

# 160 GODINA ŽELJEZNICE U ZAGREBU

**P**ruga Zidani Most – Zagreb – Sisak/Galdovo otvorena je za promet 1. listopada 1862. Prometni smjer Steinbruck – Sissek ondašnjoj Habsburškoj Monarhiji bio je zanimljiv radi ostvarivanja izravne veze željezničkog i riječnog prometa u luci Galdovo.

Gradnja pruge na hrvatskom dijelu otpočeta je 1860. godine. Izgradnju je preuzeo privatni konzorcij Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica. Radove je kao glavni inženjer vodio Karlo von Etzel (1813. –1865.), a izgradnju visokih građevina preuzelo je građevno poduzeće »Guido Pongratz« iz Zagreba.

Jednokolosiječna pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak (do savske luke u Galdovu) bila je dugačka 127,58 kilometara, a uzduž cijele pruge bilo je deset kolodvora. Željezničke zgrade na pruzi građene su tipski, s rubovima od crvene opeke oko pročelja, vrata i prozora. Granicu između Slovenije i Hrvatske pruga je prelazila na rijeci Sutli. Na slovenskome području sagrađeni su kolodvori Steinbrück (Zidani Most), Lichtenwald (Sevnica), Reichenburg/Rajhenburg (Brestanica), Videm Gurkfeld (Krško) i Rateče (Brežice), a na hrvatskome području Zaprešić Brdovec (Zaprešić), Agram Südbahnhof (Zagreb Južni kolodvor, danas Zagreb Zapadni kolodvor), Gorica (Velika Gorica), Lekenik i Sissek (Sisak). Najveća prijamna zgrada bila je Zagreb Južni kolodvor, koji je punih 30 godina, sve do izgradnje današnjega Zagreb Glavnog kolodvora, bio središnji kolodvor u Zagrebu.

Najsloženiji građevinski zahvat tijekom gradnje pruge bila je izgradnja jednokolosiječnih mostova preko rijeke Save kod Zagreba i rijeke Krapine kod Zaprešića. Pri montaži mosne konstrukcije obaju mostova prvi je put u Monarhiji primijenjen nov način navlačenja konstrukcija na riječne stupove, što je izazvalo veliko zanimanje stručne i šire javnosti.

Redoviti promet na pruzi na početku se održavao jednim putničkim vlakom koji je vozio u oba smjera te nekoliko teretnih vlakova. Vožnja od Zidanog Mosta do Siska ili obratno trajala je četiri i pol sata. Povećane prometne potrebe nalagale su i modernizaciju pruge te pružnih kapaciteta.

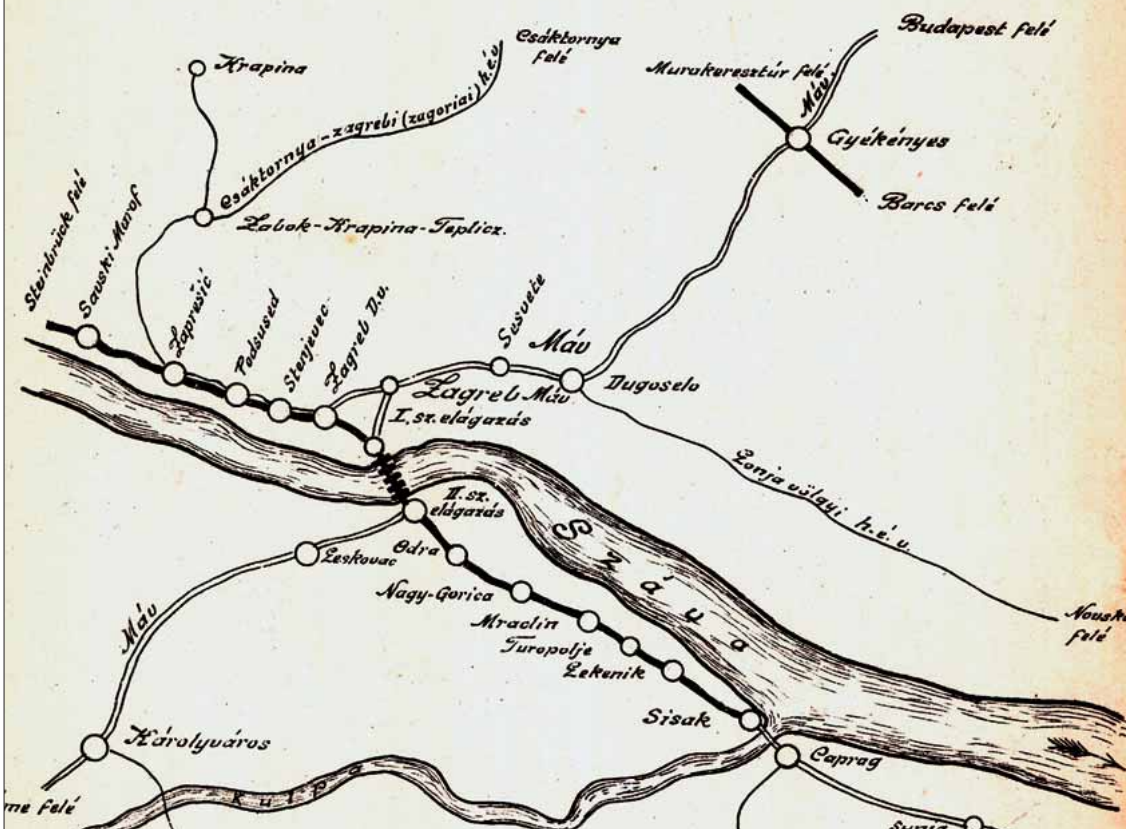
Trenutačno je u izradi projektna dokumentacija za obnovu kolodvorske zgrade Zagreb Zapadnog kolodvora. Pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak prva je željeznička pruga na zagrebačkome području, a označila je početak oblikovanja zagrebačkoga prometnog čvorišta te omogućila ulazak zagrebačkoga područja u europski prometni sustav, a samim time razvoj Zagreba.

## Függelék.

A Zagreb-sisaki peage-viszony megszüntése utáni  
vonatforgalomra vonatkozó szerződés 9-ik §-ához.

A közvetlen menetjegyek árába, valamint az utipoggyász, kutyák és expressz-  
árak után a M.N.V. javára beszámítandó díjrésztetek megállapítása:

- 1.) a magyar kir. államasutak Zagreb-Máú.-Zagreb d.u. (21 km.) vonaláért,
- 2.) e vasutaknak Zagreb-Máú.-tól az I. sz. elágazásig terjedő (18 km.) vonaláért,
- 3.) valamint az 1 és 2 alatt említett két (21+18=39 km.) vonaláért együttesen.



Skica trase pruge Zidani Most- Zagreb- Sisak, 1914.  
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka tehničke dokumentacije



Novi željeznički most preko Save kod Zagreba, 1937-1939  
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka fotografija



Kolodvor Sisak, razglednica, početak 20. stoljeća  
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka razglednica



Wagner Biró A.G. Izgradnja nadvožnjaka preko Savske ceste, 1928.  
Hrvatski željeznički muzej; Zbirka fotografija