

Povijest željeznica u Hrvatskoj u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije.

Podnar, Mihael

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Croatian Studies / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet hrvatskih studija**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:111:017521>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-04-01**



Repository / Repozitorij:

[Repository of University of Zagreb, Centre for Croatian Studies](#)





SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET HRVATSKIH STUDIJA

Mihael Podnar

**POVIJEST ŽELJEZNICA U HRVATSKOJ
U VRIJEME AUSTRO-UGARSKE
MONARHIJE**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2021.



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET HRVATSKIH STUDIJA
ODSJEK ZA POVIJEST

MIHAEL PODNAR

**POVIJEST ŽELJEZNICA U HRVATSKOJ
U VRIJEME AUSTRO-UGARSKE
MONARHIJE**

ZAVRŠNI RAD

Mentor: doc. dr. sc. Kristina Milković

Zagreb, 2021.

Sadržaj:

1. Uvod.....	2
2. Politički kontekst	3
2.1. Hrvatska i Slavonija prije Nagodbe	3
2.2. Nagodbeni uvjeti te političko stanje do Prvog svjetskog rata	4
2.4. Dalmacija.....	5
2.5. Istra i Rijeka	6
3. Gospodarska modernizacija i pitanje željeznica u Hrvatskoj	7
3.1. Europski trendovi te dolazak željeznice u Austriju	7
3.2. Banska Hrvatska 19. stoljeća u ekonomskom kontekstu	7
3.3. Početak željeznica – prijedlozi, željezničko pitanje te prve pruge.....	8
4. Gradnja željeznica kao političko pitanje	12
5. Ostali glavni i sporedni pravci željeznice	14
5.2. Pruge u Slavoniji i Srijemu	14
5.3. Istarske željeznice	14
5.4. Željeznica u Lici i Dalmaciji.....	15
5.5. Vicinalne pruge s posebnim osvrtom na samoborsku željeznicu	15
6. Zaključak.....	17
Bibliografija	18

1. Uvod

U ovom završnom radu obradit će se tema povijesti željeznica u Hrvatskoj u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije. Tema rada ne obuhvaća samo konkretno razdoblje postojanja dualne Austro-Ugarske Monarhije od 1867. do 1918. godine nego i ono razdoblje uoči donošenja Austro-ugarske nagodbe tj. vremenu koje je prethodilo stvaranju dualne monarhije 1867., što uključuje i pojavu prvih željezničkih pruga na teritoriju moderne Republike Hrvatske, te bez kojeg se ne može u potpunosti shvatiti kontekst izgradnje željeznica u Hrvatskoj. Rad je podijeljen u nekoliko poglavlja gdje se u jednom od njih obrađuje politički kontekst vremena u kojem su građene željeznice, odnosno austrijska državna politika te ugarska ekspanzionistička politiku naspram prilika u Hrvatskoj, Slavoniji, Rijeci, Istri i Dalmaciji, koje se, u ovome radu sve obrađuju zasebno. Tek s prethodnjim potpoglavljem o gospodarskoj modernizaciji i pitanju željeznica u Hrvatskoj počinje razradba središnje teme rada, a to su željeznice, ali naravno uz prethodno razumijevanje svih događaja i uzročno-posljedičnih veza koje su prethodile puštanju prve hrvatske pruge u javni promet. U ovome radu u središtu naše pažnje neće biti vlakovi ili lokomotive kao takvi jer oni skupa zajedno sa svom ostalom željezničkom infrastrukturom i željezničkim poslovima čine zajednički termin željeznica. Cilj rada je otkriti kako i na koji način je tekla izgradnja hrvatskih pruga i tko ih je financirao. Cilj rada je i pokazati koliko Austrija, kao jedna moćna i snažna država, pridonijela sveukupnom razvoju željeznica u Hrvatskoj. Također, kakve su bile ugarske politike u to vrijeme, jesu li bile samostalne, koliko su bile rigorozne s obzirom na mađarski ekspanzionizam. Među bitnim pitanjima je ono što je hrvatska vlast, hrvatska politička i gospodarska elite radila te kako su oni gledali na samu ideju željeznica. Koliko su željeznice bile bitne za sveukupni razvitak gospodarstva te koliko su bile revolucionarne u prometu? Također, kako bi se bolje razumio kontekst ugarske željezničke politike potrebno je poznavati odnose između Hrvatske i Ugarske, posebno što se tiče odredbi i podjele poslova po Hrvatsko-ugarskoj nagodbi. Isto tako, u radu se dotaklo i temu samog početka željeznica u svijetu odnosno u Europi te kako su one došle na područje Austrije u kontekstu industrijske revolucije. U radu su u posebnom poglavlju obrađeni oni željeznički pravci iz svih povijesnih hrvatskih zemalja. Dakle, puno je pitanja vezano uz povijest željeznica na području Hrvatske, uključujući i pitanje njihove isprepletenosti s austro-ugarskim politikama, a u ovome radu će se pokušati dati što jednostavniji i precizniji odgovori.

2. Politički kontekst

2.1 Hrvatska i Slavonija prije Nagodbe

Nekadašnji sjaj i moć Austrijske Carevine počeo je naglo iščeznavati nakon poraznih bitaka kod Magente i Solferina 1859. godine.¹ „Slamku spasa“ austrijska vrhuška tj. car Franjo Josip I. te ostali austrijski plemići i moćnici sada su jedino mogli vidjeti u dogovornoj politici s ostalim narodima u Monarhiji odnosno federalističkom konceptu Monarhije te sprječavanjem raspada iste.² Tim povodom ugarsko-hrvatski kralj Franjo Josip I. je donio tzv. Listopadsku diplomu koja je bila fuzija federalističkih i centralističkih koncepata gdje je priznat djelokrug zemaljskih sabora u Monarhiji. Nezadovoljstvo Listopadskom diplomom cara je prisililo na donošenje tzv. veljačkog patenta kao centralističkog sredstva držanja Monarhije „na okupu“.³

Glavni cilj Hrvatskoga sabora sa sjedištem u Zagrebu bio je postizanje pune teritorijalne integracije s Vojnom krajinom, Dalmacijom te Rijekom.⁴ Također, Hrvatski sabor je gajio nade da će se nestankom problema „istočnog pitanja“ tj. odlaskom Osmanlija i teritorij Bosne i Hercegovine pripojiti Trojednoj Kraljevini te time zaokružiti teritorijalnu cjelovitost povijesnih teritorija Hrvatskoga Kraljevstva koji joj hrvatskim državnim pravom pripadaju.⁵ No, i dalje se moralo razgovarati oko ravnopravnosti i jednakom tretmanu između Trojedne Kraljevine i Kraljevine Ugarske te su se time u Saboru grupirale tri struje: struja buduće Narodne stranke koja se zalagala za odbacivanje centralizma te kompromis s Ugarskom, druga mađaronska/unionistička struja se zalagala za bezuvjetnu realnu uniju s Ugarskom, dok je pak treća, pravaška, struja odbacivala realnu uniju te zahtijevala da se se problemi s Ugarskom i Austrijom riješe na osnovi ravnopravnosti.⁶ Ipak, Hrvatski sabor je odlučio ne slati svoje zastupnike u Carevinsko vijeće pa je i ubrzo, kao što je to bio Ugarski sabor, raspušten u studenom 1861. godine.⁷

Nadalje, na Banskoj konferenciji, koju je sazvao ban Šokčević u kolovozu 1862., u Zagrebu glavna je tema bila gospodarske prirode, a posebno se posvetila pažnja i zanimanje za prometnice u zemlji, posebno za one željezničke o kojoj će problematici biti više riječi u idućim poglavljima. Također, vrlo važan projekt hrvatskih gospodarstvenika je bilo i pokretanje prve međunarodne gospodarske „izložbe hrvatske države u Zagrebu“ što je izazvalo negodovanje Srba zbog čega je naziv izložbe kasnije morao biti promijenjen.

¹ Valentić i Čoralić 2005: 424

² Valentić i Čoralić 2005: 424

³ Valentić i Čoralić 2005: 424

⁴ Valentić i Čoralić 2005: 425

⁵ Valentić i Čoralić 2005: 426

⁶ Valentić i Čoralić 2005: 427

⁷ Valentić i Čoralić 2005: 428

Godine 1863. osnovana je Samostalna narodna stranka koju su vodila neka od zvučnih imena poput Ivana Mažuranića, nadbiskupa Jurja Haulika, Ivana Kukuljevića i dr.⁸ „Samostalci“ su se pozivali na hrvatsko državno pravo kao obrambeni mehanizam od mađarske dualističke politike u čijem bi dogovoranj u o preuređenju s Austrijom Zagreb bio isključen, što se na kraju i dogodilo kada je car Franjo Josip 1865. godine povukao Veljački patent te time otvorio vrata pregovora s Ugarskom.⁹ Zadnji „poticaj“ dogovoru Austrije i Ugarske bio je austrijski poraz od strane Pruske te je tako, konačno, sklopljena Austro-ugarska nagodba 1867. godine gdje su u dualnoj podjeli Monarhije Dalmacija i Istra pripale austrijskog polovici dok je Hrvatska potpala pod ingerenciju Ugarske.¹⁰ Hrvatske vlasti su sada bile prisiljene nagađati se s Ugarskom te je time novopostavljeni banski namjesnik barun Levin Rauch političkim nasiljem izvojevao konačni dogovor s Mađarima u Hrvatsko-ugarskoj nagodbi 1868. godine.¹¹

2.2. Nagodbeni uvjeti te političko stanje do Prvog svjetskog rata

Prethodno navedenom Nagodbom Hrvatska je uspjela spasiti neke elemente svoje državnosti te posebnosti.¹² Hrvati su priznati kao politički narod, a samouprava je sačuvana u mnogim resorima i vidovima života.¹³ Glavni resori ostali su „zajednički“ poput obrane, financija, trgovine te prometa, no njima su većinski vladali Mađari. Hrvatski jezik pak dobio priznanje kao službeni na području Hrvatske te u zajedničkim uredima kao što su npr. pošta, financije te željeznice, premda će i tu svoje prste naći velikomađarska politika.¹⁴

Od 1873. do 1880. godine funkciju bana je vršio Ivan Mažuranić, prvi ban ne-plemić. Premda vrlo uspješan ban čije su modernizacijske reforme bile itekako pozitivne, sreće ustvari nije bilo jer su Mađari bili uporni u namjerama da umanje autonomiju Hrvatske nametanjem mađarskog jezika kao zajedničkog u zajedničkim službama, posebno željeznicama.¹⁵ Nagodba, kao takva, je priječila bilo kakav napredak u hrvatskom gospodarstvu, a Mađari su usporavali hrvatsko poduzetništvo, industriju te seosku privredu nemećući im nevjerojatne poreze.¹⁶

Nakon ostavke bana Mažuranića te banovanja Ladislava Pejačevića za čijeg se relativno kratkog vladanja Vojna krajina napokon pripojila Hrvatskoj, na funkciju bana dolazi Mađar Karoly Khuen Herdervary čija je vladavina ostala zapamćena kao zloglasna u kolektivnom sjećanju hrvatskog naroda. Ban Khuen Herdervary je vladao autokratski svim raspoloživim sredstvima što je uključivalo progone, političko nasilje, gušenje

⁸ Macan i Holjevac 2013: 218

⁹ Macan i Holjevac 2013: 218-219

¹⁰ Macan i Holjevac 2013: 219

¹¹ Macan i Holjevac 2013: 220

¹² Macan i Holjevac 2013: 220

¹³ Macan i Holjevac 2013: 220

¹⁴ Macan i Holjevac 2013: 220-221

¹⁵ Macan i Holjevac 2013: 227

¹⁶ Macan i Holjevac 2013: 228

slobode tiska, dok je mu gospodarskom planu razvoj Hrvatske nije bio prioritet „a tarifnom politikom u željezničkom prometu usmjerivao ga prema Ugarskoj i sprečavao povezivanje hrvatskih zemalja u prometnu i gospodarsku cjelinu“. ¹⁷ Ban Khuen je i političko srpstvo koristio kao oružje protiv Hrvata. ¹⁸ Godine 1903. na zagrebačkom željezničkom kolodvoru postavljen je mađarski natpis što je izazvalo veliko negodovanje hrvatskog pučanstva koje je kulminiralo velikim nemirima diljem Hrvatske, no bana Khuena Beč ne smjenjuje zbog toga nego ipak iz svojih, nekih drugih, razloga. ¹⁹ Odlaskom Hrvatima omraženog bana u Hrvatskoj su zapuhali neki novi politički vjetrovi, a radi se o politici „novog kursa“ dvojice Dalmatinaca, Ante Trumbića i Frana Supila čime se brzo gotovo čitava oporba, hrvatske i srpske stranke, organizirale u Hrvatsko-srpsku koaliciju. ²⁰ Ubrzo je koalicija otišla silaznom putanjom zbog tzv. veleizdajničkih procesa u Zagrebu i Beču 1908. godine koji su uzrokovali odlazak Supila i dolazak Svetozara Pribićevića na čelo koalicije koja je pak pod njegovim vodstvom vodila popustljivu politiku prema Mađarima te je zanemarila rješavanje hrvatskog pitanja sve to raspada Monarhije u vrtlogu Prvog svjetskog rata. ²¹

2.4. Dalmacija

Dalmacija je bila jedna od krunskih zemalja Austrijske Carevine, pravno odvojena od ostalih hrvatskih zemalja, i u takvom statusu je ostala sve do raspada monarhije 1918. godine. ²² Njome su upravljali austrijski činovnici s namjesnikom na čelu koji je obično bio vojna osoba, a svi skupa su radili po uputama centralne vlade u Beču. ²³ U vrijeme poznatih saborskih rasprava i zasjedanja iz 1861. godine o budućem uređenju Monarhije, u Zadru se sastao Dalmatinski sabor u kojem je većinu činila činovnička i građanska elita koja je bila za dalmatinsku autonomiju te protiv sjedinjena s ostalim hrvatskim zemljama. Zbog autonomaške politike ideja o ujedinjenju je propala.

Sklapanjem Austro-ugarske nagodbe Dalmacija je potpala pod austrijski dio Monarhije, dok austrijska vrhuška pravi zaokret te se otada distancira od autonomaša te se počinje više preferirati narodnjake, odnosno one dalmatinske Hrvate koji su se pokazali lojalnima u ratu s Italijom. ²⁴ Ubrzo na izborima 1870. godine narodnjaci osvajaju vlast u Dalmaciji, ali su se u međuvremenu narodnjaci raspali. Vrlo znamenit je bio posjet cara Franje Josipa I. Dalmaciji 1875. godine te su ga prilikom susreta narodnjački općinski načelnici pozvali da provede pozitivne reforme poput uvođenja hrvatskog

¹⁷ Macan i Holjevac 2013: 231

¹⁸ Macan i Holjevac 2013: 233

¹⁹ Macan i Holjevac 2013: 233, 275

²⁰ Macan i Holjevac 2013: 275

²¹ Macan i Holjevac 2013: 276-279

²² Valentić i Čoralić 2005: 496

²³ Valentić i Čoralić 2005: 497

²⁴ Valentić i Čoralić 2005: 506

jezika u srednje škole, potpore izgradnji luka te, među najvažnijim, izgradnju željeznice prema Dalmaciji koja bi je povezala s ostatkom Monarhije.²⁵

2.5. Istra i Rijeka

Istra je po prvi put 1861. godine dobila svoj vlastiti Sabor sa sjedištem u Poreču, a cijela je Istra zajedno s okolnim otocima Nagodbom iz 1867. potpala pod austrijski dio Monarhije.²⁶ Situacija statusa grada Rijeke, vrlo važne i strateški bitne pomorske luke na Jadranu, postaje vrlo burna u razdoblju nagodbi. U pregovorima ugarskih i hrvatskih delegacija oko budućih međusobnih odnosa u Monarhiji, hrvatska strana se nije složila s ugarskom idejom o pripadnosti Rijeke.²⁷ Naime, zbog žurbe oko donošenja konačne Nagodbe, slučaj Rijeke je prepušten samoj kruni tj. kralju.²⁸ Nagodbu su prihvatila oba sabora, hrvatski i ugarski, no Mađari nisu odustajali od Rijeke te je Ugarski sabor u svoj original nagodbe nadodao tekst u kojem piše kako Rijeka nije dio hrvatskog teritorija nego mađarske krune nakon čega je na hrvatski original, koji je već bio sankcioniran, nalijepila cedulju s navedenim novim izmijenjenim tekstom kako bi bio u skladu s mađarskom verzijom Nagodbe.²⁹ Zbog ogorčenja hrvatske javnosti pokrenuti su novi pregovori koji su, opet, završili nepovoljno za Hrvate jer su riječki zastupnici ostali privrženi Mađarima te je Rijeka na taj način ostala do daljnjeg pod direktnom upravom ugarske vlade, a u takvom statusu je ostala sve do raspada Monarhije 1918. godine.³⁰

²⁵ Valentić i Čoralić 2005: 506-507

²⁶ Valentić i Čoralić 2005: 519; Macan i Holjevac 2013: 224

²⁷ Valentić i Čoralić 2005: 462

²⁸ Valentić i Čoralić 2005: 462

²⁹ Valentić i Čoralić 2005: 462

³⁰ Valentić i Čoralić 2005: 462-463; Macan i Holjevac 2013: 221

3. Gospodarska modernizacija i pitanje željeznica u Hrvatskoj

3.1. Europski trendovi te dolazak željeznice u Austriju

Industrijska se revolucija u tijeku 19. stoljeća zahuktala cijelim europskim kontinentom. Feudalni poredak biva zamijenjen kapitalizmom, dolazi do mnogih tehnoloških inovacija, ali i nove mogućnosti transporta, a tu se prvenstveno misli na izum željeznice koji bio vrlo važan za čovječanstvo u 19. stoljeću jer je donio puno novih pogodnosti poput brzog i jeftinog prijevoza robe te sigurnijeg, udobnijeg te također jeftinijeg putničkog prijevoza. Od izuma parne lokomotive od strane Georgea Stephensona, „oca željeznice“, željeznice su u narednom periodu postigle nevjerojatan uspjeh te su „zarazile“ Europu. Prva željeznica na tlu Europe bila je sagrađena u Velikoj Britaniji 1825. godine, a od tada europska željeznička mreža se počela ubrzano širiti te je u sljedećih deset godina sagrađena u Francuskoj, Njemačkoj te Rusiji.³¹ Na tlu Austrijskog Carstva željeznica je dobila svoj početak 30. rujna 1828. godine kada izgrađena prva pruga od Českih Budejovica do Linza od strane Prvog austrijskog željezničkog društva sa sjedištem u Beču.³² Dakako, te prve austrijske pruge su bile na konjsku vuču koje su služile npr. za prijevoz soli.³³ Prve lokomotive, one engleske proizvodnje, su dopremljene 1837. godine, a već u kolovozu sljedeće godine pruga Beč-Wagram puštena je u promet te se taj trenutak smatra početkom željeznica na parnu vuču u Austrijskoj Carevini.³⁴

3.2. Banska Hrvatska 19. stoljeća u ekonomskom kontekstu

Rascjepkanost hrvatskih zemalja predstavljalo je velik uteg razvoju hrvatske ekonomije. Taj problem razjedinjenosti se posebno mogao prepoznati po pitanju željeznica jer su sjever i jug Hrvatske ostali nepovezani sve do raspada Monarhije 1918. godine. Razlozi leže i u nedostatku financijskih sredstava jer je za gradnju i projektiranje željezničke mreže bilo potrebno jako puno novca što Hrvatska nije imala, ali ga se zato moglo naći u mađarskom i austrijskom dijelu. Za takvu situaciju su krivi i hrvatski poduzetnici i političari, jedni se nisu htjeli udruživati dok su drugi bili nedovoljno uspješni u rješavanju modernih prometnih, ali socio-ekonomskih problema zbog čega je pitanje gospodarskog i prometnog razvoja Hrvatske u potpunosti prepušteno volji Austrije i Ugarske.³⁵ Industrija kao takva je tek bila u začetcima premda su još na početku 19. stoljeća nicali prve domaće tvornice, a u proizvodnji se još većinom radilo o manufakturnim organizacijama.³⁶ U razdoblju od polovice 19. stoljeća odnosno od 1850. godine dolazi do pokretanja sve više novih industrijskih poduzeća koja su su svojim pogonima koristile parne strojeve. Ta industrija u začetcima je napredovala,

³¹ Vujasinović 2007: 375

³² Vujasinović 2007: 375; Đud 2007: 117; Lajnert 2003: 11

³³ Vujasinović 2007: 375; Đud 2007: 117

³⁴ Vujasinović 2007: 375; Đud 2007: 117; Lajnert 2003: 11

³⁵ Macan i Holjevac 2013: 210

³⁶ Macan i Holjevac 2013: 209

posebno u Zagrebu, Varaždinu, Karlovcu, Osijeku, Rijeci, Zadru i Splitu, a i u većim gradovima sjeverne Hrvatske koja pak time postaje jezgra industrijalizacije u Hrvatskoj. Proces industrijalizacije je uvelike utjecao i na razvoj drvne industrije zbog čega su, kasnije, šumske željeznice igrale značajnu ulogu. No, godine 1873. izbija velika financijska kriza što je nakratko zaustavilo uspon kapitalističke privrede. Austrija i Ugarska su se vrlo brzo uspjele opraviti od krize, ali ne i Hrvatska koja, više iz političkih razloga, postaje jedna od najzaostalijih pokrajina novostvorene Austro-Ugarske Monarhije. Dolaskom Khuena Herdervaryja na mjesto hrvatskog bana proces modernizacije stagnira. Čak za vladanja bana Mažuranića proces modernizacije nije mogao uspjeti na gospodarskom polju jer su Mađari to uporno onemogućavali.

Što se tiče trgovine, inače nije bila previše razvijena „jer siromašan narod nije bio dobar potrošač“, ona se u prošlom razdoblju vršila plovnim riječnim putevima, s obzirom na sjevernu Hrvatsku dok je npr. slaba cestovna povezanost kočila ekonomski razvoj luka u Dalmaciji.³⁷ Zato je revolucija u kopnenom prometu, odnosno pojava željeznica itekako potaknula daljnji razvoj privrede u Hrvatskoj, premda je početni manjak željezničkih veza odbijao strane i domaće poduzetnike od investiranja u eksploataciju rudnih bogatstava na čemu se temeljio razvoj metalurgije.³⁸ Jedan od poznatijih poduzetnika u ono vrijeme je bio Antun Jakić koji se isticao u kritikama gospodarskoga položaja Hrvatske, ali je svoju veliku pažnju posvećivao željezničkoj problematici.³⁹ Naime, on je bio vrlo kritičan zbog sporosti izgradnje željezina na području Hrvatske te paralelnih problema razjedinjenosti i nepovezanosti zemlje.⁴⁰ Uglavnom, Beč i Pešta su kočili bilo kakav mogući veliki gospodarski napredak, a pogotovo nikako nisu htjeli dopustiti da se Hrvatska sjedini.

3.3. Početak željeznica – prijedlozi, željezničko pitanje te prve pruge

Dolaskom željeznica u Austriju, njezin razvitak se usmjeravao iz gospodarski najjačih austrijskih krunskih zemalja.⁴¹ U novoizrađenom strateškom planu austrijske željezničke mreže Beč je postavljen kao apsolutni prioritet u budućih željezničkoj mreži Monarhije te je bilo krucijalno povezati ga sa svim dijelovima Monarhije.⁴² Car je o tome izdao rješenje 1841. godine te je njegov nalog za izvršenje predan u Opću dvorsku komoru, Združenu dvorsku kancelariju te Dvorsko ratno vijeće u Beču.⁴³

Prvi prijedlozi željezničkih ruta pojavili su se još 1825. godine i to na inicijativu tada poznatog riječkog trgovca Andrije Ludovika Adamića koji je navedene godine

³⁷ Macan i Holjevac 2013: 210

³⁸ Karaman 1991: 87

³⁹ Karaman 1991: 107

⁴⁰ Karaman 1991: 107

⁴¹ Đud 2007: 117

⁴² Đud 2007: 117; Lajnert 2003: 11-12

⁴³ Lajnert 2003: 12; Stulli 1975: 18

predložio ideju o izgradnji željezničke pruge od Zagreba do Šopronja (mađ. Sopron).⁴⁴ Taj njegov prijedlog je bio samo dio većeg plana o izgradnji kompletne željeznice koja bi Rijeku, preko Karlovca i Zagreba, povezala s Bečom, a i Peštom, i to sve kako bi se oslabio Trst.⁴⁵ No, skorom Adamićevom smrću njegov prijedlog pada u zaborav.⁴⁶ Dvije godine nakon tog prijedloga Josip Kajetan Knežić, kapetan Glavnog vojnog zapovjedništva u Zagrebu, razradio je novi prijedlog pruge koji je iniciralo Dvorsko ratno vijeće 1827. godine.⁴⁷ Po tom planu Karlovac i Sisak bi se povezali s jadranskom obalom, odnosno s gradom Senjom.⁴⁸ Također tu je prvi put došlo do ispitivanja mogućnosti za gradnju tzv. viseće željeznice u smjeru Senja ili Karlobaga, a Knežiću su u tome uzor bile engleske željeznice.⁴⁹ Knežić je podnio svoj elaborat 1829. godine te u njega uključio ideju o postavljanju „viseće željeznice“ koja bi išla od Siska i Karlovca lijevom obalom rijeke Kupe.⁵⁰ Bio je to prvi takav elaborat u povijesti izgradnje željezničkih puteva u Hrvatskoj te prvi za jednu željezničku prometnicu u Hrvatskoj zbog čega je on vrlo važna točka u hrvatskoj gospodarskoj povijesti, a tim Kneževićim elaboratom Hrvatska je dobila priliku biti među prvim europskim zemljama koje su pokrenule „modernizaciju svojih prometnica“.⁵¹ Knežićev hvalevrijedan projekt nije naišao na odobrenje austrijsko-mađarskih lobija te on, opet, razrađuje novi elaborat u kojem je odustao od viseće željeznice te je predložio kombiniranu cestovnu-željezničku vezu sa željezničkom prugom od Vojnog Siska, Petrinje, Gline do Bandinog Sela.⁵² Taj Kneževićev drugi elaborat je poseban i po tome što je on sadržavao prvi prijedlog željezničke prometnice u Hrvatskoj, ali ovaj put na parnu vuču.⁵³ Premda je projekt bio vrlo kvalitetan, napravljen s puno truda te je čak za njega Dvorsko ratno vijeće zatražilo koncesiju, ta pruga nikada nije izgrađena.⁵⁴

Prva hrvatska željeznička pruga ikad, koja je prošla kroz današnji teritorij Republike Hrvatske bila je dionica od Velike Kaniže (mađ. Nagy Kanisza) do Pragerskog u današnjoj Sloveniji, a prolazila je kroz Međimurje, točnije od Kotoribe do Središća u dužini od 41 kilometra.⁵⁵ Navedena željeznička ruta se počela graditi 1858. godine kako bi dvije godine kasnije, 24. travnja 1860., bila puštena u promet kao dio željeznica u južnoj Ugarskoj koja se onda potom spajala na željezničku magistralu Beč-Ljubljana-Trst.⁵⁶ Kroz Čakovec vlakovi su prolazili čak četiri puta u danu.⁵⁷

⁴⁴ Agičić 1998: 48; Lajnert 2003: 12-13

⁴⁵ Agičić 1998: 48; Đud 2007: 119; Lajnert 2003: 12-13; Stulli 1975: 42-43

⁴⁶ Lajnert 2003: 13

⁴⁷ Lajnert 2003: 13; Valentić i Čoralić 2005: 402

⁴⁸ Đud 2007: 119; Lajnert 2003: 13; Valentić i Čoralić 2005: 402

⁴⁹ Lajnert 2003: 13; Valentić i Čoralić 2005: 402

⁵⁰ Lajnert 2003: 13; Valentić i Čoralić 2005: 402

⁵¹ Lajnert 2003: 13; Valentić i Čoralić 2005: 402

⁵² Lajnert 2003: 13; Stulli 1975: 45; Valentić i Čoralić 2005: 403

⁵³ Lajnert 2003: 14

⁵⁴ Lajnert 2003: 14

⁵⁵ Agičić 1998: 48; Stulli 1975: 97; Horvat 2005: 11

⁵⁶ Agičić 1998: 48; Stulli 1975: 97; Horvat 2005: 11

Željezničko pitanje je došlo na red i kao tema rasprave u Hrvatskom saboru gdje je još prije saborskog zasjedanja 15. travnja 1861. godine naglašena važnost pitanja prometa.⁵⁸ Premda je broj prijedloga koji su podneseni Hrvatskom saboru 1861. godine po pitanju željeznica bio malen, oni su svejedno bilo vrlo značajni.⁵⁹ To prvenstveno vrijedi za prijedlog saborskog zastupnika J. Gvozdanovića u kojem se zahtijeva da Hrvatski sabor pokrene uvid ugovora sklopljenog 1858. godine između austrijske vlade i Društva južne željeznice, tj. tekst koncesijske isprave koja je izdana tom Društvu, a gdje se govori o izgradnji željezničkih pruga Zidani Most-Zagreb-Sisak te Zagreb-Karlovac.⁶⁰ Nadalje zahtijevalo se od Sabora pokretanje izgradnje prethodno navedenih pruga točno prema ugovorenom roku.⁶¹ Cilj je bio prisiliti Društvo južnih željeznica na bilo kakav pomak naprijed što se tiče željeznica u Hrvatskoj.⁶² U saborskim raspravama bitne teme su bile pruga Zagreb-Karlovac te Karlovac-Rijeka.⁶³ Međutim, Sabor je raspušten u studenom 1861. te nije uspio napraviti kvalitetan i konkretan program za gradnju željeznica.⁶⁴

U znaku sve slobodnije javne rasprave o željezničkom pitanju u Hrvatskoj na poticaj bana Josipa Šokčevića je 20. kolovoza 1862. organizirana famozna dvodnevna banska konferencija o željezničkom pitanju te, po riječima bana Šokčevića, kako bi se utvrdilo „kojim pravcem bi se u osnovi horvatsko-slavonske željezničke mreže udariti moralo“.⁶⁵ Tijekom priprema koje su prethodile konferenciji posebna pažnja se obratila željezničkom povezivanju Karlovca s Primorjem.⁶⁶ Na tu konferenciju su bili pozvani župani svih hrvatskih županija, predstavnici gotovo svih gradova te mnogih istaknutih osoba iz gospodarskog i javnog života.⁶⁷ Među jasnim željama i ciljevima sudionika konferencije može se zaključiti kako je među najvažnijim zadaćama hrvatske političko-gospodarske društvene elite, ona o povezivanju Dunava i Jadrana željezničkom prugom.⁶⁸ Sudionici rasprave su bili vrlo aktivni, a konkretan prijedlog došao je od predstavnika grada Karlovca o ruti Zemun-Požega-Zagreb-Karlovac-Rijeka što je na kraju usvojeno kao zaključak zahvaljujući utjecaju biskupa Strossmayera i bana Šokčevića.⁶⁹ No, diskusija je bila vrlo oštra hoće li željeznica završiti kod Rijeke ili Senja, a nakon što je prijedlog verzije sa Senjom kao izlaznom lukom odbijen, predstavnik Senja je oštro protestirao.⁷⁰ Premda je konferencija izostavila pitanje

⁵⁷ Agičić 1998: 48; Stulli 1975: 97

⁵⁸ Stulli 1975: 100

⁵⁹ Stulli 1975: 101

⁶⁰ Stulli 1975: 101

⁶¹ Stulli 1975: 101

⁶² Stulli 1975: 101

⁶³ Stulli 1975: 101-102

⁶⁴ Stulli 1975: 103

⁶⁵ Stulli 1975: 108, 129

⁶⁶ Stulli 1975: 128

⁶⁷ Stulli 1975: 129; Kolar 2003: 10

⁶⁸ Stulli 1975: 129-132

⁶⁹ Stulli 1975: 132; Kolar 2003: 10

⁷⁰ Stulli 1975: 133

željeznica u Istri i Dalmaciji, ona je ipak postigla veliki uspjeh po tome što je ostala vrlo važna po pitanju povijesti razvoja željeznica u Hrvatskoj te općenito u gospodarskoj povijesti Hrvatske.⁷¹

U to vrijeme trajanja burnih saborskih željezničkih rasprava, intenzivno se radilo na izgradnji buduće pruge od Zidanog Mosta do Zagreba čiji je proces izgradnje krenuo u trenutku kada je završena pruga od Celja do Ljubljane te je potom 1851. godine stigla naredba iz Beča o početku izrade projekta pruge Zidani Most-Zagreb⁷²: „Radovi na iskolčenju i trasiranju počeli su su 1852.“⁷³ S izgradnjom se započelo u proljeće 1855. godine od strane Austrijskih državnih željeznica, premda uz puno tehničkih problema što je bilo najizraženije na ruti između Zidanog Mosta i Radeča.⁷⁴ Nakon što je došla financijska kriza, Austrijske državne željeznice su bile prisiljene prodati prugu privatnom poduzeću Društvo južnih željeznica koje se ipak obvezalo na daljnji nastavak izgradnje pruge, premda su se u početku opirali.⁷⁵ Tek je 1860. godine Društvo južnih željeznica počelo s trasiranjem dijela pruge od Zagreba do Siska.⁷⁶ Tijekom izgradnje prugu se podijelilo u dva građevinska odjeljka: odjeljak Zidani Most-Zagreb sa sjedištem u Brežicama te odjeljak Zagreb-Sisak u Zagrebu.⁷⁷ Radovi su počeli s izvođenjem 1861. godine, a većinu radova je izvelo građevno poduzeće Guida Pongratza iz Zagreba.⁷⁸ Uvjerljivo najveći objekt bio je most preko rijeke Save u Zagrebu, a ukupna duljina pruge na teritoriju Hrvatske iznosi 74.5 kilometara. Pruga je službeno otvorena i predana u promet 1. listopada 1862. godine kao odvojak željezničke magistrale Beč-Ljubljana-Trst.⁷⁹ Prvi željeznički kolodvor koji je tada bio otvoren bio je onaj u zapadnom dijelu Zagreba pod nazivom Kolodvor Društva južnih željeznica, danas Zapadni kolodvor, dok je novi Glavni kolodvor izgrađen i otvoren 1892. godine.⁸⁰ Dolazak prvog vlaka u Zagreb zbio se 1. listopada 1861. godine te su ga mnogi Zagrepčani dočekali s oduševljenjem, dok je putovanje od Zidanog Mosta do Siska trajalo ukupno četiri sata i trideset minuta.⁸¹ Što se tiče Siska, ono je tada kao važno čvorište riječnog prometa na Savi tada spojeno s austrijskom željezničkom magistralom Beč-Trst.⁸² Iz istog je razloga 1865. godine izgrađena pruga od Zagreb-Karlovac u duljini od 52.4 km čime je i grad Karlovac kao prometno čvorište na Kupi uljučen na austrijsku željezničku mrežu.⁸³

⁷¹ Stulli 1975: 133

⁷² Vujasinović 2007: 378; Bunijevac 2003; 21

⁷³ Vujasinović 2007: 378

⁷⁴ Vujasinović 2007: 378

⁷⁵ Vujasinović 2007: 378

⁷⁶ Vujasinović 2007: 378

⁷⁷ Vujasinović 2007: 378

⁷⁸ Vujasinović 2007: 378; Bunijevac 2003: 22

⁷⁹ Vujasinović 2007: 378

⁸⁰ Vujasinović 2007: 378

⁸¹ Kolar 2003: 19

⁸² Karaman 1991: 15

⁸³ Karaman 1991: 15; Gorinčić-Brdovački 1952: 12

4. Gradnja željeznica kao političko pitanje

Sklapanjem Nagodbe 1867. i stvaranjem nove Austro-Ugarske Monarhije, u Hrvatskoj je nastupila druga etapa izgradnje željeznica koja je potrajala sve do raskida svih državnih odnosa s Austrijom i Ugarskom 1918.⁸⁴ Nakon kratkog perioda građenja željeznica od strane Austrije odnosno Društva južnih željeznica, izgradnju i upravljanje željeznicama preuzela je ugarska državna politika vodeći se načelom: „Čija je željeznica, onoga je i zemlja.“; izgradnju sporednih (vicinalnih) pruga ostavila je pojedinim kompanijama.⁸⁵ Stupanjem na snagu Austro-ugarske nagodbe 1867. godine, ugarska vlada je nastojala što više osamostaliti izgradnju svojih željeznica od središnje austrijske vlade u Beču.⁸⁶ To osamostaljenje je postignuto osnutkom Ministarstva javnih radnji i komunikacije, kasnije Ministarstva trgovine, a pod njezinom ingerencijom je bila i izgradnja novih željezničkih pruga, „podržavljenje već sagrađenih glavnih pruga“ te ostali željeznički poslovi što je uključivalo davanje raznih koncesija, dozvola te donošenja propisa.⁸⁷

„Za izgradnju pruga u Hrvatskoj značajan je i Tisza Lajos“, minisar prethodno navedenog ministarstva u razdoblju između 1871. i 1873. godine.⁸⁸ Željeznice u ugarskom dijelu Monarhije, što je uključivalo i Hrvatsku i Slavoniju, došle su pod strogi i centralizirani nadzor prethodno spomenutog Ministarstva i njegove produžene ruke Direkcije Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Budimpešti.⁸⁹ „Vijeće direkcije bilo je vrhovno nadzorno tijelo državnih željeznica“.⁹⁰ Direkcija i Ministarstvo su stekli potpuni nadzor nad Kraljevskim ugarskim željeznicama te svim ostalim željezničkim pitanjima na području Ugarske, Hrvatske i Sedmogradske.⁹¹ Jedan od mnogih primjera sve većeg jačanja ugarskih željeznica je otkup pruge Zagreb-Karlovac 1880. godine od Društva južnih željeznica.⁹² Ugarska je imala mačehinski odnos naspram Hrvatske, a monopol i bešćutnost ugarske vlade se vidi i u postavljanju ultimatumima svim željezničkim činovnicima ne-Mađarima da do 1. siječnja 1875. nauče mađarski jezik jer u suprotnom gube svoj posao.⁹³ Jedan od brojnih primjera mađarske hegemonije je i pitanje jezika u željezničkim školama gdje se nametao mađarski jezik čime su prekršene odredbe Nagodbe, a i povrijeđen državnopravni položaj Hrvatske, a zbog svega toga je

⁸⁴ Lajnert 2003: 20

⁸⁵ Lajnert 2003: 20

⁸⁶ Lajnert 2003: 21

⁸⁷ Lajnert 2003: 21

⁸⁸ Lajnert 2003: 21

⁸⁹ Lajnert 2003: 21

⁹⁰ Lajnert 2003: 23

⁹¹ Lajnert 2003: 23

⁹² Lajnert 2003: 23; Horvat 2005: 14; Prikrić 1983: 15

⁹³ Lajnert 2003: 27

vrlo oštro reagirao i biskup Strossmayer jer je najviše takvih željezničkih škola bilo otvoreno baš na području njegove biskupije.⁹⁴

Mađarske državne željeznice ulagale su veliku energiju u izgradnju pruga kako bi ostvarile svoje velikomađarske težnje za izlaskom na more.⁹⁵ Iz tog je razloga izgrađena i tzv. žakanjska željeznica na dionici Zakany-Koprivnica-Križevci-Dugo Selo-Zagreb Južni kolodvor, ali će upravo pruga od Koprivnice do Rijeke te poslije Sušaka postati među najvažnijim hrvatskim prugama jer spaja kopnenu i jadransku Hrvatsku.⁹⁶ Pitanje željezničkog povezivanja grada Rijeke pokrenuo je još 1840-ih godina Lajos Kossuth koji je činio sve kako bi došlo do izgradnje riječke željeznice te povezivanja s „ugarskim primorjem“ zbog čega se sukobljavao s narodnjacima i Bečom.⁹⁷ „Riječkom krpicom“ Ugarska je preuzela upravu nad Rijekom te je upravo poslije Nagodbe 1868. godine počela određivati osnovne upute za buduću prugu Karlovac-Rijeka.⁹⁸ Radovi na spomenutoj karlovačko-riječkoj željeznici su završeni 1873. te je iste godine i otvorena.⁹⁹

⁹⁴ Artuković 2010: 154-155, 156

⁹⁵ Horvat 2005: 14

⁹⁶ Horvat 2005: 14

⁹⁷ Valentić i Čoralić 2005: 408; Szavits-Nossan 1925: 4

⁹⁸ Prikrić 1983: 15, 19-20

⁹⁹ Prikrić 1983: 21

5. Ostali glavni i sporedni pravci željeznice

5.1. Pruge u Slavoniji i Srijemu

Službeno druga po redu sagrađena pruga i Hrvatskoj te jedna od važnijih za Mađarske državne željeznice (MAV), nalazila se na samom istoku zemlje, u Slavoniji.¹⁰⁰ Gradnjom i otvaranjem sporedne pruge Dalj-Osijek 1870. godine, MAV je ubrzo pristupio i gradnji željezničke magistrale od Budimpešte preko Osijeka, Vinkovaca do Slavanskog Broda koja je otvorena 1878. godine čime je Ugarska riješila sve probleme povezanosti s Budimpeštom.¹⁰¹ Izgradnjom pruge Vinkovci-Županja 1901. godine te pruge Vinkovci-Osijek 1910. omogućeno je kolodvoru u Vinkovcima postati glavno željezničko raskrižje u Slavoniji te čvorište čak šest željezničkih pruga.¹⁰² Osim Vinkovaca, i Osijek je postajao sve važniji u željezničkom prometu usprkos mađarskim krugovima kojima to nije bilo u interesu.¹⁰³

5.2. Istarske željeznice

Mnogi faktori su utjecali na izgradnju željeznica u Istri od kojih su bili bečko-tršćanska željeznica, borba Trsta i Rijeke te austrijska vojna politika.¹⁰⁴ Nakon Austro-ugarske nagodbe mađarskim poticajima prijedlog željeznice preko Rijeke je sve više dolazio u obzir, te je Društvo južnih željeznica, iz vlastitih interesa, izgradilo i pustilo u promet 1873. prugu Sv. Petar (danas Pivka u Sloveniji)-Rijeka svega četiri mjeseca nakon otvaranja karlovačko-riječke pruge.¹⁰⁵ Kada je u Puli sagrađena glavna austrijska ratna luka te posebno nakon austrijske pobjede nad Talijanima u bitci kod Visa javila se potreba za gradnjom željeznice.¹⁰⁶ Bilo je različitih prijedloga, ali su neki u startu osuđeni na neuspjeh kao npr. prijedlog inženjera Ludviga Buzzija o željeznici do Trsta zapadnom obalom Istre što nikako nije odgovaralo austrijskoj vojsci zbog straha od napada s mora.¹⁰⁷ Dala se prednost pruži koja ide sredinom poluotoka pa je sagrađena pruga od Divače do Pule s rovinjskim ogrankom te je puštena u promet 20. rujna 1876. godine.¹⁰⁸ Tijekom tri godine sagrađeno je 123 km pruge te 20 km rovinjskog odvojka, sve zajedno u vrijednosti od 12.7 milijuna forinti.¹⁰⁹ Trst je s rutom preko Divače i dalje bio daleko od Pule pa je nastalo veliko nezadovoljstvo prugom zbog čega se pojavilo više prijedloga kruga koje bi išle zapadnom i istočnom Istrom.¹¹⁰ Zapadna Istra u tom trenutku je ostala bez željeznice, ali se 1894. godine nanovo ukazala prilika za gradnju

¹⁰⁰ Horvat 2005: 15

¹⁰¹ Horvat 2005: 15

¹⁰² Horvat 2005: 15; Rakičić Freidrich 2006: 47

¹⁰³ Rakičić Freidrich 2006: 47

¹⁰⁴ Orbanić 1996: 7

¹⁰⁵ Orbanić 1996: 7

¹⁰⁶ Orbanić 1996: 7-8

¹⁰⁷ Orbanić 1996: 8

¹⁰⁸ Orbanić 1996: 8; Waitzbauer 1998: 15

¹⁰⁹ Waitzbauer 1998: 15

¹¹⁰ Orbanić 1996: 8

zapadnoistarske pruge kada je parlament u Beču donio olakšice za uskotračne pruge.¹¹¹ „Pruga Trst-Poreč otvorena je za promet 15. prosinca 1902. godine.“¹¹² Ostale planirane pruge pale su u zaborav izbijanjem Prvog svjetskog rata i raspadom Monarhije.¹¹³

5.3. Željeznica u Lici i Dalmaciji

Kako bi se dalmatinsku obalu i zaleđe povezalo s ostatkom Monarhije, Društvo južnih željeznica je izgradilo tzv. dalmatinsku prugu od Splita do Siverića koja je puštena u promet 4. listopada 1877. godine, kao i njezin odvojak Perković-Šibenik.¹¹⁴ Najveća svrha te željeznice bila je za potrebe prijevoza ugljena iz rudnika ugljena u Siveriću za opskrbu parnih brodova.¹¹⁵ Nakon toga, punih deset godina nije bilo nikakve aktivnosti što se tiče izgradnje novih pruga sve dok je Austrija nije produžila do Knina koji je time dobio željezničku vezu s jadranskom obalom.¹¹⁶ Time je završena prva polovica druge hrvatske brdske pruge na relaciji Split-Knin dugačke 108 kilometara.¹¹⁷ Završetkom pruge u Kninu na duži period nije bilo izgradnje novih pruga u tom dijelu Hrvatske.¹¹⁸ Naime, produljenje dalmatinske pruge dublje u unutrašnjost ticalo se i Austrije i Ugarske, s obzirom da je Lika bila pod upravom Ugarske, a Dalmacija Austrije.¹¹⁹ Austrija i Ugarska su postigli dogovor o zajedničkom financiranju izgradnje pruge, ali taj dogovor je na kraju propao.¹²⁰ No, financijskom nagodbom Austrije i Ugarske 1907. godine je napokon odobrena izgradnja ličke pruge od Knina preko Gračaca i Gospića pa sve do Oštarija gdje će se spojiti na karlovačko-riječku prugu.¹²¹ Konačni početak izgradnje krenuo je 1913. godine, ali ona, nažalost, nije dovršena zbog početka Prvog svjetskog rata.¹²²

5.4. Vicinalne pruge s posebnim osvrtom na samoborsku željeznicu

Kako bi se zadovoljili interesi lokalnih sredina i da bi se bliska mjesta bolje povezala gradile su se sporedne pruge, u Ugarskoj poznate pod pojmom vicinalnih željeznica, a u Austriji pod pojmom lokalnih željeznica.¹²³ Sam termin „vicinalna“ prenesena je iz francuskoj jezika kroz riječ „vicina“, a označavala je općinski put što je kasnije preneseno i u željezničku terminologiju.¹²⁴

¹¹¹ Orbanić 1996: 8

¹¹² Orbanić 1996: 8

¹¹³ Orbanić 1996: 9

¹¹⁴ Horvat 2005: 15

¹¹⁵ Horvat 2005: 15

¹¹⁶ Horvat 2005: 15

¹¹⁷ Horvat 2005: 15

¹¹⁸ Horvat 2005: 15

¹¹⁹ Horvat 2005: 15

¹²⁰ Horvat 2005: 15

¹²¹ Rakičić Freidrich 2006: 87; Horvat 2005: 15

¹²² Rakičić Freidrich 2006: 87

¹²³ Horvat 2005: 16

¹²⁴ Gorinčić-Brdovački 1952: 177

Jedna od zasigurno najpoznatijih takvih pruga je samoborska željeznica na čiju su potrebu za izgradnjom inicirali razni samoborski gradski čelnici i obrtnici.¹²⁵ Kao i u slučaju svih ostalih vicinalnih pruga, gradnja one samoborske se također financirala „privatnim kapitalom dioničara udruženih u dioničarsko društvo *Vicinalna željeznica Zagreb – Samobor* sa sjedištem u Budimpešti“.¹²⁶ Među tadašnjim glavnim dioničarima su bili Zemaljska vlada, grad Zagreb, Zagrebačka županija, općine i privatni pojedinci.¹²⁷ Činile su je dva kolodvora u Zagrebu i Samoboru te četiri postaje, u Vrapču, Stenjevcu, Susedgradu i Svetoj Nedjelji.¹²⁸ Tehničko-ophodni pregled novoizgrađene pruge je obavljena 14. siječnja 1901. godine, a isti dan je oduševljeno mnoštvo dočekalo i prvi vlak u Samoboru.¹²⁹ U javni je promet pruga bila puštena dva dana poslije te su od tada svaki dan na relaciji Zagreb-Samobor vozila čak četiri vlaka.¹³⁰

¹²⁵ Bunijevac 2001: 133

¹²⁶ Bunijevac 2001: 134

¹²⁷ Bunijevac 2001: 134

¹²⁸ Bunijevac 2001: 135

¹²⁹ Bunijevac 2001: 135

¹³⁰ Bunijevac 2001: 135

6. Zaključak

Povijest željeznica u Hrvatskoj je jednako zanimljiva kao i hrvatska politička povijest u razdoblju prije i poslije dualne Monarhije. U razdoblju pare i cilindarskih šešira, načina života u drugoj polovici 19. stoljeća i početkom 20. stoljeća i željeznica je našla svoje mjesto. Što se može zaključiti iz analize teme hrvatskih željeznica u razdoblju Austro-Ugarske Monarhije u ovome radu? Dakle, da je Hrvatska kao u u političkoj povijesti tako i u gospodarskoj ovisila o političkim odlukama austrijske i mađarske strane. Svi planovi oko izgradnje novih pruga ovisili su jedino o financijskim sredstvima i dogovoru austrijskih Nijemaca i Mađara. Ostalim hrvatskim zemljama je bila otegotna okolnost što nisu bile ujedinjene s maticom zemljom pa ih je trebalo povezati barem komunikacijama, što je isto teško napredovalo, osobito što se tiče Dalmacije i Istre kao dijelova Cislajtanijske. Ugarska državna politika se u pitanju svoje željezničke politike također prvenstveno vodila vlastitim interesima. Unatoč tomu, nedvojbeno je da su unutar Austro-Ugarske Monarhije barem jednim dijelom ostvareni i hrvatski interesi kad je riječ o izgradnji željezničke mreže kao modernizacijskom, gospodarskom, ali i kulturološkom pitanju.

Bibliografija:

- Agičić, Damir. (1998.). „Počeci željeznice u Hrvatskoj“. *Hrvatski zemljopis: časopis za zemljopis i povijest, vol. V.*, 48-49.
- Artuković, Mato. (2010.). Biskup Strossmayer i pitanje jezika u školama "Mađarski kralj. državnih željeznica" u Hrvatskoj. *Croatica Christiana periodica: časopis Instituta za crkvenu povijest Katoličkog bogoslovskeg fakulteta u Zagrebu, vol.*, 153-169.
- Bunijevac, Helena. (2001.). „Životopis samoborske željeznice“. *Hrvatska revija, Obn.teč., god.1, 1*, 133-137.
- Bunijevac, Helena. (2002.). „Pruga koja je Hrvatsku povezala s Europom“. *Hrvatska revija, Obn.teč., god.2*, 100-103.
- Bunijevac, Helena. „Izgradnja pruge Zidani Most-Zagreb-Sisak kao početak...“ u: 140 godina željeznice u Zagrebu. Zagreb 1. listopada 2002. Zagreb (2003): 21-30.
- Dud, Božidar. (2007.). „Povijest željeznica u Podravini“. *Podravski zbornik, God.33*, 117-144.
- Gorinčić-Brdovački, Josip. (1952.). *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
- Horvat, Zvonimir. (2005.). *Parna vuča u Hrvatskoj 1860.-1988.*. Zagreb: HŽ – Hrvatske željeznice.
- Karaman, Igor. (1991.). *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800-1941)*. Zagreb: Naprijed.
- Kolar, Mira. „Uključivanje Zagreba u europsku željezničku mrežu 1862. godine“ u: 140 godina željeznice u Zagrebu. Zagreb 1. listopada 2002. Zagreb (2003): 7-20.
- Lajnert, Siniša. (2003.). *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*. Zagreb: HŽ - Hrvatske željeznice.
- Macan, Trpimir; Holjevac, Željko (2013.). *Povijest hrvatskoga naroda*. Zagreb: Školska knjiga.
- Orbanić, Josip. (1996.). *Istarske željeznice*. Zagreb: HŽ – Hrvatske željeznice.
- Prikrić, Boris (ur.). (1983.). *110 godina riječke željeznice*. Rijeka: Fakultet za pomorstvo i saobraćaj.
- Rakičić Freidrich, Zdenka. (2006.). *Razvoj željezničke mreže u Hrvatskom Podunavlju 1850.-1914*. Vukovar: Gradski muzej Vukovar.

- Stulli, Bernard. (1975.). *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863.* Zagreb: Sveučilište u Zagrebu – Institut za hrvatsku povijest.
- Szavits-Nossan, Stjepan. (1925.) *Karlovačko-riječka željeznica 1873-1923.: prilog historijatu naših željeznica.* Zagreb: Zaklada tiskare Narodnih novina.
- Valentić, Mirko; Čoralić, Lovorka (ur.). (2005.). *Povijest Hrvata: Druga knjiga – Od kraja 15. st. do kraja Prvoga svjetskoga rata.* Zagreb: Školska knjiga.
- Vujasinović, Branko. (2007.). *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918..* Zagreb: HŽ-Holding.
- Waitzbauer, Harald. (1998.). *Kroz Istru. Istarskom željeznicom u k.u.k. Adria-provinciju.* Pazin: Naša sloga.