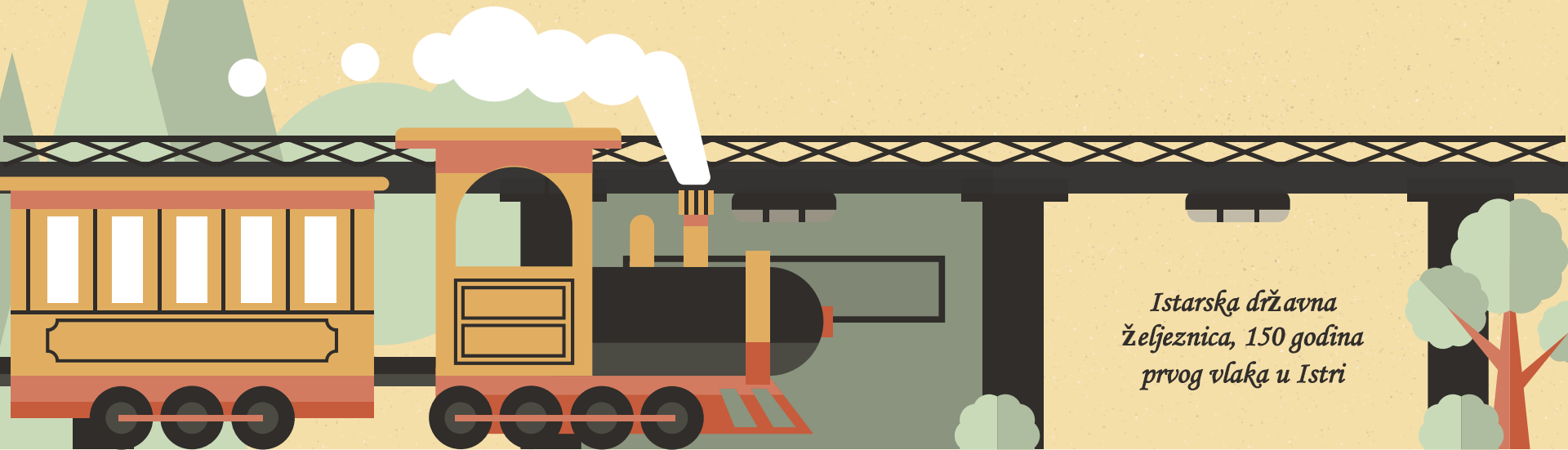


*Željeznicu guta već  
daljina... A. G. Matoš*



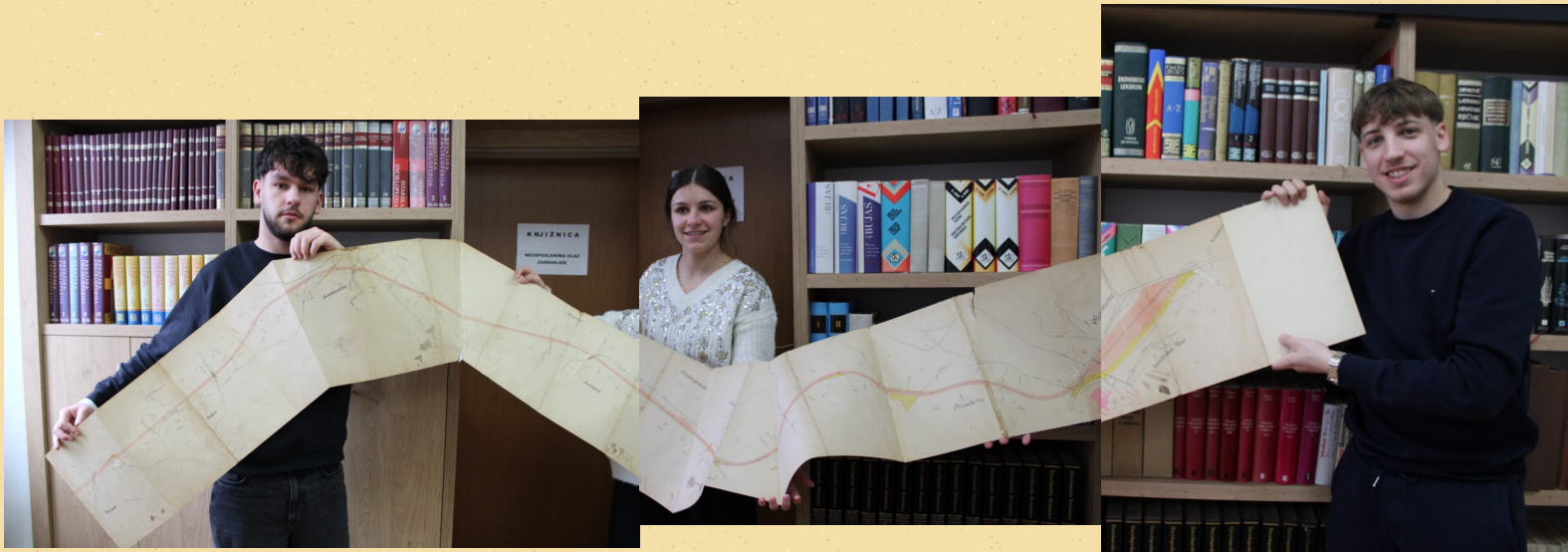
*Istarska državna  
Željeznica, 150 godina  
prvog vlakā u Istri*



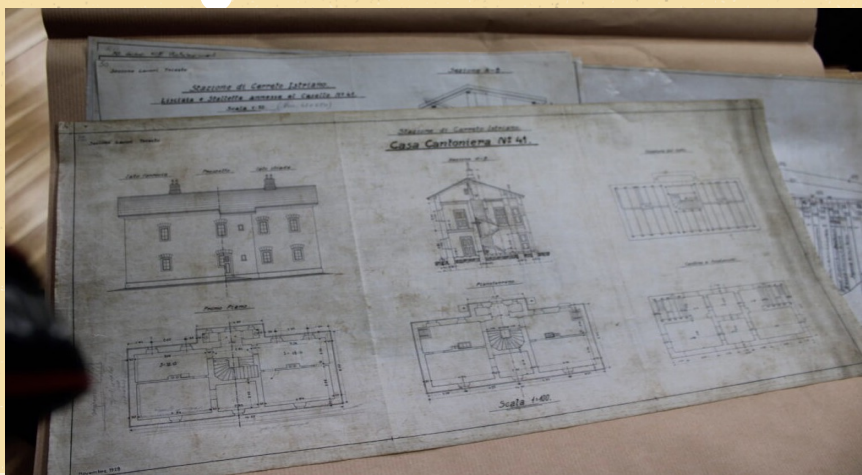
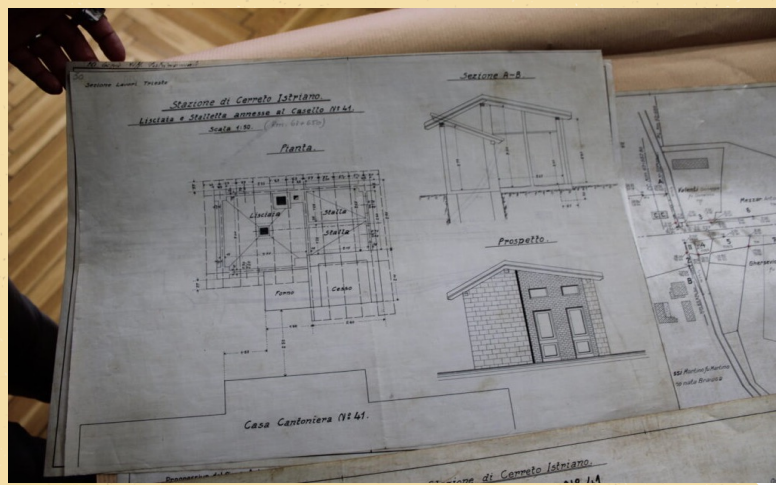
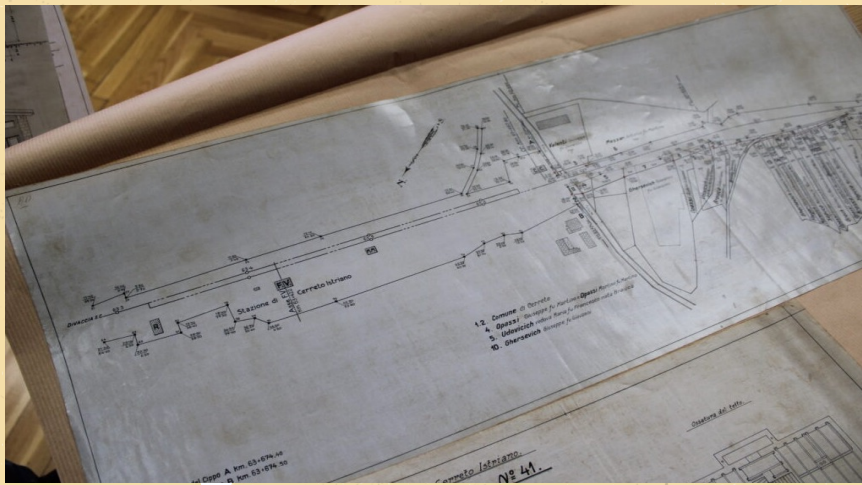
*Naša mentorica, prof. Barbara Širol  
Aleksić*



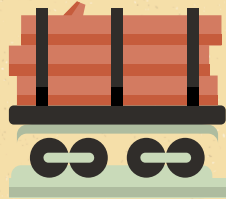
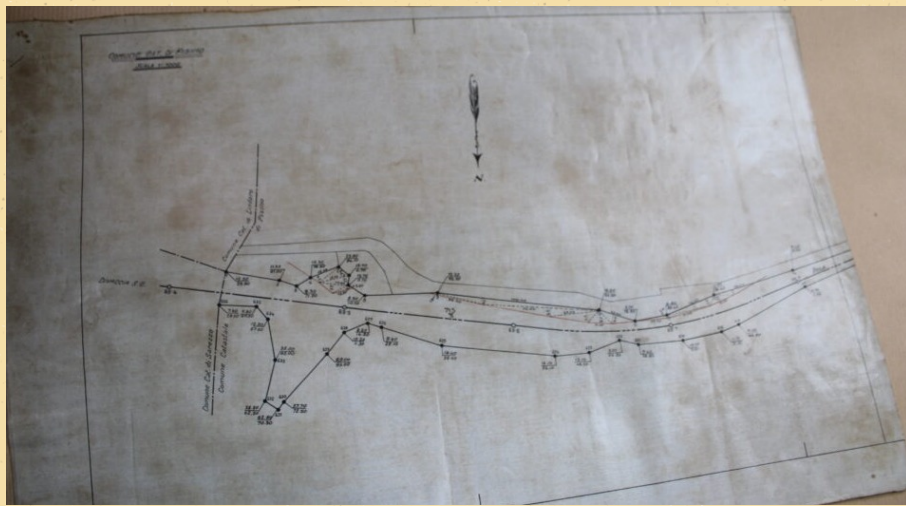
*Sofija Hrvatin i Lara Mijandrušić na Pijanoj pruzi*



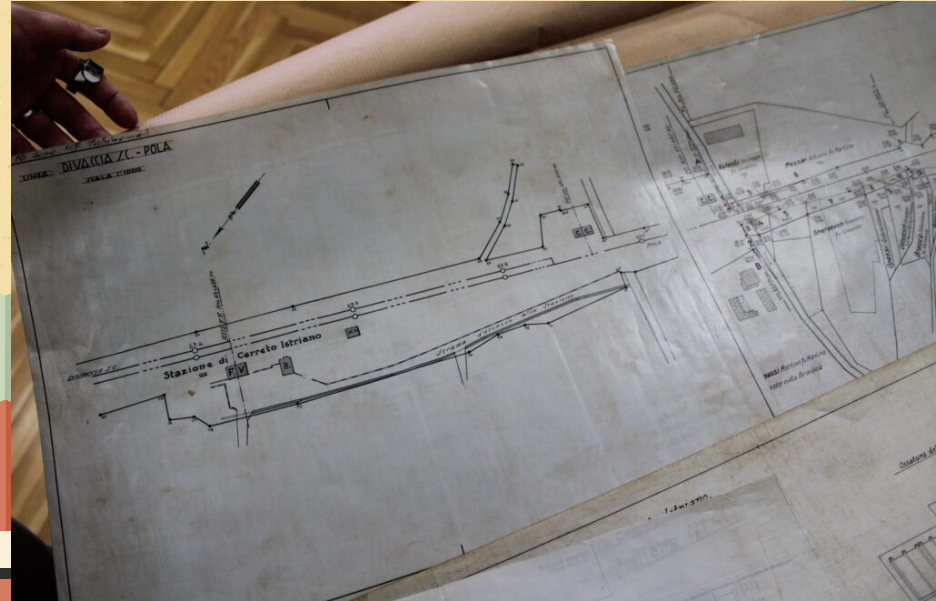
*Josip Jurčić, Antonia Vitulić i Erik Todorović  
u Državnom arhivu u Pazinu*



Nacrti železničke stanice u Cerrovlju

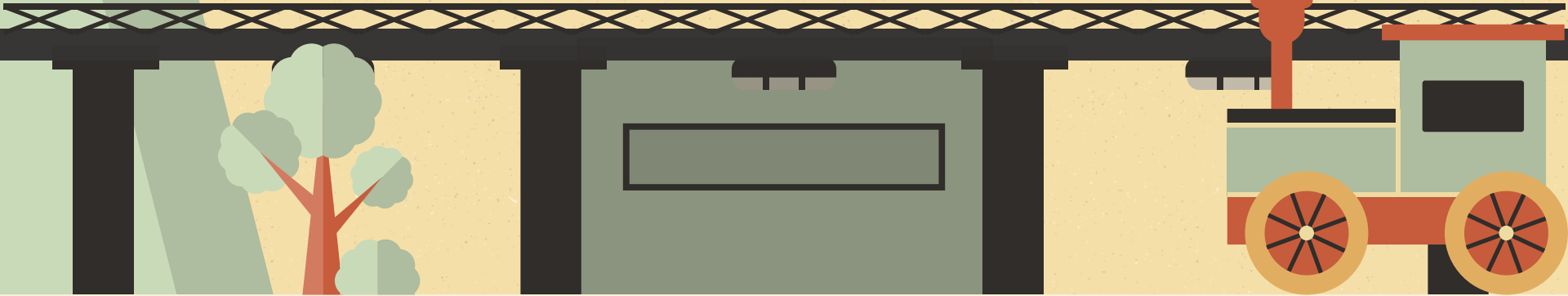


*Nacrt trase Divača - Pula*





*Negativi fotografija  
železničke postaje u Pazinu*



*Željeznička postaja  
Pazin*



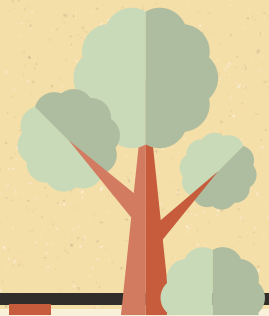


*Na istarskoj sam željeznici počeo raditi 1969. godine kao prometnik i cijeli radni vijek sam tu radio. Drugog poduzeća nije bilo. To je skoro 42 godine radnog staža. Bio sam prometnik, pa šef kadrovske službe u Puli, pa glavni inženjer prometa za cijelu prugu do 2013. godine kada sam otišao u mirovini. U Pazin sam došao živjeti 1969. godine kada sam došao raditi na prugu. Nekada je na istarskoj željeznici samo u prometu radilo 300 ljudi, danas ih nema ni stotinu, priča nam Jovo koji je u Pazinu našao i suprugu. O željeznici zna puno pa stoga i piše željezničke memoare, piše Hello Istria, Barbara Ban*

*Jovo Aćimović*



*Privatna zbirka istarske  
Željeznice koju je osnovao  
umirovljeni Željezničar Jovo  
Aćimović*





*Sistemski telefon*

**01**

**02**



*Šefovi stanica istarskih pruga, Borut 1976.*

**03**

**04**



*Oznake za slanje vlakova*



*Žigovi i pečati za svaki kolodvor*

*Starinska željeznička signalna poluga*

**01**



**04**



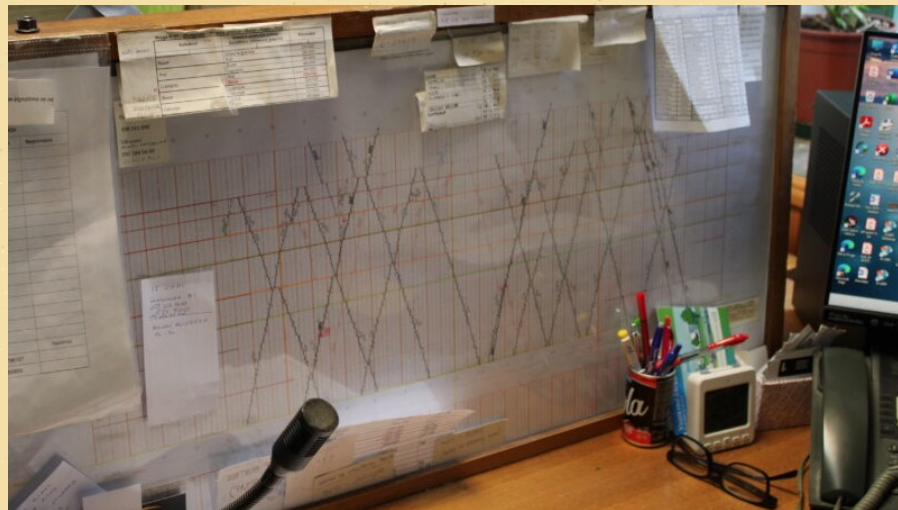
**03**

*Slike starih željeznica i vlakova*

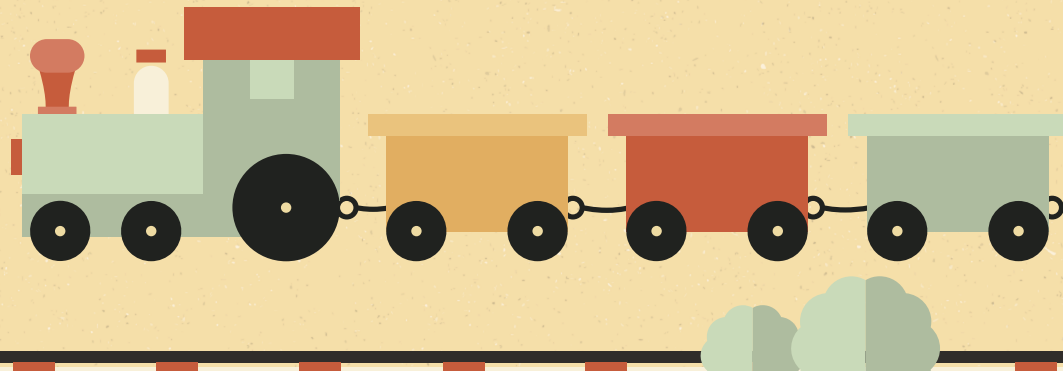


*Sustav za upravljanje ključevima*

**02**



*Grafikon cirkulacije vlakova ili vozni red; kako je on izgledao nekada, a kako izgleda danas*





## *Pijana pruga, Kožljak*

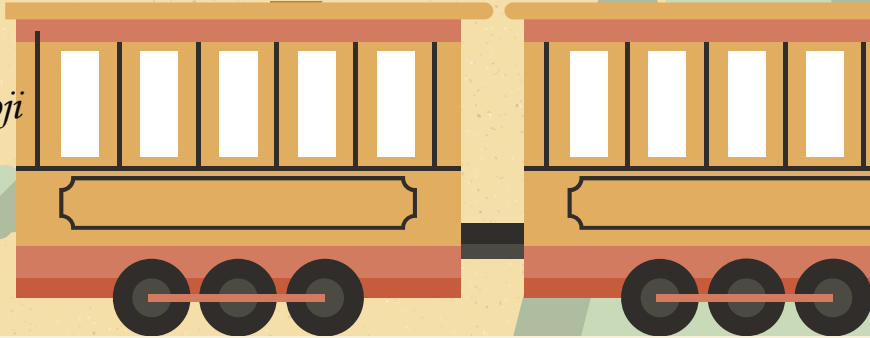
*Dionica između  
Lupoglava i Štalije.  
Građena je od 1948. do  
1951. godine, a ideja je  
bila da se omogući  
jednostavniji prijevoz  
ugljena iz istarskih  
rudnika do luka u Rijeci.*





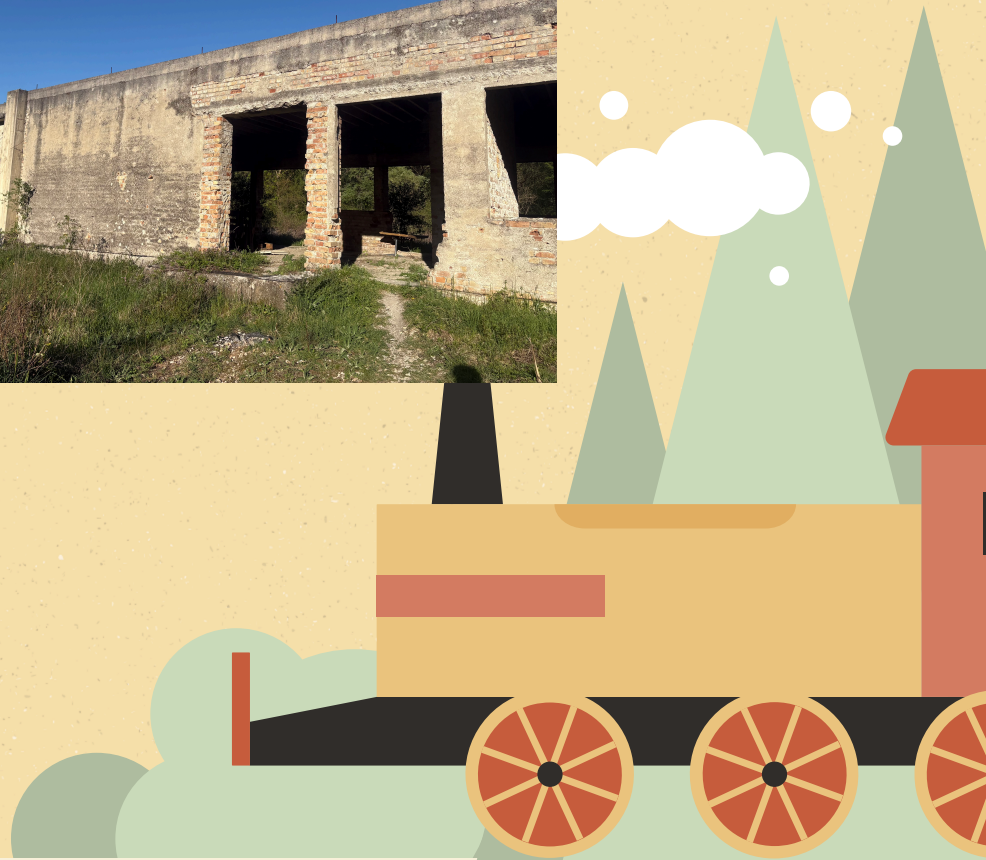
## Željeznica u Potpičnu

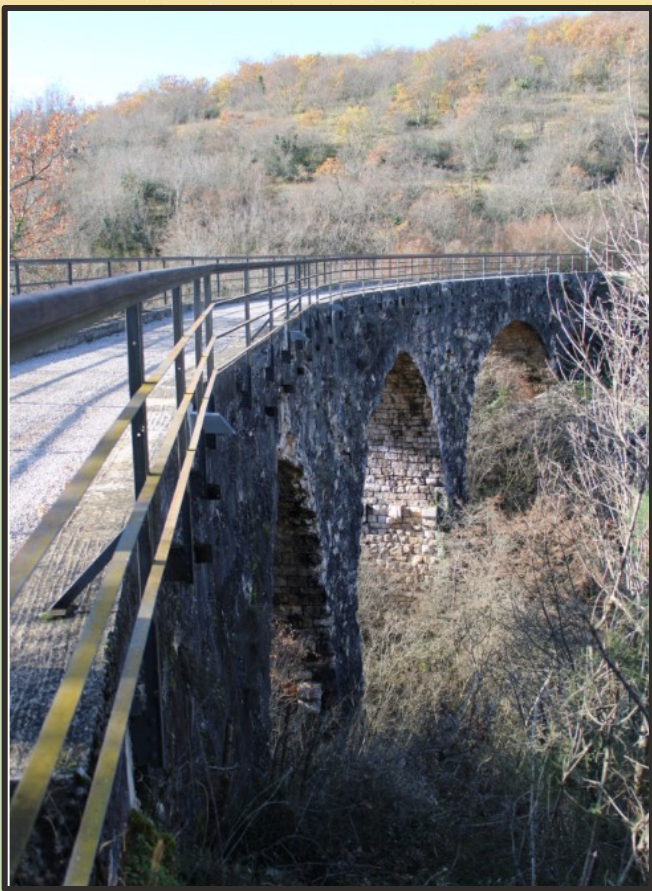
Vezana je uz  
povijest Raške pruge  
(Lupoglav – Štalije),  
izgrađene nakon Drugog  
svjetskog rata (oko 1951.)  
primarno za prijevoz  
ugljena iz raških rudnika.  
Pruga je duga 52,7 km i  
prolazi kroz Potpičan, koji  
se razvio kao rudarsko  
naselje



## *Raška pruga*

*Željeznička pruga duga 52,7 km, izgrađena između Lupoglava i Štalija nakon Drugog svjetskog rata zbog prijevoza raškog ugljena te kao početak povezivanja istarskih željeznica s Hrvatskom.*

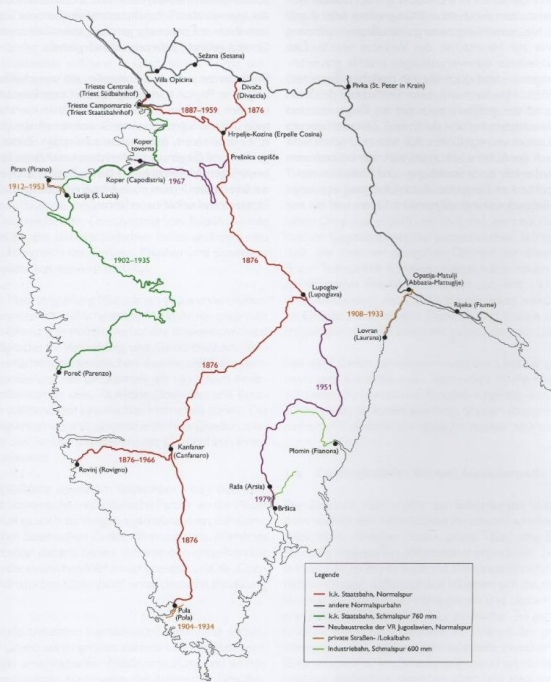




## *Parenzana*

*Uskotračna željeznička  
pruga koja je povezivala  
Trst preko niza kolodvora s  
Porečom kao krajnjim  
kolodvorom. Od tuda naziv  
Parenzana,  
odnosno Poračanka.*





Die in diesem Buch behandelten Strecken sind farbig dargestellt; schwarz eingezeichnete Linien sind Bahnlinien, die hier nicht besprochen werden. Die Zahlen geben das Jahr der Betriebsaufnahme an. Die zweite Jahreszahl neben einer eingezeichneten Strecke ist das Jahr der Einstellung.



# Eisenbahnen in Istrien

einst und heute

BAHNmedien.at

Egbert Peinhopf



## STOLJEĆE I POL ŽELJEZNICE U ISTRI

# Kokoši neće nesti jaja, stoka će pobjeći, usjevi gorjeti – sve to ako stigne vlak!

08.02.2026 18:00 | Autor: dr.sc. Josip Orbanić



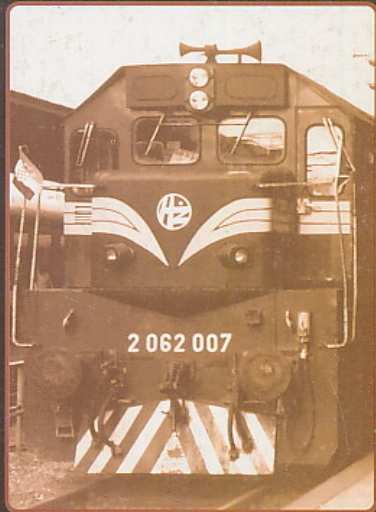
(Arhiva Glasa Istre)

### Najčitanije

1. U Rovinju se stihovi sele izvan klasičnih okvira: publika će kroz glas, sjenu, pokret i pjesmu "ući" u izvedbu
2. FOTOGALERIJA / Tripice okupile ekipe iz četiri države: Prvomajska Tripada u Marušićima prerasla u međunarodno natjecanje
3. Istarski kamp proglašen najboljim u Hrvatskoj: Odabrali su ga gosti iz cijele Europe
4. Miris pečenog kruha i zvuci triština: Fešta ud kruha na susretu "Z armoniku v Roč"

ISTARSKE ŽELJEZNICE

JOSIP  
ORBANIĆ

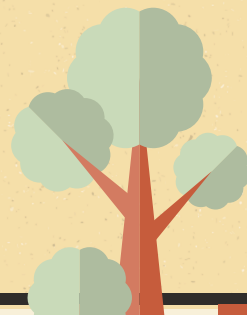


Dr.sc. Josip Orbančić za Glas Istre: „Pošto ove godine obilježavamo 150 godina otkada je Istrom prošao prvi vlak, želimo Istrane i druge zainteresirane upoznati s različitim aspektima značenja željeznice za naš poluotok. Zna se da je na trasu pruge u Istri najviše utjecao zahtjev vojske da mora biti građena sredinom poluotoka zbog sigurnosti od napada s mora i kopna. To je rezultiralo da su od većih gradova prugu dobili samo Pazin i Vodnjan. Pula i Rovinj su bile krajnje stanice. To je u prvom momentu možda bilo prihvatljivo, ali kasnije, kada se shvatilo da željeznica donosi poslove, razvoj, mogućnost putovanja i puno dobroga, vidjelo se je da bi bilo bolje trasu pruge drukčije postaviti. Bio je razočaran i Trst jer se borio da pruga u Istru ide iz Trsta. Slično je i s interesima Istrana koji su navijali za spoj prema Rijeci preko pruge Pivka-Rijeka. U početnom razdoblju koje je trajalo negdje do 1860-ih godina, prevladala je euforija i takozvana „Željeznička manija“. Države su se takmičile tko će prije i više željeznica imati. Iako je sve ovisilo od Engleske, a zatim i Amerike koji su imali stručnjake, tvornice lokomotiva, vagona itd., države su brzo prihvatile željeznicu kao sredstvo industrijalizacije i novog vremena. Austrija je u početku započela sa željeznicom na konjsku vuču, ali su ubrzo promijenili mišljenje i sredinom 1830. je napravljen plan gradnje željeznica. Već 1837. se otvara prva lokomotivska željeznica i zatim velikim koracima grade sjeverna i južna željeznica kao okosnice prodora Austrije u Europu i svijet, preko pomorskog prometa luke u Trstu. Isto tako kao vojne sile gdje je Pula imala stratešku poziciju.”

Dr. sc. Josip Orbančić za Glas Istre:

Tadašnja Monarhija je prakticirala za carev rođendan, 18. kolovoza, obilježiti važna postignuća, što je izgradnja ove pruge i bilo. Tako je na taj datum 1876. iz Divače u Pulu vozio svečani vlak okičen državnim i istarskim zastavama. Za Istru je to bio događaj od iznimnog značenja. Stanovništvo je ushićeno pozdravilo vlak na čitavoj relaciji. Posebno je zabilježen doček vlaka u Zarečju kod Pazina. Vlak su pozdravili svi mještani predvođeni župnikom Jakovom Volčićem. Mahali su zastavama i šeširima. Vlak je usporio vožnju, a uzvanici su veselo odzdravljali. Svečani doček priredili su vlaku u Puli kamo je stigao u večernjim satima. Časopis "Naša Sloga" je u izdanju od 1. rujna 1876. objavio članak.

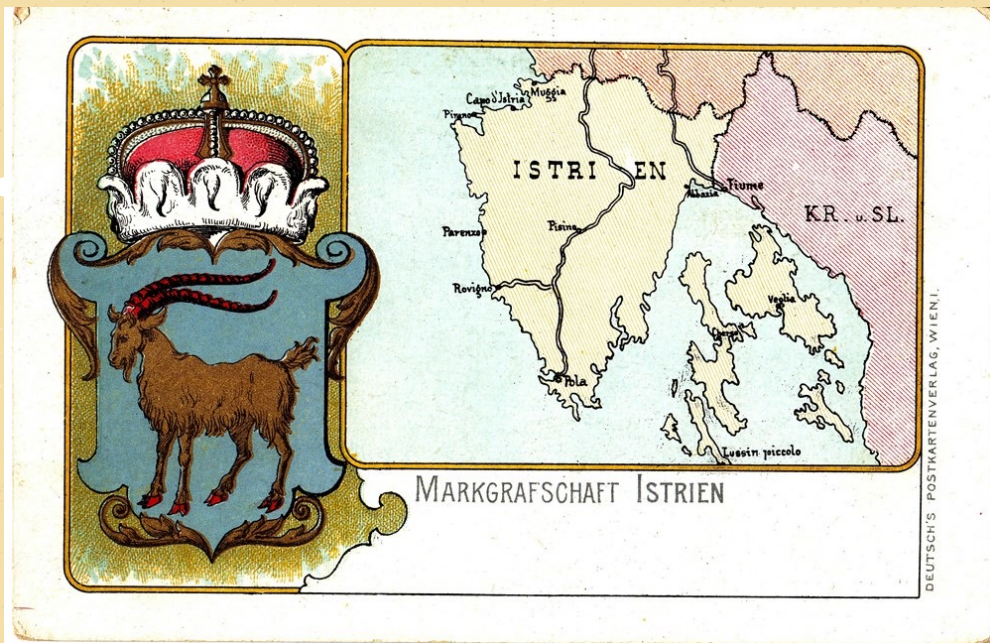
\* Istra je ljetos proslavila 18. augusta, Carev rodjendan, kako još nikad do sada. Taj dan je projurilo kroz Istru po novoj željezničkoj prugi iz Divače u Pulu prvi parovozni vlak. Tim preznamenetim događajem eno i naše krasne Istre, gdje je stupila u najuži doticaj s ostalimi kraljevinami i pokrajinami naše prostrane austrijske carevine, te zauzela u njoj ono prevažno mjesto, koje ju ide po svojem položaju. Tomu se događaju mora veseliti i radovati svaki pravi Istranin, jer svakidanjsko obćenje s naprednijimi carevine pokrajinami nemože nego blagotvorno djelovati na ovu našu užu domovinu te, ako Bog da, uskoriti i pospiešiti njezin razvitak i napredak. Pa i čujemo, kud je god prolazio nevidjeni do onda parovoz, da ga je narod dočekao i pozdravio s najvećim uzhićenjem. Pišu nam, da je osim carskih bio nakićen i našimi narodnimi trobojnim zastavami, da se zna, kud je prošao i kamo je došao. U Pulu da je prispio pod sami večer. U novinah čitamo, da ima na toj novoj prugi neobično liepih prizorah, gdje se putničko oko pase pravom nasladom. Kako čujemo prometu će bit ta pruga otvorena odmah prvih danah nastajućega mjeseca septembra. Živio napredak!



Časopis "Naša Sloga" opisao je to u broju 19, 1. listopada 1876. godine ovako: Istarska željeznica počela je svoje redovite vožnje dana 20. prošlog septembra. Ona odlazi svaki dan iz Divače na 6 sati i 15 minutah ujutro, te prelazeći prieko Kozine, Hrpeljah, Podgorja, Rakitovića, Buzeta, Roča, Lupoglava, Cerovlja, Pazina i Sv. Petra u Šumi, stigne u Kanfanar u 10 sati i 25 minutah. Od Kanfanara jedan vlak otiđe u 10 sati 35 minuta te prelazeći Zabruniče, Vodnjan i Galičanu dodje u Pulu u 11 sati 49 minuta; dočim drugi vlak odlazeći z Kanfanara na 10 sati i 50 minuta prieko Rovinjskog Sela dodje u Rovinj na 11 sati 55 minuta. Povratak pak iz Pule i Rovinja slidi u 1 sat popodne te stigne u 2 sata i 7 minuta popodne u Kanfanar. U Divaču prispe u 6 sati i 42 minuta. Od Divače dalje vlak je vozio zajedno s vlakom na relaciji Trst - Beč. Josip Orbančić

Die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Früh sind blau unterdruckt. 15											
Istr. Staatsbahn.						DIVAZZA-POLA.					
Im Betriebe der Südbahn.						Normal-Gebühr S. XXX.					
Stationen		Fahrpreis		Prax		Gmz		Stationen		Prax	
Prager Zeit		I. II. III.		1502		*1512		Prager Zeit		1501	
		kr. h. kr. h. kr.		I-III		I-III				*1511	
Kilom.				Von Wien S. 16...		1.50				10.30	
				in Divazza .....		5.57		7.30		10.54	
				von Triest S. 16...		10.30		7.30		11.17	
				in Divazza .....		12.50		11.11		11.44	
				Von Divazza .....		6.15		11.20		12.9	
				Herpelle-Cosina .....		6.45		12.5		12.30	
				Podgorje ... { An.		7.2		12.26		12.58	
				Podgorje ... { Ab.		7.17		12.50		1.42	
				Rachitovich .....		7.46		1.33		2.9	
				Pinguente .....		8.4		1.54		2.59	
				Rozzo (Roč) .....		8.18		2.13		3.27	
				Lupoglava .....		8.38		2.41		3.46	
				Ceruglie .....		9.14		3.31		4.23	
				Mitterburg-Pisino .....		9.34		4.5		4.57	
				San Pietro in Selva .....		10.2		4.43		5.23	
				Kanfanaro ... { An.		10.24		5.10		5.46	
				Kanfanaro ... { Ab.		10.34		5.25		6.27	
				Zabronichi .....		10.56		5.50		7.3	
				Dignano .....		11.18		6.17		8.58	
				Galesano (Hst.) .....		11.31		6.34		12.53	
				Pola .....		11.48		6.54		6.1	
<b>CANFANARO-ROVIGNO.</b>											
Vom 1. Jänner 1878.											
Stationen		Fahrpreis		Gem. Züge		Stationen		Gem. Züge			
Prager Zeit		I. II. III.		1614		Prager Zeit		1615			
				I-III Cl.				I-III Cl.			
				1612				1613			
Kilom.				Von Canfanaro		10.50				8.30	
				Canfanaro s. o. Ab.		11.19		6.19		9.10	
				Sossich .....		11.55		6.55		9.41	
				Rovigno ... An.							
				Rovigno .....		6.50		6.20		8.30	
				Sossich .....		6.19		7.11		9.10	
				Canfanaro s. o. An.		11.55		6.55		9.41	
<b>Tour- und Retourkarten</b> in ö. W. incl. Stempel für den Ve gnügungszug von Pola nach:											
Dignano I. Cl. 50 kr., II. Cl. 35 kr., Zabronichi I. Cl. 75 kr., II. Cl. 50 kr., Canfanaro I. Cl. 1 fl II. Cl. 70 kr., S. Pietro in Selva I. Cl. 1 fl. 40 kr., II. Cl. 95 kr., Mitterburg-Pisino I. Cl. 1 fl. 75 kr II. Cl. 1 fl. 20 kr.											

Novine Die Presse 26. rujna 1876. godine s vozim redom



*Razglednica Markgrofovije Istre  
napravljena u Beču*



*Nasljednici Pasqualea i Miheta  
Debeljuha sa Žminjštine sačuvali kamen  
kao uspomenu na otvaranje pruge*

Izgradnja **Istarske državne željeznice** započela je **17. prosinca 1873.** u Pazinu, odnosno dionica s kojom bi se povezala Istra s Rijekom i Hrvatskom, radovi su završeni za nešto manje od tri godine, dakle, **1876.**

Admirali **Wilhelm von Tegetthoff i Wüllerstorff-Urbair** ishodili su od vlade i parlamenta suglasnost za početak izgradnje željeznice.

Na pruzi je bilo 13 postaja, tunel(Hum) i 5 mostova.

Dvije godine nakon puštanja u promet dovršen je 1,3 km dugačak kolosijek do **Arsenala (1878.)**, pa je **Uljanik** postao jedini otok na istočnom Jadranu povezan željeznicom. Pruga je omogućila vezu Istre s Monarhijom.

U Trst se moralo putovati preko Divače i Nabrežine, a u Rijeku preko Divače i Sv. Petra na Krasu (danas Pivka). Godine 1887. izgrađena je gotovo 20 km duga pruga Hrpelje-Kozina-Trst, koja je Istru približila Trstu.

1951. izgrađena je pruga **Lupoglav-Štalije**, tzv. **Raška pruga**.

Pruga Hrpelje-Kozina-Trst zatvorena je 1959., Kanfanar-Rovinj 1966., a osamostaljenjem Hrvatske i Slovenije 1991., istarska pruga Divača-Pula podijeljena je na dva sustava. Zbog klizišta kod Kožljaka Raška pruga zatvorena je za promet krajem prosinca 2009.

# Revitalizacija istarske željeznice

## Predstavljena ulaganja u željezničku infrastrukturu u Istri



Anton Kliman, Oleg Butković i Ivan Kršić

Povodom provedenih i najavljenih **ulaganja u obnovu željezničke infrastrukture u Istri** u četvrtak **11. travnja 2024.**, predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture **Ivan Kršić** i član Uprave **Darko Barišić** sa suradnicima obišli su pojedine dionice na pruži **državna granica – Buzet – Pula**, željezničko-cestovni prijelaz **Roč**, kolodvore **Pazin** i **Vodnjan** te stajalište **Juršići**.

Obilazak je završio u željezničkom kolodvoru **Pula**, gdje su se predstavnicima HŽ Infrastrukture na konferenciji za medije pridružili potpredsjednik Vlade i ministar mora, prometa i infrastrukture **Oleg Butković** te saborski zastupnik **Anton Kliman**.

Tom prilikom **Oleg Butković** izjavio je:

– U narednome razdoblju koncentrirat ćemo se na obnovu i izgradnju željezničke infrastrukture. Izmenom TEN-T uredbe osigurali smo da

Hrvatska dođe s dva na ukupno četiri koridora, ali i na čitav niz lokalnih i regionalnih mreža. Stvorili smo okvir da te projekte možemo lakše financirati EU-ovim sredstvima. Paralelno s tim krenuli smo u realizaciju kredita s Europskom investicijskom bankom u vrijednosti 900 milijuna eura. Time ćemo **izgraditi i 55 kilometara pruge istarske željeznice**.

Riječ je o projektu **rekonstrukcije pruge od državne granice do Svetog Petra u Šumi**.

– Na toj dionici **podizemo brzinu s 50 na 80 kilometara na sat**. Također, trenutačno u Istri **moderniziramo 13 željezničko-cestovnih prijelaza te obnavljamo šest kolodvorskih zgrada i dva stajališta**. – izjavio je **Ivan Kršić**.

Željezničko-cestovni prijelazi te obnavljamo šest kolodvorskih zgrada i dva stajališta. – izjavio je Ivan Kršić.



Ivan Kršić

Za **investiciju vrijednu 55 milijuna eura** pokrenut je postupak javne nabave, a radovi će trajati tri godine. Izvodit će se radovi na obnovi gornjega pružnog ustroja, odnosno ugradit će se nove tračnice i pragovi, prolazne skretnice i kolosijeci kroz kolodvore te će se sanirati podloge na željezničko-cestovnim prijelazima.

**Kršić** je istaknuo i to da je u tijeku **izrada studija za cjelovitu modernizaciju dviju pruga u Istri**, i to onih od državne granice, preko Buzeta do Pule i od Lupoglava do Raše.

– Do kraja ove godine i zbog uvrštavanja pruga u Istri na sveobuhvatnu TEN-T mrežu planiramo izraditi projektni zadatak i objaviti natječaj za spoj Istre na ostatak željezničke infrastrukture u RH, odnosno za tunelsku dionicu kroz Učku. – zaključio je.



Anton Kliman

Saborski zastupnik **Anton Kliman** izjavio je kako je pokrenutim i najavljenim projektima zaokruženo nešto što je pokrenuto prije tri godine kada je potpisan sporazum o izradi studija kako bi trebala izgledati istarska željeznica.

– Konačno su stvoreni uvjeti da se poduzmu konkretni koraci prema revitalizaciji istarskih željeznica. Svi građani žele brzu, sigurnu i ekološku prugu za promet unutar županije, ali i za sve one koji dolaze kao turisti.

Osim u Istri veliki ciklus ulaganja u željezničku infrastrukturu pokrenut je i u ostatku zemlje. **Do 2035. u modernizaciju i izgradnju planira se uložiti više od šest milijardi eura.**

## Počinjne obnova prvih 50 kilometara istarske pruge

Galerija fotografija



GASTRO GOSPODARSTVO AUTOMOTO MORE I NAUTIKA ZNANOST TEHNOLOGIJA OBNAVJESTI IZBORI POLITIKA TURIZAM

### ISTARSKE PRUGE

Počela prva faza revitalizacije istarske željeznice. Kliman: Očekujem da bi cijela pruga mogla biti obnovljena do 2030.

07.04.2025 06:02 | Autor: Sandra Zrnić Terzić



(Foto: Miroslav Milišević)

Najčitanije

1. U Rovinju se stihovi sele izvan klasičnih okvira: putnika će kroz glas, sjenu, pokret i pjesmu "ući" u životnu

2. FOTOGALERIJA / Triplice okupile ekipe iz četiri države: Provoznik je Triplice u Marušićima provela u međunarodno

3. Prijavi se na Newsletter! Ne propustite najvažnija vijesti dana

4. Upišite vaš e-mail

Pratiti se

Nedavno je u Svetom Petru u Sumi potpisan ugovor vrijedan 55 milijuna eura košima će

Punta Križ opet digne

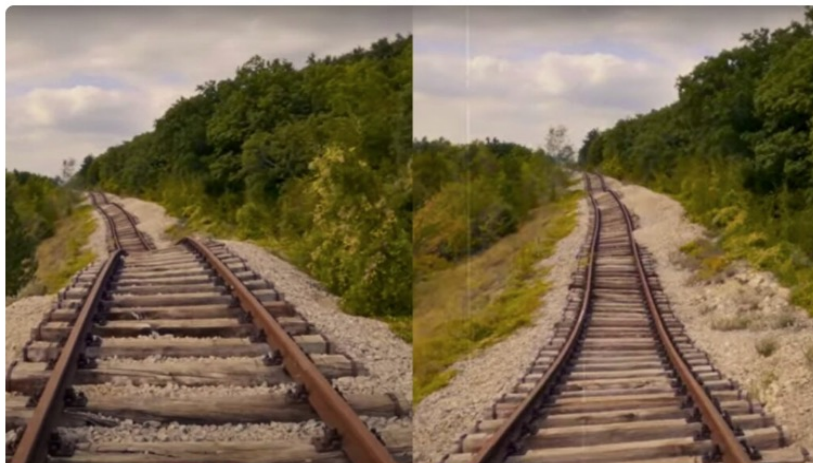
# Jedna pruga u Istri i 6 godina čekanja: Proći će još barem 10 prije nego bude obnovljena



Nina Šantek 24. rujan 2025.



Šest godina prošlo je otkad se krenulo razgovarati o obnovi poznate 'pijane pruge' u Istri. Još najmanje deset bi moglo proći do završetka projektnog rješenja i konca izgradnje. Prvi dio radit će se najmanje četiri, a drugi barem pet godina, s tim da treba uračunati i provedbu javne nabave koja zna potrajati. Svoj rok ima i EU, ali ne daje previše razloga za optimizam.



## Radolović: „Brže se gradila željeznica u 19. stoljeću nego danas – Istra i dalje prometno izolirana“

Saborska zastupnica SDP-a Sanja Radolović upozorila je kako Hrvatska normativno sustiže EU standarde, ali na terenu, osobito u Istri, željeznički sustav i dalje ozbiljno zaostaje.



Igor Franković  
24. Ožujak 2026 | 12:59



Tijekom saborske rasprave o prijedlogu Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, saborska zastupnica SDP-a Sanja Radolović istaknula je kako Hrvatska, unatoč zakonodavnim pomacima, i dalje kaska u stvarnom razvoju željezničke infrastrukture.

*"Hrvatska je prirodno geografski prometno iznimno dobro pozicionirana na europskim koridorima sjever – jug i istok – zapad. Upravo zato povećanje kapaciteta i učinkovitosti željeznice može snažno potaknuti izvoz, razvoj logistike i industrijski rast. No bez ulaganja u ključne regionalne pravce, poput istarskog, taj potencijal ostaje neiskorišten", rekla je Radolović*

24.03.2026 5 min

Istra24



# Eala!

**Ku imate kakovih pitanja:**

**Tel: +385 52 624 017**

**Fax: +385 52 624 226**

**E-mail: [gssjd@gssjd.hr](mailto:gssjd@gssjd.hr)**



@skolagssjd



@stvgssjd

Lara Mijandrušić, Sofija Hrvatini, Antonia Vitulić,  
Erik Todorović, Josip Jurčić, Roni Mandić

