

Iz povijesti graditeljstva

STOTA OBLJETNICA USKOTRAČNE ŽELJEZNIČKE PRUGE SPLIT - SINJ

Prošle je godine obilježena stota obljetnica od otvaranja za promet, 12. rujna 1903., uskotračne željezničke pruge Split – Sinj koja je popularno nazvana *Sinjska rera*. Kao i prvoizgrađena dalmatinska pruga Split – Siverić – Knin s ogrankom Perković – Šibenik i ta je pruga bila izolirana od mreže ostalih željezničkih pruga sve dok 1925. nije dovršena izgradnja tzv. ličke pruge pa je njezin promet bio isključivo vezan uz dalmatinsko područje. Povijest *Sinjske rere* završila je 1. listopada 1962. kada je promet obustavljen, pruga demontirana, a putnici preusmjereni na autobusni prijevoz.

U doba prometne revolucije, koja se na europskim prostorima počela ostvarivati sredinom 19. st. uspostavljanjem mreže željezničkih pruga, Dalmacija, koja je u to vrijeme priznavala vlast Habsburške Monarhije i Carevinskog vijeća u Beču, bila je povezana tek solidnom cestovnom mrežom. No, s obzirom na strateški zanimljiv položaj na raskrižju Azije i Europe, s bogatim zaleđem Bosne i Hercegovine i otvorenim morem, pitanje je izgradnje željezničkih pruga

HUNDRETH ANNIVERSARY OF THE SPLIT - SINJ NARROW GAUGE RAILWAY

The narrow-gauge railway line between Split and Sinj was built and opened to traffic exactly one hundred years ago. Its popular and widely known name "Sinjska rera" originates from the Dalmatia's hinterland song that was often sung on the train. This railway line was finally closed to traffic in 1962. In that year the railway was dismantled, and the bus service was organized to accommodate passenger transport. The maximum speed on this railway line was 40 km per hour, and the passengers were mostly industrial workers employed in Split, villagers that carried their agricultural produce to the Split open air market, and students. The traveling time from Sinj to Split was two and half hours, while the ride in the opposite direction lasted as much as three hours because of the steep climb to the Klis mount near Split.

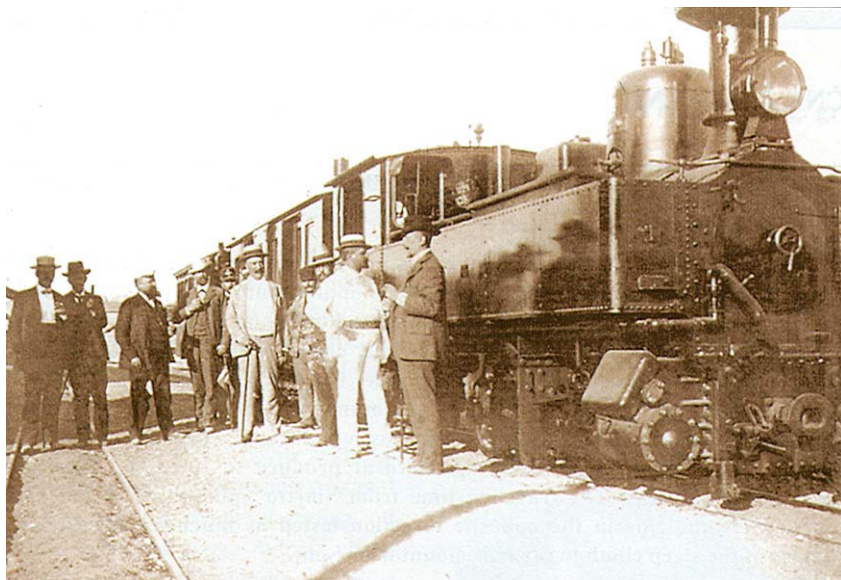
u Dalmaciji bilo pokrenuto vrlo rano. Tako su već austrijski zakonski članak XXXV. iz 1836. i studija o izgradnji 13 željezničkih pruga u ondašnjoj Austriji planirali i pruge koje bi ostvarivale vezu s jadranskim lukama. Prvi su prijedlozi s tim u vezi bili već 1843. upućeni mađarskom parlamentu, a odnosili su se na uspostavu veze Dalmacije s Mađarskom, i to preko Rijeke. Nedugo potom, godine 1846., u broju 29 kulturno-gospodarskog časopisa *La Dalmazia*, koji je izlazio u Zadru na talijanskom jeziku, objavljen je članak pod nazivom *Strada ferrata in Dalmazia* (Željezna cesta u Dalmaciji).

Taj članak bio je potpisan inicijalima A. A., iza kojih se vjerojatno krio Abe Agostino Grubišić iz Makarske. U članku je bila predložena izgradnja pruga koje bi pratile smjer već postojećih cesta trasiranih prema trgovačkim karavanskim putovima koji su iz Azije preko Bosne vodili do Zadra, Splita i Dubrovnika. Za pet predloženih trasa autor je naznačio sljedeće trase: Sarajevo – Travnik – Livno – Sinj – Klis – Split; Sinj – Vrljika – Drniš – Roški slap – Benkovac – Zadar; Drniš – Šibenik; Livno – Mostar – Trebinje – Dubrovnik te Mostar – Han.

Tijekom sljedećih 30 godina izmjenjivali su se još mnogi prijedlozi za izgradnju željezničkih pruga u Dalmaciji i njezino povezivanje s drugim dijelovima Monarhije. No, politički događaji i interesni sukobi utjecali su na stalne izmjene projekata i pružnih trasa. Iz tih je razloga prvi zakon o izgradnji dalmatinske željeznice bio donesen i usvojen tek 1873. Prema njemu valjalo je graditi "prugu na parni pogon" od Splita preko Perkovića i Drniša do Knina odnosno Pribudića na dalmatinsko-hrvatskoj granici. Pruga bi se granala u dva odvojka, od Perkovića do Šibenika i od Knina do Zadra. Ni taj zakon nije realiziran jer zbog gospodar-



Negdašnji pogled na Split i željeznički kolodvor (stara razglednica)



Svečani ispraćaj vlaka na prvoj vožnji Split-Sinj

ske krize ni jedan koncesionar nije imao snage financirati cjelovit projekt. Stoga se u izgradnju prve dalmatinske pruge ušlo o državnom trošku, i to samo na dijelu od Splita do Siverića (84,35 km), s ogrankom od Perkovića do Šibenika (21,6 km), dakle bez ostvarivanja veze sa Zadrom i drugim dijelovima Hrvatske. Odluku o toj izgradnji potvrdilo je 1874. Carevinsko vijeće u Beču.

Izgradnja pruge počela je još iste godine. Unatoč mnogim problemima vezanim uz težak kraški teren i isključivo ručne iskope, radovi su napredovali dosta brzo pa je dionica Šibenik – Siverić bila završena već krajem 1876., a u promet puštena 15. svibnja 1877. Službeno je otvaranje čitave pruge bilo je 4. listopada 1877. No brzo se pokazala promašenost takve krnje pruge koja je ostala izvan svake željezničke mreže. Stoga je kao nužnost bilo nametnuto njezino produljivanje do Knina, koje je ostvareno 1888. Ipak uklapanje te prve dalmatinske pruge u cjelovit sustav željezničke mreže u Hrvatskoj i Europi bilo je ostvareno tek 1925., pošto je završena gradnja tzv. ličke pruge.

Gotovo isti problemi pratili su i izgradnju druge dalmatinske pruge

između Splita i Sinja, koja je kasnije nazvana *Sinjska rera* (prema dvoglasnim i troglasnim pučkim pjesmama karakterističnim za Sinjsku krajinu koje su putnici često izvodili tijekom putovanja). Željeznička pruga između Splita i Sinja bila je planirana sredinom 19. stoljeća kao dionica pruge između Splita i Sarajeva, dvaju istaknutih trgovinskih središta, u to vrijeme povezanih samo cestom kojom se putovalo pet dana. No do donošenja odluke o izgradnji te pruge proteklo je gotovo 50 godina, jer je Carevinsko vijeće u Beču izgradnju pru-

ge Split – Sinj predvidjelo Zakonom o željeznicama nižeg reda od 21. prosinca 1898. Navedeni Zakon ovlastio je vladu da o državnom trošku izgradi dalmatinsku uskotračnu prugu "od stanice Spljet dalmatinskih državnih željeznica do zemaljske granice kod Aržanog s ogrankom Dugopolje – Sinj". To je trebala biti tek prva dionica buduće pruge prema Sarajevu. Druga dionica trebala je povezati Aržano i Bugojno. Za izgradnju prve dionice bilo je predviđen 6.310.000 forinti. Nedugo nakon donošenja Zakona o izgradnji pruge pristupilo se izradi projekta te njegovoj višekratnoj izmjeni i doradi. No izgradnja ipak nije započela pa je ministar željeznica Wittek u Beču 1901. ponovno potaknuo donošenje odluke o izgradnji te pruge. Svoj zahtjev potkrijepio je već prije isticanom potrebom za ostvarenje željezničkog spoja prema Bosni. Početkom 20. st. to je Austriji bilo posebno važno zbog političkih i vojnih interesa, to više što je u Sinju bilo smješteno sjedište vojnog garnizona. Zahtjev je bio prihvaćen, a za izgradnju je namaknuto 11.700.000 kruna.

U lipnju 1901. Carsko-kraljevsko željezničko ministarstvo raspisalo je dražbeni oglas za preuzimanje radova na izgradnji pruge, i to za izgradnju donjega pružnoga ustroja pruge,



Sinjska rera u vožnji

za polaganje tračnica, za izgradnju prijamnih zgrada, kolodvorskih ograda te za postavljanje željezničkih znakova i granica. Prema priloženom troškovniku izgradnja pruge trebala se ostvarivati u šest dijelova, odnosno šest odsjeka koji su bili određeni prema konfiguraciji terena kojim je pruga prolazila i sličnosti graditeljskih zahvata, a ne prema dužini trase. U dražbenom oglasu bili su utvrđeni i rokovi dovršetka pojedinih graditeljskih zahvata. Tako je do 1. veljače 1903. morala biti pripremljena kompletna infrastruktura, da bi se moglo pokrenuti polaganje greda željezničkih mostova, a nakon 30. travnja i ugradnja strojeva za namirivanje vodom, mosnih vaga, brzozajvne opreme i drugih uređaja. Sva oprema trebala je biti u funkciji 15. srpnja 1903., kako bi se prugom mogao prevoziti materijal potreban za dovršetak pruge.

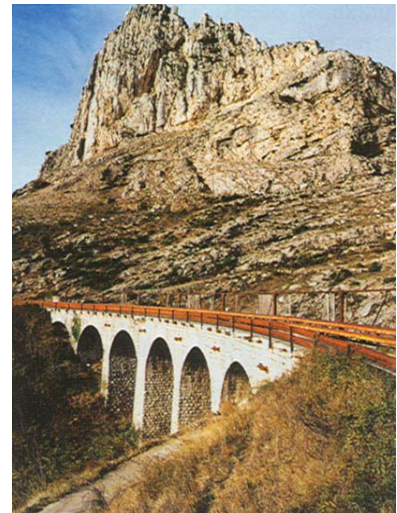
Rok za primanje ponuda bio je otvoren do 1. kolovoza 1901., a rok za predaju pruge u promet bio je 1. rujna 1903. Najpogodniju ponudu dao je splitski konzorcij *Antičević i družina* koji je poslove preuzeo već u kolovozu 1901. Uz tvrtku Ivana Antičevića u konzorcij su bile uključene i tvrtke: *Josipa Brajnovića, Braće Buj, N. A. Dubokovića, Josipa Duplančića i dr., Vida Morpurga, Ante Rismonda, Petra Šimete i sinova, Grge Vidakovića* te mjernika *G. B. Sarda i Emila Stoka*. Još istog mjeseca u Splitu je bila osnovana Direkcija za izgradnju pruge, za čijeg je glavnog upravitelja bio imenovan carski kraljevski viši inženjer Henrik Weidlich. Prvi suradnici bili su mu inženjeri F. Kragl, Vjenceslav Pečaček, Jerko Alačević, Oskar Striegel, Jan Hajskey, Jakov Zamberlin, Petar Senjanović i Sigismondo Chirer.

Pruga je bila planirana kao uskotračna, s razmakom tračnica od 760 mm. Gradnja je tekla prema planu, ali tek na dijelu između Splita i Sinja, u dužini od 39,972 kilometara. Izgradnja

samo toga dijela pruge bila je i navedena u dražbenom oglasu, dok se dio pruge između Dugopolja i Aržana nije ni spominjao. Kasnije se zbog izbijanja Prvog svjetskog rata pruga nikada nije nastavila graditi, pa je i sinjska željeznica ostala krnja željeznica, odnosno bez priključka na pruznu mrežu izvan Dalmacije.

Otkup zemljišta za izgradnju pruge obavljao se pod nadzorom željezničkog tajnika dr. Ivana Stratimirovića i odužio se na gotovo godinu dana. Izgradnja pruge počela je krajem listopada 1901. Na gradilištu je radilo mnogo radnika, među kojima su najteže fizičke poslove obavljali domaći ljudi. Uz njih se zapošljavao i velik broj radnika iz različitih mjesta Monarhije, među kojima i 1500 zidara i minera iz talijanske pokrajine Apulije.

Pruga između Splita i Sinja prolazila je kroz istočni dio Dalmatinske zagore i najvećim je dijelom bila trasirana u zavojima. Budući da je uglavnom vijugala oko Klisa, imala je sve osobitosti brdske pruge s postupnim promjenama uspona. Najveći kolosiječni nagib na pruzi bio je 26,7 promila kod tunela Mačkovac u blizini Klis-Kose. Najniža visinska točka na pruzi bila je 2,43 m n. m. u kolo-



Vetmin most ispod Klisa na željezničkoj pruzi Split-Sinj

dvoru Split, a najviša 386,19 m n. m. na području Kukuruzovca kod Sinja. Na pruzi su bila izgrađena tri tunela, i to polukružni tunel u Gornjoj Rupotini dug 400 m, tunel na Grebenu zvan Tri kralja dug 123 m te tunel Jadro, kasnije nazvan Mačkovac, dug 118 m. Sva tri tunela bila su u blizini Klisa, dok je kasnije probijen četvrti tunel bio na ulazu u kolodvor Split. Na Meterizama, kod željezničke postaje Vranjic-Solin, bio je podignut nasip i kameni nadvožnjak dug 10 m s velikim lučnim



Gradnja tunela Gornja Rupotina



Željeznički kolodvor u Vranjic-Solinu

otvorom ispod kojeg je prolazila cesta Split – Solin. Od većih pružnih građevina u Klisu, ispod Varoša bio je izgrađen kameni vijadukt Vetmin most. Bio je dug 76,81 m, postavljen na šest sandučastih stupova koji su nosili sedam polukružnih lukova. Sa sjeverne strane mosta kasnije je bila podignuta željezna konstrukcija s daskama za zaštitu od bure. Na pružnoj trasi u predjelu Grlo bio je izgrađen manji željezni most raspona 8 m.

Uz već izgrađen splitski kolodvor tijekom izgradnje pruge bilo je podignuto pet kolodvora i tri stajališta. Kolodvori su bili: Vranjic-Solin, Klis, Dugopolje, Dicmo i Sinj, a stajališta Mravinci, Klis-Kosa i Prosik. Nekoliko godina poslije bila su izgrađena još tri stajališta, najprije u Koprivnom i Kukuruzovcu, a potom i u splitskom predgrađu Kopilici. Prijamne kolodvorske zgrade i prateći skladišni i ostali objekti bili su izgrađeni u kamenu i slijedili su tipski oblik gradnje željezničkih građevina. Prijamne zgrade u kolodvorima bile su izvedene kao katnice, a u stajalištima su bile manje prizemnice. Zanimljivo je napomenuti da čekaonice na kolodvorima i stajalištima nisu bile unutar zgrada, već su bile smještene u vanjskom otvorenom dijelu zgrada pa putnicima nisu pružale zaklon od bure.

Pruga je imala 117 prijelaza i 20 odvodnih kanala za oborinske vode. Tračnice za tu prugu bile su izrađene 1903. u Grazu, a bile su položene na 47.143 drvenih pragova s međusobnim razmakom od 800 mm. Najveći dopušteni pritisak kotača na tračnicu bio je 4700 kg, a najveća dopuštena brzina vožnje na pruzi bila je 30 km na sat.

Pruga je izgrađena za dvije godine.

Do kraja 1902. duž cijele su trase bili su probijeni svi tuneli, podignuti nadvožnjaci, vijadukti i mostovi te izgrađene sve prijamne kolodvorske zgrade. Pruga je za promet bila otvorena 12. rujna 1903. i to uz jako po-

licijsko osiguranje postavljeno iz bojazni od nemira koji su mogli izbiti zbog trojezničnih natpisa na kolodvorima koji su bili istaknuti na hrvatskome, njemačkom i talijanskom jeziku. Na toj pruzi uglavnom su vozili mješoviti vlakovi i to dva puta na dan u svakome smjeru. Putovanje je trajalo dva sata i 30 minuta iz Sinja do Splita, a u obrnutom smjeru tri sata zbog velike kliške uzbrdice. Vučni su park te pruge u početku činile tri lokomotive serije 186, koje su bile izrađene u tvornici Krauss u Linzu u razdoblju od 1894. do 1903. Lokomotive su bile teške samo 22,4 tone (24,3 tone u službi), njihova najveća brzina bila je 40 km/h, a vučna sposobnost 40 tona. Često su se kvarile, a zbog neprikladnosti i preopterećenosti vlakovi su svaki dan kasnili i do pola sata, a teret se isporučivao i s nekoliko dana zakašnjenja. Neredovitosti prometa, ali i relativno čestim nesrećama, pridonio je i mali broj željezničkih radnika u izvršnoj službi, ali i to što nisu odmah bili sagrađeni burobrani, posebice između Vranjica i Klisa. Zbog spore vožnje vlakova na sinjskoj željeznici, često su ju zvali "šuljarica". Cijena iskorištavanja te željeznice bila je visoka i u putničkome i u teretnome prometu. U putničkom je prometu cijena putnih karata bila formirana



Željeznički kolodvor u Klisu



Željeznički kolodvor u Dugopolju

prema tri razreda, a četvrti razred nije nikad bio uveden.

Unatoč mnogobrojnim otegotnim okolnostima *Sinjska rera* imala je svoje korisnike, uglavnom radnike koji su bili zaposleni u prvim splitskim industrijskim pogonima, poljoprivrednike, koji su hranom opskrbljivali splitsko područje, i učenike. Zbog toga je nakon Drugoga svjetskog rata broj polazaka s dva povećan na četiri do pet vlakova na dan. Promet na toj pruzi ostvarivao se uz pomoć šest malih parnih lokomotiva izgrađenih u tvornici *Krauss* u Linzu i u tvornici *Mavag* u Budimpešti. Godine 1956. vozni park sinjske željeznice bio je obnovljen sa sedam putničkih vagona tipa *Pulmann* koje je izgradila tvornica *Đuro Đaković* iz Slavonskoga Broda. Ipak ubrzo se ozbiljno počelo razmišljati o ukidanju prometa i o zamjeni željezničkog cestovnim prijevozom. Podloga za te planove bile su analize koje su pokazivale stalno smanjivanje putničkog i teretnog prometa. Tako je 1960. putnički promet bio manji 25 posto, a 1961. čak 51 posto u odnosu na 1959. Istih se godina teretni promet smanjio 36 odnosno 49 posto. Pruga je ujedno vapila za remontom, a vozni park za cjelovitom zamjenom, što bi stajalo milijardu i 250 milijuna dinara. S obzirom na nepovoljne prijevozne pokazatelje i na godišnji deficit od gotovo 250 milijuna dina-

ra, tolika ulaganja nisu dolazila u obzir. Tako je pruga određena za zatvaranje. U travnju 1962. Hrvatski je sabor predložio zatvaranje za javnu uporabu pruge Split – Sinj i demontažu njezinih postrojenja. Osnovni uvjeti za zatvaranje bili su dovršetak izgradnje ceste Split – Sinj, kojoj su nedostajala četiri kilometra između Dicma i Sinja, i nabavka desetak autobusa.



Kolodvor u Sinju (stara razglednica)

Posljednji putnički vlak broj 3834 na pruzi Split – Sinj krenuo je iz Sinja 30. rujna 1962. To je bio vrlo tužan dan za većinu stanovnika Dalmatinske zagore jer je *Sinjska rera* bila sinonim toga kraja i dio tradicije, ili kao što pjesma kaže "duša Sinja i cijeloga kraja, ka i Gospe sinjska". Nakon 59 godina postojanja 1. listopada 1962. službeno je ukinut

putnički prijevoz. Teretni se prijevoz održavao još kraće vrijeme. Već iduće godine pruga je bila demontirana, a lokomotive i vagoni bili su preseljeni u Gornji Milanovac. Ostala su samo nostalgična sjećanja na *Sinjsku reru* čija je sporost omogućavala opuštenu druženja i posebnu čaroliju putovanja.

Premda je od ukidanja prometa na uskotračnoj pruzi Split – Sinj prošlo više od četrdeset godina, pružna se trasa *Sinjske rere* na pojedinim mjestima još uvijek nazire, a neke od građevina odolijevaju zubu vremena i društvenoj nebrizi. Zbog toga su ostaci te legendarne pruge u današnje vrijeme tek okvirni podsjetnik za rekonstrukciju toga tehničkog fenomena čija atraktivnost, na žalost, ne može služiti u turističko-promidžbene svrhe. Pružna je trasa danas isprešjecana cestom i novoizgrađenim objektima te bi se mogle rekonstruirati tek uz pomoć dobrih znalaca koji su i sami radili na toj pruzi. Iako se željeznica vrlo brzo nakon obustavljanja prometa na pruzi odrekla

svojih objekata, u prijavnim kolodvorskim zgradama ostali su stanovati uglavnom željezničari. Danas je njihov vlasnički status mahom neodređen, što znatno pridonosi njihovu propadanju, iako zaslužuju da budu spomenici kulture.

Helena Bunijevac
Slike: arhiv Hrvatskoga željezničkog muzej