

Pruga Vinkovci - Osijek

Anton Papić

<http://www.zeljeznice.net>

Vinkovci, 2006.

Sadržaj

1. Povijest izgradnje pruge Vinkovci – Osijek.....	3
2. Stanje pruge do 1991. godine, prikaz rada: teretni i putnički promet.....	5
3. Današnja organizacija prijevoza robe i putnika iz Vinkovaca za Osijek.....	9
4. Tehničko-tehnološko rješenje pruge Vinkovci – Osijek.....	11
5. Zaključak.....	15
6. Literatura.....	16

Povijest izgradnje pruge Vinkovci – Osijek

Izgradnja sporednih pruga lokalne važnosti tzv. vicinalnih željeznica, počela je 1880. godine, kada je donesen vicinalni zakon, koji je poduzetnicima za izgradnju lokalnih pruga osiguravao razne beneficije.

Građenje pruga je bilo potpomognuto od strane mađarske vlade, koja je tome pristupila kao sredstvo za proširenje željezničke mreže.

U tom slučaju država je preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji vicinalne pruge uzeti istu u svoju eksploataciju prema uvjetima međusobnog ugovara. Prema tim ugovorima većim dijelom brutto prihod se dijelio na pola, a manjim dijelom putem zagarantiranog minimalnog prihoda.

Ovakve koncesije davane su na razdoblje do 90 godina, poslije čega je željeznica prelazila u vlasništvo države, bez ikakve odštete.

Privatni kapital koji je sudjelovao u građenju ovih željeznica bio je mađarski, njemački, austrijski, švicarski, nizozemski, engleski... Koliko je ovo bio dobar projekt tadašnje ugarske vlade, vidi se iz toga da je za samo 18 godina (u razdoblju od 1882. do 1900. godine) u Hrvatskoj je izgrađeno oko 1000 km kolosijeka ili cca 35 % u odnosu na dužinu današnjih pruga.

Pruga Vinkovci – Osijek, tako je spadala pod dioničarsko društvo sjedinjenih država – posavskih vicinalnih željeznica u Budimpešti. Društvo je osnovano 15. listopada 1906., spajanjem “Dioničkoga društva mjestne željeznice Vinkovci – Županja – Savska obala“, i “Društva mjestne željeznice Osijek – Djakovo – Vrpolje“. *Dozvolna isprava kraljevskog ugarskog ministra trgovine za izgradnju i promet parovozne vicinalne željeznice Vinkovci – Županja – Savska obala, izdana je 24. prosinca 1900. Dozvolna isprava za parovoznu vicinalnu željeznicu Osijek – Djakovo – Vrpolje izdana je 18. rujna 1906. godine.*

Zakonski čl. XXVII o dozvoljenju vicinalne pruge Osijek – Vinkovci donesen je 28. prosinca 1910. godine.

Pruga Vinkovci – Županja – Savska obala, puštena je u promet 30. rujna 1901, godine, Osijek – Djakovo – Vrpolje puštena je u promet 19. listopada 1905., Vinkovci – Gaboš – Osijek puštena je u promet 23. studenog 1910. godine.

Sjedište prvo 1921. godine seli u Zagreb, a onda kasnije u Beograd.

Pruga je tih godina nakon izgradnje pruge spadala pod Prometnu upravu u Pečuhu, koja je spadala pod Kraljevske Ugarske državne željeznice u Hrvatskoj.

Ova pruga svoja prva ratna razaranja doživjela je u II. svjetskom ratu kada je uništeno čak 12 km kolosijeka, ili oko 40 % ukupne dužine pruge Vinkovci – Osijek.

Zbog tadašnjeg lošeg stanja tj. potpune odsutnosti mehanizacije, poduhvat obnove pruge zahtijevao je veliki broj radnika. No, kako to nije bila u mogućnosti nadoknaditi niti dobrovoljna radna snaga pruga se počinje obnavljati paralelno sa sređivanjem stanja u državi kada počinje regrutiranje novih radnika na željeznici.

Nažalost, povijest se ponovila i 1991. početkom srpske agresije na Hrvatsku i prvim ratnim razaranjima izneđu ostalih strateških ciljeva i pruga u Hrvatskoj, tako i ova pruga dolazi na metu agresora.

Promet na pruzi se gasi 18. kolovoza 1991. godine, a kolodvori Ostrovo, Gaboš, Markušica - Antin, Laslovo – Korođ, Ernestinovo, Tenjski Antunovac bivaju okupirani. Dakle svi kolodvori i stajališta na dotičnoj pruzi, osim Brijesta.

Šest godina kasnije, 1997. godine pruga se nalazi u devastiranom stanju. Kompletna pruga bila je minirana. S pruge je ukradeno preko 10 km tračnica, pragova, pričvrstnog pribora i tucanika, te 8 skretnica.

Razminiranje pruge obavio je Hrvatski centar za razminiranje (HCR) uz financijsku pomoć Svjetske banke, te u suradnji s tvrtkom "Carlos Gassmann".

Prema stanju iz 2001. godine prema procjeni cijena obnove iznosi 28 878 312 kn, a što uključuje otvorena pruga + prvi kolosijek u duljini od 700 m, s dvije nedostajuće skretnice. Dakle, to je cijena gornjeg ustroja pruge.

Cijena obnove kolodvorskih kolosijeka sa skretnicama, iznosila bi 7 200 780 kn.

Cijena ugradnja AB rasponskih konstrukcija iznosila bi 2 000 000 kn.

Rad, tj. ljudski resursi, tako bi prema procjeni iznosili 22 000 000 kn.

Sve nas ovo donosi do cijene od 60 200 000 kn ili oko 9 000 000 eura.

Od ovog prijedloga i procijene sanacije pruge, prošlo je 5 godina. Pisale su se peticije, stranke su pred izbore obećavale obnovu pruge, bivša vodstva HŽ-a obećavala su isto to. Pet godina je prošlo, a ništa se nije pomaklo s mrtve točke.



Stanje pruge do 1991. godine, prikaz rada: teretni i putnički promet

Laslovo – Korođ nalazi se između kolodvora Gaboš i Tenjski Antunovac, kao međukolodvor na pruzi Vinkovci – Osijek. Kolodvor je bio otvoren za promet putnika, prtljage, expressne robe, kao i denčane i vagonске pošiljke. Bio je opremljen s četiri kolosijeka, 1. kolosijek je bio manipulativni i služio je za istovar i utovar vagonских pošiljaka, 2. i 3. kolosijek su bili glavni kolosijeci koji su služili za primanje vlakova, s tim da je treći bio glavni prolazno kolosijek. 4. kolosijek je bio krnji kolosijek koji je služio za eventualno ostavljanje pružnih vozila kao i lakih kola.

Postojao je jedan industrijski kolosijek koji se odvajao od 3. kolosijeka i bio je zaštićen iskliznicom, te je služio za posluživanje i smještaj TMD-a. Bio je u vlasništvu željeznicu i služio isključivo u željezničke potrebe.

U kolodvoru Laslovo se nalazilo i robno skladište i betonska rampa s betonskom uzlaznicom. Kolodvor je bio osiguran signalno – sigurnosnim uređajima marke Iskra SEL.

Regulacija prometa se obavljala u kolodvorskom prostornom odsijeku na principu kolodvorske zavisnosti.

Kolodvor je bio zaštićen dvoznačnim svjetlosnim ulaznim signalima i predsignalima ulaznih signala. Za signaliziranje vozniх putova i izlaza, ugrađeni su kolosiječni izlazni signali.

Tenjski Antunovac kolodvor se nalazio kao međukolodvor na pruzi Vinkovci – Osijek, između kolodvora Laslovo – Korođ – Osijek. Obzirom na obavljanje transportne službe, kolodvor je bio otvoren za promet putnika, prtljage, expressne robe, denčanih i vagonских pošiljaka, te živih pošiljaka, kao što je onaj koji diktira sve ovo.

Kolodvor je imao tri kolosijeka. 1. kolosijek je bio manipulativni i služio je za utovar i istovar vagonских i denčanih pošiljaka, te za eventualno gariranje praznih vagona.

2. kolosijek je glavni prolazni kolosijek, a 3. je glavni kolosijek za prijem i otpremu vlakova.

Kolodvor je imao robno skladište i tovarnu rampu. Skladište je služilo za smještaj komadne i expressne robe. Pored skladišta nalazila se rampa izrađena od betona, a služila je za utovar i manipulaciju robe.

Pruga Vinkovci – Osijek do 1991. godine je imala 7 službenih mjesta, od toga 3 kolodvora i 4 stajališta, od toga su 2 stajališta su imala manipulativne za utovar i istovar robe (Ernestinovo i Brijest).

Danas se stajalište Brijest koristi isključivo za potrebe INA-e.

Službena mjesta na pruzi Vinkovci – Osijek:

- Ostrovo (stajalište)
- Gaboš
- Markušica – Antin
- Laslovo – Korođ
- Ernestinovo (stajalište)
- Tenjski Antunovac
- Brijest (stajalište)

Nažalost, za ostale kolodvore nisu poznati podaci, jer su u ratu uništeni poslovni redovi kolodvora.



Kolodvor Gaboš danas

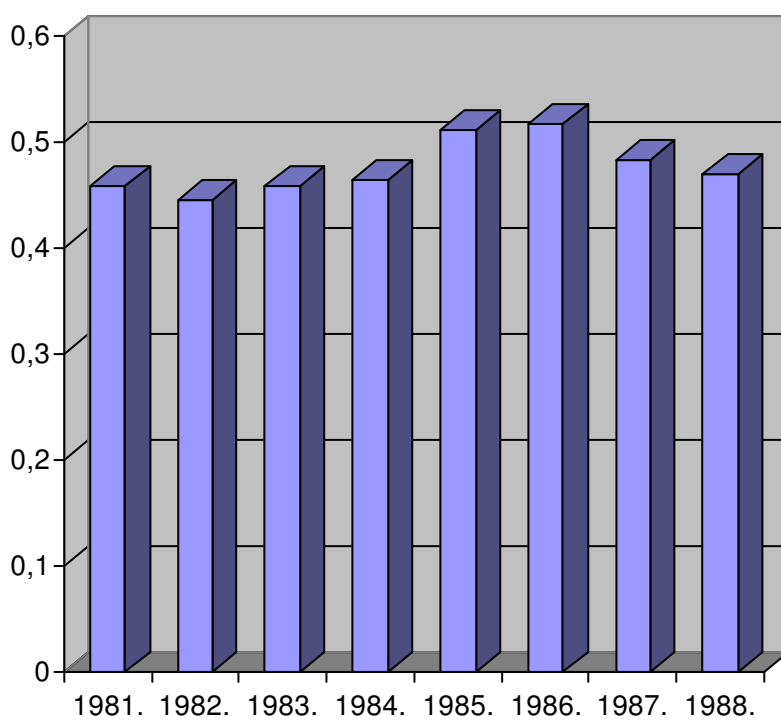
Na pruzi je godišnje prometovalo 4 192 putničkih vlakova i 2 587 teretnih vlakova u smjeru Vinkovci – Osijek, i 4 202 putničkih vlakova i 2 357 teretnih vlakova u smjeru Osijek – Vinkovci.

U prosjeku je dnevno putovalo 12 putničkih vlakova dnevno u oba smjera, i 7 teretnih vlakova u smjeru Vinkovci – Osijek, a 6.5 teretnih vlakova u smjeru Osijek – Vinkovci. Ukupno se prevozilo 1 324 311 tona u smjeru Vinkovci – Osijek (518 tona prosječno po vlaku), i 1 233 756 tona u smjeru Osijek – Vinkovci, ili sveukupno preko 2 500 000 tona različitog tereta.

Pruga je bila tranzitna, a njezina iskoristivost je bila 98%.

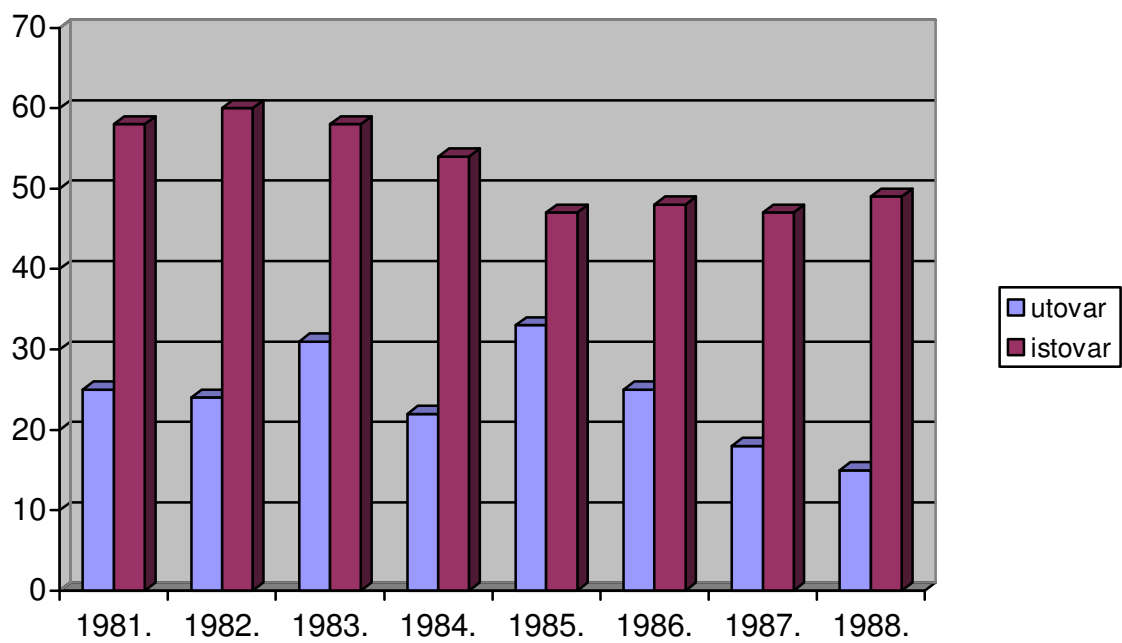
Prema neprovjerenim podacima iz 1990. na pruzi je prevezeno 700 000 putnika, dok je npr. na relaciji Strizivojna – Osijek prevezno samo 200 000. Još bolji primjer je kod teretnog prometa, jer je pruga Strizivojna – Osijek imala samo 80 000 tona tereta!

godina	broj putnika
1981.	458 647
1982.	445 383
1983.	458 383
1984.	464 174
1985.	511 290
1986.	517 836
1987.	483 486
1988.	470 954



Graf 1. Prijevoz putnika u stotinama tisuća putnika

godina	utovar	Istovar
1981.	24 556	57820
1982.	24 473	60 100
1983.	31 440	57 516
1984.	21 737	53 837
1985.	32 672	47 169
1986.	24 754	48 188
1987.	17 727	46 678
1988.	15 288	49 007



Graf 2. Prijevoz robe u tisućama tona

Današnja organizacija prijevoza robe i putnika iz Vinkovaca za Osijek

Današnji prijevoz na relaciji Vinkovci – Osijek, organiziran je preko kolodvora Strizivojna – Vrpolje, koji je ujedno i odvojni kolodvor za pruge prema Osijeku i Slavanskom Šancu, a nalazi se i na sjecištu dva važna paneuropska koridora, Vc i X. Nažalost nema niti jednog direktnog vlaka na relaciji Vinkovci – Osijek, niti putničkog, niti teretnog.

Ima osam vlakova na relaciji Vinkovci – Osijek, ali nema direktne veze. Ako se ide iz smjera Vinkovaca i presjeda u Strizivojni, 4 vlaka imaju direktnu vezu sa Osijekom (ne mora se čekati), dok se na 4 čeka od 20 do 60 minuta.

Putovanje traje u prosjeku 85 minuta, a sama udaljenost iznosi točno 80 kilometara. Nažalost, i više je nego očito da željeznica tu nema šanse konkurirati autobusnom prijevozu, koji unatoč trajanju putovanja od 60 min naspram prijeratnih „željezničkih“ 30 min, je jedina alternativa uz prijevoz osobnim automobilom.

Prijevoz tereta u istom je stanju, kao i putnički, čak i lošijem, jer apsolutni primat drži kamionski lobi zbog cijene i brzine kojoj sadašnja organizacija željezničkog prometa niti praktički, niti teoretski, ne može konkurirati.

Polasci autobusa prijevozničkog poduzeća Panturist :

Vinkovci									
RD	05:40	06:35	07:30	10:30	12:00	14:10	15:05	19:10	
RD+S	05:40	06:35	07:30	10:30		14:10			
RD+N	08:45							19:10	
Osijek									
RD	05:30	06:45	09:00	11:00	13:30	15:30	17:45	19:20	
RD+S	05:30		09:00			15:30			
RD+N								19:20	

Najveća popunjenost autobusa je iz Osijeka petkom u podnevnim autobusima i subotom ujutro, dok u Vinkovcima nedjeljom sa posljednjim autobusom. Tada su autobusi popunjeni 100%, a u pravilu se radi isključivo o studentima.

Nažalost, do konkretnih podataka o broju putnika nisam uspio doći.

Vinkovački prijevoznik Polet je odustao od ove relacije i orijentirao se na putnike iz obližnjih sela, tako da za Osijek vozi samo 3 para autobusa dnevno.

Očiti je problem kod sadašnje organizacije prijevoza autobusom nedostatak kasnijeg autobusa, jer posljednji autobus i iz Vinkovaca i iz Osijeka polazi oko 19 sati, što je veliki nedostatak koji se posebno očituje nedjeljnim autobusom iz Vinkovaca u koji se nekada jedva uđe.

Tehničko – eksploatacijsko rješenje pruge Vinkovci – Osijek

Do početka rata brzina je bilo 100 km/h, no to je bilo samo zbog maksimalne brzine motornih garnitura, s tim da je u građevinskom smislu bila osposobljena za 120 km/h. Maksimalno osovsko opterećenje bilo je 22,5 t/os, a po dužnom metru 8,0 t/m.

Gornji ustroj pruge se sastojao od tračnica tipa 49 koje su djelomično bile na drvenim impregiranim pragovima, a djelomično na betonskim pragovima s krupnim pričvrstnim priborom tipa K.

Tračnice su zavarene, a skretnice su bile tipa 49, polumjera $R = 200$ i 300 m.

S tim da su skretnice u kolodvorima Gaboš, Laslovo – Korođ i Tenjski Antunovac bile osigurane i uključene u elektrolejni uređaj. Zahvaljujući takvom tehničkom stanju i vrlo intenzivnom prometu, naročito teretnom (Istočni blok – nesvrstane zemlje – Ploče, Rudača – Rijeka – Dunav), prugom se godišnje prevozilo 6, 94 milijuna brutto tona robe (1990. godine), a u putničkom prometu to je bila najkraća i najbrža veza Vinkovaca i Osijeka (30 min).

Vrlo gusto razgranata željeznička mreža na području istočne Hrvatske, točnije županija Osiječko – baranjske i Vukovarsko – srijemske, sastoji se od 414 km pruga. Tijekom domovinskog rata veliki dio tih pruga bio je razrušen i izvan funkcije.

Danas osim pruge Osijek – Vinkovci, sve su ostale otvorene za promet vlakova.

Za realizaciju ponovnog puštanja u promet navedene pruge u duljini od 34 km, potrebna je usporedna analiza prethodnog stanja i predvidljivog budućeg opsega na pruzi.

naselje	broj stanovnika 1991.	broj stanovnika 2001.
Osijek	104 761	91 046
Brijest	1 029	1 231
Tenjski Antunovac	2 692	1 739
Ernestinovo	1 495	1 037
Laslovo – Korođ	1 298 – 748	813 – 549
Markušica – Antin	1 371 – 977	1 246 – 619
Gaboš	746	619
Ostrovo	884	780
Vinkovci	35 347	34 055
UKUPNO	151 348	133 734

Demografska struktura i sam broj stanovnika, promijenjen je s velikim negativnim predznakom. U naseljima uz samu prugu broj stanovnika u zadnjih 10 godina, smanjio se za 17 614 tj. sa 151 348 na 133 734, a gledajući šire, dakle ne samo mjesta u kojima se nalaze kolodvori, 40 000 stanovnika manje živi u ove dvije županije.

Samim time ova pruga mora imati veliko značenje u budućem oživljavanju gospodarstva i povratka stanovnika u njihova naselja.

službeno mjesto	godišnji prosjek putnika	predviđeni broj putnika
Osijek		91 046
Brijest	3 406	2 384
Tenjski Antunovac	13 510	9 457
Ernestinovo	70 430	1 037
Laslovo – Korođ	186 279	130 395
Markušica – Antin	74 093	51 865
Gaboš	74 968	52 478
Ostrovo	24 420	17 094
Vinkovci		
UKUPNO	447 106	312 974

Na ovaj broj moramo dodati i broj putnika iz Osijeka i Vinkovaca, čime se broj putnika na navedenoj pruzi mnogodruko povećao. U prilog tomu govori i činjenica, da u Osijek i Vinkovce iz okolnih gravitacijskih područja željeznicom pristiže oko 1 500 putnika.

To su prvenstveno radnici, đaci i studenti.

ukupno pruga VK –OS	prosijek putnika godišnje	predviđen broj putnika
	632 386	474 289

Gledamo li utjecaj regionalnih središta Osijeka i Vinkovaca vidi se da oni privlače stanovništvo iz svoje šire okolice, te oni svakodnevno migriraju u navedena središta. Naravno, za to im treba odgovarajući oblik javnog prijevoza.

Spajajući najkraćom vezom središte jedne županije i najveći grad susjedne županije, odnosno dva velika tj. najveća dva grada u istočnoj Hrvatskoj, regionalna središta, otvorili bi regionalno – lokalnu željezničku vezu, jedinstvenu u Hrvatskoj.

Osijek je u križištu 4 smjera:

- Osijek – Beli Manastir
- Osijek – Našice
- Osijek – Strizivojna Vrpolje
- Osijek – Dalj

A, Vinkovci čak pet:

- Vinkovci – Strizivojna - Vrpolje
- Vinkovci – Županja
- Vinkovci – Drenovci
- Vinkovci – Tovarnik
- Vinkovci – Dalj

Stoga na ovom vrlo razgranatom prometnom području nedostaje najvažniji lokalni pravac Osijek – Vinkovci, kojeg možemo svrstati u red najvažnijih pruga regionalnog i lokalnog karaktera.

Kao što sam već napisao, do 1991. godine, postajala su tri kolodvora, i to: Tenjski Antunovac, a na navedenoj dionici vozilo je 9 pari putničkih i 2 para brzih vlakova.

U novoj organizaciji putničkog prijevoza vozile bi dvije diesel motorne garniture serije HŽ 7121 s polascima jedna iz Osijeka, jedna iz Vinkovaca. Pod pretpostavkom brzine vlaka od $V_{max} = 80$ km/h, vožnja za direktan vlak trajala bi oko 25 min, a sa zaustavljanjima na usputnim kolodvorima, 30 do 40 min.

Sadašnje vrijeme vožnje autobusa, prijevoznik Panturist Osijek je oko 50 – 60 minuta.

Razlog tomu je što ima direktan najkraći smjer dok cesta vijuga, i ide od naselja do naselja, dok ih pruga okuplja oko sebe.

U prilog željeznici ide i niža cijena prijevoznih usluga u odnosu na autobusni prijevoz, što se vidi iz priloženih tablica.

Cijena prijevoznih karata bez povlastice za HŽ i Panturist

vrsta karte	HŽ	autobus
RPC	18.00 kn	26.00 kn
povratna	28.80 kn	53.20 kn
mjesečna đaćka	251.70 kn	692.00 kn
mjesečna radnička	368.90 kn	965.00 kn

Vrijeme putovanja za HŽ i Panturist

	udaljenost	direktni	sa zaustavljanjem
vlak	34 km	25 min	30-35 min
autobus	42 km		50-60 min

Po puštanju pruge u promet, prijevozne karte bi se prodavale samo u kolodvoru Laslovo – Korođ. U tom bi se kolodvoru, ujedno i križali vlakovi.

Ostala stajališta bila bi otvorena samo za prijem i otpremu putnika (samo ulaz i izlaz bez prodaje karata).

Temeljem svih gore navedenih pokazatelja dolazimo do nove organizacije prometa na pruzi, koji bi se odvijao s dvije DMG 7 121. Polasci vlakova bili bi istovremeno iz Osijeka i Vinkovaca i to svakih sat vremena u vršnim periodima, a u međuperiodima svaka dva sata.

Ukupno dnevno, deset pari vlakova.

Polasci vlakova za novi vozni red za prugu Vinkovci – Osijek :

Osijek	Vinkovci
06:00	06:00
07:00	07:00
08:00	08:00
11:00	11:00
13:00	13:00
14:00	14:00
16:00	16:00
17:00	17:00
20:00	20:00
20:00	20:00

Tablica troška i prihoda na bazi deset pari vlakova serije HŽ 7121, godišnje:

predviđeni trošak	predviđeni prihod	pokrivenost
6 591 973 kn	6 165 757 kn	94%

Plan je bio, zbog isključivo regionalnog karaktera dvije pruge, a smještenih u cijelosti na području županija Vukovarsko – srijemske i Osječko – baranjske, s istima bi se uspostavili ugovorni odnosi kojima bi se subvencionirao nepokriveni dio troška pruge, kao i subvencioniranje učenika i radnika na navedenoj pruzi, a sve u cilju omogućavanja bržeg i jeftinijeg prijevoza učenika i radnika i ukupnog osuvremenjivanja željezničkog prometa na navedenom području.



Diesel-motorni vlak serije HŽ 7121

Zaključak

Iz svega ovoga nadam se da se vidi kolika je važnost pruge Osijek Vinkovci.

Ovaj seminar me potaknuo na malu internu anketu koju sam proveo među ljudima koje znam, a koji rade i školuju se u Osijeku ili na neki drugi način gravitiraju prema tom gradu. Anketiranima sam postavio pitanje „Koje prijevozno sredstvo bi koristili za prijevoz do Osijeka, kada bi mogli birati između vlaka, autobusa ili osobnih vozila?“

Mogao bih reći da je nekih 80% reklo da bi koristilo vlak, ostali su rekli da bi se koristili osobnim prijevozom, a svega nekolicina osoba je rekla da im je potpuno svejedno.

Tako da me i ta moja mala anketa uvjerila u ono što sam pokušao izložiti kroz ovaj seminar.

Moje osobno mišljenje je da cestovni lobi ima jako veliki utjecaj u prometu, a jednako tako i veliki utjecaj na zastupnike u Saboru koji i sami imaju dionice u prijevozničkim tvrtkama te im samim time takva situacija odgovara.

Danas, kada se željeznice svugdje u svijetu razvijaju, kod nas propadaju.

Nažalost, nije ova pruga jedini primjer, ostale pruge isto propadaju, a sa svakim voznim redom stanje je sve lošije.

Vlada je donijela prijedlog, a Sabor je odlučio, tj. podržao odluku o srezivanju proračuna za željeznice.

Kada će doći zlatno doba, pitanje je. Zasada je to sve čista utopija.

Literatura

- statistički godišnjaci Jugoslavenskih Željeznica u 1981. do 1988.
- plan revitalizacije pruge Vinkovci – Osijek
- poslovni red kolodvora Laslovo-Korođ i Tenjski Antunovac
- prometno transportne upute HŽ-a
- vozni red za 2005./2006.