

O planovima i realizaciji željezničke veze između Podravine i Zagreba

HRVOJE PETRIĆ

U članku se analizira pitanje željezničkog povezivanja Podravine i Zagreba pretežito prema objavljenim, ali nedovoljno korištenim izvorima, koje je priredio Bernard Stulli te prema literaturi. Autor pitanje željezničkog povezivanja Zagreba s dolinom rijeke Drave nastoji staviti u širi kontekst procesa koji su se u 19. stoljeću odvijali na panonskom prostoru. Analiziran je put od prvog prijedloga gradnje pruge riječkog trgovca Andrije L. Adamića iz prosinca 1825. godine kao i brojni raznovrsni prijedlozi do izgradnje prve željezničke veze između grada Zagreba preko Križevaca i Koprivnice preko rijeke Drave do Budimpešte 1870. godine, kao i njenog daljnjeg razvitka. Također je pozornost usmjerena na planiranje i otvaranje druge željezničke veze grada Zagreba s dolinom rijeke Drave preko Zaboka do Varaždina i Čakovca 1886. godine. Otvaranjem tih dviju željezničkih prometnica dan je novi značaj prometnom povezivanju Zagreba s dolinom rijeke Drave. Zagreb je time dobio križni željeznički značaj kao čvorište na važnim vezama između panonskog, jadranskog, podunavskog i alpskog prostora. Oba pravca su se vezala za šire željezničke mreže, a najveći je značaj bio povezivanje grada Zagreba preko doline rijeke Drave s Budimpeštom.

Ključne riječi: politika, Hrvatska pučka seljačka stranka, Hrvatsko-srpska koalicija, Virje, Podravina, 20. stoljeće

1. Uvod

Formiranje željezničke mreže bio je važan faktor ekonomske i društveno-socijalne transformacije sjeverne Hrvatske. Željeznica je bila jedan od snažnih faktora inovacija, a omogućila je kasnije brži gospodarski razvitak, te procese deagrarizacije i industrijalizacije. Uz prirodne i ostale društvene elemente i faktore, upravo je željeznica bila jedan od važnijih pokretača nove prostorne slike naseljenosti središnjeg dijela Hrvatske.¹ Iako nisu bile planirane u

skladu s hrvatskim potrebama, željezničke su pruge bile važan čimbenik industrijalizacije hrvatskog prostora.² Nedovoljna ostvarenja u riječnom prometu početkom 19. stoljeća, uz oštru konkurenciju ruske žitne trgovine i na tržištima hrvatskih jadranskih luka, kao i rivalitet između Trsta i luka Hrvatskog primorja

jezničkih pruga na području SR Hrvatske. // Geografski glasnik, XL, 1, Zagreb: Hrvatsko geografsko društvo, 1978., 41–45.; FELETAR, Dragutin: Historijsko-geografsko značenje pruga u podravsko-bilogorskoj regiji. Željeznička pruga Botovo – Koprivnica – Dugo Selo, Koprivnica, 1987., 11–14.

² HORVAT, Rudolf: *Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj*. Zagreb: AGM; Hrvatska gospodarska komora, 1994.

¹ ŽULJIĆ, Stanko: *Razvoj sistema magistralnih željezničkih pruga na području SR Hrvatske*. // Geografski glasnik, XL, 1, Zagreb: Hrvatsko geografsko društvo, 1978., 41–45.; FELETAR, Dragutin: *Historijsko-geografsko značenje pruga u podravsko-bilogorskoj regiji*. Željeznička pruga Botovo – Koprivnica – Dugo Selo, Koprivnica, 1987., 11–14.



Sl. 1. Dio željezničke pruge između Koprivnice i Botova.

te konkurencija između hrvatskih luka, doveli su do relativno ranih prijedloga za izgradnju željezničkih pruga u Hrvatskoj.³ Planiranje željezničkog povezivanja doline rijeke Drave s Gradecom (Zagrebom) Prvi prijedlog o željezničkoj pruzi na hrvatskom prostoru koji je u svom sadržaju donosio prvi plan povezivanja doline rijeke Drave i Gradeca (Zagreba)⁴

3 STULLI, Bernard: *Prometni problemi Hrvatske od početka 18. stoljeća do 1918. godine, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. godine.* // Međunarodni kulturno-povijesni simpozij Modinci (Mogersdorf), 9, Maribor, 1977., 102.

4 Godine 1850. došlo je do ujedinjenja Gradeca, biskupskog Kaptola, Nove Vesi i Vlaške ulice s Horvatima u jedinstveni grad Zagreb. HOLJEVAC, Željko: *Temelji modernizacije.* // *Povijest grada Zagreba, knjiga 1 Od prethistorije do 1918.*, Zagreb: Znanje, 2012., 301.

je djelo poznatog riječkog trgovca Andrije L. Adamića iz prosinca 1825. godine. On je predložio izgradnju željezničke pruge od Šoprona do Zagreba koja bi prolazila dolinom rijeke Drave, bez preciznog određivanja trase.⁵ Cilj te pruge je bio usmjeravanje tokova robnog prometa prema riječkoj luci. Dužnosnik rudarskog organa u Radoboju Franz Wastini je 12. svibnja 1836. godine predložio izgradnju trase željezničke pruge linijom: Varaždin – Vidovec – Jurketinec – Cerje – Ivanec – Lepoglava – Radoboj – Oroslavje – Zagreb, smatrajući tu varijantu povoljnijom od varijante Varaždin

5 STULLI, Bernard: *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, 1, (dalje: STULLI, *Prijedlozi 1*), Zagreb: Sveučilište u Zagrebu – Institut za hrvatsku povijest, Izvori za hrvatsku povijest, 1975., 42.; dok. br. 1, 201.



Sl. 2. Dio željezničke pruge između Lepavine i Reke.

– Varaždinske Toplice – Novi Marof – Zelina – Zagreb.⁶ Bojnik Josip Kajetan Knežić je u svom elaboratu od 25. srpnja 1838. godine, pisanom u Senju, naglasio valjanost ranije predložene željezničke pruge Sisak – Bandino Selo, tj. cijele prometnice Sisak – Senj te dao smjernice daljnjeg razvoja željeznica na hrvatskom prostoru. On je razmatrao mogućnost povezivanja relacije Budim – Stolni Biograd – Szölös Györök – Velika Kaniža – Bjelovar ili alternativni pravac Balaton – Szölös Györök – Csurgó – Bjelovar – Sisak.⁷ Knežić je dao novi elaborat pisan 31. siječnja 1842. godine u Senju. U njemu je glavna riječ bila o trgovačkoj prometnici Sisak – Senj.

6 STULLI, Bernard: *Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918)*. // *Historijski zbornik*, XXX-IX, 1, Zagreb: Društvo za hrvatsku povijesnicu, 1986., 2; STULLI, *Prijedlozi 1*, dok. br. 32, 258–259.

7 STULLI, *Prijedlozi 1*, 46; dok. br. 37, 283–284.

On je predložio da se iz Siska izgradi jedan krak željezničke pruge preko Bjelovara i Sigeca na Dravi pa dalje kroz Zakany, Veliku Kanižu, Kiss Komarom do Szölös Györök (uz moguću liniju preko Csurgó), te drugi krak pruge od rijeke Drave preko Brežnice, Szent-Kiraly-a i Sigeta do Pečuha.⁸ Osim toga je 1842. godine postojao prijedlog izgradnje željezničke pruge preko Stolnog Biograda pa istočnom obalom Balatona preko Koprivnice i Zagreba do Karlovca.⁹ Ljudevit Jelačić je Zagrebačkoj županiji 22. rujna 1844. godine podnio pismeno obrazloženje svog mišljenja o najpogodnijoj trasi željezničke pruge od Dubovca kod Karlovca preko Draganića, Zdenčine, Odre, Rugvice, Božjakovine, Pake, Grane, Finčevca do Ludbrega, od tuda desnom obalom Drave do Osijeka i Vukovara. To je bilo različito od prijedloga Virovitičke županije od 26./27. srpnja 1844. godine koja je raspravljala o pruzi kroz Slavoniju: Vukovar – Osijek – Mikleuš – Voćin – Sirač, od kuda bi pruga išla u pravcu Save pa do Broda

8 STULLI, *Prijedlozi 1*, dok. br. 63, 376.

9 STULLI, *Prijedlozi 1*, 56; dok. br. 69, 385–386.

na Kupi. Jelačić je obrazlažući svoj prijedlog istaknuo prednosti svoje trase nad onom koju je predložila Virovitička županija. On je ukazao na mogućnost povezivanja trase iz Ludbrega kao mogućeg željezničkog čvorišta i to u dva smjera: 1) prema Budimu; 2) preko Šoprona do Bečkog Novog Mjesta gdje bi se spojila na buduću magistralnu željeznicu Beč – Trst.¹⁰ Austrijska željeznička mreža, koju je 1829. – 1836. osnovao Franz Riepl, predviđela je kao glavni pravac vezu Galicija – Beč – Jadransko more, a ta je veza trebala ići preko Varaždina.¹¹ Osobito je bilo važno povezati Beč i Trst.¹² U blizini hrvatskog prostora je 1846. godine otvorena željeznička pruga od Graza do Celja, kao sastavni dio pruge Beč – Trst.¹³ Po prijedlogu V. Šimraka o gradnji željezničke pruge od Karlovca do Križevaca pisanom 7./10. ožujka 1846. godine, trebala se također graditi željeznička pruga iz Karlovca, preko Zagreba, Križevaca i Koprivnice do Varaždina.¹⁴

Inženjer Franz Kreuter je u studenom 1847. godine u Virovitici napravio elaborat za željezničku prugu Vukovar – Karlovac koja nije trebala ići preko doline rijeke Drave.¹⁵ U jednom pismu koje je 26. prosinca 1847. godine vjerojatno pisao N. Csanady, priložen je popis projektne dokumentacije koju je izradio inženjer Franz Kreuter, priloživši rekapitulaciju troškova planirane pruge od Vukovara do Karlovca. Ta željeznička pruga je trebala ići dolinom Drave i povezati ju sa Zagrebom (Maksimirovom) i Karlovcem, pravcem: Vukovar – Osijek – Valpovo – Sokac Miholjac – Rac Miholjac – Virovitica – Gakovo – Veliki Đurđevac – Stara Plo-

šćica – Križice – Grabovnica – Čazma – Lonja („na granici Hrvatske“) – Maksimir, uz bočnu prugu do sela Novaki na Savi – Sava – preko Asperga – Draganić – Karlovac.¹⁶ Godine 1854. donesen je plan izgradnje željezničke mreže za Austrijsku carevinu, te je predviđena izgradnja pruge od Budima preko Stolnog Biograda, Velike Kaniže do Zagreba, ali dionica od Velike Kaniže do Zagreba nije precizno definirana.¹⁷ Grupa slavonskih posjednika, kojoj je na čelu stajao biskup Josip Juraj Strossmayer, izradila je predstavku vladaru te mu je predala 1. studenoga 1856. godine. Oni su predložili izgradnju željezničke pruge „vukovarsko – kraljevičke“.

Ova pruga je imala zadatak spojiti Dunav kod Vukovara s Jadranskim morem kod Kraljevice ili Rijeke, a s druge strane bi ona spajala Dunav s Banatom kod Temišvara. Kod Slankamena se trebao izgraditi most preko Dunava, a postojao je plan izgradnje pobočnih pruga za: Brod, Sisak, Legrad i Zidani Most, te dalje preko Karlovca do Kraljevice ili Rijeke.¹⁸ U izvodu iz zapisnika sjednice Trgovačko-obrtničke komore održane 22. ožujka 1857. godine vidi se da se planirala graditi pruga od Kaniže preko Legrada, Koprivnice i Križevaca do Zagreba.¹⁹ Godine 1861. postoji prijedlog da se buduća željeznička pruga Zagreb – Kaniža trasira preko Božjakovine, Vrbovca, Križevaca i Koprivnice.²⁰ Bilo je i drugih zamisli, primjerice 1862. godine postojao je prijedlog da se ta pruga gradi od Kotoribe, preko Legrada, Koprivnice, Sokolovca, Križevaca i Božjakovine do Zagreba. S druge strane se iz Varaždina predlagala trasa: Čakovec – Varaždin – Ivanec (ili Lepoglava) – Zaprešić.²¹ Namjesničko vijeće u Zagrebu nije povoljno ocijenilo varaždinski prijedlog, ali je ipak donijelo ocjenu da bi se mogla dozvoliti

10 STULLI, Bernard: Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, 2, (dalje: STULLI, Prijedlozi 2), Zagreb, 1975., dok.br. 88, 454-456.; dok. br. 89, 457-460.

11 MECHTLER, Paul: *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. godine.* // Međunarodni kulturno-povijesni simpozij Modinci (Mogersdorf), 9, Maribor, 1977., 119.

12 STULLI, Prijedlozi 1, 19.

13 MECHTLER, P: *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich*, 121.

14 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 124, 516-520.

15 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 156, 549-554.

16 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 158, 556.

17 STULLI, Prijedlozi 1, 83; dok. br. 196, 628.

18 *Narodne novine*, 265 (17. 11. 1856.); STULLI, Prijedlozi 1, 86-87; dok. br. 206a, 654-657.

19 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 211, 669.

20 STULLI, Prijedlozi 1, 107; dok. br. 124, 518.

21 STULLI, Prijedlozi 1, 116-118; STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 235, 95-86; dok. br. 238, 98; dok. br. 239, 99; dok. br. 239a, 99-101.

mala pobočna dionica od Čakovca preko Varaždina do Ivanca ili Lepoglave kojom bi se ugljen iz rudnika u okolici Ivanca odvezio za potrebe željezničke pruge od Budima do Pragerskog. Time je Namjesničko vijeće prepuštalo dio sjeverozapadne Hrvatske gravitacijskim zonama austrijskih i mađarskih željeznica, ne riješivši pitanje željezničkog povezivanja Čakovca i Varaždina sa Zagrebom. Namjesničko vijeće je smatralo važnom željezničku vezu između Kaniže i Zagreba iz dva razloga: 1) zato što bi omogućila promet robe iz Podunavlja prema Hrvatskom primorju i 2) što bi povezala Savu (koja je bila plovna do Siska) s rijekom Dravom (plovnom do Legrada).²²

Posljednje je obrazloženo sljedećim riječima: *Na Savi obavlja se već više godina uredno parobrodarstvo, a moći će još tečajem tekuće godine u život stupiti na Dravi. Krajnje točke toga brodarstva jesu Sisak na Savi, a Legrad na Dravi. Sisak i Zagreb biti će još ove godine skopčani sa železnicom a gotova je već i osnova za železnicu iz Zagreba do Karlovca i kad se ova sagradi, približit će se lokomotiva Hrvatskom primorju na daljinu od samo 9 do 11 miljah. Ovim je dakle već označen pravac kojim bi se graditi imala svezna železnica između istočne, od Pragerogofa u Budim vodeće, pa između one železnice koj će se tečajem ove godine od Zidanog mosta do Siska prometu otvoriti, a označene su i glavne točke, na kojih bi ta svezna železnica u savez doći imala sa ostalimi glavnimi sriedstvi velikog prometa tergovačkog, a pogledom na zemljovid lasno se osviedočiti, da je to i najkratji pravac k Primorju hrvatskom; to jest, svezna ta železnica imala bi se graditi od Koturibe na Muri preko Legrada u Zagreb. Kako se onda razglasilo bilo, kad je državna južna železnica predana privatnom društvu, koje sada njom upravlja, imade evo isto društvo već i koncesiju za gradjenje svezne železnice u prenapomenutom pravcu s tom jedinom razlikom, da bi svezna ta železnica imala od Velike Kaniže izilaziti, kod Dernja Dravu premetnuti i kod Zagreba se spojiti sa železnicom od Zidanog Mosta u Sisak... Što se tiče prometa iz dolnje Ugarske, Banata i Slavonije u Štajersku,*

Korušku i Tirol, netreba dokazivati, da bi železni put od Legrada preko Koturibe i Čakovca na Maribor mnogo bliži bio nego po Odboru varaždinskom naznačeni put od Siska preko Zagreba, Zaprešića, Varaždina i Čakovca. Nemože Namiesničko vieće ovo mukom mimoći, da Odbor varaždinski u svojih spisih nigdi nenapominje parobrodarstvo koje će još ove godine uredno započeti ploviti od Osieka do Legrada; a ovo je baš glavna točka, projekt Odbora varaždinskog glede svezne železnice Čakovačko-Zaprešičke pobijajuća...²³ Bilo je priloga i varaždinskom zahtjevu, jer bi gradnja pruge preko Koprivnice i Križevaca iziskivala, ili da se novi kolodvor kod Trnja sazidje, ili pako, da se cieti potez vozovah izpregne pa natraške do kolodvora sadašnjega povuču...²⁴

Jedan od priloga za gradnju pruge preko Križevaca je bila udaljenost: *Iz Zagreba u Križevac ima 7 miljah, iz Križevaca u Koturibu 5. Legradsko-koturibsko-kanižka železnica ima 3 ½, a kanižko-budimska 25 ½, a ukupno dakle 41 milju. Po tome bi križevački put za 6 ½ miljah kraći bio.²⁵ Kako je kao i prethodno utvrdio, B. Stulli za kaniško – zagrebačku prugu preko Križevaca se išlo sa dodatnim razlozima. Jedan od njih je glasio: *Linija željeznička iz Legrada na Koprivnicu, odanle preko Sokolovca na Carovdar i Križevce, otuda izpod sela Cerikraj na Repinec, Gjivan, Vrbovec, Lonjicu, Gračec, Božjakovinu, Dugasela, Sesvete u Zagreb, takova je linija, koja svakovrstnomu zahtievanju odgovara, štono ga može staviti trgovac, gospodar, domorodac i isti poduzetnik. Tko dan danas hoće, da gradi kod nas železnicu sa svestranom korišću, on mora potražiti onakve okolice, koja u sebi imadu klicu budućnosti, zemlje onakve, koje mogu pružiti hrane, kakove treba toli živahna žila, kao što je željeznica; nove zemlje, novi puci, nove okolice, novi izvori, novi savezi... Željeznica koja bi se od Legrada preko Križevacah vodila u Zagreb, prosjekla bi našu domovinu u sredini i pošla bi baš samim plodnimi, žitom, sijenom, drvi**

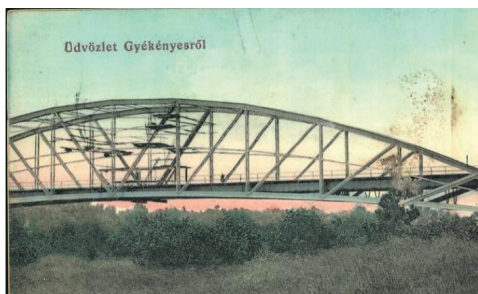
22 STULLI, *Prijedlozi 1*, 116.

23 STULLI, *Prijedlozi 2*, dok. br. 243, 108–111.

24 Pozor 5 (8. 1. 1862.); STULLI, *Prijedlozi 1*, 117.

25 Pozor 19 (24. 1. 1862.); STULLI, *Prijedlozi 1*, 117–

118.



Sl. 3. Dio željezničkog mosta na Dravi, snimak s početka 20. stoljeća, izvor Hungaricana.



Sl. 4. Prikaz željezničkog mosta na Dravi i stanice Gyekenyes.

*i vinom bogatimi okolicami...*²⁶

Prema zapisniku skupštine Požeške županije od 26. veljače 1862. godine vidi se da je postojao prijedlog izgradnje pruge dolinom rijeke Drave preko Koprivnice, Virovitice, Valpova i Osijeka do Vukovara.²⁷ Hrvatski ban Josip Šokčević je 2. kolovoza 1862. godine dao razaslati poziv za bansku konferenciju o željezničkom pitanju u Hrvatskoj, naglasivši *da se sva pitanja o željeznicah u Horvatskoj i Slavoniji u cjelosti svojoj zrelo pretresu*. U tu svrhu je za 20. kolovoza 1862. godine sazvao u Zagrebu poseban zbor. Na spomenutu bansku konferenciju su bili pozvani župani svih 7 županija, predstavnici gradova: Zagreba, Karlovca, Rijeke, Bakra, Varaždina, Koprivnice, Križevaca, Osijeka i Požege, te još neki sudionici, a bilo je ukupno 39 učesnika.²⁸ Vezano uz sjeverozapadnu Hrvatsku težište je bilo na prijedlogu izgradnje pruge Čakovec – Varaždin – Lepoglava uz produženje do Zaprešića. Postojao je i križevački prijedlog da se pruga Budim – Kaniža – Čakovec – Pragersko iz Kotoribe, preko Legrada, Koprivnice i Križevaca spoji sa Zagrebom.²⁹ U dopisu Hrvatske dvorske kancelarije austrijskom Ministarstvu rata od 15. veljače 1863. godine traži

se dozvola za trasiranje pruge od Drave preko Legrada, Koprivnice i Križevaca do Zagreba kao najkraća veza kroz područje gdje nema terenskih poteškoća. Navodi se da *nakon otvaranja parobrodarstva na Dravi do Legrada, nakon što će na proljeće 1863. god. biti otvorena pruga od Kotoribe do kakonje kod Legrada...došao je čas da se ostvari i predložena pruga do Zagreba*.³⁰ Iste godine u srpnju je sličan zahtjev dala Križevačka županija Ivanu Mažuraniću kao hrvatskom dvorskom kancelaru.³¹ Za poznavanje značenja planova željezničkog povezivanja Zagreba s dolinom Drave, od osobitog je značenja dopis poglavarstva Koprivnice koji je za gradskog suca potpisao gradski čeonik Janko Demetrović, Lj. Vukotinoviću, velikom županu Križevačke županije od 21. veljače 1862. godine.

U dopisu, između ostalog, piše: *Tako će željeznica ne samo glede plodinah, obrta i trgovine zemlji koristiti, već će također osigurati poduzetnike glede uloženih glavnica. Polag navedenih anda bi se našoj zemlji potrebita željeznica imala graditi od jur gotove željezničke pruge u Kotoribi na Legrad, Koprivnicu, Sokolovac, Križevce, Božjakovinu i Zagreb, ovdje takovu spojiti sa skoro gotovim nasipom željeznice do Siska, a od ovuda preko Karlovca k moru. Daljina pruge od Pešte do Zagreba bi bila 41 milju, nu potezom od Kotoribe do Pešte dužinom 29 miljah se jur obći, i tako bi se imala 12 miljah daljina jošte graditi. Ova pruga neima*

26 Pozor 5 (8. 1. 1862.); STULLI, *Prijedlozi 1*, 118.

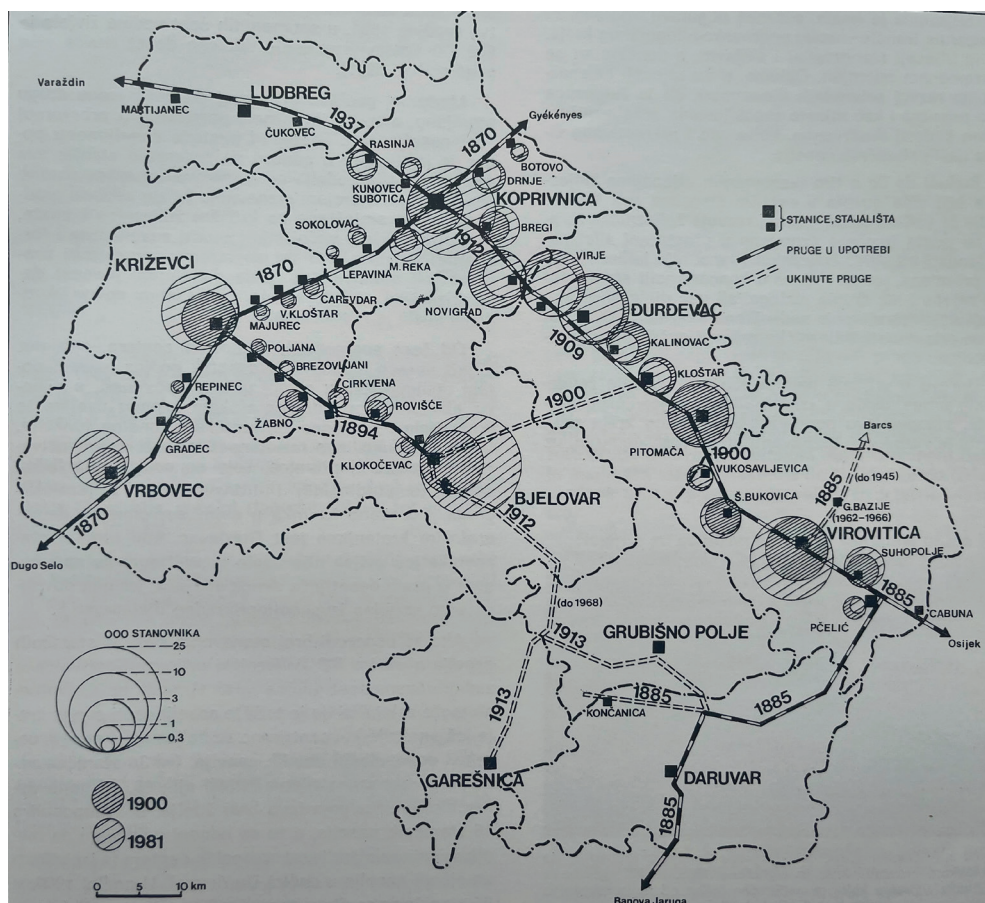
27 STULLI, *Prijedlozi 2*, 102.

28 STULLI, *Prijedlozi 1*, 129; STULLI, *Prijedlozi 2*, dok. br. 269, 166.

29 STULLI, *Prijedlozi 1*, 147; STULLI, *Prijedlozi 2*, dok. br. 358, 304–306; dok. br. 426, 398; dok. br. 436–437, 410–411.

30 STULLI, *Prijedlozi 2*, dok. br. 358, 305.

31 STULLI, *Prijedlozi 2*, dok. br. 426, 398.



Sl. 5. Prostorni raspored željezničkih pruga s godinama izgradnje i brojem stanovnika 1900. i 1981. (autor karte Dragutin Feletar).

mjesnih težkoćah, a prorezala bi plodne prediele Hrvatske i spojila bi obćenje sa plodnom Podravinom ne samo Hrvatske već i Slavonije. Grad ovaj je sriedotočje trgovine, i stečište plodinah za civilnu i vojnu Podravinu. Na svakogodišnjih ovdješnjih 18 sajmovah prodaje se tu do 10.000 komadah rogata marve, do 1200 komadah konjah, do 12.000 komadah krmakah. Naročito pako jest tečajem minuvše posljednje godine do 500 komadah volovah za Trst, a 1000 komadah za Beč; krmakah pako do 3000 komadah za Austriju i gornju Stajersku na otih sajmovah prodato. Potom promeće se ovdje u plodnoj okolici satnijah Virjanske, Gjurgjevačke,

Novigradske i Peteranske; mjestah zatim civilnih Bukovec, Ludbreg, Otok, Selnica, Gjelekovec i Rasinja priraslih do 100.000 vaganah kuruze, 100.000 vaganah različita žita, medj kojem se osobito odlikuje proizvod kuruze bukovečke, otočke, selničke i gjelekovačke, pšenice ivanečke i obsjega gradskog ulice Bregi, kade u posljednjem mjestu na godinu do 15.000 vaganah pšenice prirodi, koja svojom kakvoćom neznatno ustupljuje banatskoj. Pčelarstvo u ovom gradu, obližnjoj Vojnoj granici i civilu daje svake godine u promjet 4-6000 centih meda. Bližnje graničarske a i civilne šume proizvode po prijeko svaku godinu 40.000-50.000 centa šišakah, te se isti proizvod od ovuda promeće, a čim bi postaja željeznička ovdje bila, to bi se iz šumah susjedne Slavonije (okolice terezovačke i virovitičke) takodjer više nego pet putah toliko ovuda odpravljalo. Iz lugovah satnije farkaševačke, sokolovačke,



Sl. 6. Željeznički kolodvor u Koprivnici snimljen 1908., a izgrađen 1873 (iz knjige Željeznička pruga Botovo – Koprivnica – Dugo Selo, Koprivnica 1987, str. 13).

novigradske i kapelske, kojih preko 40.000 jutara imade, je 1500 stabalaha za privatne trgovce, 1500 stabalaha za gradjenje lađah na račun visokog Aerara na Koprivnicu, kotoribu, trst prošaste godine k moru odpremljeno. A na ovu godinu je 3000 stabalaha isto tako hrastovine opet pogodjeno, te će se takodjer k moru slati. Hiljade kolnih tovarah u graničarskih i slavonskih šumah proizvedenih dugah prolazi ovuda, koje se stranom put kotoribe, stranom put Čakovca k moru odvažahu. Preko 2,000.000 francezkih dugah za strane trgovce je odpremljeno Dravom i Dunavom (na Teteny) i od ovuda željeznicom na Trst, a da se prugom predloženom k moru staviti uzmognu, bi vozarina na pol jeftinija bila. A čim se obćenje otvori bit će i inih šumskih proizvodah, koji se sada nit nenaominju. Prilično dobre vune svake godine obližnja granica i ovoj medjašnje gospodčije slavonske do 2.000 centih na godinu izvode, koja se ovuda odpravlja. Grad ovaj sa okolicom dobavlja do 50.000 centih različite robe. Okolica ova rabi preko 100.000 centih soli, da se ova jevtinim privozom od mora privaža bi za 2/00 slaglja sol bila, te bi se tako siromaški puk i time koristio. Navedeni podatci iskazuju ne samo, da je željeznica i postaja željeznička u ovom gradu potrebita, već da će se nedvojbeno i izplatiti, a to tim sigurnije, što će sve veći biti teret za odvoz, jer će se jošte ovo godište parobrodarstvo na Dravi započeti, a i državna slavonska cesta od ovuda do

medje Slavonije će se na pojedinih jošte negradjenih komadnih ove godine sasvim urediti. Gradjenje željeznice čez kotar ovog grada nije nikakovim zemljišnim teškoćam izvršeno, jer je gradilište (Baugrund) celom dužinom poprieko na površju crnica (humus) pod površjem je pjeskovita ilovača, čim dublje tim bolje pjeskovita i prudovita bez vrutkah i tim načinom čvrsta zemljišta svuda; a nije celim potezom čez obsjeg grada nigdi pogibelj, da gradilište igde ili ponori ili obroni, a tako rekuć je svigdi i ravna ravnica. Drnjanski pašnjaci i korito Drave u daljini 1-2 miljah imadu pruda neizmjernu množinu, a i u ovogradskom i obližnjem graničarskom kotaru imade jur stranom otvorenih stranom neotvorenih prudištah u Draganovcu, Petrovcu, potoku jagnjedovačkom i kamenici za gradjevnu potabu u daljini 2/4-3/4 milje do mjestah kuda se po svojoj prilici nasip željeznice graditi bi imao. Svi obližni napomenutih jur graničarskih satnijah lugovi imadu u izobilju potrebita gradjevna drva u daljini od povući se imajuće željezničke pruge 1-4 miljah, a na mjestah i bliže, potom je celim potezom vode dobiti, a isto tako i drvah loživih.

U Draganovcu 1/2 milje od namišljene pruge željezničke je takodjer uglevja, koje će svakako traženo biti, čim će se takovo za željeznicu upotriebiti moći. Grad ovaj uvidja u korist željeznice i stoga je i Zastupništvo ovog grada pripravno bezplatno odstupiti sva svoja občinska zemljišta za željezni-

cu potrebita, potezom, kojim će se takova graditi, razumievajuć i zemljište za udarati svu ciglu, koja bude potrebita za gradjenje stanjah kolodvora, nu izim toga obriče sve primierne žrtve doprinieti za pospiešiti i uskoriti ovo gradjenje...³²

2. Ostvarivanje prve željezničke veze grada Zagreba i Podravine

Željeznice su se širile od Budimpešte u sve dijelove Ugarske.³³ Tako je i prva željeznička pruga u Podravini, odnosno Prekodravlju, puštena u promet 1. rujna 1868. godine, a na toj pruzi je uspostavljena željeznička postaja Gola.³⁴ Obliznji Zakany je postajao važnim željezničkim središtem koje se počelo formirati izgradnjom željezničke veze s Peštom 1865. godine, a 1868. godine s Barcsom, te je bilo pitanje vremena prelaska željeznice preko Drave i Koprivnice prema moru. Mađari su nakon nagodbe 1867. godine željeli izgraditi svoju vezu s Jadranom. Usporedno su se rasplamsale i rasprave oko trase buduće pruge, koja bi povezivala takozvanu kanišku ili zakanjsku željeznicu sa Zagrebom. Nakon mnogobrojnih rasprava i prijedloga iskristalizirala su se uglavnom tri konkurentna pravca: ili od Čakovca krenuti preko Varaždina i Zagorja za Zaprešić i Zagreb ili od Nagykanizse, Murakeresztura, Kotoribe, Koprivnice i Križevaca do Zagreba ili od Zakanya i Drnja preko Koprivnice i Križevaca do Zagreba. Pri tome je posljednja trasa imala najpogodnije prirodne značajke.³⁵ Pripreme za iz-



Sl. 7. Prva zgrada željezničkog kolodvora u Koprivnici iz 1873., snimak s početka 20. stoljeća, iz zbirke Dragutina Feletara.

gradnju prve pruge koja će povezivati Zagreb i Podravinu počele su otkupom zemljišta³⁶, a nastavile su se zemljanim radovima 1868. godine. Trasa pruge je bila veliko zemljano radišite na kojem je radilo između pet stotina i tisuću radnika. Čitava pruga Zakany – Zagreb dugačka 103,074 kilometra izgrađena je za 18 mjeseci. Prvih godina iskorištavanja pruge otvoreno je stajalište koje je dobilo ime Drnje.³⁷ Rudolf Horvat je o gradnji pruge zapisao: *Ipak je istom g. 1868. došlo do same gradnje. Tada je oživjela Koprivnica, gdje se nastaniše brojni inžiniri poduzeća za gradnju spomenute željeznice. U Koprivnici je to poduzeće uredilo i bolnicu za radnike, koji su gradili prugu. Ovi su radnici često bolovali, a mnogo ih je i pomrlo. Gradnja je trajala 2 godine, te je 5. siječnja 1870. pruga predana javnom prometu. To bijaše početak procvata trgovine u Koprivnici. Od sada se naime preko Koprivnice izvozila iz ciele Podravine stoka, drvo, pšenica i kukuruza.*³⁸

Na Dravi je izgrađen most dugačak 516 metara kao najveća građevina na pruzi. Zbog hit-

32 STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 239a, 99–101.

33 GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Josip: *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Gradjenje, organizacija i finacijalni odnosi*. Zagreb, 1952.; ŠIDAK, Jaroslav; GROSS, Mirjana; KARAMAN, Igor; ŠEPIĆ, Dragovan: *Povijest hrvatskog naroda g. 1860-1914*. Zagreb: Školska knjiga, 1968., 125–128.

34 IŠTVAN, Zvonimir: *Željeznička postaja u Goli. Povodom 150-godišnjice puštanja u promet željezničke pruge Barcs – Murakeresztúr*. // Podravski zbornik 44/2018 (ur. Robert Čimin), Koprivnica: Muzej grada Koprivnice, 2018., 9.

35 BUNIJEVAC, Helena: *Povijesni osvrt na prugu Zagreb – Dugo Selo – Koprivnica – Botovo*. // *Sto trideset godina koprivničke pruge*, Zagreb, 1999., 5–9; STULLI, Bernard: *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, Zagreb 1975.,

nav. dj., Sv. 1, str. 56, 60, 107, 116, 118, 129, 386, 518 i 669; Sv. 2, str. 9, 37, 99, 100, 102, 104, 166, 195, 196, 200, 240, 305 i 398.

36 ĐUD, Božidar: *Povijest željeznica u Podravini*. // Podravski zbornik 33 (ur. Dražen Ernečić), Koprivnica: Muzej grada Koprivnice, 2007., 122.

37 FELETAR, Dragutin: *Historijsko-geografsko značenje pruga*, 12–14.; BUNIJEVAC, Helena: *Povijesni osvrt na prugu Zagreb – Dugo Selo – Koprivnica – Botovo*, 5–10.

38 HORVAT, Rudolf: *Poviest slob. i kr. grada Koprivnice*. Zagreb: Hrvatski tiskarski zavod, 1943., 19.

nosti most je bio izveden kao jednokolosječni, stajao je na riječnim i obalnim stupovima, a konstrukcija mu je bila drvena. To je bila velika zapreka za brži i veći promet. Svaki vlak koji je prelazio preko tog mosta, bio je u pogibelji da se sruši u Dravu. Vozni list je uvijek bio opskrbljen klauzulom *Dráva hidon lassan haladni (po dravskom mostu lagano vozi)*. Sama drvena konstrukcija bila je kod napuštanja vožnje po mostu izgrađena iz najsolidnijih hrastovih greda, za koje je država iza demontiranja dobila svu silu novaca. Putnički i teretni vlakovi su se kretali preko mosta maksimalnom brzinom od 10 km na sat.³⁹ Također je na potoku Gliboki izgrađen jedan manji most. Pruga je otvorena 5. siječnja 1870. godine i time je riješeno pitanje željezničkog povezivanja Zagreba s dolinom rijeke Drave.⁴⁰ U međuvremenu je počela izgradnja željezničke pruge između Zagreba i Rijeke, koja je trajala od 1869. do 1873. godine.⁴¹

Otvaranjem te prometnice dan je novi značaj ranijem povezivanju Zagreba s dolinom rijeke Drave. Zagreb je time dobio križni željeznički značaj kao čvorište na važnim vezama između panonskog, jadranskog, podunavskog i alpskog prostora. U Zagrebu je 1862. godine izgrađen Južni kolodvor (danas Zapadni kolodvor) koji je u novim uvjetima postao premali za narasle prometne potrebe. Odlučeno je da se izgradi novi kolodvor (današnji Glavni kolodvor) koji je otvoren 1892. godine.⁴² Promet na željezničkoj pruzi od Zagreba prema Budimpešti tekao je usporeno jer nije postojala jedinstvena uprava. Dionica od Budimpešte preko Nagykanizse do Zakanya bila je u vlasništvu austrijskog Društva južnih željeznica, a dionica od Zakanya do Zagreba u vlasništvu Mađar-

skih državnih željeznica. Bilo je logično to da je Mađarska željela upravljati čitavom prugom. Zbog toga su Mađarske državne željeznice 1882. godine izgradile novu državnu prugu od Budimpešte preko Kapošvara do Gyekenyesa, a godine 1884. godine spoj od Gyekenyesa do Drnja na Dravi ostvarivši time izravnu vezu od Budimpešte preko Drnja do Rijeke.⁴³ Veza ove pruge prema istočnoj Podravini ostvarena je 1912., a s Varaždinom tek 1937. godine.⁴⁴ Godine 1888. počeo se graditi novi most na Dravi s dva kolosijeka, od kojih je jedan povezivao kolodvore Botovo i Gyekenyes, a drugi kolodvore Botovo i Zakany. Novi most na Dravi je otvoren 15. studenoga 1894. godine. Bio je izgrađen od željeza, a sastojao se iz tri otvora po 95,5 metara i pet otvora po 41 metar dužine. Jak potres 1880. godine rasklimao je stanične zgrade na pruzi tako da su morale biti srušene.⁴⁵ Sasvim drukčija situacija u prometu je bila nakon završetka Prvog svjetskog rata i razgraničenja s Mađarskom.⁴⁶

3. Željeznička veza Međimurja preko doline rijeke Drave kraj Varaždina i Zagorja do Zagreba

Kada je 1854. godine donesen plan izgradnje željezničke mreže za Austrijsku carevinu spominje se gradnja pruge Velika Kaniža – Maribor, odnosno dionica Kotoriba – Čakovec – Središće.⁴⁷ Varaždinci su povelili akciju kako bi i Varaždin bio obuhvaćen privjeskom na željezničku magistralu Beč – Trst. Predložili su liniju: Kaniža – Kotoriba – Prelog – Varaždin

39 GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Josip: *Razvitak željeznica*, 153–154.

40 FELETAR, Dragutin: *Historijsko-geografsko značenje pruga*, 14–17.; BUNJJEVAC, Helena: *Povijesni osvrt*, 10–11.

41 CRNKOVIĆ, Nikola: *125 godina riječke željeznice*. (katalog izložbe), Rijeka: Državni arhiv u Rijeci, 1998., 6–7.

42 BUNJJEVAC, Helena: *Tako je počelo. // 100 godina zagrebačkog Glavnog kolodvora: 1892–1992.*, Zagreb: Hrvatske željeznice, 1992., 12–18.

43 FELETAR, Dragutin: *Nav.dj.*, 14–17.; BUNJJEVAC, Helena: *Povijesni osvrt*, 10–11.

44 KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Mira: *Gradnja podravske pruge. // Podravski zbornik 21* (ur. Franjo Horvatić), Koprivnica: Muzej grada Koprivnice, 1995., 51–53.

45 GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Josip: *Razvitak željeznica*, 154.

46 PETRIĆ, Hrvoje: *Općina i župa Drnje*. Povijesno-geografska monografija, Nakladna kuća Dr. Feletar (Meridijani), Drnje, 2000.

47 STULLI, *Prijedlozi 1*, 83; dok. br. 196, 628.

– Zavržje (Saurić) – Ankenstein – Maribor, a podržali su ih Trgovačka komora u Zagrebu i Gospodarsko društvo Hrvatske i Slavonije.⁴⁸ Oko Čakovca se spomenuta dionica počela graditi 1858. godine,⁴⁹ a dovršena je do 29. listopada 1859. godine te je na njoj izvršena prva pokusna vožnja.⁵⁰ Službeno je otvorena javnom prometu 24. travnja 1860. godine.⁵¹ Varaždinci su se uporno borili za izgradnju zagorske željeznice koja bi Varaždin povezala sa Zagrebom.⁵² Taj proces je počeo 1861. godine⁵³ i trebalo je četvrt stoljeća da se realizira. Rješenje za gradnju zagorske željeznice doneseno je nakon seljačkih nemira 1883. godine.⁵⁴ Veliki župan varaždinski i vladin povjerenik Ognjeslav Utješenić Ostrožinski ozbiljno se založio za gradnju pruge između Varaždina i Zaprešića.⁵⁵ Godine 1884. je Ugarsko-hrvatski sabor donio rješenje o gradnji *Čakovečko-zagrebačke (zagorske) željeznice mjesnog interesa*. Uvjeti izgradnje i eksploatacije su se morali ostvarivati prema ugarskom zakonu o vicinalnim željeznicama. Gradnja pruge je trajala od 1885. do 1886. godine. Dio pruge je bio otvoren u rujnu, a ostatak u prosincu 1886. godine.⁵⁶ Time je

došlo do izgradnje druge veze grada Zagreba s dolinom rijeke Drave.

4. Zaključak

Od prvog prijedloga gradnje pruge riječkog trgovca Andrije L. Adamića iz prosinca 1825. godine do izgradnje prve željezničke veze između grada Zagreba preko Križevaca i Koprivnice te rijeke Drave do Budimpešte 1870. godine, prošlo je 45 godina. Ubrzo je slijedilo otvaranje druge željezničke veze grada Zagreba s dolinom rijeke Drave preko Zaboka do Varaždina i Čakovca 1886. godine. Otvaranjem tih dviju željezničkih prometnica dan je novi značaj prometnom povezivanju Zagreba s dolinom rijeke Drave. Zagreb je time dobio križni željeznički značaj kao čvorište na važnim vezama između panonskog, jadranskog, podunavskog i alpskog prostora.

Iako su ta dva pravca izgledala konkurentskima ona su povezivala dva različita dijela doline Zagreba. Prvi je sa Zagrebom željezničkom prugom povezo kalničko Prigorje i koprivničku Podravinu, a drugi Zagorje, Varaždinsko-ludbrešku Podravinu i Međimurje. Oba pravca su se vezala za šire željezničke mreže, a najveći je značaj bio povezivanje grada Zagreba preko doline rijeke Drave s Ugarskom. Time je otvoren put bržem razvoju i daljnjoj modernizaciji, a posebno industrijalizaciji. Na kraju bih spomenuo da je po voznom redu 1873. vlak iz Koprivnice kretao u 6:57 ujutro, a u Zagreb dolazio u 9:35. Putovanje je trajalo 2 sata i 37 minuta.

48 STULLI, *Prijedlozi* 1, 84, dok. br. 200, 633–634.

49 *Narodne novine* 247 (28. 10. 1858.), 680; STULLI: *Prijedlozi* 1, 97.

50 STULLI, *Prijedlozi* 1, 97.

51 *Narodne novine* 112 (14. 5. 1860.); JENKO, Jože: *Ob stoletnici proge Pragersko – Kotoriba (– Velika Kaniža – Budimpešta)*. // *Kronika* VII, 3, 1959., 168–174; STULLI, *Prijedlozi* 1, 97.

52 HORVAT, Rudolf: *Povijest grada Varaždina*. Varaždin: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 1993., 394–396.

53 FILIPČIĆ, Vlatka: *Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1918. godine*. // *Acta historico-oeconomica: časopis za ekonomsku povijest*, 22, 1995., 96–99.

54 STULLI, Bernard: *Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918)*, 30.

55 KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Mira: *Akcija velikog župana Ognjeslava Utješenića Ostrožinskog na ekonomskom unapređivanju Varaždinske županije*. // *Acta historico-oeconomica: časopis za ekonomsku povijest*, 19, 1992., 77.

56 STULLI, Bernard: *Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine*. // *Varaždinski zbornik 1181-1981* (ur. Andre Mohorovičić), Varaždin: JAZU, 1983., 290.; STULLI, Bernard: 100 godina željezničke pruge Zaprešić – Varaždin

– Čakovec – Zabok – Krapina. Varaždin: SOUR ŽTP, RO Željeznički prijevoz, 1986., 15.

Summary

Plans and implementation of the railway connection between Podravina and Zagreb

This article analyzes the issue of railway connection between Podravina and Zagreb, primarily based on published but underutilized sources prepared by Bernard Stulli, as well as the relevant literature. The author tries to place the issue of Zagreb's railway connection with the Drava River valley in the broader context of processes which took place in the Pannonian region during the 19th century. The article also describes the first railway construction proposal by merchant Andrija L. Adamić from Rijeka, submitted in December 1825. Moreover, numerous other diverse proposals, up to the construction of the first railway connection between the city of Zagreb, which went through Križevci and Koprivnica, across the Drava River to Budapest in 1870, is analyzed, along with its further development. Also, the article focuses on the planning and opening of the second railway connection between Zagreb and the Drava River valley in 1886, which went through Zabok, Varaždin and Čakovec. The opening of these two railway lines gave new importance to the transportation connection between Zagreb and the Drava River valley. With this, Zagreb gained a crucial railway status as a hub on important routes between the Pannonian, Adriatic, Danube, and Alpine regions. Both routes were integrated into wider railway networks, with the most significant one being that which connected Zagreb and Budapest via the Drava River valley.

Literatura i izvori

- BUNIJEVAC, Helena: *Povijesni osvrt na prugu Zagreb – Dugo Selo – Koprivnica – Botovo*. u: *Sto trideset godina koprivničke pruge*, Zagreb, 1999.
- BUNIJEVAC, Helena: *Tako je počelo*. u: *100 godina zagrebačkog Glavnog kolodvora: 1892-1992.*, Zagreb: Hrvatske željeznice, 1992.
- CRNKOVIĆ, Nikola: *125 godina riječke željeznice*. (katalog izložbe), Rijeka: Državni arhiv u Rijeci, 1998.
- ĐUD, Božidar: *Povijest željeznica u Podravini*. // *Podravski zbornik* 33 (ur. Dražen Ernečić), Koprivnica: Muzej grada Koprivnice, 2007.
- FELETAR, Dragutin: *Historijsko-geografsko značenje pruga u podravsko-bilogorskoj regiji*. *Željeznička pruga Botovo – Koprivnica – Dugo Selo*, Koprivnica, 1987.
- FILIPČIĆ, Vlatka: *Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1918. godine*. // *Acta historico-oeconomica: časopis za ekonomsku povijest*, 22, 1995.
- GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Josip: *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Građenje, organizacija i financijski odnosi*. Zagreb, 1952.
- HOLJEVAC, Željko: *Temelji modernizacije*. u: *Povijest grada Zagreba*, knjiga 1 *Od prethistorije do 1918*, Zagreb: Znanje, 2012.
- HORVAT, Rudolf: *Povijest grada Varaždina*. *Varaždin: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti*, 1993.
- HORVAT, Rudolf: *Povijest slob. i kr. grada Koprivnice*. Zagreb: Hrvatski tiskarski zavod, 1943.
- HORVAT, Rudolf: *Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj*. Zagreb: AGM; Hrvatska gospodarska komora, 1994.
- IŠTVAN, Zvonimir: *Željeznička postaja u Goli. Povodom 150- godišnjice puštanja u promet željezničke pruge Barcs – Murakeresztúr*. // *Podravski zbornik* 44/2018 (ur. Robert Čimin), Koprivnica: Muzej grada Koprivnice, 2018.
- JENKO, Jože: *Ob stoletnici proge Pragersko – Kotoriba (– Velika Kaniža – Budimpešta)*. // *Kronika* VII, 3, 1959.
- KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Mira: *Gradnja podravske pruge*. // *Podravski zbornik* 21 (ur. Franjo Horvatić), Koprivnica: Muzej grada Koprivnice, 1995.
- KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Mira: *Akcija velikog župana Ognjeslava Utješinovića Ostrožinskog na ekonomskom unapređivanju Varaždinske županije*. // *Acta historico-oeconomica: časopis za ekonomsku povijest*, 19, 1992.
- MECHTLER, Paul: *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. godine*. // *Međunarodni kulturno-povijesni simpozij Modinci (Mogersdorf)*, 9, Maribor, 1977.
- *Narodne novine* 265 (17. 11. 1856.)

- PETRIĆ, Hrvoje: Općina i župa Drnje. Povijesno-geografska monografija, Nakladna kuća Dr. Feletar (Meridijani), Drnje, 2000.
- *Pozor* 5 (8. 1. 1862.); *Pozor* 19 (24. 1. 1862.)
- STULLI, Bernard: *100 godina željezničke pruge Zaprešić – Varaždin – Čakovec – Zabok – Krapina*. Varaždin: SOUR ŽTP, RO Željeznički prijevoz, 1986.
- STULLI, Bernard: *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*. 1-2, Zagreb: Sveučilište u Zagrebu – Institut za hrvatsku povijest, Izvori za hrvatsku povijest, 1975.
- STULLI, Bernard: *Prometni problemi Hrvatske od početka 18. stoljeća do 1918. godine, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. godine.* // Međunarodni kulturno-povijesni simpozij Modinci (Mogersdorf), 9, Maribor, 1977.
- STULLI, Bernard: *Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918)*. // Historijski zbornik XXXIX, 1, Zagreb: Društvo za hrvatsku povijesnicu, 1986.
- STULLI, Bernard: *Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine.* // Varaždinski zbornik 1181-1981 (ur. Andre Mohorovičić), Varaždin: JAZU, 1983.
- ŠIDAK, Jaroslav; GROSS, Mirjana; KARAMAN, Igor; ŠEPIĆ, Dragovan: *Povijest hrvatskog naroda g. 1860-1914*. Zagreb: Školska knjiga, 1968.
- ŽULJIĆ, Stanko: *Razvoj sistema magistralnih željezničkih pruga na području SR Hrvatske.* // Geografski glasnik, XL, 1, Zagreb: Hrvatsko geografsko društvo, 1978.