

VELIKA OBLJETNICA

Stoljeće i pol od dolaska prvog vlaka u Pulu: Pruga koja je promijenila život u Istri

17.09.2026 06:00 | Autor: Sandra Zrinić Terlević



(Zbirka Josipa Orbanića, snimio Tadej Brate oko 1970.)

Prije točno 150 godina dolazak prvog vlaka promijenio je Istru. Istarska državna željeznica povezala je Pulu i Istru s Europom te otvorila put do novih tržišta, omogućila putovanja, zbližavanja i promijenila ovo područje zauvijek. Odabrana je trasa preko Divače, koja je Pulu povezala s glavnim prometnim pravcem prema Trstu i Beču. Svečana prva vožnja bila je 18. kolovoza 1876. na rođendan cara, iako nije bila za javnost. Službeno je potom linija za putnike profunkcionirala 20. rujna 1876. i imala je velik odjek u Istri.

Oglas



[Maestro HrBurger: majstor lokalnih okusa vratio se kući!](#)

[Otkrijte zašto je trgovanje zlatom na burzi bolji izbor od kupnje fizičkog zlata](#)



Tim povodom u petak, 18. rujna, u Puli se održava Međunarodni znanstveno-stručni skup s početkom u 11.30 sati u Coworking centru u Puli. Organizator je Društvo za proučavanje i očuvanje pomorskog i kulturno-povijesnog nasljeđa c. i kr. Mornarice (k.u.k Marine) "Viribus Unitis" iz Pule.



Muzejski vlak s posadom iz 1986. godine (Arhiva Glasa Istre)

Veza s Europom

Predsjednik Društva "Viribus Unitis" Bruno Dobrić približio nam je to vrijeme i značaj pruge za razvoj cijelog ovog područja koji se nastavio i u desetljećima kasnije sve do negdje 2009. godine kada se neke pruge u Istri trajno uklanjaju, neke linije nestaju, a poveznica s ostatkom Hrvatske prekida.



Bruno Dobrić (Arhiva Glasa Istre)

- Željeznička pruga Divača - Pula, s odvojkom Kanfanar - Rovinj, koja je od 1876. do 1918. djelovala pod nazivom carsko-kraljevska Istarska državna željeznica (k.k. Istriener Staatsbahn) - Istra, prvi put povezana je 20. rujna 1876. godine u željezničku mrežu Habsburške Monarhije, a preko nje i s ostalim dijelovima Europe. Njezina izgradnja proizašla je iz izbora Pule za glavnu ratnu luku Monarhije, posebno nakon što je izgrađen c. kr. Pomorski arsenal koji su 9. prosinca 1856. svečano otvorili - službeno je to bilo postavljanje kamena temeljca - car Franjo Josip I. i carica Elizabeta. Treba reći da je to bila državna pruga, odnosno nije, kao i ostale pruge, bila većim dijelom građena privatnim kapitalom jer nije bilo interesa. Prugu su privatni investitori smatrali nerentabilnom jer je bilo planirano da prolazi kroz tada zaostalu Istru. Čak je i Pula tada bila nerazvijena i privatni kapital nije imao interesa za ulaganjem u tu prugu. Vjerojatno ne bi bila ni izgrađena tko zna do kada da država tada nije prihvatila financirati izgradnju. Stoga je danas i sva građa o toj gradnji pohranjena i čuva se u Beču, kaže Dobrić.

Gradnja je krenula od 1874.-76, iako je država odluku da se pristupi gradnji donijela 1873. godine. A zašto je država odlučila izgraditi tu prugu? Zbog velike vojno-strateške važnosti Pule kao glavne ratne luke koja je proglašena 1853. godine i upravo se to željelo istaknuti ovim znanstvenim skupom. To je vezano uz povijest Pule sredinom 19. stoljeća kao glavne ratne luke, kada je odabrana umjesto Venecije. Pruga se protezala od Beča do Pule u dužini od 122 kilometra.

- Treba pritom istaknuti i važnost Viške bitke koja je bila 1866. godine, a koja je pokazala neočekivanu snagu austrijske mornarice i potvrdu odabira Pule za glavnu ratnu luku. Tu se pojavio i drugi neprijatelj na Jadranu - talijanska mornarica koja je vrlo brzo mogla ugroziti austrijsku mornaricu. Tako je nakon Viške bitke ubrzano donijeta odluka o gradnji pruge, na nagovor zapovjednika mornarice Von Tegetthoffa, koji je u Viškoj bitki vodio austrijsku flotu i poslije bio izabran za zapovjednika. Tu je važna uloga bila i admirala Bernharda von Wuellerstorfa-Urbaira, jer je bio lučki admiral u Puli, a kasnije i ministar trgovine Austrijskog carstva od 1866. godine koji je dobro poznavao potrebe Pule kao glavne ratne luke. Stoga se zalagao, iako to nije

bilo u nadležnosti njegovog ministarstva, da se ta pruga izgradi. Napisao je memorandum o tome zašto je Pula bitna, a Tegetthoff je to i nastavio. Pošto je Viška bitka imala veliki odjek u javnosti i izazvala oduševljenje u Dalmaciji i Istri, onda je javnost podržala takav prijedlog i država je pristupila toj izgradnji. Prvi planovi napravljeni su 1868. i onda, relativno kasno, 1973. država je donijela odluku da se gradnji i pristupi.



Iznad Buzeta (snimio Štefan Stepic 2016.)

Put kroz središte Istre

Dobrić ističe da su pri gradnji postojale i određene poteškoće jer je pruga išla po krškom području, spuštala se preko krša i Ćićarije te je bila dosta zahtjevnja za gradnju, a stoga i skupa. Jednom zgotovljena nova je pruga imala 13 postaja, pet mostova i jedan tunel.

- Na skupu će biti riječi i o pruzi koja je bila veza do luke Kopar, potom o Parenzani te o raškoj pruzi koje su sve danas zapuštene. Gledajući iz današnje perspektive, jedina je opstala istarska državna željeznica, s time da je otpao odvojak do Rovinja. Danas, nakon 150 godina, istarska pruga "odrezana" je od ostatka Hrvatske, jer je nakon raspada Jugoslavije, sjeverni dio pripao slovenskim željeznicama, a veći, južni dio, Hrvatskoj. Planira se doduše gradnja tunela kroz Učku, ali je pruga danas svedena na granice Istarske županije. Također, teretnog prometa više nema, to je u potpunosti ukinuto. U posljednje vrijeme se spominje rekonstrukcija i uvođenje brzih vlakova, no to će biti tema za sebe, a predstavljanje tih planova bit će prije samog skupa isti dan, 18. rujna, ujutro, najavio je Dobrić, te rezimirao da se nakon 150 godina može reći da ono što je povezivalo Pulu i Istru direktno s Europom, ne postoji. Postoji samo sezonska linija, koja nije modernizirana već se radi o zastarjeloj željezničkoj vezi.

Željeznica je funkcionirala do raspada Monarhije, a potom i u vrijeme Italije u manjem obimu jer je teretni promet bio manji, a Istra je bila tek "prirepak" Italije. Pruga je funkcionirala i u vrijeme Jugoslavije, kada se na ovu prugu nadovezala i raška pruga jer je to bilo važno za prijevoz ugljena za potrebe države. I to je funkcioniralo do 2009. godine kada je postepeno ukinuta.

- Ova pruga, osim Rovinja, nije dirala dijelove zapadne Istre, već je to nadomješteno Parenzanom, dok je glavna trasa išla kroz unutrašnjost Istre, zbog vojno-strateških razloga da bude van dometa brodova koji bi eventualno napadali Istru. A to je bio i najkraći put iz Beča. I tu je bio pravi značaj pruge za Istru. Odjednom je najzaostaliji dio Istre dobio priliku za razvoj. Svi gosti koji su dolazili do Pule prolazili su tim dijelom, razvija se putnički promet, o tim se krajevima počelo pisati, a lokalno stanovništvo je počelo putovati, kao i proizvodi te je ova pruga postala i važna poveznica. Ovim su putem do tržišta lakše dolazili istarsko vino, maslinovo ulje, drvo i stoka, potaknut je razvoj industrije, rudarstva, kamenarstva i šumarstva, a učinjeni su i prvi koraci k razvoju turizma, kaže nam Dobrić.

S početnih 55 tisuća godišnje ovom trasom vrlo brzo do Istre stiže i više od 400 tisuća putnika godišnje. Željeznica je tako obogatila svakodnevicu Istrana koji su njome išli na posao i u škole, putovali, družili se i razvijali kulturna i društvena događanja uz prugu. Željeznica je Istri otvorila put prema svijetu i prije stoljeća i pol promijenila cijeli poluotok.

Izložba na Kaštelu

U povodu obilježavanja 150. obljetnice istarskih željeznica, u Povijesnom i pomorskom muzeju Istre u Puli večeras u 19.30 sati otvara se izložba "Gremo na makinu! – 150 godina istarskih željeznica".

Izložba donosi povijesni pregled plana, izgradnje i razvoja željeznice u Istri te njezina utjecaja na društvo, gospodarstvo i prostor. I neće se raditi samo o fotografijama i tekstovima. Među originalnim predmetima koji će biti izloženi nalaze se heksameterska kamena oznaka Austrijskih željeznica s istarske pruge, stare fotografije i razglednice s kraja 19. stoljeća, izvorni nacrt mosta Fojba kod Pazina te originalni nacrt kolodvora Pula iz 1875. godine.

Posjetitelji će moći vidjeti i stare vozne redove, pružni motorni kvatrocikl, odnosno drezinu proizvedenu 1963., teleprinter iz kolodvora Pazin iz 1970. te kapu austrougarskoga željezničkog službenika staru više od stoljeća. Posebno će zanimljiv biti model kompozicije Parenzane u omjeru 1:87, s parnom lokomotivom, poštanskim i teretnim vagonima.

To su predmeti koji su nekada bili dio svakodnevice željeznice, a danas pričaju priču o tome kako se putovalo, radilo i živjelo uz prugu.

Istarske željeznice ponovno se mijenjaju

Danas istarskim poluotokom prolaze regionalna pruga od državne granice sa Slovenijom, preko Buzeta do Pule, duga 91 kilometar, te lokalna pruga Lupoglav – Raša, duga 53 kilometra. No, istarske pruge ulaze u novi investicijski ciklus.

U tijeku je 55 milijuna eura vrijedna obnova 50,13 kilometara pruge od državne granice, preko Buzeta do Svetog Petra u Šumi. Obnavljaju se kolosijeci i skretnice, saniraju propusti, nasipi i usjeci te moderniziraju signalno-sigurnosni sustavi i željezničko-cestovni prijelazi. Cilj je ponovno omogućiti prometovanje projektiranim brzinama te putnicima osigurati brži, udobniji i pouzdaniji prijevoz.

U pripremi je i projekt izgradnje željezničkog tunela Ćićarija i spoja Lupoglava s Jurdanima. Time bi se stvorila željeznička veza koja nedostaje i omogućilo izravno putovanje između Istre i ostatka Hrvatske bez prolaska kroz Sloveniju i presjedanja putnika u autobuse.

Stručni skup u Coworkingu

U petak, 18. rujna, u Coworkingu u Puli (Marulićeva 5), održat će se dva stručna skupa posvećena željeznici. Od 9 do 10.45 sati na temu "150 godina istarske željeznice: Pogled u budućnost" predstaviti će se planovi razvoja željeznice u Istri. Od 11.30 sati na redu je Međunarodni znanstveno - stručni skup 150. obljetnice c.kr. Istarske državne željeznice.

Manifestaciju "150 godina istarske željeznice" organiziraju Turistička zajednica Grada Pule, Društvo za proučavanje i očuvanje pomorskog i kulturno-povijesnoga nasljeđa c. i kr. Mornarice (k. u. k. Marine) "Viribus Unitis" Pula i Hrvatsko društvo željezničkih inženjera. Pokrovitelji manifestacije su Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Grad Pula i Istarska županija.