glavnem kolodvoru v Mariboru, 1919

SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig.
F14/52, inv. št. 7368. Pokrajinski arhiv Maribor

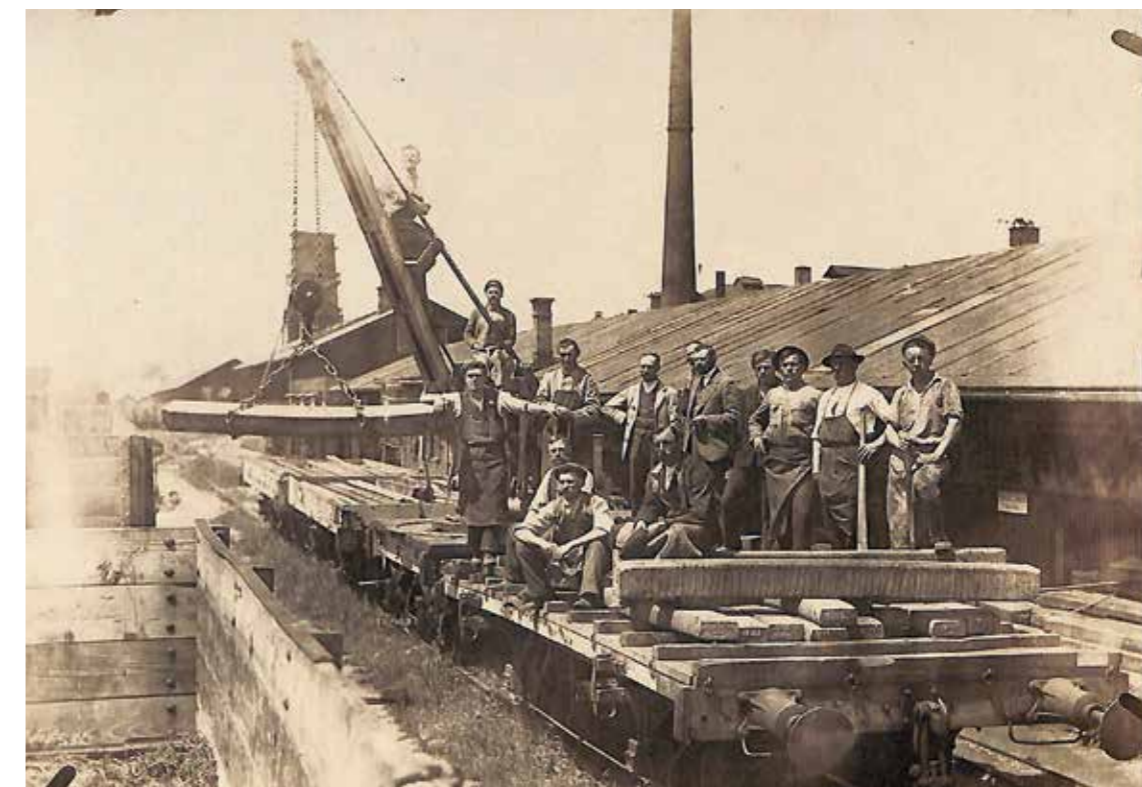
Lokomotiva i željezničari na Glavnom kolodvoru u Mariboru, 1919.



Prošnja občine Maribor Direkciji državnih železnic za preklic ukinitve določenih vlakov, 1932

SI_PAM/0005 Mestna občina Maribor, a. št. 350, spis 2671. Pokrajinski arhiv Maribor

Molba općine Maribor Direkciji državnih železnica za opoziv odluke o ukinuću određenih vlakova, 1932.



Delavnice državnih železnic v Mariboru, 1919/1920

SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, sig.
F14/41, inv. št. 7323. Pokrajinski arhiv Maribor

Djelatnici državnih željeznica u Mariboru, 1919/1920.

Po vladnom koncesijskom zakonu, izdanem 24. septembra 1854, le-ta je ponovno omogućio gradnju železnica na podlagi zasebnosti, je dobila dovoljenje cesarja za izgradnju vzhodne štajerske linije "Družba cesarja Franca Jožefa Orientalna železnica." Zaradi slabega finančnega položaja te družbe so jo decembra 1858 združili z novo družbo "Cesarsko-kraljeva privilegirana Južnodržavna-lombardijsko-benečanska in centralnoitalijanska železniška družba". Kljub združevanju in preoblikovanju lastniških struktur družbe je delo na terenu potekalo po načrtih. Progo so razdelili na tri majhne sekcije (Ptuj, Ormož, Kotoriba), te pa na odseke z namenom, da bi pri gradnji sodelovalo čim več domačih obrtnikov in podjetnikov. Na odseku od Pragerskega do Velike Kaniže so bila najzahtevnejša dela utrjevanje bregov pri Ormožu, most čez Dravo pri Ptuj, ki je bil prvotno izdelan iz lesa, tik pred prvo svetovno vojno pa so ga zamenjali z jekleno kovičeno konstrukcijo, ter 153 m dolg most preko Mure pri Kotoribi. Na progi od Pragerskega do Velike Kaniže so zgradili 3 železniške postaje: v Pragerskem, na Ptuj in v Veliki Kaniži, eno postajo prvega reda v Čakovcu, dve postaji drugega reda v Ormožu in Kotoribi ter tri postaje tretjega reda v Moškanjcih, Središču ob Dravi in Donjem Kraljevcu.

Zaradi ugodnih vremenskih razmer je gradnja hitro napredovala. Prvi vlak skozi Međimurje je privozil 29. oktobra 1859, ko je od Čakovca do Kotoribe bila opravljena prva poskusna vožnja vlaka. 8. marca 1860 je sledila prva poskusna komisijska vožnja s Ptuja v Veliko Kanižo in nazaj do Pragerskega s povratkom na Ptuj, trajala je pet ur in pol. Po uspešnem pregledu proge se je železniška proga Pragersko–Kaniža odprla za splošni promet 24. aprila 1860. Postaje, na katerih so sprejemali za prevoz osebe in stvari po cenovni tarifi Južnih državnih železnic, so bile v krajih: Ptuj, Moškanjci, Ormož, Središče ob Dravi, Čakovec, Donji Kraljevec, Kotoriba in Velika Kaniža. Leta 1863 zgradijo še dve postaji: Mala Subotica in Donji Mihaljevec, čuvajnica na cestno-železniškem prehodu na vходу na železniško postajo Čakovec je postala postajališče Čakovec Buzovec. V naslednjih letih proga ni doživljala velikih sprememb.

Priključek na progo Kotoriba–Pragersko je želelo tudi mesto Varaždin. Na potrebo po železnici sta v saboru nekaj let vztrajno opozarjala narodna poslanca Imbro pl. Josipović in Koloman Bedeković. Bila sta uspešna. 18. junija 1884 je Ogrsko-hrvaški sabor izdal dovoljenje za gradnju t. i. "Zagorske železnice" za traso Čakovec–Varaždin–Budinščina–Zabok–Zaprešić in Zabok–Krapina.

Nakon vladinog koncesijskog zakona od 24. rujna 1854. godine, koji je ponovno omogućio gradnju železnica na privatnoj osnovi, dozvolu za izgradnju istočne štajerske linije dobilo je "Društvo orijentalnih železnica cara Franje Josipa". S obzirom na loš financijski položaj Društva orijentalnih železnica, u prosincu 1858. godine došlo je do udruživanja spomenutoga društva s novim društvom "Carsko-kraljevskim povlaštenim Južnodržavno-lombardijsko-venecijskim i središnje talijanskim željezničkim društvom". Unatoč udruživanju i preoblikovanju vlasničkih struktura društva, rad na terenu odvijao se prema planovima. Prugu su podijelili na tri manje cjeline (Ptuj, Ormož, Kotoriba), a njih na dionice s namjerom da u gradnji sudjeluje što više domaćih obrtnika i poduzetnika. Na dionici od Pragerskoga do Velike Kaniže najzahtjevniji su bili radovi učvršćivanja brijegova kod Ormoža, most preko Drave kod Ptuja, koji je bio izvorno napravljen od drva, a neposredno prije Prvog svjetskog rata zamijenjen čeličnom konstrukcijom, i 153 m dug most preko Mure kod Kotoribe. Na pruzi od Pragerskoga do Velike Kaniže izgrađena su 3 kolodvora: u Pragerskom, u Ptuj i u Velikoj Kaniži, jedna postaja prvoga reda u Čakovcu, dvije postaje drugoga reda u Ormožu i Kotoribi te tri postaje trećeg reda u Moškanjcima, Središču ob Dravi i Donjem Kraljevcu.

Zbog dobrih vremenskih prilika gradnja je brzo napredovala. Prvi je vlak prošao Međimurjem 29. listopada 1859. za vrijeme prve probne vožnje od Čakovca do Kotoribe. Naredna probna komisijska vožnja u trajnju od pet i pol sati uslijedila je 8. ožujka 1860. iz Ptuja u Veliku Kanižu i natrag do Pragerskoga s povratkom do Ptuja. Nakon uspješnog pregleda, željeznička pruga Pragersko – Kaniža otvorena je za opći promet 24. travnja 1860. Postaje koje su služile za putnički i teretni promet prema tarifi Južne države železnice bile su sljedeće: Ptuj, Moškanjci, Ormož, Središče ob Dravi, Čakovec, Donji Kraljevec, Kotoriba i Velika Kaniža. Godine 1863. izgrađena su još dva kolodvora: Mala Subotica i Donji Mihaljevec, a 1920. godine stražarnica na cestovno-železničkom prijelazu na ulazu u kolodvor Čakovec postala je stajalište Čakovec-Buzovec. Narednih godina na pruzi nije došlo do velikih promjena.

Priključak na prugu Kotoriba – Pragersko želio je grad Varaždin. U saboru su narodni zastupnici Mirko pl. Josipović i Koloman Bedeković nekoliko godina uporno ukazivali na potrebu za železnicom. Polučili su uspjeh. Naime, 18. lipnja 1884. Ugarsko-hrvatski sabor izdao je dozvolu za gradnju tzv. Zagorske železnice za trasu Čakovec – Varaždin – Budinščina – Zabok – Zaprešić i paralelnu prugu Zabok – Krapina.

Progo Čakovec–Zaprešić je v obdobju 1885–1886 gradila "Delniška družba železnice Čakovec–Zagreb v Budimpešti." Prva poskusna vožnja do Budinščine je slovesno stekla 25. julija 1886.

Progi Varaždin–Zaprešić in Zabok–Krapina sta bili za promet odprti 4. septembra 1886, po dokončanem mostu čez Dravo pa 13. decembra še odsek Varaždin–Čakovec, s čimer je bila realizirana priključitev na progo Kotoriba–Pragersko. Tako je bil vzpostavljen promet s Slovenijo. Večje spremembe je proga Pragersko–Ptuj–Čakovec–Kotoriba/Varaždin doživela v letih 1941–1945, ko jo je ob rednem zavezniškem bombardiranju na različnih odsekih poškodoval ob svojem umiku še okupator.

Prugu Čakovec – Zaprešić u razdoblju 1885. – 1886. gradilo je "Dioničko društvo železnice Čakovec – Zagreb u Budimpešti". Prva probna vožnja do Budinščine svečano je odrađena 25. srpnja 1886. godine. Pruge Varaždin – Zaprešić i Zabok – Krapina otvorene su za promet 4. rujna 1886., a nakon dovršenog Dravskog mosta 13. prosinca i dionica Varaždin – Čakovec, čime je realiziran priključak na liniju Kotoriba – Pragersko i na taj način uspostavljen promet sa Slovenijom. Veća je oštećenja pruga Pragersko – Ptuj – Čakovec – Kotoriba/Varaždin pretrpjela u razdoblju 1941. – 1945. od savezničkog bombardiranja i tijekom povlačenja od strane okupatora.



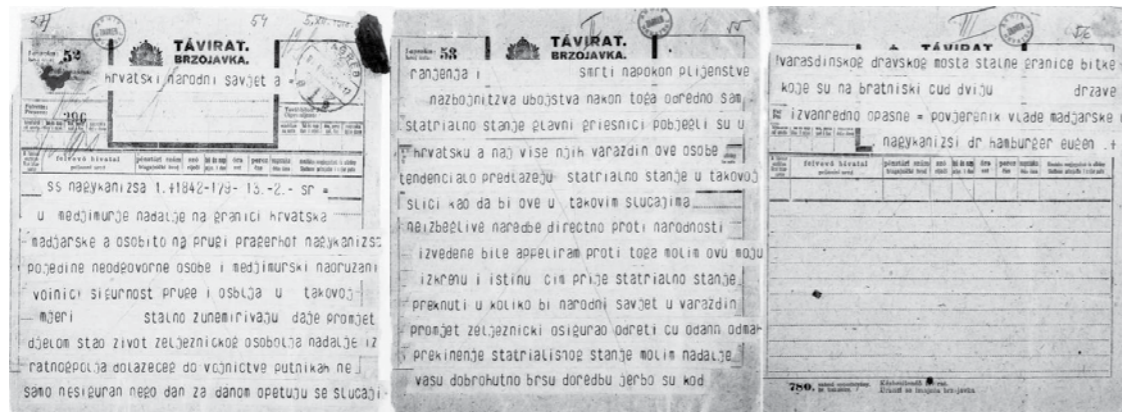
Željeznički kolodvor Čakovec, 1909.

Vlasništvo: Srećko Pospisil, Čakovec

Infrastruktura čakovečkog kolodvora sastojala se od prijamne kolodvorske zgrade, stambene zgrade za kolodvorske službenike, vodocrpne postaje, robnog skladišta, lokomotivske okretalice i čuvarnice. Čuvarnica je bila službeni stan građevnog tehničara koji se brinuo o održavanju pruge, kolodvorskim građevinama i nadzoru nad njima.

Željeznička postaja Čakovec, 1909

Infrastrukturu čakovske železničke postaje so sastavljali postajna sprejemna stavba, stanovanjske zgrade za postajne uslužbenice, objekt vodne črpalke, blagovno skladišče, lokomotivska obračalnica in čuvajnica. Slednja je bila tudi uradno stanovanje građevnega tehničara, ki je skrbel za vzdrževanje prog in postajnih poslopij ter nadzorstvo nad njimi.



Brzovaj povjerenika mađarske vlade u Nagykanyszi o problemima sa sigurnošću pruge u Međimurju, 1918.

HR-HDA-124/3.1. Narodno vijeće Slovenaca, Hrvata i Srba. Opći spisi 384/1918. Hrvatski državni arhiv

Povjerenik mađarske vlade u Velikoj Kaniži Eugen Hamburger brzovajlja da u Međimurju i na granici Hrvatske i Mađarske, a pogotovo na pruzi Pragersko – Velika Kaniža, neodgovorne osobe i međimurški naoružani vojnici ometaju sigurnost pruge i željezničkog osoblja. Glavni krivci nemira nakon razbojstva bježe u Hrvatsku, posebice u Varaždin.

Brzovajka poverjenika mađarske vlade v Veliki Kaniži o težavah pri zagotavljanju varnosti na progi v Medžimurju, 1918

Poverjenik mađarske vlade v Veliki Kaniži Eugén Hamburger v brzovajki sporoča, da v Medžimurju in na meji med Hrvaško in Mađarsko, zlasti pa na progi Pragersko–Velika Kaniža, nepridipravi in međimurški oboroženi vojaki ogrožajo varnost proge in železniškega osebja. Glavni povzročitelji nemirov po razbojništvih bežijo na Hrvaško, predvsem v Varaždin.



Doček “vlakla žalosti” iz Torina na čakovečkom željezničkom kolodvoru, 1902.

Vlasništvo: Srećko Pospisil, Čakovec

“Vlakom žalosti” iz Torina prevezeni su posmrtni ostaci Layosa Kossutha (1802.–1894.). Njegovo mrtvo tijelo preuzeto je u Čakovcu na državnoj granici 30. ožujka 1894. Layos Kossuth mađarski je političar poznat kao vođa revolucije 1848.–1849. za mađarsku neovisnost.

Sprejem “vlakla žalosti” iz Torina na železniški postaji v Čakovcu, 1902

Z “vlakom žalosti” so iz Torina prispeli posmrtni ostanki Lajosa Kossutha (1802–1894), mađarskega politika in vodje v revoluciji 1848–1849 za mađarsko neodvisnost. Njegovo truplo so v Čakovcu na državni meji prevzeli 30. marca 1894.



Most na rijeci Muri kod Kotoribe, 1975.

HR-HŽM-ZF 865-1/4-2 Zbirka fotografija. Mostovi, nadvožnjaci i podvožnjaci. Hrvatski željeznički muzej

Dolazak vlaka Mađarskih državnih željeznica povodom svečanog otvorenja željezničkog mosta na rijeci Muri kod Kotoribe. Ovaj zadnji, četvrti most po redu, počinje se graditi 1972. pod pokroviteljstvom Željezničkog transportnog poduzeća Zagreb i Mađarskih državnih željeznica. Most je sagrađen na teritoriju Hrvatske i Mađarske, a državna granica prolazi njegovom sredinom. Ukupna dužina mosta je 170 m. Postavljen je na četiri armiranobetonska nosača, s tri riječna otvora i čeličnom konstrukcijom u jednom komadu. Za promet je otvoren 8. travnja 1975.

Most na reki Muri pri Kotoribi, 1975

Prihod vlaka Mađarskih državnih železnica ob slovesni otvoritvi železniškega mostu na reki Muri pri Kotoribi. Ta zadnji most, četrti po vrsti, so pod pokroviteljstvom Železniškega transportnega podjetja Zagreb in Mađarskih državnih železnica začeli graditi leta 1972. Postavljen je na ozemlju Hrvaške in Mađarske, državna meja pa poteka po njegovi sredini. Dolg je 170 metrov. Jeklena mostna konstrukcija v enem kosu stoji na štirih armiranobetonskih nosilcih in ima tri rečne odprtine. Most je bil za promet odprt 8. aprila 1975.



Hotel “Bahnhof”, 1940.

Vlasništvo: Srećko Pospisil, Čakovec

Hotel je sagrađen početkom 20. stoljeća nasuprot kolodvorske prijamne zgrade u Čakovcu.

Hotel “Bahnhof”, 1940

Hotel je zgrađen na početku 20. stoljeća nasproti sprejemne zgradbe železniške postaje v Čakovcu.



Željeznički most preko Drave kod Varaždina, 1953.

Vlasništvo: Franjo i Zoran Marciuš, Čakovec

Jedina veća građevina na dionici Čakovec – Varaždin, uz kolodvorske prijamne zgrade u navedenim gradovima, je željeznički most na rijeci Dravi. Na početku II. svjetskog rata, prilikom povlačenja jugoslavenske vojske most je srušen. Umjesto njega izgrađen je drveni provizorij koji je srušen 1945. tijekom povlačenja njemačke vojske. Ubrzo ponovno sagrađen drveni most, u konačnici je 1953. zamijenjen novim armiranobetonskim mostom.

Željeznički most čez Dravo pri Varaždinu, 1953

Poleg željezničkih sprejnih zgradb u Čakovcu in Varaždinu je samo še željeznički most čez reko Dravo eden večjih objektov na progovnem odseku Čakovec–Varaždin. Most je na začetku druge svetovne vojne porušila umikajoča se jugoslovanska vojska. Nadomestili so ga z lesenim začasnim mostom, ki ga je leta 1945 med umikom porušila nemška vojska. Kmalu je bil znova zgrajen lesen most. Le-tega so ob koncu leta 1953 nadomestili z novim, armiranobetonskim mostom.



Skupina geometrov pred velikim željezničkim mostom čez Dravo na Ptuj, ok. 1914

SI_ZAP/0386 Fototeka 1880–2002, št. 165_24. Zgodovinski arhiv na Ptuj

Skupina geodeta ispred velikog željezničkog mosta preko Drave u Ptuj, oko 1914.

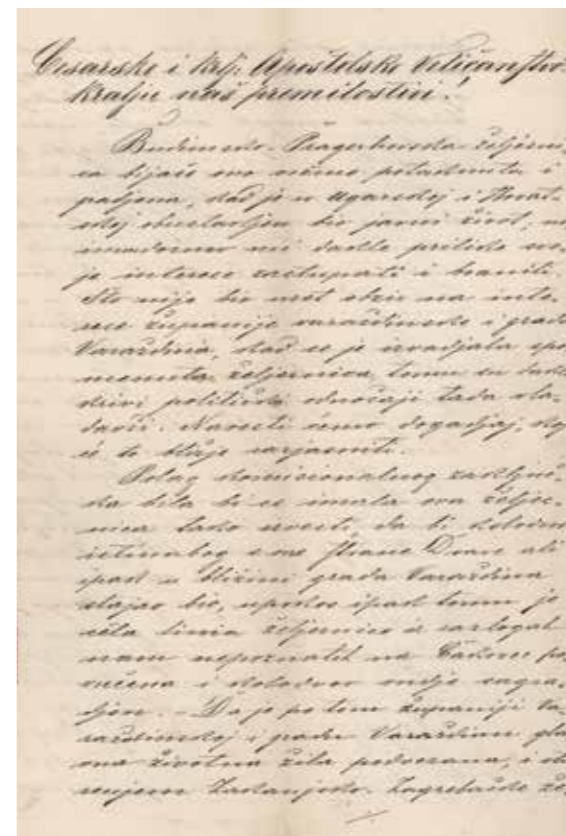
Molba za izgradnju željeznice Varaždin – Čakovec, 1868.

HR-DAVŽ-16 Gradsko poglavarstvo Varaždin. Opći spisi 391/1868. Državni arhiv u Varaždinu

Skupština Varaždinske županije uputila je 15. veljače 1868. Franji Josipu predstavku o izgradnji pruge od Varaždina do željeznice Budimpešta – Pragersko s priključkom na Čakovec. Istu predstavku uputilo je 18. ožujka 1868. Poglavarstvo grada Varaždina Hrvatskoj dvorskoj kancelariji. Bio je to samo jedan u nizu brojnih apela za izgradnjom pruge koja bi Varaždin i Zagorje prometno spojila s ostatkom Austro-Ugarske monarhije i omogućila Varaždinu, kao dotadašnjem važnom trgovačkom središtu, daljnji gospodarski i društveni razvoj. Predstavka ukazuje na činjenicu da su dvije važne pruge mimoišle Varaždin: pruga Budim – Pragersko i Žakanj – Koprivnica – Zagreb. Osim željeznice grad je ostao zakinut i za riječni prijevoz: s obzirom da regulacija Drave nije izvedena na varaždinskom području, parobrodarski se promet od 1862. redovno odvijao samo na liniji Osijek – Legrad. Kako ne bi došlo do naglog urušavanja standarda grada Varaždina, predstavkom se tražio bar željeznički priključak do Čakovca.

Vloga za izgradnju željeznice Varaždin–Čakovec, 1868

Skupština varaždinske županije je 15. februarja 1868 posredovala Francu Jožefu vlogu za izgradnju proge od Varaždina do željeznice Budimpešta–Pragersko s priključkom na Čakovec. Enako vlogu je glavarstvo mesta Varaždin 18. marca 1868 posredovalo hrvaški dvorni pisarni. To je bil le eden izmed mnogih pozivov k izgradnji proge, ki bi Varaždin in Zagorje prometno povežala z drugimi deli avstro-ogrške monarhije, Varaždinu kot dotedanjemu pomembnemu trgovskemu središču pa bi to omogočilo nadaljnji gospodarski in družbeni razvoj. Iz vloge sledi, da sta dve pomembni železniški progi obšli Varaždin: proga Budim–Pragersko in proga Zákány–Koprivnica–Zagreb. Mesto pa ni bilo prikrajšano le za železnico, ampak tudi za rečni promet: regulacija Drave na varaždinskem območju namreč ni bila opravljena, tako da je rečni parniški promet od leta 1862 potekal redno le na relaciji Osijek–Legrad. Da bi preprečili naglo usihanje gospodarske moči Varaždina, v vlogi zahtevajo vsaj izgradnjo železniškega priključka do Čakovca.



Razglednica z motivom lokomotive in veduto Ptuja, 1905

SI_ZAP/0219 Zbirka razglednic 1892–2007, št. 62 Zgodovinski arhiv na Ptuj

S prihodom železnice na Ptuj leta 1860 se je pospešila gospodarska rast mesta, omogočen je bil hiter prevoz blaga, povečan izvoz živine s ptujskih živinskih sejmov, odprla se je pot turizmu.

Razglednica s motivom lokomotive i vedute Ptuja, 1905.

Dolaskom željeznice u Ptuj 1860. godine ubrzan je gospodarski rast grada, omogućen je brzi prijevoz robe, povečan je izvoz stoke sa ptujskih stočnih sajmov a otvoren je put turizmu.



Željeznički kolodvor Varaždin, 1913.

HR-DAV/Ž-975 Zbirka starih razglednica gradova i mjesta
Državni arhiv u Varaždinu

Od 1889. Gradsko zastupstvo Varaždin upućivalo je nadležnim tijelima molbe za proširenje kolodvora, da bi tek 1906. Inženjerski odsjek Kraljevskih ugarskih državnih željeznica započeo s pribavljanjem potrebnih dozvola. Nakon što su u proljeće 1907. izvedeni novi skladišni prostori, započelo se s dogradnjom i adaptacijom glavne kolodvorske zgrade. Gradnja je povjerena arhitektu Valentu Morandiniju sa sjedištem u Kolodvorskoj ulici u Varaždinu. Od stare kolodvorske zgrade zadržan je središnji jednokatni dio kojem su s desne strane prigradeni novi prostori: prizemni, sada centralni trakt s čekaonicama i blagajnama, te na kraju jednokatnica identična postojećem objektu na lijevoj strani. Navedenom adaptacijom zgrada je dobila potpuno novi oblik sa središnjim prizemnim dijelom i dva bočna monumentalna jednokatna rizalita. Pred čitavim objektom podignuta je veranda dužine 53 metra. Fasada je izvedena u neorenesansnom slogu s natruhama secesijskog stila. Objekt je dovršen u studenom 1908. godine.



Železniška postaja Varaždin, 1913

Varaždinsko mestno zastupstvo je že od leta 1889 pošljalo vloge ustreznim službam za razširitev železniške postaje, inženirski oddelek Kraljevih ogrskih državnih železnic pa je potrebna dovoljenja začel zbirati šele leta 1906. Najprej so bili spomladi leta 1907 dokončani novi skladišni prostori, nato sta sledili dozidava in adaptacija glavne kolodvorske stavbe. Gradnja je bila poverjena arhitektu Valantu Morandiniju, ki je posloval s sedeža v Kolodvorski ulici v Varaždinu. Od stare kolodvorske stavbe so ohranili središnji enonadstropni del. Le-temu so na desni strani prizidali pritlični, sedaj središnji trakt s čakalnicami ter blagajnami in na koncu še enonadstropno poslopje, ki je bilo identično obstoječemu objektu na levi strani. Po adaptaciji je dobila stavba varaždinskega kolodvora popolnoma novo obliko: v sredini je bil pritlični del in ob strani dva monumentalna enonadstropna rizalita. Vzdolž celotnega objekta je potekala veranda, ki je v dolžini merila 53 metrov. Fasada je izvedena v neorenesanskem slogu z nekaj sledov secesije. Objekt je bil dokončan novembra 1908.



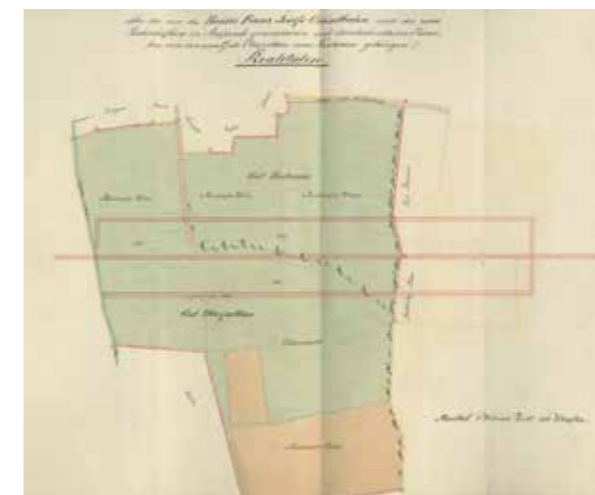
Željeznički most preko Drave kod Varaždina, 1917.

Vlasnik: Gradska knjižnica i čitaonica „Metel Ožegović“
Varaždin

Prilikom otvaranja željeznice Varaždin – Zaprešić u rujnu 1886. željeznički most preko Drave (desno na fotografiji) bio je još u izgradnji. Do tada su postavljeni samo stupovi i izvedena jedna trećina željezne konstrukcije. Radovi su dovršeni krajem godine te je pruga Varaždin – Čakovec puštena u promet 13. prosinca 1886. Most je u konačnici bio dug 200 metara s tri svoda po 66 metara dužine, a viši dva metra od najvišeg vodostaja zabilježenog 1827. godine. Vožnja vlakom na relaciji Varaždin – Čakovec dugačkoj 11 km trajala je 30 minuta.

Železniški most čez Dravo pri Varaždinu, 1917

Ob otvorenju železniške proge Varaždin–Zaprešić v septembru 1886 so most čez Dravo (na fotografiji desno) šele gradili. Postavljeni so bili le stebri in ena tretjina železne mostne konstrukcije. Dela na mostu so bila končana ob koncu leta in tako je železniška proga Varaždin–Čakovec začela obratovati 13. decembra 1886. Most je bil dolg 200 metrov, imel je tri oboke, dolge po 66 metrov. Bil je dva metra višji od nivoja najvišjega zabeleženega vodostaja Drave leta 1827. Vožnja z vlakom na 11 km dolgi progi Varaždin–Čakovec je trajala 30 minut.



Skica imanja Gornji Ptuj in Ristovec, katerega parcele so bile namenjene za gradnjo železnice Družbe cesarja Franca Jožefa Orientalna železnica, 1857

SI_ZAP/0009 Gospodstvo Gornji Ptuj 1431–1950,
a. š. 15. Zgodovinski arhiv na Ptujju

Vlada je odobrila traso, ki jo je leta 1857 pregledal gradbeni inženir Amadeus Demartreau ter zanjo izdelal tudi načrte. Po pregledih se je pričel odkup zemljišč, pri čemer so veleposestniki in občine držali besedo in zemljišča odstopili za minimalno odškodnino.

Skica imanja Gornji Ptuj i Ristovec čije su parcele bile namijenjene za gradnjo Orientalne železnice cara Franje Josipa, 1857.

Vlada je odobrila trasu koju je 1857. godine pregledao i projektirao građevinski inženjer Amadeus Demartreau. Nakon pregleda započeo je otkup zemljišta. Veleposjednici i općine održali su riječ i zemljišta ustupili uz minimalnu odštetu.

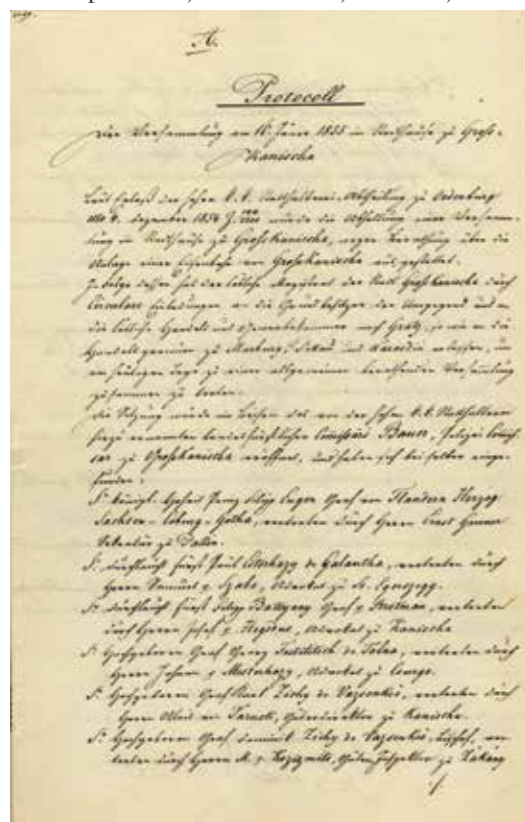


Plakat s pesmijo ob odprtju železniške proge Pragersko–Velika Kaniža, 1860
 SI_ZAP/0006 Zbirka muzejskega društva 1605–1961, a. š. 42, priloga k Reispovi Kroniki Zgodovinski arhiv na Ptuj

Plakat s pjesmom o otvorenju željezničke pruge Pragersko – Nagykanysza, 1860.

Zapisnik prvega zborovanja predstavnikov trgovcev in veleposestnikov v Veliki Kaniži, 1855
 SI_ZAP/0009 Gospodstvo Gornji Ptuj 1431–1950, a. š. 15. Zgodovinski arhiv na Ptuj

V Veliki Kaniži, slednja je bila v vladnem načrtu označena za središče petih železniških prog, so se 16. januarja 1855 prvič sestali na zborovanju predstavniki trgovcev in veleposestnikov, tudi iz Čakovca, Varaždina, Maribora in Ptuja, kjer so razpravljali, kako pospešiti gradnjo železniške proge od Pragerskega do Velike Kaniže preko Ptuja in Medžimurja na relaciji Macinec–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža. Maja je sledil sestanek na Ptuj, kjer so predstavniki omenjenih mest prispevali denarne zneske iz občinskih sredstev za pričetek trasiranja. Ptujski odbor se je novembra 1855 združil z Odborom za izgradnjo in obratovanje železniške proge Budimpešta–Velika Kaniža do priključka z Južno železnico.



Zapisnik prvega zasjedanja predstavnika trgovca i veleposjednika u Nagykanyszi, 1855.

Kako bi ubrzali gradnjo železničke proge Pragersko – Ptuj – Macinec – Čakovec – Kotoriba – Nagykanysza, 16. siječnja 1855. godine predstavnici trgovca i veleposjednika iz Čakovca, Varaždina, Maribora i Ptuja sastali su se u Nagykanyszi, kroz koju je sukladno vladinom planu trebalo prolaziti pet pruga. Sljedeći sastanak o planovima i budućoj železničkoj trasi održan je u svibnju 1855. godine u Ptuj, gdje su predstavnici spomenutih gradova početak trasiranja potpomogli općinskim sredstvima. Ptujski se odbor u studenome 1855. godine udružio s Odborom za izgradnjo i održavanje železničke proge Budimpešta – Nagykanysza kako bi realizirao priključak s Južnom železnicom.



Razglednica Pragerskega z železniško postajo, odposlana leta 1908
 SI_PAM/1693 Zbirka fotografij in razglednic, inv. št. 8530. Pokrajinski arhiv Maribor

Razglednica Pragerskog s kolodvorom, poslana 1908.

Peronsko nadkritje iz lesa na postaji v Pragerskem je bila značilnost mnogih postaj Južne železnice.

I na kolodvoru Pragersko peron je bio natkriven drvenim krovom, karakteristikom mnogih postaja Južne železnice.



Železniška postaja na Ptuj, ok. 1870
 Last: Pokrajinski muzej Ptuj - Ormož

Željeznički kolodvor u Ptuj, oko 1870.

V neposredni bližini železnice so na površini 18 oralov bili postajno poslopje, vodna postaja, remiza z okretnico, vozovna kolnica, skladišče, dve čuvajnici in delavnica.

U neposrednoj blizini pruge, na površini od 18 jutara nalazila se kolodvorska zgrada, vodna stanica, remiza s okretištem, spremište za kola, skladište, dvije stražarnice i radionica.



Porušen železniški most čez Dravo na Ptuj, maj 1945
 SI_ZAP/0287 *Skupnost borcev inženirske brigade 7. korpusa NOV Slovenije 1945, foto št. 002-00023*
Zgodovinski arhiv na Ptuj

Največji izziv obnove po končani drugi svetovni vojni so predstavljali mostovi. Na Ptuj je večino del opravil 1. bataljon Gradbene brigade, pomagala pa mu je Sekcija za vzdrževanje proge na Ptuj. Popravilo proge je bilo opravljeno v izjemnem času, saj je brigada v 38 dneh zgradila 971 m začasnih mostovnih konstrukcij in na novo položila ter popravila okrog 20 km tirov.

Srušeni železniški most preko Drave u Ptuj, svibanj 1945.

Nakon Drugoga svjetskog rata izgradnja mostova predstavljala je najveći izazov obnove. U Ptuj je većinu radova na obnovi željeznice obavio 1. bataljun Građevinske brigade uz pomoć Sekcije za održavanje proge u Ptuj. Pruga je popravljena u iznimno kratkom vremenu: brigada je u 38 dana izgradila 971 metar privremenih mostovnih konstrukcija i nanovo položila te popravila oko 20 kilometara kolosijeka.



Železniška postaja v Ormožu, sredina 20. st.
 SI_ZAP/0386 *Fototeka 1880-2002, F 285*
Zgodovinski arhiv na Ptuj

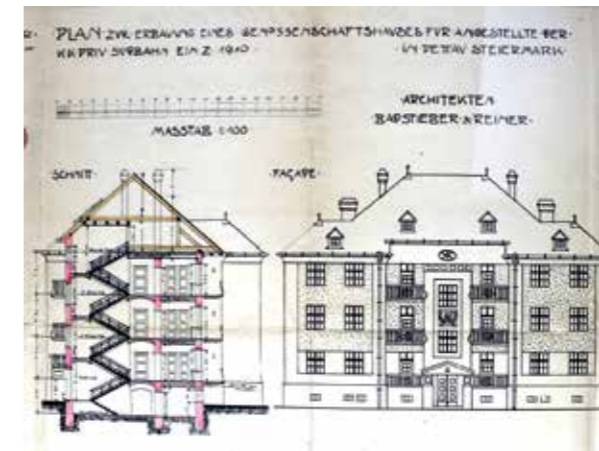
Poleg postajne zgradbe v Ormožu so postavili vodno postajo, blagovno skladišče in čuvajnico.

Željeznički kolodvor u Ormožu, sredina 20. st.

Uz kolodvorsku zgradu u Ormožu izgrađena je vodna postaja, robno skladište i stražarnica.

Načrt prvotne fasade dvonadstropne stavbe ob cesti na železniško postajo Ptuj, 1913

SI_ZAP/0005
 Mestna občina Ptuj
 1864–1941, a. š. 360
 Zgodovinski arhiv na Ptuj



Plan originalne fasade dvokatne zgrade uz cestu koja vodi na Željeznički kolodvor Ptuj, 1913.

Udruženje za stambeno zbrinjavanje službenika Južne željeznice iz Beča pokrenulo je inicijativu za izgradnju dvokatne zgrade kojom bi se riješili stambeni problemi službenika Južne željeznice.

Pobudo za gradnju dvonadstropne hiše, s katero bi rešili stanovanjske probleme uslužbencev Južne željeznice, je dalo Gradbeno stanovanjsko združenje uslužbencev Južne željeznice z Dunaja.



Željeznička glazba, 1932.

GMV-PO-54431 *Gradski muzej Varaždin. Povijesni odjel*

“Željeznička glazba Varaždin” utemeljena je 19. travnja 1931. na inicijativu željezničkih službenika J. Beloševića i V. Blumscheina. Iste godine orkestar je pokrenuo sabirnu akciju prikupljanja novaca za nabavu glazbala. Prikupljenim sredstvima i podignutom mjenicom osnivači su kupili instrumente u tvrtki “Meinel & Herold” u Mariboru. Na Silvestrovo, 31. prosinca 1931. “Željeznička glazba” organizirala je zabavu u Pavlinskom marofu, zgradi današnjeg Državnog arhiva u Varaždinu. Od 1949. “Željezničarska glazba” djeluje u sklopu Kulturno-umjetničkog društva “Ivo Mikac” Varaždin, a od 2000. pod imenom “Gradski puhački orkestar Hrvatskih željeznica Varaždin”. Na fotografiji u sredini sjedi Josip Belošević u civilu, željeznički činovnik, jedan od osnivača Orkestra i njegov tajnik od 1931. do 1943., a do njega dirigent Nadaši.

Željezniška pihalna godba, 1932

Željezniška pihalna godba Varaždin je bila ustanovljena 19. aprila 1931 na pobudo željezničkih uslužbencev J. Beloševića in V. Blumscheina. Istege leta je orkester organiziral zbiranje denarja za nabavo glasbil. Ustanovitelji so z zbranim denarjem in izdano menico kupili glasbila pri podjetju “Meinel & Herold” v Mariboru. Na silvestrovo 1931 je železniška godba priredila zabavo v pavlinskem marofu, stavbi današnjega Državnega arhiva v Varaždinu. Od leta 1949 deluje železniška pihalna godba v sklopu Kulturno-umetniškega društva Ivo Mikac, Varaždin, od leta 2000 pa pod imenom Mestni pihalni orkester Hrvatskih železnica Varaždin.

Na fotografiji u sredini sedita Josip Belošević v civilu, železniški uradnik, eden izmed ustanoviteljev orkestra in njegov tajnik v letih 1931–1943, poleg njega pa dirigent Nadaši.

Željezničko osoblje na kolodvoru Varaždin, oko 1890.

Izvor: *Varaždinski zbornik. Varaždin 1981.*

Prva kolodvorska zgrada podignuta 1886. na istočnoj periferiji Varaždina pokazala se već u početku premalom za postojeće prometne prilike. Hrvatska straža piše da će „svakoga Varaždina boliti, pače morat će ga zahvatiti neko ponizujuće čustvo, kad pomisli, da na drugih željezničkih prugah i kojekakva mjestanca bez ikakve prometne važnosti imaju vidnije, ljepše i veće kolodvore neg li grad Varaždin, onaj grad, koji je sa svojim občinstvom pridonio toli znamenitih materijalnih žrtava za tu željeznicu.“

Površina kolodvora iznosila je 300 m u dužinu i 22 u širinu. Sama zgrada od 184 m² bila je pravokutne osnove sa središnjim jednokatnim dijelom i bočnim prizemnim krilima u kojima su bile smještene čekaonice, prilaz blagajni i odlagalište putničke prtljage. U prizemlju centralnog dijela nalazio se ured glavarara i poslovnica za željeznički promet, kao što su poštarska brzopjavna služba, dvije blagajne, služba nadstojnika kola i ostalog osoblja vlakova. Na katu je bila smještena tovarna blagajna.

Željezničko osoblje na željezničkoj postaji Varaždin, ok. 1890

Prvo postajno poslopije, ki je bilo sezidano leta 1886 na vzhodnem obrobju Varaždina, se je že kar kmalu po otvoritvi pokazalo kot premajhno za tedanje prometne razmere. “Hrvatska straža” piše, da “bo vsakega Varaždina zabolelo pri srcu in se bo celo počutil ponižanega ob misli, da na drugih železniških progah in v še tako majhnih in prometno nepomembnih krajih imajo bolj ugodne, lepše in večje kolodvore kot Varaždin – mesto, katerega občani so se s tolikšnimi vsotami denarja žrtvovali za to železnico.”

Željezniška postaja je bila dolga 300 m in široka 22 m. Sama stavba kolodvora je merila 184 m². V osnovi je bila pravokutne oblike z enonadstropnim središnjim delom in pritličnima stranskima traktoma, v katerih so bile čakalnice, dostop do blagajne in shramba za potniško prtljago. V pritličju središnjega dela so bili pisarna šefa postaje in željezniški prometni uradi: poštno-telegrafska služba, dve blagajni, pisarne vodje vozovne službe in ostalega osoblja. V nadstropju je bila tovarna blagajna.



Poziv na uplatu dionica, 1876.

HR-DAVŽ-16 Gradsko poglavarstvo Varaždin
Državni arhiv u Varaždinu



Željeznički odbor grada i Županije varaždinske na čelu s gradonačelnikom Dragutinom Pustom pozvao je građane 10. svibnja 1876. u kazališne prostorije na dogovor o gradnji pruge Čakovac – Varaždin – Zaprješić. Za trasiranje i sve druge potrebne predradnje trebalo je sakupiti 12.000 forinti koje je Željeznički odbor pokušao namaknuti u dionicama po 25 forinti. Građani su odmah upisali dionice u ukupnom iznosu od 4.000 forinti. Dana 28. kolovoza 1876. odaslana je obavijest potencijalnim dioničarima da uplatu u tri obroka izvrše tijekom rujna i listopada 1876. u Varaždinskoj štedionici. Sačuvani poziv adresiran je na varaždinskog trgovca Vinka Koterbu koji je upisao dvije dionice.

Iako je dozvola za trasiranje predviđene pruge dobivena, do realizacije nije došlo jer se u međuvremenu Dragutin Pust odlučio za novu varijantu pruge preko Varaždinskih Toplica i Ljubešćice.

Vabilo za vplaćilo delnic, 1876

Željeznički odbor mesta Varaždin in županije Varaždin na čelu z županom Dragutinom Pustom je 10. maja 1876 povabil občane v prostore gledališča na dogovor o gradnji železniške proge Čakovac–Varaždin–Zaprješić. Za trasiranje proge in za druga potrebna pripravljala dela bi morali zbrati 12.000 forintov, ki jih je železniški odbor poskusil priskrbeti s prodajo delnic po 25 forintov. Občani so takoj vpisali naročila za nakup delnic v višini 4000 forintov. 28. avgusta 1876 je bilo možnim delničarjem posredovano sporočilo, da vplačilo v treh obrokih izvedejo septembra in oktobra 1876 v Varaždinski hranilnici. Ohranjeno vabilo je naslovljeno na varaždinskega trgovca Vinka Koterbo, ki je vpisal naročilo za dve delnici.

Čprav je bilo izdano dovoljenje za trasiranje predviđene proge, do realizacije ni prišlo, ker se je medtem Dragutin Pust odločil za novo različico proge, čez Varaždinske Toplice in Ljubešćico.

Zastava Udruge sv. Antuna za pogrebnu pripomoć službenika državne željeznice, 1932.

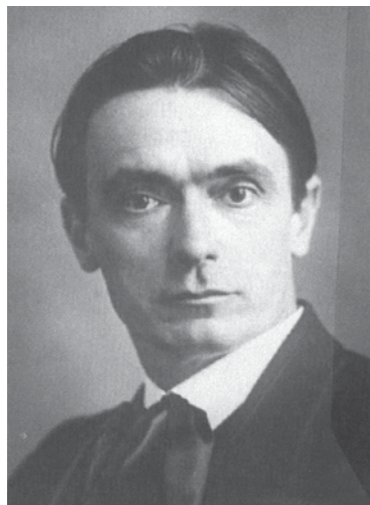
GMV-KPO-68394 Gradski muzej Varaždin. Kulturnopovijesni odjel

Udruga sv. Antuna za pogrebnu pripomoć službenika državne željeznice osnovana je 1924. s ciljem da prigodom smrtnog slučaja u obitelji željezničara, člana društva, isplati određenu svotu kao pogrebnu pripomoć. Nakon osam godina djelovanja društvo je naručilo barjak koji je posvećen 8. svibnja 1932. Na jednoj strani zastave izvezen je simbol željeznice: kotač između zlatnih krila. Na drugoj, iznad prikaza varaždinskog Starog grada, nalazi se sv. Antun s Isusom u jednoj i granom ljljana u drugoj ruci. Uokolo teče natpis: “Sv. Antun budi nam u pomoći u danu i noći”.

Prapor Društva sv. Antona za pomoć pri kritju pogrebnih stroškov uslužbenecv državnih železnica, 1932

Društvo sv. Antona za pomoć pri kritju pogrebnih stroškov uslužbenecv državnih železnica je bilo ustanovljeno leta 1924 z namenom, da ob smrti v družini železničarja, ki je član društva, izplača določeno denarno vsoto kot pomoć pri kritju pogrebnih stroškov. Po osmih letih delovanja je društvo naročilo izdelavo prapora, ki so ga blagoslovili 8. maja 1932. Na eni strani ima prapor izvezen simbol železnice – kolo med dvema zlatima kriloma. Na drugi strani je nad podobo varaždinskega starega gradu podoba sv. Antona z Jezusom v eni roki, v drugi pa drži vejico lilije. Okoli teče napis: “Sv. Anton, bodi nam v pomoć podnevi in ponoći”.





Rudolf Steiner, sin zaposlenika austrijskog Društva južnih željeznica u Donjem Kraljevcu

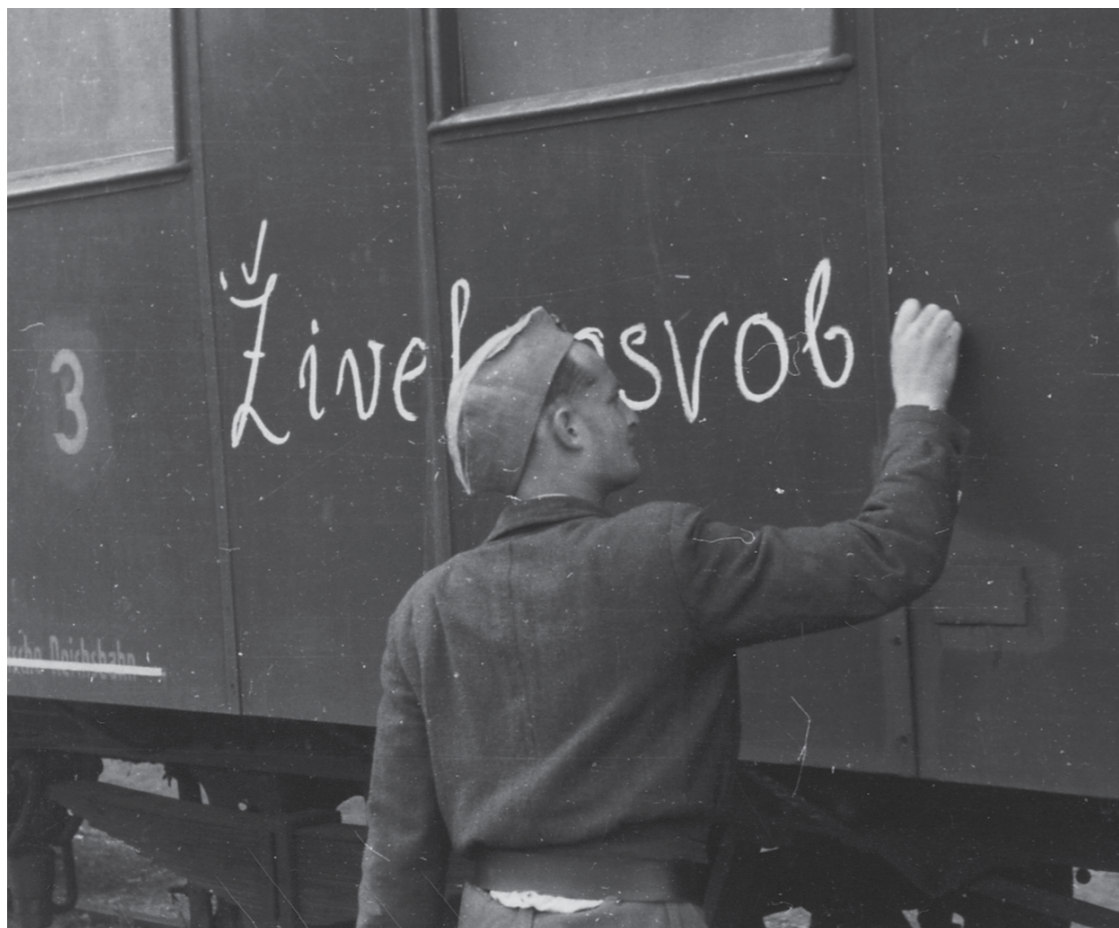
Izvor: Rudolf Steiner, Poljoprivredni tečaj, Zagreb, 2013.

Rudolf Steiner, znanstvenik svjetskoga glasa, utemeljitelj antropozofije i waldorfske pedagogije, rođen je 21. veljače 1861. u Donjem Kraljevcu u željezničarskoj obitelji. Njegov otac Johann Steiner, kao zaposlenik Društva južnih željeznica, u Donjem Kraljevcu obavljao je službu prvog tehničkog nadzornika pruge i građevina. Obitelj Steiner živjela je u neposrednoj blizini željezničke pruge, a mali Rudolf već od najranijeg djetinjstva bio je u bliskom dodiru s željeznicom.

Rudolf Steiner, sin uslužbenca avstrijske družbe Južne železnice, v Donjem Kraljevcu

Rudolf Steiner, znanstvenik svetovnega slovesa ter utemeljitelj antropozofije in waldorfske pedagogike, je bil rojen 21. februarja 1861 v Donjem Kraljevcu v železničarski družini. Njegov oče, Johann Steiner, je

kot uradnik družbe Južne železnice v Donjem Kraljevcu opravljao delo prvoga tehničnoga nadzornika proge in zgradb. Družina Steinerjevih je živjela v neposredni blizini železniške proge in tako je bil mali Rudolf že od zgodnjih let v tesnem stiku z željeznicom.



Živela svoboda, 1945

SI_ZAP/0287 Skupnost borcev inženirske brigade 7. korpusa NOV Slovenije 1945, foto št. 002-00032.

Zgodovinski arhiv na Ptuj

Fotografija s ptujske železniške postaje ob osvoboditvi, maj 1945.

Živjela sloboda, 1945.

Fotografija je snimljena na ptujskom željezničkom kolodvoru prilikom oslobođenja u svibnju 1945.

Pruga Zidani most – Zagreb – Sisak (Galdovo) službeno je puštena u promet 1. listopada 1862. Ova pruga, izgrađena kao posebna odvojna pruga austrijske magistrale, bila je prva pruga izgrađena na području tadašnje Kraljevine Hrvatske i Slavonije. Područjem Slovenije tada je već prolazila magistralna pruga Beč – Graz – Zidani most – Ljubljana – Trst. Gradnja pruge na slovenskom je dijelu otpočela 1853., a na hrvatskom 1860. Izgradnju je vodio privatni konzorcij Carsko i kraljevsko povlašteno društvo Južnih željeznica. Radove je vodio iskusni austrijski inženjer za gradnju pruga Karl von Etzel, građevinski direktor Društva južnih željeznica. Šef inženjer sekcije Zidani most – Zagreb sa sjedištem u Brežicama bio je Achilles Thomen, a šef sekcije Zagreb – Sisak sa sjedištem u Zagrebu bio je Fackh. Pruga je vješto trasirana i solidno izvedena.

Trasa pruge bila je relativno jednostavna, a građevno najteži radovi bili su među Zidanim Mostom i Radečama te između Brestanice i Krškog. Tu su na nječnoj strani postavljeni dugi i visoki potporni zidovi iz prirodnog kamena, klasični primjeri građevne umjetnosti iz sredine 19. stoljeća.

Većinu poslova na gradnji visokih građevina preuzelo je zagrebačko građevno poduzeće "Braća Pongratz", vlasnika Guide Pongratza, koje je uvelo modernije metode pri izvođenju velikih građevnih zahvata. Ukupni troškovi izgradnje pruge dosegli su oko 9.500.000 forinti.

Duljina pruge od Zidanog mosta do Zagreba (do Južnog, danas Zapadnog kolodvora) iznosila je 75,442 km. Ukupna dužina trase ove jednokolosječne pruge od Zidanog Mosta do savske luke u Galdovu (gdje je luka završavala nakon Siska) iznosila je 127,58 km. Granicu između Hrvatske i Slovenije, tj. bivšu granicu između Štajerske i Hrvatske, pruga je prelazila na 50,804 kilometru, na rijeci Sutli.

Prva lokomotiva stigla je iz Zidanog Mosta u Zagreb 31. kolovoza 1862., kad je obavljena pokusna vožnja. Pruga je službeno puštena u promet 1. listopada 1862., kad je u 6,30 sati iz Siska krenuo poseban vlak prema Zagrebu i Zidanom Mostu. Prigodom otvorenja pruge nisu organizirane posebne svečanosti, već je novac namijenjen svečanosti Društvo južnih željeznica dodijelilo gradskim zastupstvima Zagreba i Siska za pomoć siromašnim građanima. Kako bi se ipak proslavilo otvorenje željeznice, Guido Pongratz je na vlastiti trošak priredio vožnju prvog izletničkog vlaka iz Zagreba u Sisak.

Vožnja Zidani Most – Sisak trajala je četiri i pol sata, dok je put dilihansom trajao 12 sati. U početku je u prometu bio jedan putnički i više teretnih vlakova u oba smjera, a broj putničkih vlakova se s vremenom znatno povećao.

Uzdruž cijele pruge bilo je deset stanica i kolodvora, pet na hrvatskom i pet na slovenskom području: Steinbrück (Zidani Most), Lichtenwald (Sevnica), Reichenburg (Brestanica), Videm Gurkfeld (Krško),

Željezniška pruga Zidani Most–Zagreb–Sisek (Galdovo) je bila uradno odprta 1. oktobra 1862. Ko posebna odcepna pruga avstrijske magistrale je bila prva pruga na ozemlju tedanje Kraljevine Hrvatske in Slavonije. Na območju Slovenije je v tem času že obratovala magistralna pruga Dunaj–Gradec–Zidani Most–Ljubljana–Trst.

Progo so na slovenski strani začeli graditi leta 1853, na hrvaški pa leta 1860. Izgradnjo je vodil zasebni konzorcij – Cesarsko-kraljeva privilegirana družba Južne železnice. Gradbena dela je vodil izkušeni avstrijski inženir za gradnjo prog Karl von Etzel, ki je bil gradbeni direktor družbe Južne železnice. Vodilni inženir sekcije Zidani Most–Zagreb s sedežem v Brežicah je bil Achilles Thommen, vodilni sekcije Zagreb–Sisek s sedežem v Zagrebu pa inženir Fackh. Pruga je bila strokovno trasirana in solidno izvedena.

Trasa proge je bila sorazmerno enostavna, gradbeno najzahtevnejša odseka pa sta bila med Zidanim Mostom in Radečami ter med Brestanico in Krškim. Tu so na rečni brežini zgradili dolge in visoke podporne zidove iz naravnega kamna, kar je bil klasičen primer gradbene umetnosti v sredini 19. stoletja. Večji delež gradbenih del na visokih gradnjah je prevzelo zagrebaško gradbeno podjetje bratov Pongratz. Lastnik podjetja, Guido Pongratz, je prav ob gradnji železnice kot prvi uvedel sodobnejšo tehnologijo pri izvedbi velikih gradbenih posegov. Skupni stroški izgradnje proge so dosegli približno 9,5 milijona forintov.

Željezniška pruga od Zidanega Mosta do Zagreba oziroma do zagrebskega južnega kolodvora (danes zahodnega kolodvora) je bila dolga 75,422 km. Skupna dolžina trase te enotirne proge, od Zidanega Mosta do pristanišča na reki Savi v Galdovem (kjer se je končalo pristanišče za Siskom), je znašala 127,58 km. Mejo med Hrvaško in Slovenijo oziroma nekdanjo mejo med Štajersko in Hrvaško je trasa prečkala pri 50,804 km, na reki Sotli.

Prva lokomotiva je prispela iz Zidanega Mosta v Zagreb 31. avgusta 1862, ko je bila opravljena poskusna vožnja. Pruga je bila uradno odprta 1. oktobra 1862, ko je ob 6.30 iz Siska odpeljal poseben vlak proti Zagrebu in Zidanemu Mostu. Posebne slovesnosti ob otvoritvi železnice ni bilo, ker je družba Južnih železnica denar, namenjen slovesnosti, podelila mestnim zastopstvom Zagreba in Siska za pomoč revnim občanom. Da bi bila otvoritev proge vsaj malo slovesna, je Guido Pongratz na lastne stroške organiziral vožnjo prvoga izletniškega vlaka iz Zagreba v Sisek.

Najprej so na progi obratovali en potniški vlak v obe smeri in več tovornih vlakov, sčasoma pa je število potniških vlakov močno naraslo, kar je bilo povsem razumljivo, saj je vožnja z vlakom od Zidanega Mosta do Siska trajala 4 ure in pol, s poštno kočijo pa so pot premagovali v 12 urah.

Na vsej progi je bilo deset železniških postaj in kolodvorov, pet na hrvaški strani in pet na slovenski: Steinbrück (današnji Zidani Most), Lichtenwald (današnja Sevnica), Reichenburg

Rann (Brežice), Zaprešić Brdovec (Zaprešić), Agram Südbahnhof (Zagreb Južni kolodvor, Zagreb Sava, pa Zagreb Zapadni kolodvor), Goricza (Velika Gorica), Lekenik i Sissek (Sisak). Veće prijamne zgrade izgrađene su u Zagrebu i Sisku.

Danas se na ovoj pruži nalaze sljedeće stanice: Zidani Most, Radeče, Loka, Breg, Sevnica, Blanca, Brestanica, Krško, Libna, Brežice, Dobova, Savski Marof, Brdovec, Zaprešić – Savska, Zaprešić, Podsused stajalište, Gajnice, Vrapče, Kustošija, Zagreb Zapadni kolodvor, Zagreb Glavni kolodvor, Zagreb Klara, Odra, Velika Gorica, Mraclin, Turopolje, Peščenica, Lekenik, Greda, Stupno, Sisak.

Na cijeloj pruži je bilo na početku 85 stražarnica, a njihov se broj kasnije povećao. Najveće građevine na pruži bile su dva jednokolosiječna mosta: preko rijeke Save kod Zagreba i preko rijeke Krapine kod Zaprešića.

Do kraja Prvog svjetskog rata pruga Zidani most – Zagreb – Sisak imala je status glavne pruge drugog reda, a nakon njega postaje dio glavne državne pruge. U međuratnom su razdoblju na pruži izgrađeni novi mostovi preko Savinje i Save, a 1944. most preko Krapine.

Drugi kolosijek pruge između Zidanog Mosta i Zagreb Zapadnog kolodvora izgrađen je tek godine 1944., iako je pruga od početka bila planirana kao dvokolosiječna. Godine 1969. elektrificirana je dionica pruge Zidani Most–Dobova. Godine 1972. izvedena je elektrifikacija na hrvatskoj dionici pruge.

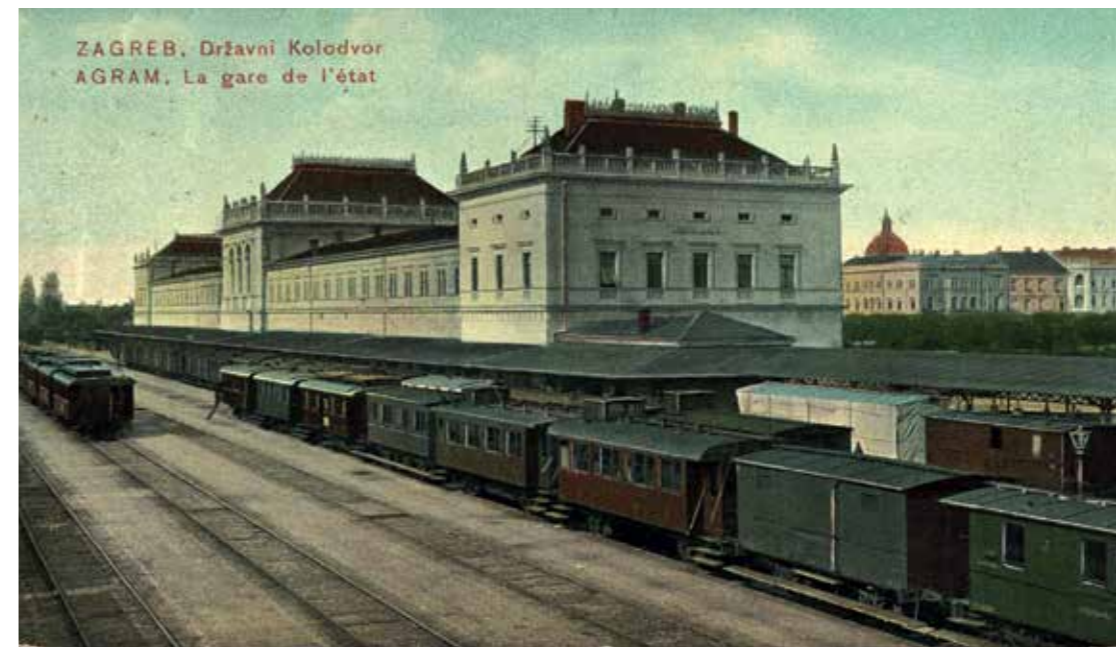
(današnja Brestanica), Videm Gurkfeld (današnje Krško), Rann (današnje Brežice), Zaprešić Brdovec (današnji Zaprešić), Agram Südbahnhof (Zagreb južni kolodvor, Zagreb Sava, danas Zagreb zahodni kolodvor), Goricza (današnja Velika Gorica), Lekenik in Sissek (današnji Sisak). Veće kolodvorske sprejemne stavbe so bile sezidane v Zagrebu in Sisku.

Danas so na progi naslednje železniške postaje: Zidani Most, Radeče, Loka, Breg, Sevnica, Blanca, Brestanica, Krško, Libna, Brežice, Dobova, Savski Marof, Brdovec, Zaprešić Savska, Zaprešić, Podsused postajališče, Gajnice, Vrapče, Kustošija, Zagreb zahodni kolodvor, Zagreb glavni kolodvor, Zagreb Klara, Odra, Velika Gorica, Mraclin, Turopolje, Peščenica, Lekenik, Greda, Stupno, Sisak.

Na vsej progi je bilo sprva 85 čuvajnic, njihovo število pa se je kasneje povečalo. Največja objekta na progi sta bila dva enotirna mostova: čez reko Savo pri Zagrebu in čez reko Krapino pri Zaprešiću.

Do konca prve svetovne vojne je bila proga Zidani Most–Zagreb–Sisek razvrščena med glavne proge drugega reda, po vojni pa med glavne državne proge. V času med obema svetovnimaj vojnama sta bila na progi zgrajena nova mostova čez Savinjo in Savo, leta 1944 pa še most čez Krapino.

Čprav je bila proga od samega začetka predvidena kot dvotirna, je bil drugi tir med Zidanim Mostom in zagrebškim zahodnim kolodvorom zgrajen šele leta 1944. Leta 1969 je bil elektrificiran progovni odsek med Zidanim Mostom in Dobovo, leta 1972 pa še progovni odsek na hrvaški strani.



Zagreb, Državni Kolodvor = Agram, La gare de l'état, Leipzig : Dr. Trenkler Co., 1906. Knjižnice grada Zagreba, razglednica br. 26. Izvornik se nalazi u Zbirci Zagrabiansia.

Peroni na zagrebačkom Glavnom kolodvoru. Ovaj je kolodvor, izgrađen 1892., postao središnji zagrebački kolodvor.

Vidni so peroni na zagrebskem glavnom kolodvoru, ki je bil sezidan leta 1892 in postal osrednja zagrebska železniška postaja.



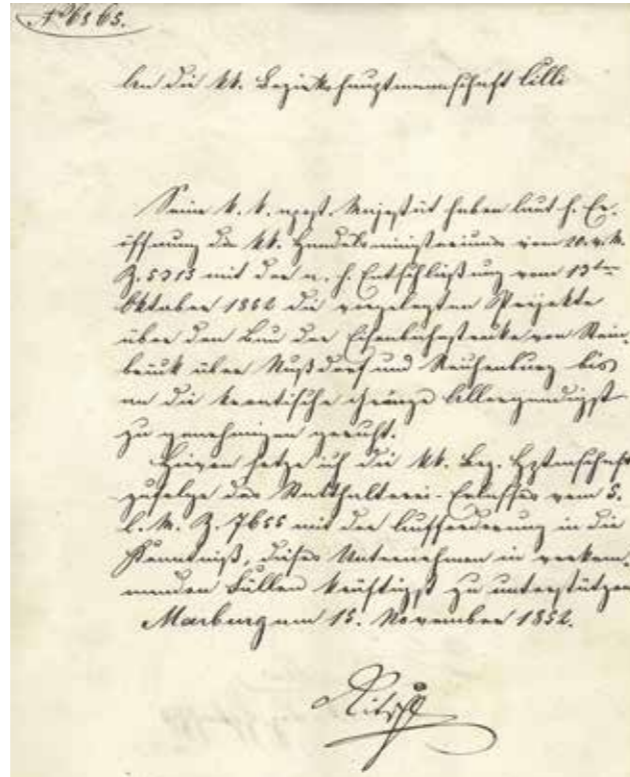
Prihod lokomotive z vagoni na železniško postajo Zidani Most, 1958
SI_ZAC/0524/003_00002 Zbirka fotografij in slika. Zgodovinski arhiv Celje

Dolazak lokomotive s vagonima na Željeznički kolodvor Zidani Most, 1958.

ŽELJEZNIČKA RESTAURACIJA GLAVNI KOLODOR			
TELEFON BROJ 81-82		TELEFON BROJ 81-82	
GLAVNI ZARUČCI		KALTE SPISAN	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
JAMS		SUPPEN	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
BOVEŠINA		KINDFLISCH	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
GOTOVA ŽELA		FERTIGE SPISAN	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
TAVELPOMASUSZEN		DACHKIMOFY	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
SALATA		SALATEN	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
SUSPENSIVE		SUSPENSIVE	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...
VINA		WEINE	
1. ...	2. ...	1. ...	2. ...

Jelovnik Željezničke restavracije, 1941.
HR-DAZG-872 Zbirka tiskovina, sig. 510.
Državni arhiv u Zagrebu

Jedilni list železniške restavracije, 1941



Obvestilo o gradnji železnice Zidani Most–Orehovo–Rajhenburg–hrvaška meja, 1852
SI_ZAC/0019 Okrajni urad Laško, a. š. 1, sig. 4
Zgodovinski arhiv Celje

Obavijest o gradnji željeznice Zidani Most – Orehovalo – Rajhenburg – hrvatska granica, 1852.



Željeznički kolodvor Sisak, 1915.

Hrvatski željeznički muzej. Zbirka razglednica.

Željeznička postaja Sisek, 1915

Br. 352. 3-1
C. kr. povlašćeno društvo južne željeznice.

Red vožnje

za mješovite osobne povoze na željezničkoj prugi
od Siska do Zidanog mosta.

Počimlje 1. listopada 1862 i traje do daljnje uredbe.

Od Siska u Zidani most:		Od Zidanog mosta u Sisk:	
	u jutro		u jutro
Sisak . . . odlazi	6:30	U Zidani most:	
Lekenik . . . "	6:58	Iz Beča svakog utorka,	
Velika Gorica . . . "	7:35	četvrtka i subote u	
Zagreb . . . (dolazi)	8:1	6 sati 30 časovah u	
Zagrebić . . . "	8:16	Jutro prošavšim ber-	po pu. 4:13
Brešci . . . "	8:40	zovozom br. 2. dolaz	
Videm-Krško . . . "	9:19	Iz Beča svakdanjom	
Liberac . . . "	9:37	poštom br. 6. u 9	
Sevnica . . . "	9:48	satih 30 čas. s ve-	prij. p. 11:28
Zidani most . . . dolazi	10:17	čera prošavšom dol.	
	10:50	Iz Tërsta poštom br. 3.	
	prij. p.	u 6 sati 45 čas. od	po pu. 3:22
		onud prošavšom dol.	
Prilozi iz Zidanog mo-		Zidani most . . . odlazi	po pu. 4:25
sta u Beč odveženi		Sevnica . . . "	5:3
tamo berzovjavom br.		Liberac . . . "	5:30
1. svakog utorka,		Videm-Krško . . . "	5:41
četvrtka i subote		Brešci . . . "	6:1
u 9 sati 54 časa		Zagrebić . . . "	6:37
s večera . . . odlazi	12:17	Zagreb . . . (dolazi)	6:59
U Beč na svakdanjoj		Zagreb . . . (odlazi)	7:14
pošti br. 3. u 5 sat.	po pu. 3:26	Velika Gorica . . . "	7:45
17 čas. nadošli odl.		Lekenik . . . "	8:19
U Tërst tamo poštom		Sisak . . . dolazi	8:45
br. 6. nadošli u 8 sat.	prij. p. 11:32		s več.
i 12 čas. . . odlazi			

U Beču, 25. rujna 1862.
Ravnateljstvo željeznice.

Red vožnje Sisak – Zidani Most, 1862.
Hrvatski željeznički muzej. Narodne novine, 30.
rujna 1862., br. 76.

Vozni red na željezniški progi Sisek–Zidani Most, 1862



Južni (današnji Zapadni) kolodvor u Zagrebu, 1895.

Snimio: Julius Hübn Muzej grada Zagreba, fot-8469

Zagrebački Južni kolodvor (današnji Zapadni kolodvor) je od otvaranja pruge 1862. pa sve do 1892., kada je izgrađen današnji Zagreb Glavni kolodvor, bio središnji kolodvor u Zagrebu.

Južni (današnji zahodni) kolodvor v Zagrebu, 1895

Zagrebski južni kolodvor (današnji Zagreb zahodni kolodvor) je bil osrednji zagrebski kolodvor od otvoritve proge leta 1862 pa vse do leta 1892, ko je bil sezidan današnji glavni kolodvor.



Južni (današnji Zapadni) kolodvor u Zagrebu, 1861. Južni (današnji zahodni) kolodvor v Zagrebu, 1861
 HR-DAZG-1122 Zbirka građevne dokumentacije, sig. 307/4. Državni arhiv u Zagrebu

Arhitektonski nacrt prikazuje ulazno i stražnje pročelje prijamne zgrade prvog zagrebačkog kolodvora - Zapadnog kolodvora (nekadašnjeg Južnog kolodvora). Riječ je o arhitektonski tipskoj građevini austrijskog željezničkog sustava s karakterističnim rubovima od crvene opeke oko pročelja, vrata i prozora.

Na nacrtu se nalazi potpis ovlaštenog inspektora i potvrda zagrebačkog Gradskog građevnog odbora datirana 11. travnja 1861. Otisnut je i štambilj Carske kraljevske državne južne željeznice Lombardija - Veneto - Centralna Italija.

Gradbeni nacrt prikazuje čelno in zadnje stran sprejemne zgrade prvoga zagrebačkog kolodvora, tj. zahodnega kolodvora (nekdanjega južnega kolodvora). V arhitektonskom smislu gre za tipsko zgradbo avstrijskega železniškega sistema z značilnimi obrobami iz rdeče opeke okrog pročelja, vrat in oken.

Na nacrtu sta podpisa pooblaščenega inšpektora ter člana zagrebačkog mestnega gradbenega odbora, s podpisom slednjega je bil nacrt 11. aprila 1861 tudi potrjen. Odtisnjen je žig Cesarsko-kraljeve privilegirane družbe Južne državne lombardijsko-benečanske in centralnoitalijanske železnice.



Kolodvorski peron u Sisku, 1923.

Hrvatski željeznički muzej. Zbirka razglednica.

Peron na željezničkoj postaji u Sisku, 1923



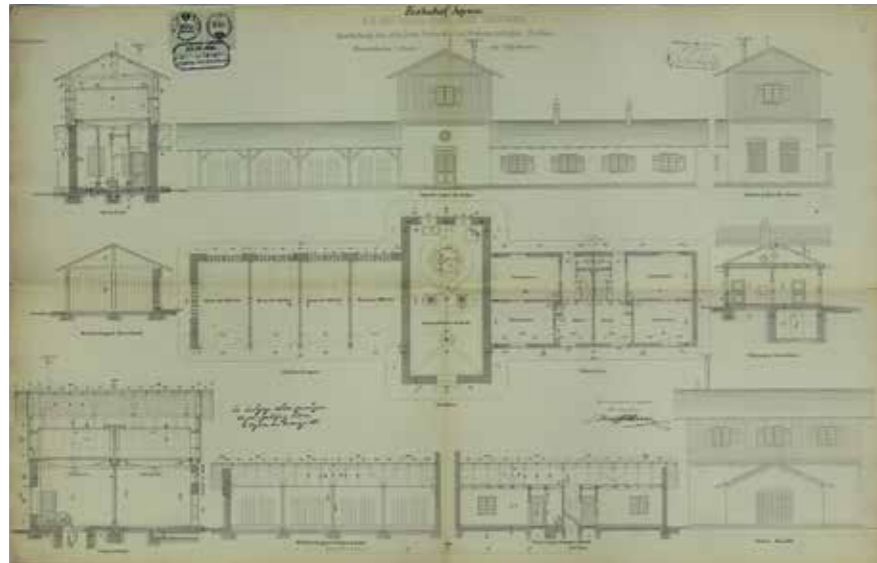
Gužva u auli Glavnog kolodvora u Zagrebu, Badnjak 1929. godine **Gneča v veži glavnega kolodvora v Zagrebu, predbožični dan leta 1929**
 Muzej grada Zagreba, fot-1421.



Putnici pred pločama dolaska i odlaska vlakova na Glavnom kolodvoru u Zagrebu, 1966.

Snimio: Josip Vranić
 Muzej grada Zagreba, fot-8199.

Potniki pred obvestilnimi tablami s prihodi in odhodi vlakov na glavnem kolodvoru v Zagrebu, 1966



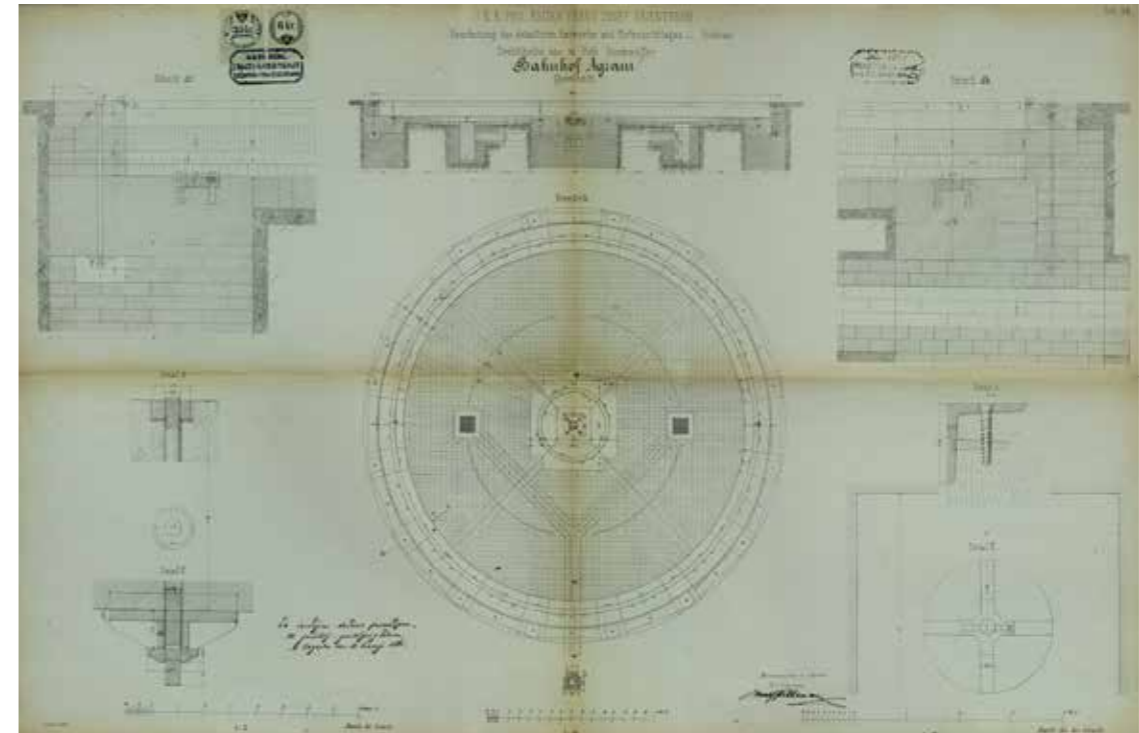
Južni (današnji Zapadni) kolodvor u Zagrebu, 1861. **Južni (današnji zahodni) kolodvor v Zagrebu, 1861**
HR-DAZG-1122 Zbirka građevne dokumentacije, sig. 307/4. Državni arhiv u Zagrebu

Arhitektonski nacrt prikazuje objekt u sastavu kompleksa zagrebačkog Zapadnog kolodvora (tadašnjeg Južnog kolodvora) koji je bio izgrađen za potrebe pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak (Galdovo). Prvi dio nacrt prikazuje pročelje objekta s vodopostajom u centralnom dijelu, spremištem za ugljen u lijevom bočnom krilu i stambenim prostorom u desnom bočnom krilu. Prikazan je i bočni presjek centralnog dvoetažnog dijela objekta te pogled sa strane ulice i s unutrašnje strane. Drugi dio nacrt se odnosi na tlocrt cijelog objekta, bočni presjek spremišta ugljena i bočni presjek stambenog prostora. Treći dio nacrt prikazuje dužne presjeka spremišta ugljena i stambenog prostora te bočni vanjski pogled na stambeni dio. U gornjem centralnom dijelu tiskom je na njemačkom jeziku naveden naziv nacrt “Kolodvor Zagreb” i investitor (koncesionar) izgradnje “Društvo orijentalnih željeznica cara Franje Josipa I.” (od 1858. Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica). Na nacrtu se nalazi i potpis ovlaštenog inspektora i rukopisna potvrda zagrebačkog Gradskog građevnog odbora datirana 11. travnja 1861.

Gradbeni nacrt prikazuje objekt u sklopu zagrebskega zahodnega kolodvora (tedanjega južnega kolodvora), ki je bil sezidan za potrebe proge Zidani Most–Zagreb–Sisek (Galdovo). V zgornjem delu načrta je prikazano pročelje objekta z vodno postajo v sredini, skladiščem za premog v levem stranskem krilu in stanovanjskim prostorom v desnem stranskem krilu. Prikazan je tudi prečni prerez osrednjega dvoetažnega dela objekta ter njegova ulična in dvoriščna fasada. V sredinskem delu načrta so tloris celotnega objekta ter prečna prereza skladišča premoga in stanovanjskega dela. V spodnjem delu načrta so vzdolžni prerezi skladišča za premog in stanovanjskega prostora ter stranska fasada stanovanjskega dela. V vrhnjem osrednjem delu načrta sta navedena naslov načrta v nemškem jeziku – “Kolodvor Zagreb” – in ime investitorja (koncesionarja) izgradnje, tj. Družba cesarja Franca Jožefa Orientalna železnica (od leta 1858 Cesarsko-kraljeva privilegirana družba Južne železnice). Na načrtu sta še podpis pooblaščenega inšpektorja ter člana zagrebskega mestnega gradbenega odbora, slednji je 11. aprila 1861 s tem podpisom nacrt tudi potrdil.



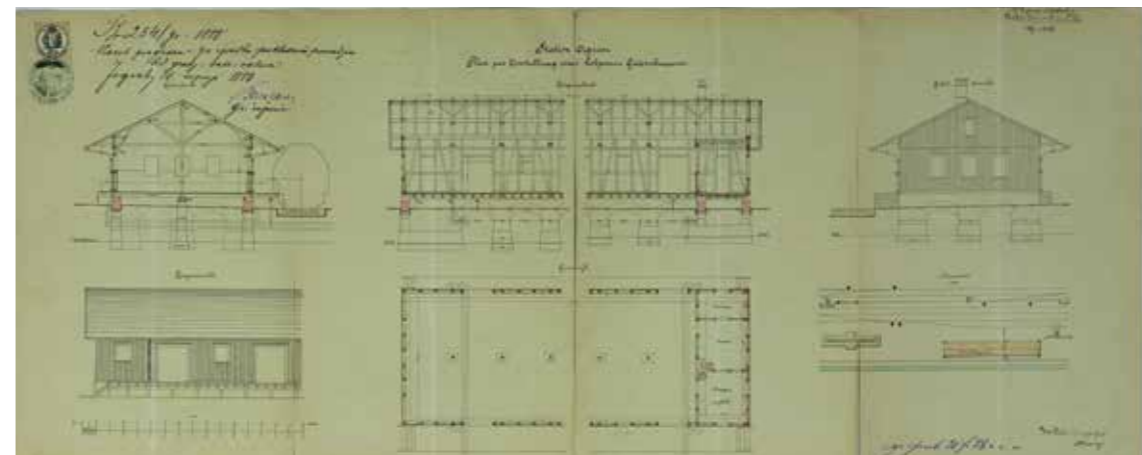
Potek železniške proge v Krškem, ok. 1980 **Prolazak željezničke proge kroz Krško, oko 1980.**
Fotolik, sig. 1037. Zgodovinski arhiv Celje



Južni (današnji Zapadni) kolodvor u Zagrebu, 1861. **Južni (današnji zahodni) kolodvor v Zagrebu, 1861**
HR-DAZG-1122 Zbirka građevne dokumentacije, sig. 307/4. Državni arhiv u Zagrebu

Arhitektonski nacrt pod nazivom “Kolodvor Zagreb. Izrada detaljnog plana za neometano prometovanje. Visokogradnja. Okretnica promjera 38 stopa” prikazuje detaljnu skicu željezničke okretnice i nekoliko presjeka dijelova okretnice za tračnice zagrebačkog Zapadnog kolodvora (tadašnjeg Južnog kolodvora).

Gradbeni nacrt z naslovom “Kolodvor Zagreb. Izdelava zazidalnega načrta za neoviran potek prometa. Visoka gradnja. Okretnica s premerom 38 pedi” prikazuje detalj železniškega obračališča (okretnice) in več prerezov delov obračališča za tirnice na zagrebskem zahodnem, tedaj južnem kolodvoru.

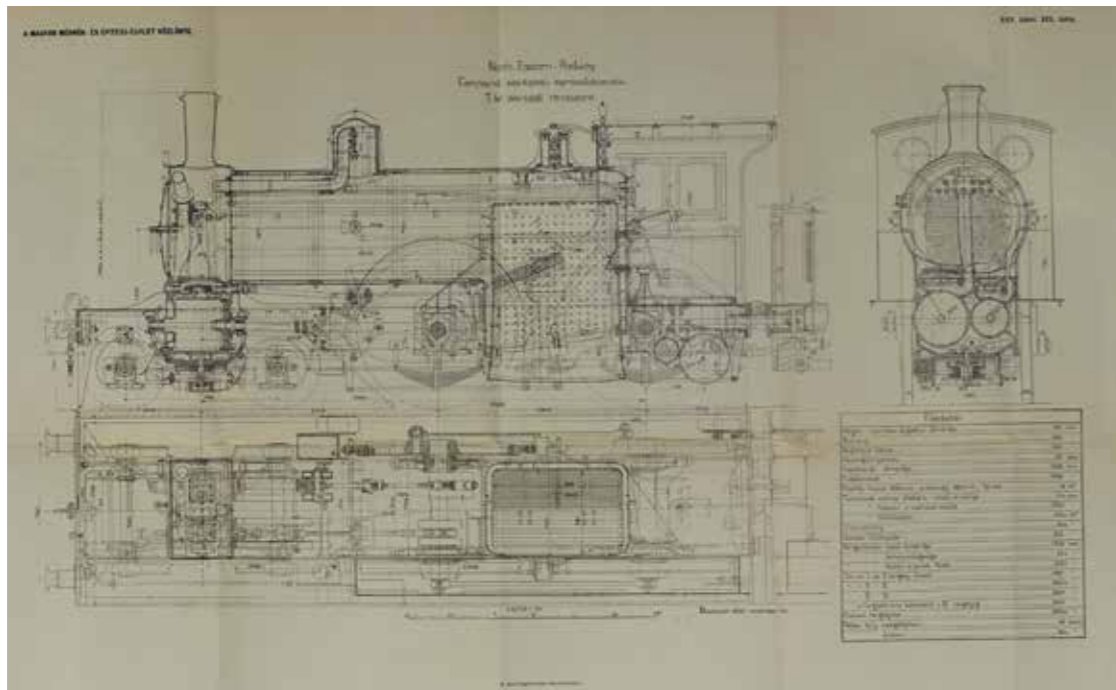


Južni (današnji Zapadni) kolodvor u Zagrebu, 1880.
HR-DAZG-1122 Zbirka građevne dokumentacije, sig. 307/4. Državni arhiv u Zagrebu

Arhitektonski nacrt prikazuje projekcije robnog spremišta za drveni materijal koje se nalazilo u sastavu zagrebačkog kolodvora.

Južni (današnji zahodni) kolodvor v Zagrebu, 1880

Na gradbenem načrtu je prikazano skladišča za les, ki je bilo sezidano v sklopu zagrebskega kolodvora.



Željeznica / Normativi. Načrt lokomotive, 1888. HR-DAZG-3 *Kraljevska kotarska oblast Zagreb, sig. 372/9. Državni arhiv u Zagrebu*

Načrt prikazuje detaljne skice parne lokomotive izrađene za potrebe Sjeveroistočne željeznice. Model lokomotive je izum britanskog inženjera lokomotiva Thomasa Williama Worsdella, koji je obnašao dužnost intendanta lokomotiva za Veliku istočnu željeznicu. Na nacrtu su prikazane skice dužnog presjeka, bočnog presjeka i tlocrta lokomotive te pripadajuća mjerila. Predmetni nacrt je izdanje Glasila Mađarskog društva inženjera i arhitekta.

Načrt prikazuje detalje lokomotive, ki je bila izdelana za potrebe Severovzhodne železnice. Ta lokomotivski model je bil izum angleškega inženirja lokomotiv Thomas Williama Worsdella, slednji je opravljal delo intendanta lokomotiv za Veliko vzhodno železnico. Na načrtu so prikazani vzdolžni prerez, prečni prerez in tloris lokomotive v pripadajočih merilih. Načrt je bil objavljen v glasilu Mađarskega društva inženirjev in arhitekto.



“Prva željeznica u Zagrebu”, poglavlje iz rukopisa Dragutina Hirca “Stari Zagreb” HR-DAZG-839 *Hirc Dragutin, sig. 34. Državni arhiv u Zagrebu*

Rukopis “Stari Zagreb” napisao je Dragutin Hirc (1853. – 1921.), zagrebački prirodoslovac. Tekst o uvođenju prve željeznice u Zagreb, uz navođenje nekih osnovnih tehničkih podataka o samoj gradnji željeznice, prikazuje događaj iz osobne perspektive autora s visokom dozom subjektivnosti iz koje se vrlo lako može stvoriti živa slika o atmosferi koja je vladala u trenu samog dolaska vlaka u Zagreb.

“Prva železnica v Zagrebu”, poglavje v rokopisu Dragutina Hirca “Stari Zagreb”

Rokopis “Stari Zagreb” je napisal zagrebški naravoslovec Dragutin Hirc (1853–1921). Pri besedilu o prihodu prve železnice v Zagreb, v katerem je navedel nekaj osnovnih tehničnih podatkov o sami izgradnji železniške proge, gre za osebni pogled na ta dogodek. Hirc ga je opisal z veliko mero subjektivnosti, a mu je kljub temu uspelo ponazoriti resnično vzdušje ob prihodu vlaka v Zagreb.

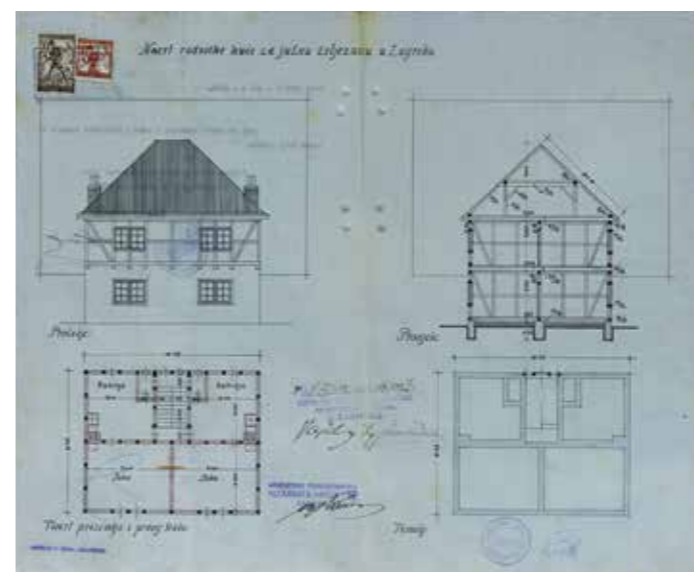


Oglas – primjena kaznenog zakona za ugrožavanje sigurnosti željezničkog prometa, 1907. HR-DAZG-872 *Zbirka tiskovina, sig. 11. Državni arhiv u Zagrebu*

Zbog sve većeg ugrožavanja sigurnosti željezničkog prometa (oštećivanjem pruga, vadenjem čavala i šarafa, razbijanjem izolatora na brzojavnim i telefonskim stupovima itd.), Kraljevska županijska oblast u Zagrebu 4. rujna 1907. stavlja na znanje da će se protiv krivaca najstrože postupati te se navode relevantne ustanove kaznenog zakona. Ovaj primjerak oglasa dostavljen je posredstvom načelnika Pučkoj školi u Gračanima.

Razglas – določbe kazenskoga zakonika glede ogrožanja varnosti železniškega prometa, 1907

Zaradi vse pogostejšega ogrožanja varnosti železniškega prometa (poškodovanja tirnic, puljenja žebeljev in vijakov, razbijanja izolatorjev na telegrafskih in telefonskih drogovih itd.) je kraljevska županijska oblast v Zagrebu 4. septembra 1907 razglasila, da bo zoper krivce najstrože ukrepala v skladu z ustreznimi, v razglasu navedenimi določbami kazenskoga zakonika. Takšen razglas so preko načelnika posredovali ljudski šoli v Gračanih.



Južni (današnji Zapadni) kolodvor u Zagrebu, 1919. HR-DAZG-1122 *Zbirka građevne dokumentacije, sig. 1332. Državni arhiv u Zagrebu*

Arhitektonski nacrt radničke kuće za južnu željeznicu u Zagrebu koji prikazuje dvoetažni objekt izgrađen u sastavu kompleksa Zapadnog kolodvora, izrađen je u građevnom uredu Alexandra Kaisera i drugova iz Zagreba. Na nacrtu je otisnut štambilj Oblasnog ravnateljstva južne željeznice u Ljubljani.

Južni (današnji zahodni) kolodvor v Zagrebu, 1919

Na gradbenem načrtu stanovanjske hiše za delavce južne železnice v Zagrebu je prikazan dvoetažni objekt, ki je bil sezidan v sklopu zahodnega kolodvora. Načrt so izdelali v gradbenem uradu “Alexander Kaiser i drugovi” v Zagrebu. Na načrtu je odtis žiga oblastnega ravnateljstva Južne železnice v Ljubljani.

Izplaćilo odškodnine za zemljišče za gradnju željeznice Zidani Most–Zagreb, 1853

SI_ZAC/0019 Okrajni urad Laško, a. š. 1, sig. 5
Zgodovinski arhiv Celje

Za gradnju željezničke proge Zidani Most–Zagreb je bilo potrebno pridobiti zemljišča, ki so bila v lasti posameznih posestnikov. Zemljišča so pridobili z odkupom. Tako je bila v začetku maja 1853 izplaćana odškodnina za zemljišča v znesku 183 goldinarjev in 5 krajcarjev tudi posestnikom v krajih Sv. Peter, Račica, Sv. Jurij in Breg občine Loka.

Isplata odštete za zemljište za gradnju željeznice Zidani Most – Zagreb, 1853.

Za gradnju željezničke pruge Zidani Most – Zagreb otkupljena su zemljišta od pojedinih zemljoposjednika. Početkom svibnja 1853. isplaćena je odšteta za zemljišta u iznosu od 183 forinti i 5 krajcara zemljoposjednicima iz mjesta Sv. Peter, Račica, Sv. Jurij i Breg s područja općine Loka.

Razstrelitev skale pri Zidanem Mostu, 1861

SI_ZAC/0019 Okrajni urad Laško, a. š. 4, sig. 51
Zgodovinski arhiv Celje

Zaradi razširitve prostora na željezniški postaji v Zidanem Mostu za hrvaško željeznicu so v začetku novembra 1861 izvedli razstrelitev skale na levi strani Savinje in Save. Za zagotovitev varnosti in preprečitve škode je 19. oktobra 1861 okrajna gosposka Laško izdala navodila glede ravnanja v času izvajanja del. Med 7. in 8. uro zjutraj ter 12. in 13. uro popoldan je veljala popolna zapor za ceste ter prepoved plovbe po rekah. Neupoštevanje navodil se je kaznovalo z denarno kaznjivo od 3 do 5 goldinarjev oziroma z zaporom od 24 ur do 3 dni.

Miniranje stijene kod Zidanog Mosta, 1861.

Za potrebe gradnje pruge prema Hrvatskoj, na Željezničkom kolodvoru Zidani Most početkom studenoga 1861. minirane su stijene na lijevoj obali Savinje i Save. Da bi osigurala sigurnost i spriječila štetu, lokalna je vlast u Laškom izdala upute kako postupati za vrijeme izvođenja radova. Između 7 i 8 sati ujutro te 12 i 13 sati popodne na snazi je bila potpuna blokada ceste i zabrana plovidbe rijekama. Neupoštevanje uputa kažnjavalo se novčanom kaznom od 3 do 5 forinti odnosno zatvorom od 24 sata do 3 dana.

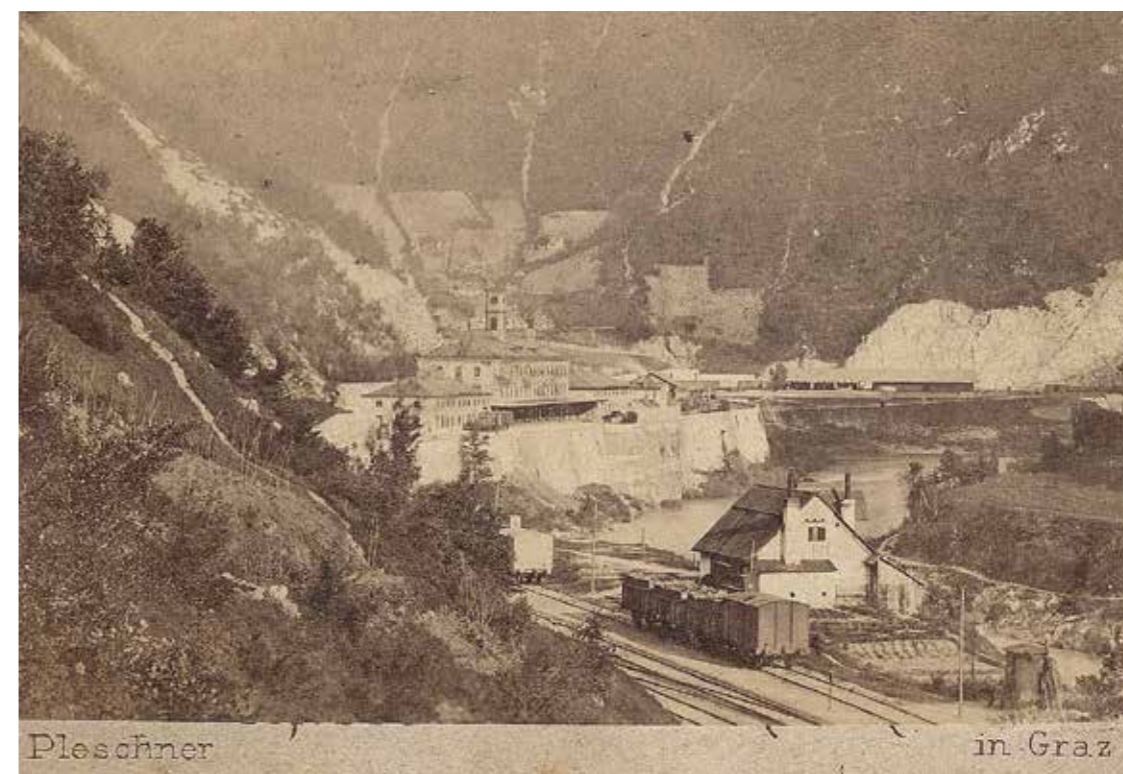
Poročilo o preprečitvi željezniške nesreče v občini Sevnica, 1921

SI_ZAC/0011 Okrajno glavarstvo in sresko načelstvo Brežice, a. š. 41, sig. D/43
Zgodovinski arhiv Celje

11. julija 1921 so orožniki aretirali tri mladeniče iz občine Sevnica. Ob željezniški progi v bližini Črnega potoka so pasli živino in nastavili na željezniški tir več železnih nosilcev. Slednje je pri obhodu proge opazil železničarski uslužbenec Franc Tašker. Odstranil jih je s tira in s tem preprečil železniško nesrečo.

Izveščje o spriječenju željezničkej nesreči u općini Sevnica, 1921.

11. srpnja 1921. orožnici su priveli trojicu mladića iz općine Sevnica koji su izveli stoku na ispašu u blizinu Crnog potoka i na tračnice podmetnuli više železnih šipki. Prilikom ophodnje pruge željezničarski djelatnik Franc Tašker primijetio je šipke, uklonio ih s tračnica i tako spriječio železničku nesreću.



Željezniška postaja Zidani Most, pred 1918
SI_ZAC/0524/001_00001 Zbirka fotografij in slik
Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Zidani Most, prije 1918.



Železniška postaja Brežice, ok. 1930

SI_ZAC/1025 Fototeka Pelikan, sig. 1479
Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Brežice, oko 1930.



Železniška nesreća pri Rajhenburgu, 1929

SI_ZAC/0524/002_00087 Zbirka fotografij in slik
Zgodovinski arhiv Celje

Uničujuće iztirnjenje Orient ekspresa 3. novembra 1929 u blizini Rajhenburga (danas Brestanica). Vzrok za iztirnjenje ni znan, verjetno je bila ovira na tiru. Iztirnila sta lokomotiva in službeni vagon ter padla v reko Savo.

Željeznička nesreća kod Rajhenburga, 1929.

Dramatično iskakanje iz tračnica Orient Expressa zbililo se 3. studenoga 1929. u blizini Rajhenburga (danas Brestanica). Uzrok iskakanja nije poznat, vjerojatno je bila riječ o prepreci na tračnicama zbog koje su se lokomotiva i službeni vagon survali u Savu.

Osim magistralnih pruga postojale su i vicinalne željeznice, tj. pruge sporedne lokalne važnosti. Izgradnja pruge Čakovec – Lendava i u nastavku preko Zalaegerszega i Kis-Czela (današnji Celldömölk) izravno je vezana uz donošenje Vicinalnog zakona i njegovog članka XXXI. godine 1880. o izgradnji vicinalnih pruga. Njime je omogućena izgradnja željezničkih pruga na mađarskom dijelu Austro-Ugarske s privatnim kapitalom pojedinaca, dioničkih društava i gradova. Mrežom vicinalnih pruga država je htjela omogućiti bolju povezanost gospodarski razvijenijih manjih mjesta i gradova s magistralnim glavnim prugama, koje su do tada izgrađene isključivo državnim kapitalom. Spomenuti članak jamčio je olakšice pri gradnji vicinalnih željeznica od strane pojedinaca uz prethodno traženje koncesije od vlade.

Koncesijska dozvola za izgradnju glavne vicinalne pruge od Kis-Czela do Lendave i Čakovca zajedno sa sporednim prugama koje bi se nadovezivale na nju pripala je 3. srpnja 1889. grofu Lajos Batthyany-u. On je osnovao dioničko društvo „Zapadne mađarske vicinalne željeznice“ od 30 članova. Dionički kapital za izgradnju cijele mreže vicinalnih pruga dijelom je bio uplaćen u forintama austrijske vrijednosti, a dijelom u mađarsko-austrijskim krunama. Glavna vicinalna pruga Kis-Czel – Lendava – Čakovec dugačka je 148 km i u promet je puštena 19. listopada 1890. Smatra se da je to najekonomičnija veza između ondašnjeg industrijskog središta Kis-Czela i Čakovca, koja ujedno omogućava povezanost s prugama Varaždin – Zaprešić – Zagreb s Rijekom i magistralnom prugom Beč – Trst preko Pragerskog. Pruga je prolazila kroz Mursko Središće, mjesto koje je nekoć bilo iznimno bogato ugljenom te kroz Lendavu, u čijoj su okolici otkriveni izvori nafte i plina. Iz Lendave se pruga vezala na Zalaegerszeg i zapadno-mađarsku željezničku mrežu. Cijela mreža vicinalnih pruga otvorena je 31. prosinca 1909. S završetkom I. svjetskog rata društvo nailazi na poteškoće u organizaciji i poslovanju. Naime, nakon 1919. prvi puta su demontirane tračnice od Lendave do mađarske granice. Osim toga, sukladno mirovnom ugovoru sklopljenom u lipnju 1920. u Trianonu u novoosnovanoj Kraljevini SHS više nisu mogle postojati vicinalne željeznice. Priznavale su se samo državne željeznice i primat na njihovu gradnju od tada ima isključivo država. Zbog toga su sve zatečene pruge podržavljene, između ostalog i 22 km dugačka dionica između Čakovca i Lendave. Naknada za navedenu dionicu pruge isplaćena je po burzovnom tečaju po kojem je dionički kapital bio uplaćen. Od 1918., kada su prema Mađarskoj utvrđene granice, izravan promet između tadašnje Jugoslavije i Mađarske ukinut je do 1921. U tom periodu svaka od navedenih strana promet je organizirala do svog graničnog kolodvora, tj. do granice. Od 1921. do

Ob magistralnih željezničkih progah so obstajale tudi vicinalne železniške proge, ki so imele lokalni pomen. Izgradnja proge Čakovec–Lendava–Zalaegerszeg–Kis-Czell (današnji Celldömölk) je sledila po sprejetju zakona XXXI o izgradnji vicinalnih prog leta 1880. Zakon je namreč omogočal izgradnjo železniških prog v mađarskem delu avstro-ogrške monarhije z zasebnim kapitalom posameznikov, delniških družb in mest. Z mrežo vicinalnih železnic je država hotela povezati gospodarsko manj razvite kraje in mesta z magistralnimi železniškimi progami, ki jih je do tedaj gradila z lastnim, državnim kapitalom. Omenjeni zakon je posameznikom, ki so morali od vlade najprej pridobiti koncesijo za izgradnjo vicinalne železnice, jamčil ugodnosti pri tej izgradnji.

Koncesija za izgradnjo glavne vicinalne proge od Kis-Czella do Lendave in dalje do Čakovca ter stranskih prog, ki so bile z njo povezane, je bila 3. julija 1889 podeljena grofu Lajos Batthyányu. V ta namen je grof ustanovil delniško družbo Zahodne mađarske vicinalne železnice, ki je imela trideset članov. Kapital za celotno omrežje vicinalnih prog so delničarji omenjene družbe vplačali delno v forintih avstrijske vrednosti in delno v mađarsko-avstrijskih krunah. Glavna vicinalna proga Kis-Czell–Lendava–Čakovec je bila dolga 148 km. Začela je obratovati 19. oktobra 1890. Bila je gospodarsko najbolj smotrna povezava med tedanjim industrijskim središčem Kis-Czellom in Čakovcem, saj je omogočala tudi povezavo s progo Varaždin–Zaprešić–Zagreb–Reka in z magistralno progo Dunaj–Trst preko Pragerskega. Trasa proge je bila speljana skozi Mursko Središće, ki je bilo znano po izjemno bogatem nahajališču premoga, in skozi Lendavo, v katere okolici so iz vrtin črpali nafto in plin. Proga je Lendavo povezovala z Zalaegerszegom in dalje s kraji, ki so bili vpeti v zahodno mađarsko železniško omrežje. Celotno omrežje vicinalnih železnic je bilo odprto 31. decembra 1909.

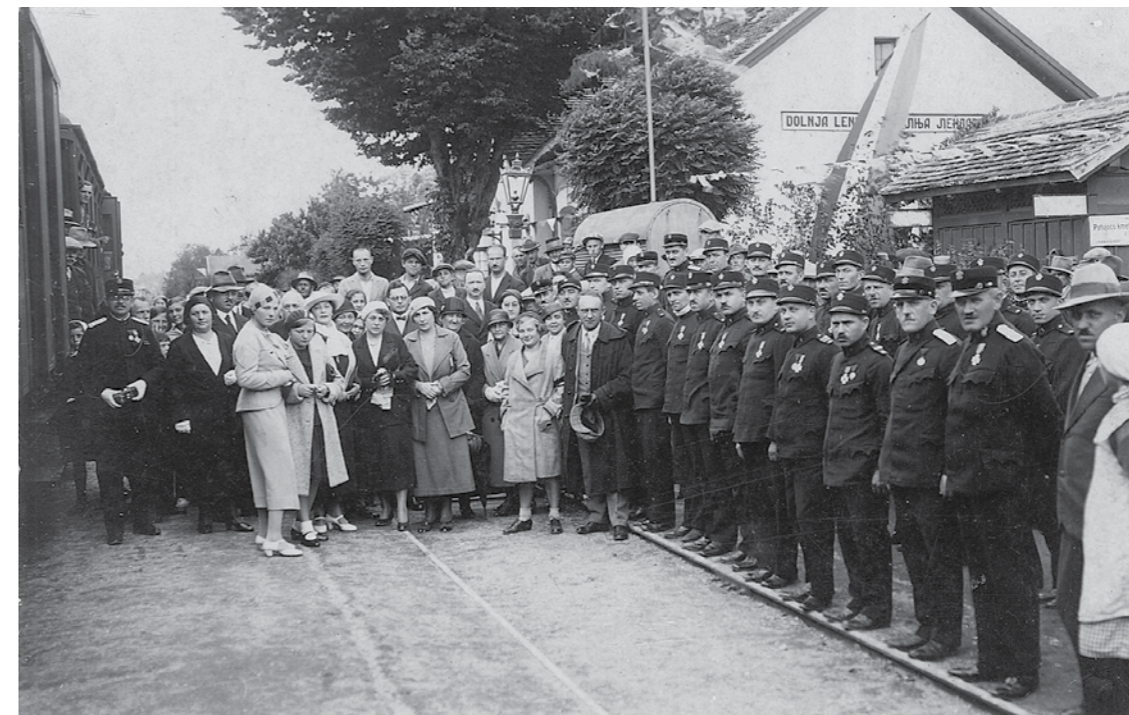
Konec prve svetovne vojne je delniški družbi Zahodne mađarske vicinalne železnice povzročil velike težave pri organiziranju poslovanja. Najprej so bili po letu 1919 demontirani in pobrani železniški tiri na progi med Lendavo in mađarsko mejo. V novi državi Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev, ustanovljeni s Trianonsko mirovno pogodbo, sklenjeno junija 1920, vicinalne železnice sploh niso mogle obstajati, ker je nova država priznavala le državne železnice – pravico do njihove izgradnje je imela izključno država. Zato so bile vse obstoječe proge podržavljene, tudi 22 km dolg odsek med Čakovcem in Lendavo. Denar za odkup tega progovnega odseka je država delničarjem družbe izplaćala po borznem tečaju, ki je veljal ob vplaćilu kapitala za izgradnjo železnice. Direktni železniški promet med tedanjo Kraljevino SHS in Mađarsko, katere meje so bile določene leta 1918, je bil do leta 1921 prekinjen. Vsaka od držav je v tem obdobju vzdrževala železniški promet do svojega mejnega

mađarske okupacije Prekmurja i Međimurja (1941.) uspostavljen je lokalni putnički promet preko granice između dvaju pograničnih kolodvora s nekoliko putničkih vlakova do najbližeg mađarskog kolodvora Rédcis. Nakon kratkotrajnog pripojenja pružnoj dionici Mađarskih državnih željeznica, dionica između Čakovca i Lendave ponovo dolazi pod upravu matične zemlje.

II. svjetski rat na prugu je ostavio veliki trag. Tračnice od izlazne skretnice kolodvora Lendava do državne granice po drugi put su demontirane. Kao posljedica oštećenja iz doba rata od 1945. do 1963. ne koristi se dio lendavske pruge od Čakovca do Čakovec-Buzovca (2 km). Umjesto toga koristi se kotoripska dionica. Stajalište Čakovec-Buzovec time je pretvoreno u ogranak. Takvo stanje potrajalo je do 25. svibnja 1963., kada je zaslugama ondašnjeg Željezničkog transportnog poduzeća Varaždin sagrađen nedostajući dio lendavske pruge. Od 31. listopada 1991. Hrvatske željeznice preuzele su dionicu između čakovečkog kolodvora i prijevoznog otpremništva Mursko Središće, a Slovenske željeznice dionicu od Lendave.

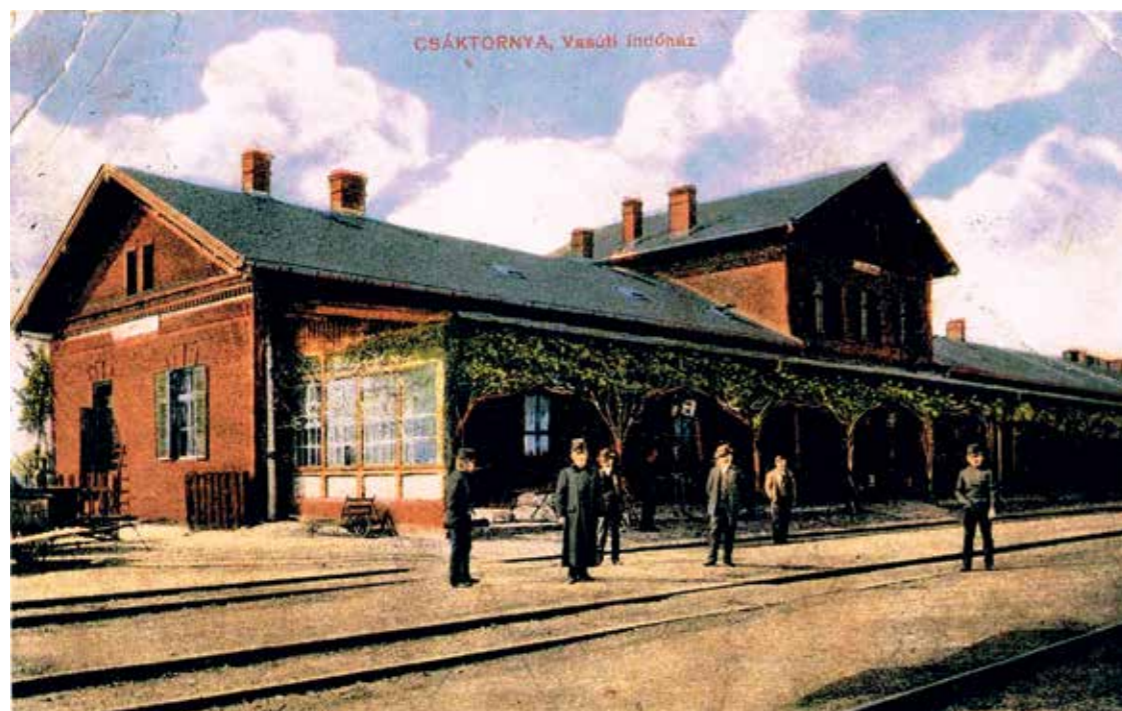
kolodvora oziroma do meje. Med letoma 1921 in 1941 (ko so Madžari okupirali Prekmurje in Medžimurje) so lokalni čezmejni potniški promet med obmejnima kolodvoroma vzdrževali z nekaj potniškimi vlaki do najbližje mađarske željezniške postaje Rédcis. Progovni odsek med Čakovcem in Lendavo so najprej na kratko pripojili mađarski mreži državnih železnica, nato znova k matični državi.

Druga svetovna vojna je pustila globoke sledove na progi. Železniški tiri so bili od izvozne kretnice lendavskega kolodvora do državne meje že drugič demontirani in pobrani. Zaradi poškodb, povzročenih na progi v času vojne, med letoma 1945 in 1963 ni bil v uporabi dvokilometrski odsek lendavske proge med postajama Čakovec in Čakovec Buzovec. Promet je zato potekal po vzporednem, kotoribškem odseku, železniška postaja Čakovec Buzovec pa je postala stranska postaja. Po zaslugi tedanjega Željezniškega transportnega podjetja Varaždin je bil zgrajen in 25. maja 1963 za promet odprt manjkajoči del lendavske proge. Od 31. septembra 1991 je železniški progovni odsek med železniško postajo Čakovec in transportom in odpremo v Murskem Središču v pristojnosti Hrvatskih železnica, odsek od Lendave pa v pristojnosti Slovenskih železnica.



Pred železniško postajo v Lendavi, 30. leta 20. st.
Last: Mark Krenn, Murska Sobota

Ispred željezničkog kolodvora u Lendavi, 30-ih godina 20. st.



Željeznički kolodvor Čakovec, 1905.
Vlasništvo: Srećko Pospišil, Čakovec

Železniška postaja Čakovec, 1905



Željeznički most preko Mure u Murskom Središču, prva polovica 20. st.

Izloženo u: Spomen dom rudarstva, Mursko Središće

Železnički most čez Muro v Murskem Središču, prva polovica 20. st.



Kolodvor Murško Središče sa svojim osobljem (godina nepoznata)

Izloženo u: Spomen dom rudarstva, Murško Središče

Uz glavni pružni kolosijek kolodvor Murško Središče imao je kolosijek za križanje vlakova i produžni kolosijek uz drveno skladište s ukrčajno-istovornom rampom. Drvena skladišta na pruži postojala su osim toga u Krištanovcu i kolodvoru Lendava, s jednakim infrastrukturnim građevinama poput onih u Murskom Središču.

Železniška postaja Murško Središče in njeno postajno osebje (leto neznano)

Železniška postaja Murško Središče je imela glavni, izvozni tir, križni tir in podaljšani tir ob lesenem skladišču z nakladalno in razkladalno ploščadjo. Lesena skladišta ob progi so bila zgrajena tudi v Krištanovcu in na železniški postaji Lendava, z enakimi infrastrukturnimi napravami kot železniška postaja Murško Središče.



Zamjena željezničkih pragova na pruži u Murskom Središču, potkraj Drugog svjetskog rata

Vlasništvo: Darinka Zadavec, Pekelnica

Zamenjava železniških pragov na progi v Muršem Središču, ob koncu druge svetovne vojne



Nekadašnji separator ugljena, danas Spomen dom rudarstva (godina nepoznata)

Izloženo u: Spomen dom rudarstva, Murško Središče

Spomen dom rudarstva nalazi se u sklopu Proizvodno-turističkog kompleksa TEAM u Murskom Središču u neposrednoj blizini željezničkog kolodvora. Tvrtka TEAM sa svrhom očuvanja sjećanja na povijest i tradiciju međimurskog rudarstva nekadašnji je separator adaptirala i revitalizirala u Spomen dom rudarstva, u kojem je danas smještena zbirka rudarskog alata, dokumentacije i fotografija. Zbirka oslikava život rudara, ali i život željeznice u indirektnoj vezi.

Nekdanja zgradba separacije premoga, danas spominski dom rudarstva (neznana letnica)

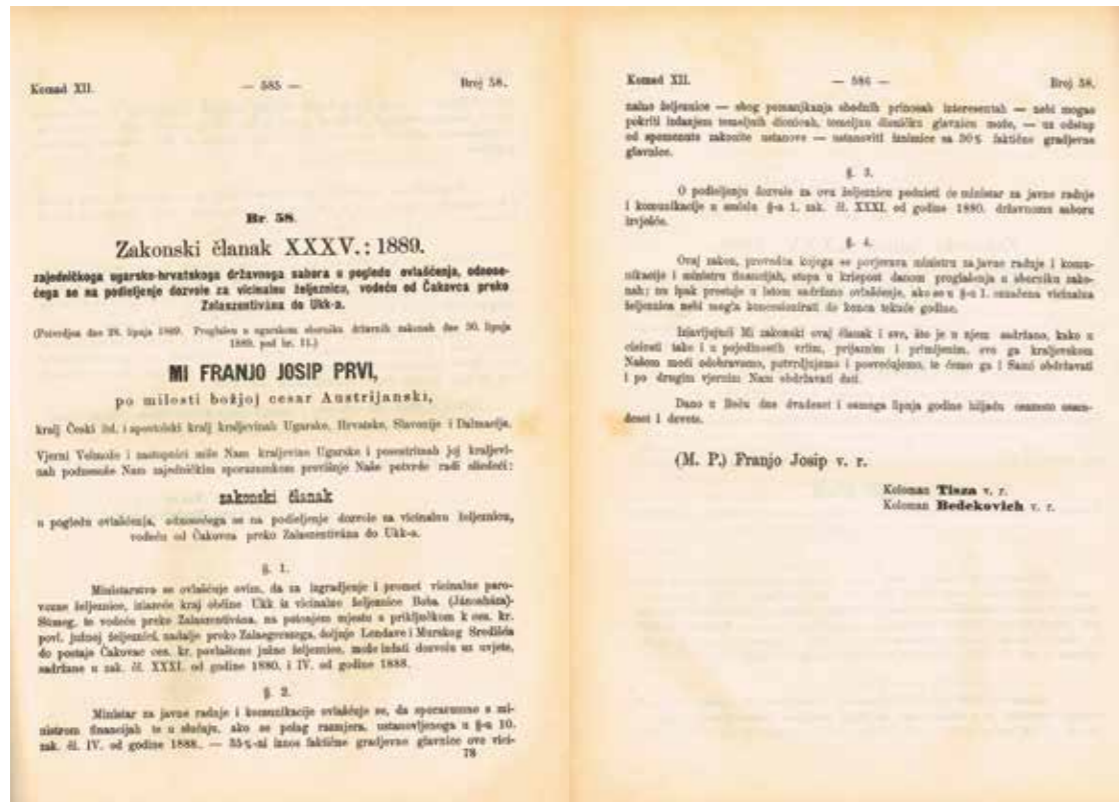
Spominski dom rudarstva stoji u sklopu proizvodno-turističnoga kompleksa "TEAM" Murško Središče u neposrednoj blizini željezničke postaje. Podjetje "TEAM" si prizadeva ohraniti spomine, zgodovino in tradicijo međimurskega rudarstva, zato je nekdanjo zgradbo separacije adaptiralo in revitaliziralo v spominski dom rudarstva, v katerem hrani zbirko rudarskega orodja, dokumentacije in fotografij. Zbirka prikazuje življenje rudarjev in posredno tudi življenje ob železnici.



Nekoć kolodvor Murško Središče, danas transportno prijevozno otpremništvo, 2009.

Vlasništvo: Zoran i Franjo Marčuš, Čakovec

Nekoć železniška postaja Murško Središče, danas transport in odprema blaga, 2009



Dozvola za gradnju vicinalne željeznice Čakovec-Ukk, 1889.

Sbornik zakonab i naredabab valjanib za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, komad XII, br. 58, 1889.

Dovoljenje za gradnju vicinalne željeznice Čakovec-Ukk, 1889



Stajalište Novo Selo Rok danas, rujan 2014.

Snimio: Ivan Levačić, Pekenica

Željeznička postaja Novo Selo Rok danas, septembar 2014



Porušen željeznički most uz mlin na rijeci Muri, 1941.

Izloženo u: Spomen dom rudarstva, Mursko Središće

Za vrijeme II. svjetskog rata most je minirala jugoslavenska vojska. Mađari su ga tokom okupacije Međimurja osposobili za ograničeni prijevoz, prvenstveno u vojne svrhe. Novi željeznički most, koji je i danas u eksploataciji, izgrađen je 1947.

Porušeni železniški most na Muri z mlinom u ospredju, 1941

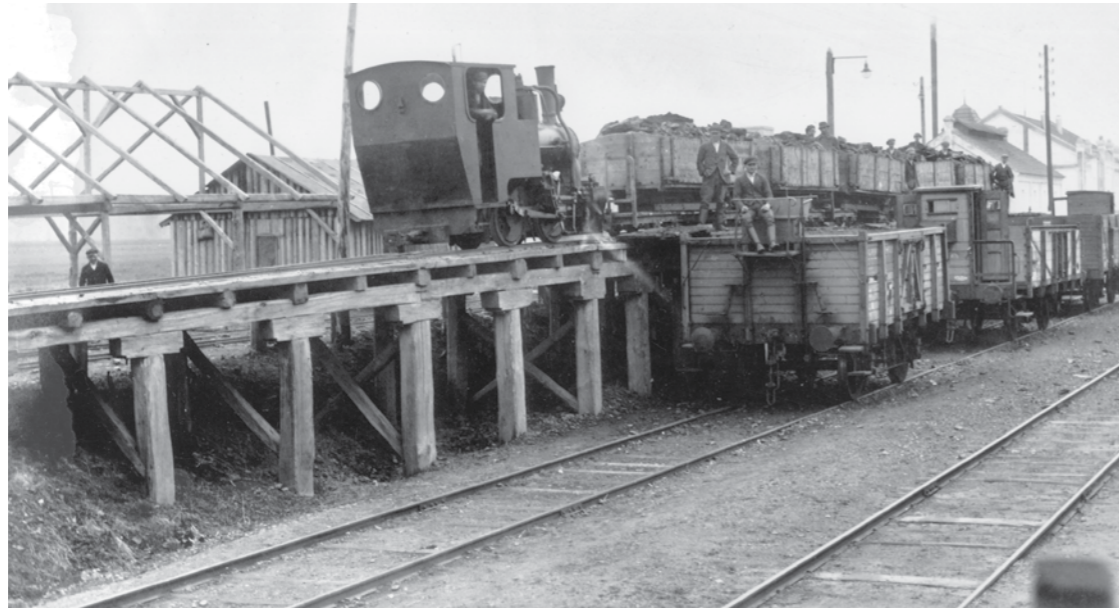
Željeznički most je na početku druge svetovne vojne minirala jugoslavenska vojska. Mađari su ga med okupacijom Međimurja usposobili za omejen transport, predvsem za potrebe vojske. Novi železniški most, ki je še danes v uporabi, je bil zgrajen leta 1947.



Stajalište Vrtišinec danas, rujan 2014.

Snimio: Ivan Levačić, Pekenica

Željeznička postaja Vrtišinec danas, septembar 2014



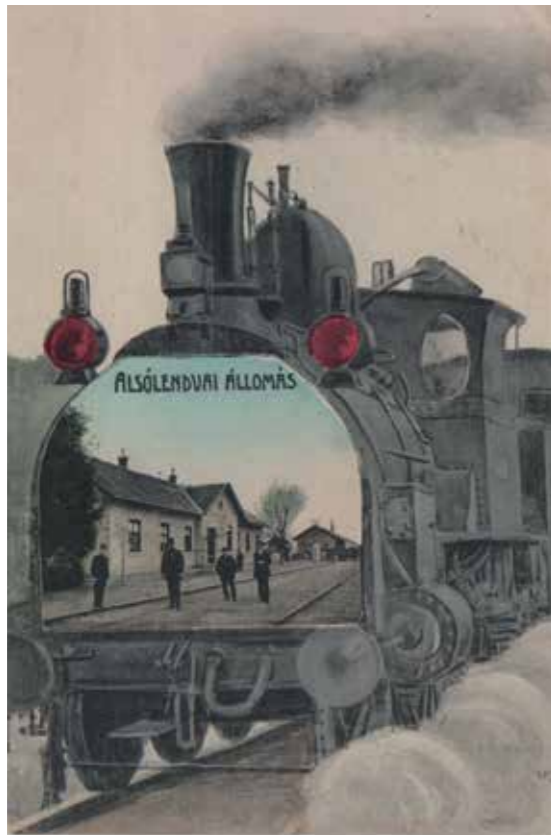
Utovar ugljena, početak 20. st.

Izloženo u: Spomen dom rudarstva, Mursko Središće

Teretni promet na pruzi bilježi stalne oscilacije pri utovaru i istovaru robe. Do 1960. godine zabilježen je veliki utovar ugljena u Murskom Središću i utovar zemnog plina i nafte s derivatima u Lendavi. 70-ih godina, pogotovo nakon zatvaranja rudnika 1972., započinje opadanje u otpremi i dopremi robe. Nakon iscrpljivanja naftnih izvora kod Lendave, uslijedila je doprema naftnih derivata iz drugih jugoslavenskih izvora na preradu u lendavsku rafineriju.

Nakladanje premoga, začetek 20. st.

Tovorni promet blaga je, kar se tiče nakladanja in razkladanja, nenehno nihil. Do leta 1960 sta bila promet s premogom na postaji Mursko Središće in promet z zemeljskim plinom, nafto in naftnimi derivati na železniški postaji Lendava zelo živahna. V sedemdesetih letih, zlasti po zaprtju rudnika leta 1972., pa je začel promet močno upadati. Po izčrpanju naftnih vrtin pri Lendavi so vozili v lendavsko rafinerijo na predelavo nafto iz drugih jugoslavenskih vrtin.



Lendavska železniška postaja, ok. 1910

Last: Štefan Vida, Lendava

Željeznički kolodvor Lendava, oko 1910.

Isječak zapisnika Gradskog poglavarstva Čakovec o porastu tranzitnog prometa, 14./15. veljače 1938.

HR-DAM-6 Gradsko poglavarstvo Čakovec 1934. – 1941. Zapisnici sjednica gradskog vijeća s kazalom 1938. – 1939. Državni arhiv za Međimurje

Prema 92. točki dnevnog reda, Generalna direkcija u Beogradu šalje u Čakovec komisiju kako bi ispitala kapacitet željezničke stanice u Čakovcu. Promet iz dana u dan sve više raste. Brojčani podaci o porastu izračunati su isključivo u intervalu od 16. prosinca 1937. do 10. siječnja 1938. uz napomenu da će ljetni i jesenski mjeseci u pogledu izvoza donijeti daleko veći porast. Zaključak komisije je da je željeznički park u Čakovcu pretijesan.

Izsek iz zapisnika mestnega poglavarstva Čakovec o povećanju tranzitnog prometa, 14.–15. februar 1938

V skladu z 92. točko dnevnega reda pošilja beograjska generalna direkcija v Čakovec komisijo, ki naj ugotovi zmogljivost železniške postaje Čakovec. Promet se povečuje iz dneva v dan. Številčni izračuni o povečanju prometa slonijo na meritvah, opravljenih med 16. decembrom 1937 in 10. januarjem 1938, ob pripombi, da se bo izvozni promet blaga v pomladnih in jesenskih mesecih še povečal. Sklep komisije je, da so zmogljivosti železniškega voznega parka v Čakovcu premajhne.

da prvo ide preko Galovica direktno na stanicu Čakovec. Stanica, vijeta i izadba konkovnika suptla bi biti po nekakim informacijama do kraja februara izvrtava i pre, dana Generalnoj direkciji koja se bude konavno odlučila koji se pro, fikat od ovih dviju odobriti. U prvom redu izobitnu stran nastale promijve čakovske željezničke postaje, a u vezi sa podrobnom pravoju.

Do stubećinu postajama tranzitni promet porastao je sa krajevima 100% na Varaždin 51% i na Lendavu 141%.

Broj vlakova porastao je sa 60 na 100 a je u ovom vremenu radu pobjeđat će se za još 30 vlakova. Štiti je pomat u radovima neka ispodređi i ona izvrtava.

Do 16. decembra 1937 kumulativni promet robe u Čakovcu bio je 14 sati stajba i 64 sata radnor. Današ je postije trg, dokuca kumul je 24 sata stajba i 24 sata radnor. U kumulonu promijna porast sa početku je na 127%. U ovih nedeljak stadi se tako razobitni kumul u različitim godinama iz komisije suptla izvrtava; željeznički park je u Čakovcu pretijesan i kao takovom ne moze se



Lendavska železniška postaja, ok. 1920

Last: Štefan Vida, Lendava

Željeznički kolodvor Lendava, oko 1920.

Mesto Varaždin in Varaždinska županija sta si že od leta 1861 prizadevala za izgradnjo železniške proge Čakovec–Varaždin–Zaprešić. S pomočjo narodnega poslanca Mirka pl. Josipovića je sabor 12. maja 1884 sprejel vladni predlog za gradnjo, 18. junija 1884 pa je bilo izdano gradbeno dovoljenje za t. i. “Zagorsko železnico” na trasi Čakovec–Varaždin–Budiniščina–Zabok–Zaprešić, z lokalno progom Zabok–Krapina, kjer se je kot koncesionar omenjal Mirko pl. Josipović.

Koncesijo za progom Čakovec–Zaprešić je imela Delniška družba železnice Čakovec–Zagreb v Budimpešti. Gradnjo je prevzel podjetnik Armin Schwartz iz Budimpešte. Strokovna dela so bila zaupana tujim inženirjem in tehničnemu osebju, pomožna gradbena dela pa so opravljali večinoma domačini iz Zagorja.

Tehnični pregled proge Zabok–Krapina je bil opravljen 25. avgusta 1886, za promet pa je bila odprta skupaj s progom Varaždin–Zaprešić 4. septembra 1886.

Po izgradnji Dravskega mosta so 13. decembra 1886 odprli še odsek proge Varaždin–Čakovec. Z njim je bil narejen priključek na progom Kotoriba–Pragersko in vzpostavljen promet s sosednjo Slovenijo. Cena izgradnje zagorske železnice je znašala okrog 5 milijonov forintov. V začetku 20. stoletja se je začela gradnja lokalne železniške proge tudi na območju šmarskega in rogaškega okraja do štajerske deželne meje pri Rogatcu. Železniška proga od Grobelnega do Rogatca s priključkom na južno železnico na postaji Grobelno je prišla v gradbeni program 1. julija 1901. Gradnjo proge je financirala Delniška družba rogaške železnice s sedežem na Dunaju. Koncesijo za gradnjo proge je 10. maja 1902 dobil Hugo pl. Heidel z Dunaja. Že ob začetku gradnje so bile dane pobude za podaljšanje proge do obstoječe zagorske železnice, vendar so bili vsi naporji zaman. Enotirna proga je bila odprta za promet 21. decembra 1903. Po razpadu habsburške monarhije so gospodarske razmere zahtevale novo prometno orientacijo in povezavo slovenskih in hrvaških prog. Poleg gospodarskih so bili tehtni tudi vojaški razlogi in krajevne potrebe.

Pobuda za izgradnjo železniške povezave med Rogatcem in Krapino se je uresničila leta 1920 na prometni konferenci v Beogradu. Proga Rogatec–Krapina je bila uvrščena v gradbeni program za izpopolnitev železniškega omrežja.

Konec leta 1925 je potekalo trasiranje proge, 7. julija 1927 pa je bila gradnja oddana tvrdki Progres iz Sarajeva za 24 milijonov din. Gradnja se je pričela 24. avgusta 1927, zaključila pa 26. oktobra 1929. Proga je tekla po precej težavnem terenu. Na več mestih so morali prestaviti tok reke Sotle in premagati višinske ovire s predori (Lupinjak, Žutnica).

Grad Varaždin in Varaždinska županija več su od 1861. godine nastojali izgraditi železničku prugu Čakovec – Varaždin – Zaprešić. Zahvaljujući narodnom zastupniku Mirku pl. Josipoviću, Sabor je 12. svibnja 1884. godine odobrio vladin prijedlog za gradnju, a 18. lipnja 1884. godine izdana je građevinska dozvola za tzv. Zagorsku željeznicu na trasi Čakovec – Varaždin – Budiniščina – Zabok – Zaprešić s lokalnom prugom Zabok – Krapina, na kojoj se kao koncesionara spominjalo Mirka pl. Josipovića. Koncesiju za prugu Čakovec – Zaprešić dobilo je Dioničko društvo željeznice Čakovec – Zagreb u Budimpešti. Gradnju je preuzeo poduzetnik Armin Schwartz iz Budimpešte. Stručni radovi povjereni su stranim inženjerima i tehničkom osoblju, a pomoćne građevinske radove obavljali su uglavnom lokalni radnici iz Zagorja.

Tehnički pregled proge Zabok – Krapina obavljen je 25. kolovoza 1886. godine, a za promet je otvorena zajedno s prugom Varaždin – Zaprešić 4. rujna 1886. godine.

Nakon izgradnje Dravskoga mosta 13. prosinca 1886. godine otvorena je i dionica proge Varaždin – Čakovec, čime je realiziran priključak na prugu Kotoriba – Pragersko i uspostavljen promet sa susjednom Slovenijom. Cijena izgradnje Zagorske željeznice iznosila je oko 5 milijuna forinti. Na početku 20. stoljeća počela je također i gradnja lokalne željezničke proge na području Šmarja i Rogateca do štajerske zemaljske granice kod Rogateca. Željeznička pruga od Grobelnoga do Rogateca s priključkom na Južnu željeznicu na postaji Grobelno u građevinski je plan ušla 1. srpnja 1901. godine. Gradnju proge financiralo je Dioničko društvo rogaške željeznice sa sjedištem u Beču. Koncesiju za gradnju proge dobio je Hugo pl. Heidel iz Beča 10. svibnja 1902. Već u početku pojavila se inicijativa za produženjem proge do postojeće Zagorske željeznice, ali sav je trud bio uzaludan. Jednotračna pruga otvorena je za promet 21. prosinca 1903. godine.

Nakon raspada Habsburške monarhije gospodarske su prilike zahtijevale novu prometnu orijentaciju i povezanost slovenskih i hrvatskih pruga. Uz gospodarske također su bili značajni vojni razlozi i lokalne potrebe.

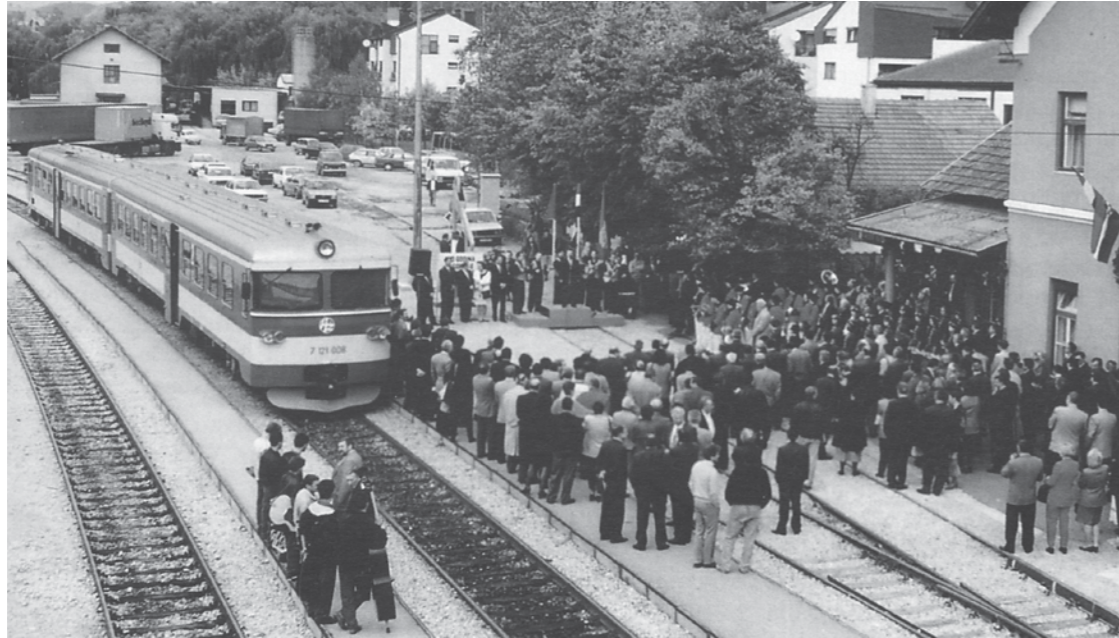
Inicijativa za uspostavu željezničke veze između Rogateca i Krapine usvojena je 1920. godine na prometnoj konferenciji u Beogradu. Pruga Rogatec – Krapina svrstana je u građevinski plan za proširenje željezničke mreže.

Krajem 1925. godine izvršeno je trasiranje, a 7. srpnja 1927. gradnja je predana tvrdki Progres iz Sarajeva za 24 milijuna dinara. Gradnja je započela 24. kolovoza 1927., a završena 26. listopada 1929. Pruga je prolazila prilično nepovoljnim terenom. Na više mjesta trebalo je pomaknuti tok rijeke Sotle i tunelima savladati visinske prepreke (Lupinjak, Žutnica).

Svečana otvoritev proge je bila 16. februarja 1930. Otvoritve so se udeležili prometni minister Lazar Radivojević in nekateri člani vlade, bana Dravske in Savske banovine Dušan Serneck in Josip Šilović, predstavniki civilnih, vojaških, lokalnih in cerkvenih oblasti ter predstavniki ljubljanske in zagrebške direkcije državnih železnic. Posebni vlak z gosti iz Zagreba je v Krapini pričakala množica ljudi, na kolodvoru pa igrala železničarska godba “Sv. Rok iz Zagreba”. Goste je najprej pozdravil župan Vilibald Sluga, nato je zagrebški nadškof Ante Bauer blagoslovil novo železnico, progom pa uradno odprl za promet prometni minister. Na vseh postajah od Đurmanca do Rogaške Slatine so ljudje z navdušenjem pričakali otvoritev proge. V Rogaški Slatini sta goste pozdravila župan občine Stanko Šentjerc in ravnatelj zdravilišča Franc Šter, ban Dravske banovine pa je gostom v hotelu Pošta priredil še slavnostni banket. Na banket je bilo povabljenih preko 100 gostov. Po zaključku banketa so se gosti iz Zagreba in Beograda vrnili v Zagreb z vlakom čez Rogatec in Krapino, v Ljubljano pa čez Grobelno.

Na progom Rogatec–Krapina so vozili potniški in tovorni vlaki. Po osamosvojitvi držav Slovenije in Hrvaške je železniški promet potnikov in tovora na progom Đurmanec–Rogatec drastično upadel, zato so jo 10. aprila 1991 ukinili. Čeprav je upadel tovorni promet tudi na regionalni enotirni progom Grobelno–Rogatec–Sv. Rok ob Sotli, proge na slovenski strani niso ukinili, ker ima še vedno pomembno vlogo v potniškem prometu, saj povezuje Kozjansko regijo s Celjem in Mariborom. Zaradi dotrajanosti proge na hrvaški strani so vlaki vozili samo do Đurmanca. Zato so začeli v novembru 2013 z obnovitvenimi deli v dolžini 7 km na dveh predorih in odseku proge od Đurmanca do mejnega prehoda Lupinjak. Odsek proge je bil odprt za promet 14. decembra 2014, na dan objave novega voznega reda za 2014/15. Po dobrih dveh desetletjih je tako znova obujena železniška povezava Rogatec–Đurmanec in s tem dana možnost gospodarskega razvoja na obmejnem območju.

Svečano otvorenje proge bilo je 16. veljače 1930. godine. Na otvorenju su bili nazočni ministar prometa Lazar Radivojević i neki članovi vlade, banovi Dravske i Savske banovine Dušan Serneck i Josip Šilović, predstavnici civilnih, vojnih, lokalnih i crkvenih vlasti te predstavnici ljubljanske i zagrebačke Direkcije državnih željeznica. Poseban vlak s gostima iz Zagreba u Krapini je dočekalo mnoštvo ljudi, a na kolodvoru je svirala železničarska limena glazba “Sv. Rok iz Zagreba”. Goste je najprije pozdravio gradonačelnik Vilibald Sluga, zatim je zagrebački nadbiskup Ante Bauer blagoslovio novu željeznicu, a prugu je službeno za promet otvorio ministar prometa. Na svim postajama od Đurmanca do Rogaške Slatine ljudi su oduševljeno proslavili otvaranje proge. U Rogaškoj Slatini goste su pozdravili gradonačelnik općine Stanko Šentjerc i ravnatelj toplica Franc Šter, a ban Dravske banovine gostima je u hotelu Pošta priredio i svečani banket na koji je pozvano preko 100 gostiju. Nakon završetka banketa gosti iz Zagreba i Beograda vratili su se u Zagreb vlakom preko Rogateca i Krapine, a u Ljubljano preko Grobelnog. Na pruzi Rogatec – Krapina vozili su putnički i teretni vlakovi. Nakon osamostaljenja Slovenije i Hrvatske putnički i teretni promet na pruzi Đurmanec – Rogatec drastično je pao te je 10. travnja 1991. godine i ukinut. Unatoč padu teretnog prometa i na regionalnoj jednotračnoj pruzi Grobelno – Rogatec – Sv. Rok ob Sotli, pruga na slovenskoj strani nije ukinuta jer putnici i nadalje putuju vlakom od Kozjanske regije do Celja ili Maribora. Na hrvatskoj strani zbog dotrajalosti proge vlakovi su vozili samo do Đurmanca. Stoga je u studenome 2013. godine započela obnova proge u dužini od 7 km na potezu od Đurmanca do graničnog prijelaza Lupinjak i na dvama tunelima. Dionica je otvorena za promet 14. prosinca 2014. na dan objave novoga voznog reda za 2014/15. Tako je nakon dva desetljeća ponovno uspostavljena željeznička veza Rogatec – Đurmanec i omogućen gospodarski razvoj pograničnog područja.



Proslava 100. godina Zagorske željeznice u Krapini, 1986.

Izvor: „Krapinskih osam stoljeća“, Krapina 1998.

Sto godina Zagorske željeznice obilježavano je tijekom cijele 1986. godine u brojnim mjestima duž pruge Zaprešić – Varaždin – Čakovec i Zabok – Krapina. U Krapini je osim proslave na dan 4. rujna 1986. pušten u probni rad sigurnosni uređaj za regulaciju prometa.

Proslava 100. obljetnice zagorske željeznice v Krapini, 1986

Stoto obljetnicu zagorske željeznice so obeležili skozi vse leto 1986 v številnih krajih ob železniških progah Zaprešić–Varaždin–Čakovec in Zabok–Krapina. V Krapini so poleg proslave 4. septembra poskusno zagnali še varnostno napravo za uravnavanje prometa.



Željezničko osoblje na kolodvoru Krapina, početak 20. st.

Vlasnik: Željeznički kolodvor Krapina

Željezniško osebje na postaji Krapina, začetek 20. st.



Zdravilišče Rogaška Slatina, mnenje glede ukinitve proge Grobelno–Lupinjak, 1968

SI_ZAC/1044 Skupščina občine Šmarje pri Jelšah, a. š. 68, sig. 34-22/68. Zgodovinski arhiv Celje

Konec 60. let 20. stoletja je zaradi krepitve prevoza blaga po cestah začel upadati blagovni promet na progi Grobelno–Lupinjak. Zato se je postavilo vprašanje rentabilnosti železniške proge. Ker bi bila ukinitve proge za zdravilišče v Rogaški Slatini nesprejemljiva, so sprejeli ukrepe za povečanje blagovnega prometa po železnici. Večjim kupcem mineralne vode so ponudili dostavo le-te po nižji ceni, v kolikor bi bila dostavljena po železnici.

Toplice Rogaška Slatina, mišljenje o ukidanju proge Grobelno – Lupinjak, 1968.

Zbog pojačanog cestovnog prijevoza robe krajem 60-ih godina 20. stoljeća počeo je opadati robni promet na pruzi Grobelno – Lupinjak i postavilo se pitanje rentabilnosti željezničke proge. Toplice Rogaška Slatina zalagale su se za daljnje održavanje proge i s tim su ciljem provele mjere za povećanje željezničkog robnog prometa: većim kupcima mineralne vode ponudili su dostavu po nižim troškovima ukoliko za dostavu koriste željeznicu.



Željezničari u Gornjoj Stubici, 15. 4. oko 1970.

Vlasništvo: Marija Cukrov

Sukladno odluci Centralne uprave Saveza saobraćajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije u noći između 15. i 16. 4. 1920. na području Kraljevina SHS započeo je veliki štrajk željezničara kao reakcija na teške uvjete rada i loš ekonomski položaj. Štrajk je ugušen represivnim mjerama i uvođenjem prijekih sudova. Kao spomen na taj dan u SFRJ se 15. travnja obilježavao kao Dan željezničara.

Željezničari v Gornji Stubici, 15. 4. ok. 1970

V skladu s sklepom centralne uprave Zveze prometnih in transportnih delavcev in uslužbencev Jugoslavije se je v noči med 15. in 16. aprilom 1920 na območju Kraljevine SHS začela velika stavka železničarjev, ki je bila odziv na težke delovne in gmotne razmere v državi. Stavka je bila nasilno zadušena s sprejetjem represivnih ukrepov in uvedbo naglega sodišča. V spomin na ta dan je bil v SFRJ 15. april razglašen za dan železničarjev.



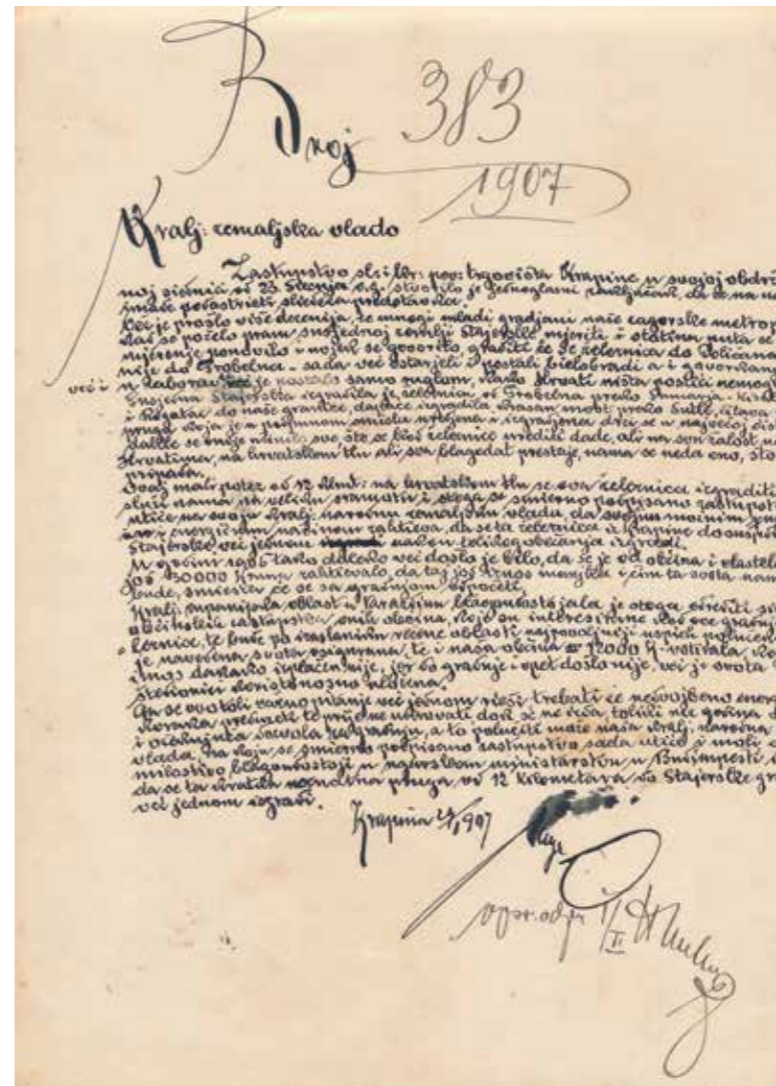
Proslava Dana željezničara u Gornjoj Stubici, 15. 4. oko 1970.

Vlasništvo: Marija Cukrov

Povodom Dana željezničara organizirane su svečane skupštine, kulturno-umjetnički programi, sportski susreti, domjenci i zabave. Za izuzetne rezultate u radu i doprinos razvoju samoupravljanja dodjeljivane su "Petnaestotrvanjske nagrade". S obzirom da je Zagorje bilo željeznički povezano sa susjednom Slovenijom, na Dan željezničara organizirane su zajedničke proslave i druženja hrvatskih i slovenskih djelatnika Željeznice. Osim susreta željezničara iz susjednih krajeva, pojedini kolektivi bili su pobratimljeni i s udaljenijim željezničkim podružnicama. Tako su krapinski željezničari počevši od 1976. svake godine organizirali susrete sa željezničarima iz Titovog Užica.

Proslava dneva železničarjev v Gornji Stubici, 15. 4. ok. 1970

Praznovanje dneva železničarjev so zaznamovale slavnostne skupščine, kulturno-umetniški programi, športna srečanja in različne zabave. Za izjemne delovne uspehe in prispevek k razvoju samoupravljanja so podeljevali petnajstoaprilske nagrade. Ker je bilo Zagorje z železnico povezano s sosedno Slovenijo, so na ta dan prirejali skupne proslave in druženja med hrvaškimi in slovenskimi železniškimi delavci. Poleg srečanj železničarjev iz krajev na obeh straneh meje so bili posamezni kolektivi pobrateni z oddaljenimi železniškimi podružnicami. Tako so se krapinski železničarji od leta 1976 naprej vsako leto srečevali z železničarji iz Titovega Užica.



Predstavka Zemaljskoj vladi za gradnju pruge od Krapine do štajerske granice, 1907.

HR-DAVŽ-15 Poglavarstvo poveljnog trgovišta Krapina. Željeznica 383/1907.

Državni arhiv u Varaždinu

Zastupstvo trgovišta Krapina donijelo je 23. siječnja 1907. zaključak da se Zemaljskoj vladi uputi predstavka za gradnju pruge Krapina – Rogatec. U predstavi se između ostalog navodi: "Već je prošlo više decenija, te mnogi mladi građani naše zagorske metropole kad se počelo pram susjednoj zemlji Štajerske mjeriti i stotinu puta se ovo mjerjenje ponovilo i uvijek se govorilo, gradit će se železnica do Poličana – kasnije do Grobelna – sada već ostarjeli i postali bielobradi a i govorkanje došlo već i u zaborav te je postalo šamo ruglom, kako Hrvati ništa postići ne mogu. Susjedna Štajerska izgradila je železnicu od Grobelna preko Šmarja, Kiselevo i Rogatec do naše granice, dapače izgradila krasan most preko Sutle, čitava ona pruga koja je u potpunom smislu uređjena i izgrađena drži se u najvećoj čistoći dakle se ondje učinilo sve, što se kod železnice urediti daje, ali na svu žalost, nama Hrvatima, na hrvatskom tlu ali sva blagodat prestaje, nama se neda ono, što nama priprada."

Vloga, poslana deželni vladi za gradnju železniške proge od Krapine do štajerske meje, 1907

Zastopstvo trga Krapina je 23. januara 1907 sprejelo sklep, da se deželni vladi posreduje vloga za izgradnju proge Krapina–Rogatec. V vlogi so med drugim napisali: "Minilo je že več desetletij, odkar so se začele in že stokrat ponovile meritve proti sosedni Štajerski ter sprožile govornice o gradnji železnice do Poljčan – kasneje še do Grobelnega –, medtem so mnogi mladi možje naše zagorske prestolnice ostareli in postali sivobradi, govornice pa so skoraj pozabljene oziroma so se pretvorile v zasmehovanje, češ da Hrvatje ničesar ne morejo doseči. Sosedna Štajerska je čez Šmarje, Rogaško Slatino in Rogatec zgradila železnico od Grobelnega do naše meje, in sicer ne le proge, temveč tudi krasen most čez Sotlo, celotno progo, ki je dograjena v popolnem pomenu besede, pa vzdržuje kolikor le možno čisto in urejeno. Tam so torej storili vse, kar je pri železnici možno. Na žalost pa se za nas, Hrvate, blagodat konča na hrvaških tleh, saj železnice ne dobimo, čeprav bi nam pripadala."

110a MARIBOR – ŠT. ILJ – ŠPILJE										
	502	504	506	508	510	512	514	516	518	520
	1,2,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
1	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
2	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
3	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
4	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
5	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
6	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
7	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
8	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
9	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50
10	13 06	13 56	14 26	15 05	15 56	16 50	17 50	18 50	19 50	20 50

106 GROBELNO – ZABOK – KRAPINSKE TOPLICE										
	2121	2123	2125	2127	2129	2131	2133	2135	2137	2139
	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
1	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
2	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
3	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
4	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
5	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
6	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
7	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
8	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
9	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38
10	7 05	12 52	17 07	19 20	21 33	23 46	25 59	28 12	30 25	32 38

Pretpiačujte ie, saradujte, čitajte i oglašavajte u časopisu „Saobračaj“

Vozni red, 1947.

Vlasništvo: Marijan Tenšek

Vozni red, 1947



Železniška postaja Rogatec, pred 1918

SI_ZAC/1274/001/081_00007 Zbirka razglednic
Zgodovinski arhiv Celje

Do leta 1930 je železniška postaja v Rogatcu pomenila konec lokalne proge Grobelno–Rogatec. Na dan otvoritve nove proge Rogatec–Krapina 16. februarja 1930 je občina pripravila slavnostni sprejem gostom otvoritvenega vlaka. Goste je na postaji pričakala množica ljudi, v imenu občine pa jih je pozdravil okrožni zdravnik Martin Ogorevc. V slavnostnem govoru je poudaril velik pomen železniške povezave med Rogatcem in Krapino. Prometni minister je izrazil željo, da bo nova proga prinesla tesnejše povezovanje prebivalcev na hrvaški in slovenski strani. Notarjeva hči Vera Ivanškova pa je prometnemu ministru izročila šopek rož.

Željeznički kolodvor Rogatec, prije 1918.

Do 1930. godine Željeznički kolodvor Rogatec označavao je kraj lokalne pruge Grobelno – Rogatec. Na dan otvorenja nove pruge Rogatec – Krapina 16. veljače 1930. godine općina je pripremila svečani doček gostima prve vožnje. Goste je na postaji dočekalo mnoštvo ljudi, a u ime općine pozdravio ih je okružni liječnik Martin Ogorevc. U svečanom govoru naglasio je veliko značenje željezničke veze između Rogateca i Krapine. Ministar prometa izrazio je želju da nova pruga čvršće poveže stanovnike hrvatske i slovenske strane, a kći javnog bilježnika Vera Ivanškova uručila je ministru prometa buket cvijeca.



Železniška postaja Šmarje pri Jelšah, pred 1941

SI_ZAC/1278 Fototeka
Ciglenečki Šmarje pri Jelšah
Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Šmarje pri Jelšah, prije 1941.



Železniška postaja Rogaška Slatina, ok. 1930

SI_ZAC/1025 Fototeka Pelikan, sig. 5-863.
Zgodovinski arhiv Celje

Velikega pomena za razvoj turizma v Rogaški Slatini je bila zgraditev Južne železnice in železniške proge Grobelno–Rogatec–Krapina. Pred prvo svetovno vojno je kraj obiskalo preko 5000 gostov iz celotne habsburške monarhije, po vojni pa je bilo veliko gostov iz Hrvaške in Srbije. Zato je v zdravilišču Rogaška Slatina obstajal velik interes za podaljšanje t. i. rogaške železnice od Rogatca do Krapine. Z železniško povezavo so namreč gostom iz Hrvaške olajšali potovanje, brez čakanja na zveze in dvakratnega prestopanja najprej v Zidanem Mostu, nato pa še na Grobelnem.

Željeznički kolodvor Rogaška Slatina, oko 1930.

Za razvoj turizma u Rogaškoj Slatini od velikog je značaja bila izgradnja Južne železnice i željezničke pruge Grobelno – Rogatec – Krapina. Prije Prvoga svjetskog rata mjesto je posjetilo više od 5.000 gostiju iz cijele Habsburške monarhije, a nakon rata povećao se broj gostiju iz Hrvatske i Srbije. Toplice Rogaška Slatina pokazivale su veliki interes za produživanje tzv. Rogaške železnice od Rogateca do Krapine. Željeznička veza olakšala je putovanje gostima iz Hrvatske bez čakanja i dvostrukog presjedanja u Zidanome mostu i u Grobelnom.



Železniška postaja Rogaška Slatina, ok. 1930

SI_ZAC/1025 Fototeka
Pelikan, sig. 29.
Zgodovinski arhiv Celje

Željeznički kolodvor Rogaška Slatina, oko 1930.



Radnici na izgradnji pruge Krapina – Rogatec, Đurmanec, oko 1929.
Vlasništvo: Marija Pondeljak

Delavci pri izgradnji proge Krapina–Rogatec, Đurmanec, ok. 1929



Vozovnica za relaciju Grobelno–Celje,
1944

SI_ZAC/1030 Varia. Zgodovinski arhiv Celje

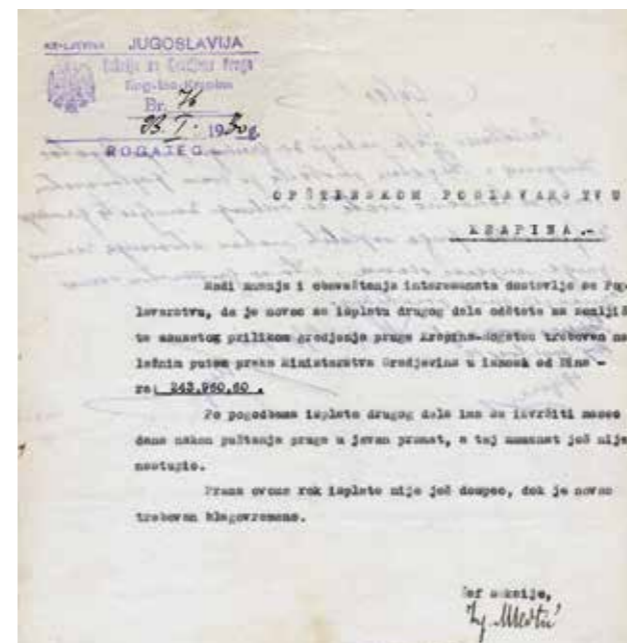
Karta za relaciju Grobelno – Celje, 1944.



Putnici na kolodvoru Krapina, 1959.

Vlasništvo: Dragutin Kozina

Potniki na železniški postaji Krapina, 1959



Obavijest o isplati odštete za oduzeta zemljišta, 1930.

HR-DAVŽ-884 Poglavarstvo trga Krapina.

Opći spisi 375/1930.

Državni arhiv u Varaždinu

Za potrebe izgradnje željezničke pruge Rogatec – Krapina izvršena je eksproprijacija zemljišta. Sekcija za gradnju pruge Rogatec–Krapina javila je 23. siječnja 1930. Poglavarstvu trgovišta Krapina da će se druga, ujedno posljednja isplata duga za otkup zemljišta provesti mjesec dana nakon otvorenja pruge. Poglavarstvo je tu obavijest objavilo stanovništvu putem javnog oglasa.

Razglas o izplaćilu odškodnine za odvzeto zemljišče, 1930

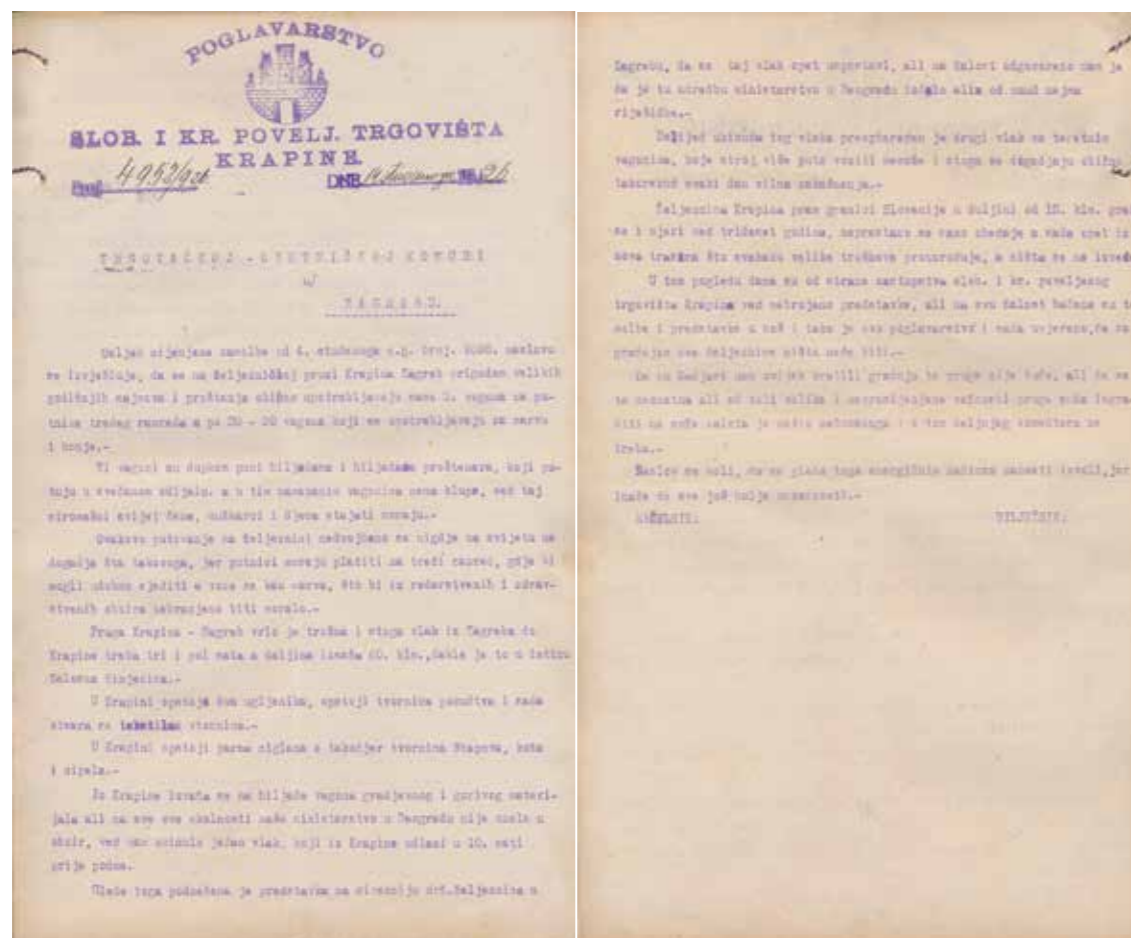
Zaradi izgradnje železniške proge Rogatec–Krapina je bila opravljena eksproprijacija zemljišč. Sekcija za izgradnju proge Rogatec–Krapina je 23. januarja 1930 sporočila poglavarstvu trga Krapina, da bo drugi in hkrati zadnji obrok odškodnine za razlaščeno zemljišče izplačan mesec dni po odprtju proge. Poglavarstvo je prebivalstvo o tem obvestilo z javnim razglasom.



Prometnik Stjepan Kozina na kolodvoru Krapina, 1979.

Vlasništvo: Dragutin Kozina

Vlakovni odpravnik Stjepan Kozina na železniški postaji Krapina, 1979



Predstavka Trgovačko-obrtničkoj komori o lošim uvjetima vožnje na pruzi Krapina – Zagreb, 1926.

HR-DAVŽ-884 Poglavarstvo trga Krapina.

Opći spisi 4952/1926.

Državni arhiv u Varaždin

Poglavarstvo trgovišta Krapina u nekoliko je navrata upozoravalo nadležne ustanove na loše uvjete vožnje Zagorskom željeznicom. Putnici s kartom III. razreda često su zbog manjka putničkih vagona morali stajati u vagonima za prijevoz stoke. Predstavkom od 14. studenoga 1926. Poglavarstvo moli Trgovačko-obrtničku komoru u Zagrebu da se kod Direkcije državnih željeznica zauzme za uvođenje većeg broja vagona III. razreda i povećanje broja vlakova na relaciji Krapina – Zagreb. Nastavak molbe donosi podatke o privredi Krapine, a potom o jalovim tridesetogodišnjim naporima na izgradnji pruge do slovenske granice.

Vloga, poslana trgovski in obrtni zbornici za izboljšanje slabih potovalnih razmer na železniški progi Krapina–Zagreb, 1926

Poglavarstvo trga Krapina je pristojne ustanove večkrat opozorilo na slabe potovalne razmere na zagorski železnici. Potniki z vozovnico za tretji razred so morali zaradi pomanjkanja potniških vagonov pogosto stati v vagonih za prevoz živine. Poglavarstvo trga Krapina v vlogi z dne 14. novembra 1926 prosi trgovsko in obrtno zbornico, naj se pri direkciji državnih železnica zavzame za uvedbo večjega števila vagonov tretjega razreda in večjega števila vlakov na relaciji Krapina–Zagreb. V nadaljevanju vloge piše o gospodarstvu Krapine in o trinajstletnih neuspešnih prizadevanjih za izgradnjo proge do slovenske meje.



Vlak prolazi kroz Hromec, oko 1970.

Vlasništvo: Dragutin Kozina

Vlak pelje skozi Hromec, ok. 1970

Težnja za željezničkim povezivanjem Sutlanskog kraja seže u početke 20. stoljeća: sa slovenske strane rijeke Sutle odluka o izgradnji pruge donesena je 1911., a s hrvatske 1912. Ali Prvi, a potom Drugi svjetski rat omeli su postojeće planove i tek je pedesetih godina ponovno pokrenuto pitanje pruge. Ali sada ne samo u kontekstu gospodarskog napretka, već i u kontekstu nove ideologije "bratstva i jedinstva". Činjenica da je predviđena pruga, moguća poveznica dvaju naroda, trebala proći kroz Kumrovec, rodno mjesto Josipa Broza, bila je samo dodatan motiv za konačnu realizaciju dugo žučene ideje.

Izgradnja dionice od Savskog Marofa do Kumrovcu a dužini od 28 kilometara započela je u travnju 1955. Na prvih 16 kilometara radove je izvodilo poduzeće "Tunelogradnja", a na preostalih 12 kroz Zelenjak ročnici JNA uz nadzor kvalificiranog osoblja. S obzirom da trasa prati tok Sutle i na nekoliko mjesta presjeka hrvatsko-slovensku granicu, paralelno s radovima na pruzi izvedena je i regulacija rijeke u dužini od 10 kilometara.

Prvi vlak do Klanjca stigao je 11. studenog, a do Kumrovcu a na Dan armije, 22. prosinca 1956. Svečanost je započela u Savskom Marofu, gdje je generalpukovnik Blažo Janković prezeo crvenu vrpču iznad kolosjeka kojim je u 10.30 ispraćen pljeskom i zasipan buketima cvijeća krenuo svečani vlak, od milja nazvan "Kumrovčak".

Dolaskom željeznice u Kumrovec otvorilo se pitanje bržeg povezivanja Zagreba i Maribora te je tijekom 1956. izrađeno sedam projekata za trasiranje željeznice na slovenskoj strani, a kao moguća čvorišta razmatrana su mjesta Pragersko, Poljčane, Lipoglav ili Grobelno. Na kraju su zbog prevelikih troškova građenja otpale sve predložene varijante, a priključak je umjesto na pruzi Zidani Most – Maribor izveden u Stranju na pruzi Grobelno – Rogatec.

Pruga Kumrovec – Stranje puštena je u promet 4. srpnja 1960. Dolazak prvog vlaka na svim je postajama dočekalo mnoštvo naroda, a u Zagorskim Selima održan je pozdravni govor u kojem je istaknuto: "Mi, Hrvati in Slovenci ob Sotli, smo eno in nova proga nas bo še tesneje povezala med seboj in svetom."

Nova trasa, kao što je planirano, nije skratila vezu između Zagreba i Maribora jer nije izgrađen odsječak od Mestinja do Poljčana, niti je uspostavila direktan promet na relaciji Kumrovec – Rogatec jer u Stranju nije realizirana planirana delta. Prugom su prometovala dva para putničkih vlakova, uglavnom prevozeći hrvatsko stanovništvo u prekogranična slovenska mjesta, dok je teretni promet ograničen samo na jedan par vlakova dnevno.

Prizadevanje za povezovanje obsoteljskih krajev z željezniško progo sega v začetek 20. stoletja: na slovenski strani reke Sotle je bila odločitev o izgradnji željezniške proge sprejeta leta 1911, na hrvaški pa leta 1912. Vendar sta uresničitev tedanjih načrtov preprečili prva in nato še druga svetovna vojna, tako da je izgradnja proge postala znova aktualna šele v petdesetih letih. Tokrat sicer ne samo v kontekstu gospodarskega razvoja, ampak tudi v kontekstu nove ideologije "bratstva in enotnosti", saj je realizacijo te tako dolgo neuresničene zamisli še posebej spodbudilo dejstvo, da bi načrtovana proga kot povezava med narodoma potekala skozi Kumrovec, rojstni kraj Josipa Broza - Tita.

Izgradnja 28 km dolgega odseka med Savskim Marofom in Kumrovcem se je začela aprila 1955. Progo je na začetnih 16 kilometrih gradilo podjetje "Tunelogradnje", na preostalih 12 kilometrih, skozi Zelenjak, pa vojaki Jugoslovanske ljudske armade ob nadzorstvu usposobljenega osebja. Glede na to, da je trasa proge spremljala strugo reke Sotle in je večkrat prečkala mejo med Hrvaško in Slovenijo, so hkrati z deli na progi potekala tudi dela na regulaciji reke, in sicer v dolžini 10 kilometrov.

Prvi vlak je v Klanjec prispel 11. novembra, v Kumrovec pa na praznik Jugoslovanske ljudske armade, 22. decembra 1956. Slovesna otvoritev proge je bila v Savskem Marofu, kjer je generalpolkovnik Blažo Jovanović nad tiri prerezal rdeči trak, slavnostni vlak, ljubkovalno poimenovan "kumrovčan", pa je navzoča množica ob 10.30 pospremila na pot z aplavzom in šopki cvetja, ki so jih metali na vlak.

Izgradnja proge skozi Kumrovec je odprla vprašanje hitrejše povezave med Zagrebom in Mariborom. V ta namen je bilo leta 1956 izdelanih sedem projektov za trasiranje proge na slovenski strani z možnimi železniškimi vozlišči na Pragerskem, v Poljčanah, Lipoglavu in Grobelnem. Na koncu so bile zaradi prevelikih stroškov gradnje opuščene vse predlagane variante, priključek pa je bil namesto na progi Zidani Most–Maribor napravljen v Stranjah, na progi Grobelno–Rogatec.

Železniška proga med Kumrovcem in Stranjami je začela obratovati 4. julija 1960. Prihod prvega vlaka je na vseh postajah pričakala množica ljudi, v Zagorskih Selih so na primer v pozdravnem nagovoru poudarili naslednje: "Mi, Hrvati in Slovenci ob Sotli, smo eno in nova proga nas bo še tesneje povezala med seboj in s svetom."

Čeprav je bilo načrtovano, da proga Savski Marof–Kumrovec–Stranje skrajša železniško povezavo med Zagrebom in Mariborom, se to ni zgodilo, ker ni bil zgrajen progovni odsek med Mestinjami in Poljčanami, direktni železniški promet med Kumrovcem in Rogatcem pa tudi ni bil vzpostavljen, saj v Stranjah ni bila realizirana načrtovana železniška delta. Na progi sta obratovala

Pruga nije opravdala ekonomska očekivanja te su se već od 1965. postavljala pitanja njene rentabilnosti i pojavljivali zahtjevi za trajno ukidanje putničkog i robnog prometa, ali su politički razlozi pridonijeli njenom daljnjem održanju. Razvojem termalnog lječilišnog turizma, posebno izgradnjom hotela Atomske toplice 1978., otvorena je istoimena željeznička stanica pa je ta dionica, zahvaljujući turistima, nakratko oživjela.

Po osamostaljenju Hrvatske i Slovenije prekogranični promet sve je više opadao te je 1998. i službeno ukinut. Lokalni promet je od Stranja do Imena kontinuirano nastavljen do danas, dok je hrvatski dio pruge zbog dotrajalosti zatvoren 2000. godine. Relacija Savski Marof – Sutla ponovno je otvorena 2006., Sutla – Harmica 2008., a dionica Harmica – Kumrovec prepuštena je daljnjem propadanju sve dok se ne riješi pitanje državne granice. Otuzno stanje nadvilo se nad trasu nekad popularnog "Kumrovčaka": pojedine su dionice toliko obrasle raslinjem da se tračnice uopće ne naziru, a željezničke stanice zjape prazne i nepovratno se urušavaju.

dva para potničkih vlakova, ki sta većinoma prevažala hrvaško prebivalstvo čez mejo v slovenske kraje, medtem ko je bil tovarni promet omejen le na en par vlakov na dan.

Proga ni upravičila ekonomskih pričakovanj in že leta 1965 so začeli postavljati vprašanje njene rentabilnosti ter zahteve po trajni ukinitvi potniškega in blagovnega prometa. Toda proga je zaradi političnih razlogov obratovala še naprej. Z razvojem termalnega zdraviliškega turizma, zlasti ko so leta 1978 odprli Hotel Atomske Toplice in postavili železniško postajališče z enakim imenom, je na progi zaradi številnih obiskovalcev zdravilišča za kratek čas znova stekel živahnejši promet.

Po osamosvojitvi Hrvaške in Slovenije je čezmejni železniški promet na tej progi vse bolj stagniral in bil leta 1998 tudi uradno ukinjen. Lokalni promet med Stranjami in Imenom poteka neprekinjeno še danes, del proge na hrvaški strani pa je bil zaradi dotrajanosti zaprt leta 2000. Železniški promet med Savskim Marofom in Sutlo je ponovno stekel leta 2006, med Sutlo in Harmico pa leta 2008. Proga na odseku med Harmico in Kumrovcem še naprej propada, ker državi nista rešili vprašanja državne meje. Trasa nekdanj priljubljenega "kumrovčana" je v slabem stanju, posamezni odseki proge so zaraščeni z rastlinjem tako hudo, da tirov sploh ni možno razpoznati, železniške postaje so zapuščene, prazne in nezadržno propadajo.

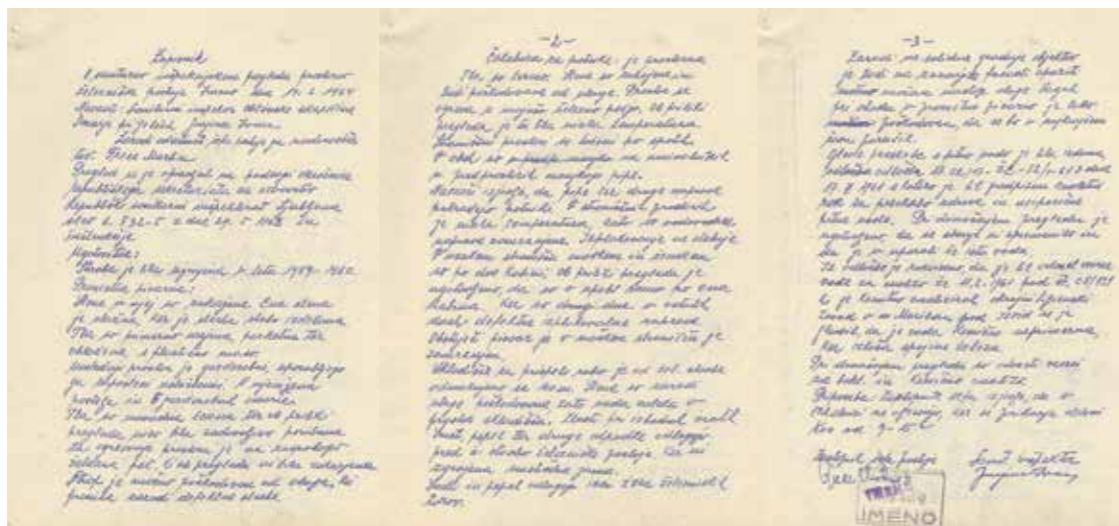


Vlak odlazi sa stajališta Zelenjak, 1965.

Snimio: Radiša Mladenović

Vlasništvo: Branko Grebljčki-Ventek

Vlak odpelje z železniškega postajališča Zelenjak, 1965



Zapisnik sanitarne inšpekcije o pregledu železniške postaje Imeno, 1964

SI_ZAC/1044 Skupščina občine Šmarje pri Jelšah, a. š. 17, sig. 53-20/64. Zgodovinski arhiv Celje

Inšpekcijski pregled prostorov železniške postaje Imeno je bil opravljen na podlagi okrožnice Republiškega sekretariata za zdravstvo 19. februarja 1964. Pregled je ugotovil izredno slabo stanje prostorov. Stene v prometni pisarni in čakalnici za potnike so bile zakajane in poškodovane zaradi vlage, tla v prometni pisarni so bila lesena in slabo očiščena, prostori so bili premalo ogrevani, v stranišnih prostorih so manjkale pipe, voda v pisoarju je zmrzovala itd. Skladišče za prispelo blago je bilo oddaljeno od postaje 100 m, stene v njem pa zaradi vlage poškodovane.

Zapisnik sanitarne inšpekcije o pregledu Željezničkolodvora Imeno, 1964.

SI_ZAC/1044 Skupščina občine Šmarje pri Jelšah, a. š. 22, sig. 34-28/65. Zgodovinski arhiv Celje

Sukladno okružnici Republičkega sekretarijata za zdravstvo na Željezničkolodvoru Imeno obavljen je 19. veljače 1964. godine sanitarni pregled prostorija. Pregledom je utvrđeno iznimno loše stanje prostorija. Zidovi u prometnom uredu i putničkoj čekaonici bili su zadimljeni i oštećeni od vlage, pod u prometnom uredu drveni i loše očišćen, prostorije slabo grijane, u toaletnim prostorijama nedostajale su slavine, voda u pisoaru se smrzavala itd. Robno skladište bilo je udaljeno od postaje 100 m, a zidovi u njemu bili su oštećeni od vlage.

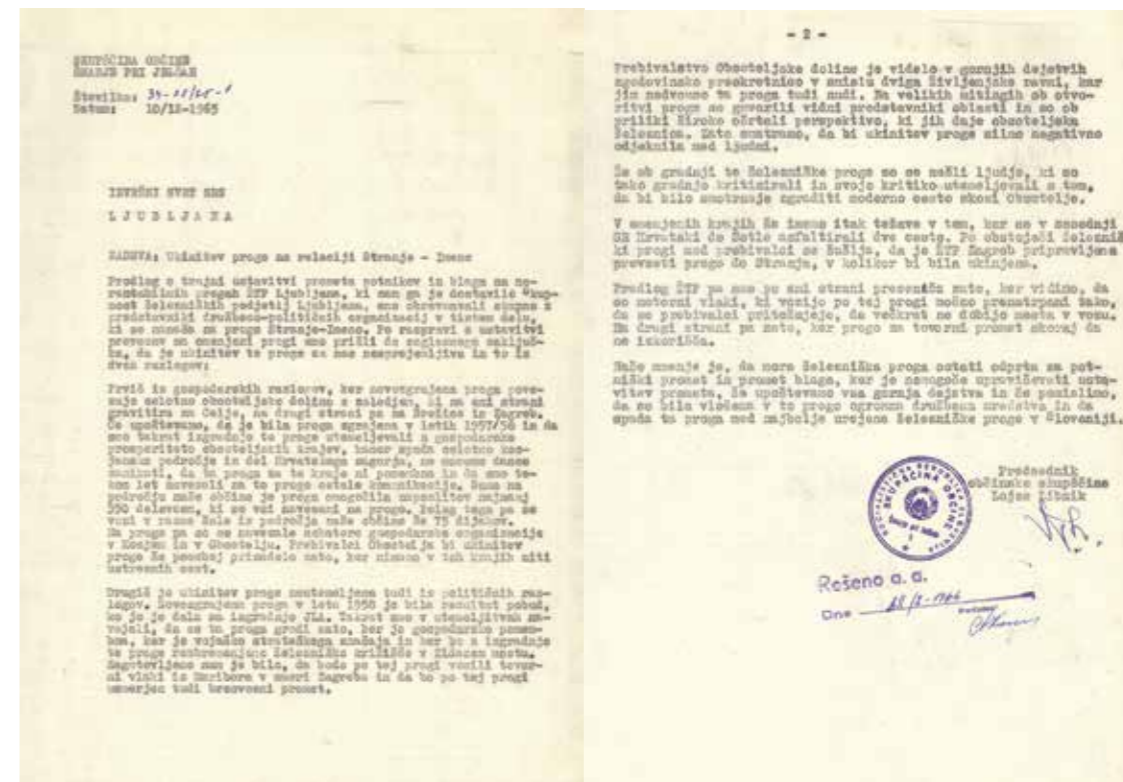


Železniška proga Stranje–Atomske toplice, 2014
Last: Privatni arhiv

Razcep železniških prog v Stranju - proti jugu vodi do Podčetrtra in Inenega, proti severovzhodu pa do Svetega Roka ob Sotli.

Željeznička pruga Stranje – Atomske Toplice, 2014.

Odvajanje železniških pruga u Stranju - prema jugu se proteže do Podčetrtra i Inena, a prema sjeveroistoku do Sv. Roka ob Sotli.



Mnenje Skupščine občine Šmarje pri Jelšah glede ukinitve proge Stranje–Imeno, 1965

SI_ZAC/1044 Skupščina občine Šmarje pri Jelšah, a. š. 22, sig. 34-28/65. Zgodovinski arhiv Celje

Že nekaj let po odprtju železniške proge Stranje–Imeno se je pojavilo vprašanje njene rentabilnosti. Leta 1965 je Željezniško transportno podjetje Ljubljana dalo predlog za trajno ukinitve prometa potnikov in blaga, tri leta kasneje pa so enako storili tudi predstavniki Željezniškega transportnega podjetja Zagreb. Skupščina občine Šmarje pri Jelšah je predlogu nasprotovala, ker je menila, da mora železniška proga ostati odprta za potniški in tovorni promet iz gospodarskih razlogov, saj je povezovala celotno obsovelsko območje z zaledjem, zanemariti se ni smelo niti političnih razlogov, ukinitve proge pa bi negativno odmevala tudi med ljudmi.

Mišljenje Skupštine občine Šmarje pri Jelšah o ukidanju pruge Stranje – Imeno, 1965.

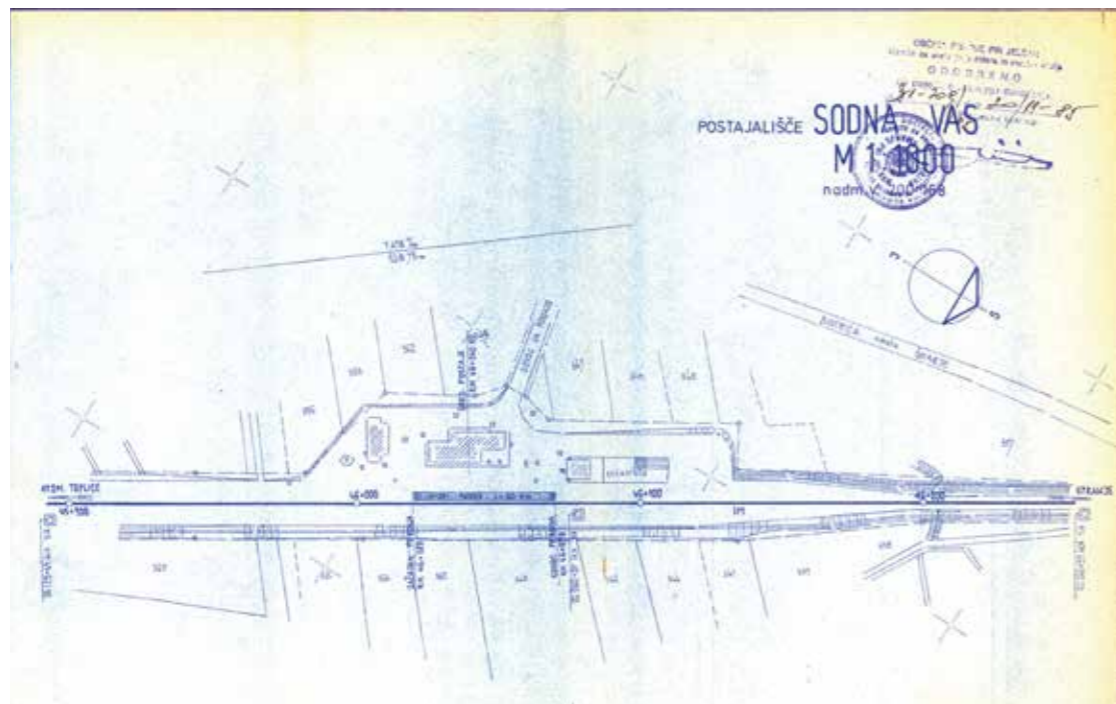
Tek nekoliko godina po otvorenju železničke pruge Stranje – Imeno postavilo se pitanje njene rentabilnosti. Željezničko transportno poduzeće Ljubljana 1965. godine predložilo je trajno ukidanje putničkog i robnog prometa, a tri godine poslije istu je preporuku donijelo i Željezničko transportno poduzeće Zagreb. Takvom prijedlogu protivila se Skupština občine Šmarje pri Jelšah jer je železnička pruga osiguravala gospodarsku vezu između cijelog sultanskog područja i zaleda. Osim gospodarskih, daljnjem održavanju pruge pridonosili su i politički razlozi te opće mnijenje lokalnog stanovništva.



Železniška postaja Imeno, 2014

Last: Privatni arhiv

Željeznički kolodvor Imeno, 2014.



Načrt železniškog postajališta Sodna vas, 1985
 SI_ZAC/1044 Skupščina občine Šmarje pri Jelšah, a. š. 399, sig. 351-709/85. Zgodovinski arhiv Celje
 Nacr Željezničke postaje Sodna vas, 1985.

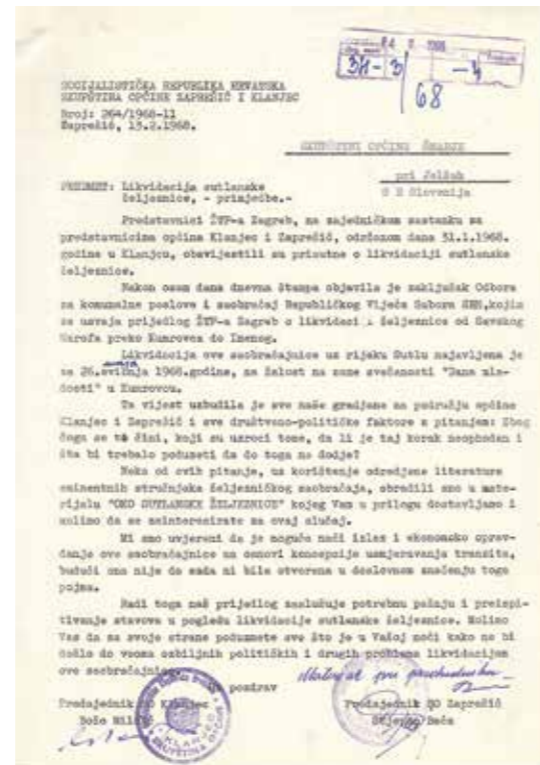


Zahvala pripadnicima JNA na izgradnji pruge, 1956. Zahvala pripadnikom JLA za izgradnju proge, 1956
 Izvor: Glas Hrvatskog zagorja posebno izdanje, Krapina 1956.



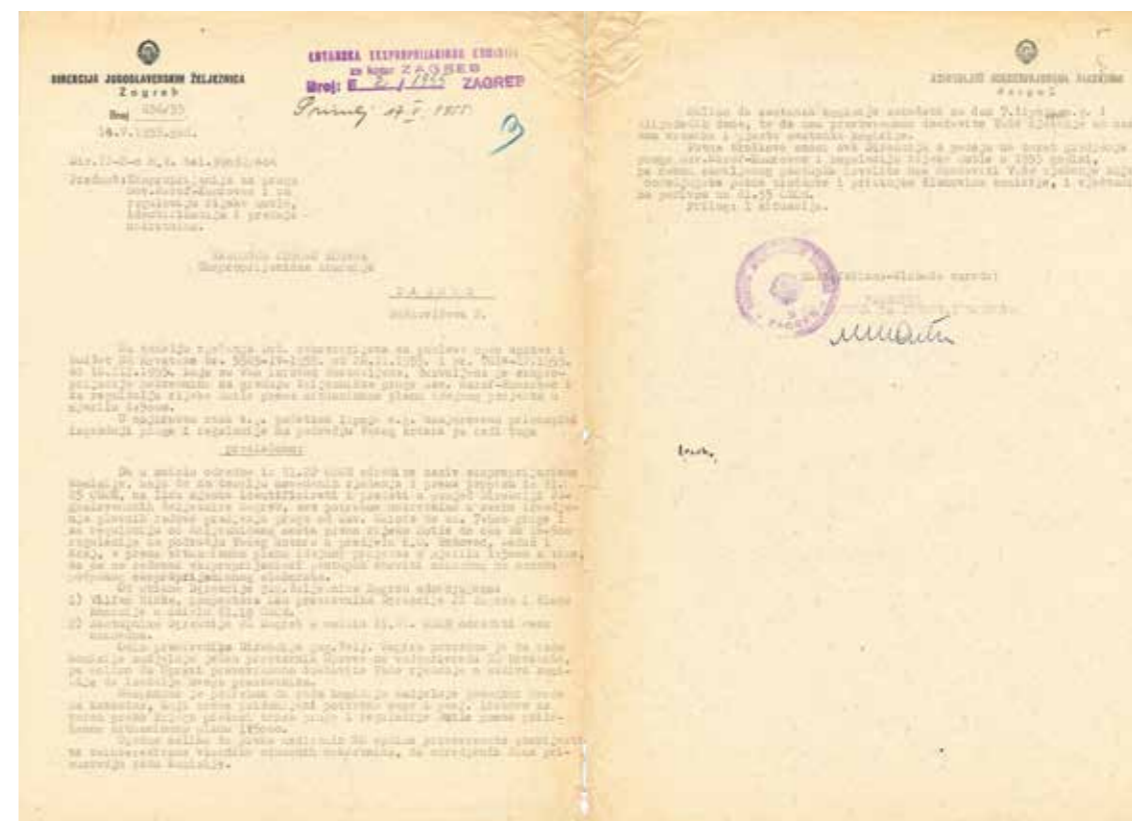
Građevinska dozvola za prugu Savski Marof – Kumrovec, 1955.
 HR-DAZG-37/14967/1955. Narodni odbor grada Zagreba. Odjel za građevinarstvo. Državni arhiv u Zagrebu

Gradbeno dovoljenje za progo Savski Marof–Kumrovec, 1955



Mnenje Skupščine občine Zaprešić in Klanjec glede ukinitve sotelske železnice, 1968
 SI_ZAC/1044 Skupščina občine Šmarje pri Jelšah, a. š. 68, sig. 34-3/68. Zgodovinski arhiv Celje

Mišljenje Skupštine općine Zaprešić i Klanjec o ukidanju Sutlanske željeznice, 1968.



Eksproprijacija za prugu Savski Marof – Kumrovec, 1955.
 HR-DAZG-37/63 Narodni odbor grada Zagreba. Komisija za eksproprijaciju. Dokumentacija o pruzi Savski Marof - Kumrovec. Državni arhiv u Zagrebu

Eksproprijacija za progo Savski Marof–Kumrovec, 1955



Josip Hrženjak, šef kolodvora Klanjec, 1979.

Vlasništvo: Olga Hrženjak

Josip Hrženjak, šef postaje Klanjec, 1979



Osoblje Željezničkog kolodvora Kumrovec, 1965.

Vlasništvo: Marija Petak

Ispred tzv. Titovog salona na Željezničkom kolodvoru Kumrovec poziraju skretničar J. Petak, prometnik Petković i šef kolodvora Salopek.

Osebjje železniške postaje Kumrovec, 1965

Pred tako imenovanim Titovim salonom na železniški postaji Kumrovec pozirajo kretničar J. Petak, vlakovni odpravnik Petković in šef železniške postaje Salopek.



Putnici na kolodvoru Klanjec, 1967.

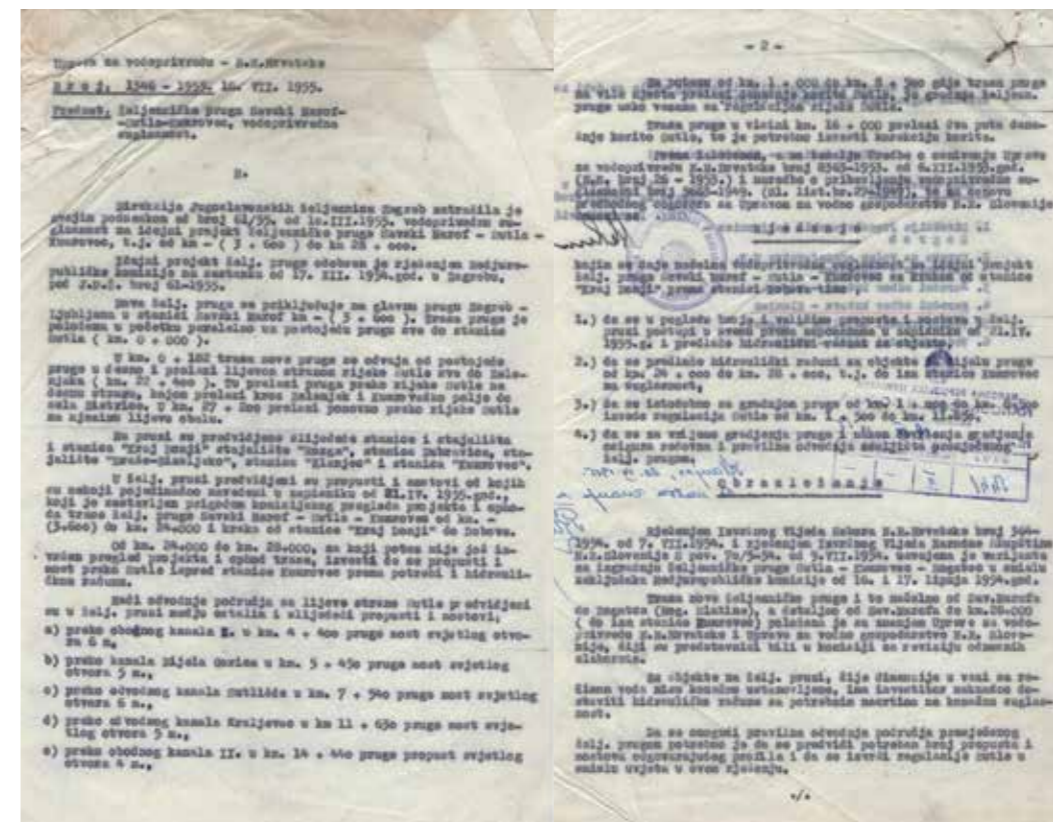
Vlasništvo: Olga Hrženjak

Fotografiju je snimio šef kolodvora Klanjec Josip Hrženjak kako bi zabilježio jednu od posljednjih vožnji vlaka na parni pogon. Na slici se u prvom planu nalazi supruga šefa stanice Olga Hrženjak sa svojom nećakinjom.



Potniki na železniški postaji Klanjec, 1967

Fotografiju je posnel šef postaje Klanjec Josip Hrženjak, da bi ovekovječilo izmed zadnjih voženj vlaka na parni pogon. Na slici je v ospredju soproga šefa postaje, Olga Hrženjak, s svojo nećakinjo.



Vodoprivredna suglasnost za prugu Savski Marof – Kumrovec, 1955.

HR-DAVŽ-SCKR-29 Narodni odbor kotara Klanjec. Opći spisi 5448/1955.

Državni arhiv u Varaždinu/ Arhivski sabirni centar u Krapini

Iz Vodoprivredne suglasnosti vidi se na kojim mjestima pruga prelazi rijeku Sutlu, koja su predviđena stajališta i koliko je mostova i propusta izvedeno na pruzi.

Vodnogospodarsko soglasje za železniško progo Savski Marof–Kumrovec, 1955

Iz vodnogospodarskega soglasja je razvidno, kje je proga prečkala Sotlo, katere železniške postaje so bile predvidene in koliko mostov in vodnih prepustov je bilo zgrajenih na progi.



Željeznički kolodvor Kumrovec, 2014.

Snimio: Kruno Sudec

HR-DAVŽ-974 Zbirka fotografija

Državni arhiv u Varaždinu

Železniška postaja Kumrovec, 2014



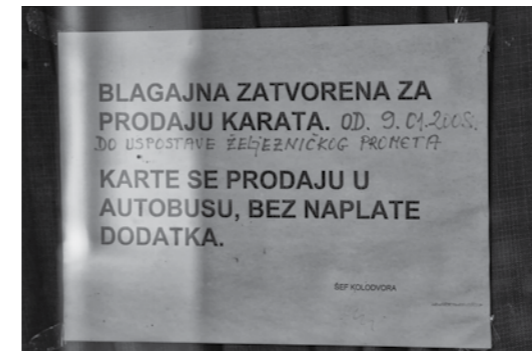
Tunel Zelenjak, 2014.

Snimio: Kruno Sudec

HR-DAVŽ-974 Zbirka fotografija

Državni arhiv u Varaždinu

Železniški predor Zelenjak, 2014



Obavijest na Željezničkom kolodvoru Kumrovec, 2014.

Snimio: Kruno Sudec

HR-DAVŽ-974 Zbirka fotografija

Državni arhiv u Varaždinu

Obvestilo na železniški postaji Kumrovec, 2014



Obavijest na Željezničkom kolodvoru Kumrovec, 2014.

Snimio: Kruno Sudec

HR-DAVŽ-974 Zbirka fotografija

Državni arhiv u Varaždinu

Obvestilo na železniški postaji Kumrovec, 2014



Tunel Zelenjak, 2014.

Snimio: Kruno Sudec

HR-DAVŽ-974 Zbirka fotografija

Državni arhiv u Varaždinu

Železniški predor Zelenjak, 2014

Izbor literature:

- Bunijevac, Helena: 150 godina željeznice u Zagrebu. Zagreb 2012.
Slukan Altić, Mirela (Ur.): Znanstveni skup Stočetrdeset godina željeznice u Zagrebu (1862-2002). Zagreb 2003.
Hećimović, Milan (Ur.): Sto četrdeset godina pruge (Zidani Most) Savski Marof Zagreb Sisak. Zagreb 2002.
Szavits Nossan, Stjepan: Sedamdesetgodišnjica prve hrvatske željeznice Zidani Most - Zagreb - Sisak 1 X 1862 - 1 X 1932, Tehnički list, Zagreb 1934, str. 129-132.
Mohorič, Ivan: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968.
Göncz, László: A muravidéki magyarság 1918–1941. Magyar Nemzetiségi Művelődési Intézet, Lendva 2001, str. 92.
Horvat, Zvonimir: Parna vuča u Hrvatskoj 1860-1988. Zagreb 2005.
Lajnert, Siniša: Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas. Zagreb 2003.
Stulli, Bernard: Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918). Historijski zbornik. Zagreb 1986.
Desselbrunner, Davorin: Izgradnja zagorskih vicinalnih željeznica. 100 godina pruge Zaprešić – Varaždin – Čakovec i Zabok – Krapina. Varaždin 1986.
Cvirn, Janez. Studen, Andrej: "Ko vihar dirjajo hlaponi" : k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Ljubljana 2001.
Brate, Tadej: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah. Celje, Celovec 2013.
Rustja, Karel: 100 let Posoteljskih prog. Šmarje pri Jelšah 2003.

KRATICE

- a. š. - arhivska škatla / arhivska kutija
br. - broj / številka
dr. - drugo
fot. - fotografija
hrv. - hrvatski / hrvaški
inv. br. - inventarni broj / inventarna številka
inv. št. - inventarna številka / inventarni broj
itd. - i tako dalje / in tako dalje
km - kilometer / kilometar
m - meter / metar
ok. - okoli / oko
sig. - signatura
sl. - slično / in podobno
slo. - slovenski
st. - stoletje / stoljeće
sv. - sveti
št. - številka / broj
t. i. - tako imenovani / takozvani
tj. - to je / to jest
tzv. - takozvani
ur. - urednik

- DAVŽ - Državni arhiv u Varaždinu
DAZG - Državni arhiv u Zagrebu
DAM - Državni arhiv za Međimurje
HDA - Hrvatski državni arhiv
JLA - Jugoslavenska ljudska armada / Jugoslavenska narodna armija
JNA - Jugoslavenska narodna armija / Jugoslavenska ljudska armada
KSHS - Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca
PAM - Pokrajinski arhiv Maribor
SFRJ - Socijalistična federativna republika Jugoslavija / Socijalistička federativna republika Jugoslavija
ZAC - Zgodovinski arhiv Celje
ZAP - Zgodovinski arhiv na Ptuju



