

Kratka povijest pruge Zidani Most- Zagreb – Sisak

Pruga od Zidanog Mosta preko Zagreba do Siska puštena je u promet 1. listopada 1862. godine. No, o njenoj gradnji počelo se razmišljati znatno ranije. Pri tome, u prvom planu nisu bili interesi krajeva kroz koje je pruga trebala prolaziti, već prije svega gospodarski i politički interesi Habsburške monarhije, odnosno austrijskih i mađarskih krugova koji su često puta bili u sukobu.

Prvi pripremni radovi počeli su već 1852. godine, no oni su ubrzo obustavljeni zbog problema s *izvlastbom zemljišta* te zbog financijskih problema. Na kraju, gradnju pruge preuzelo je Društvo južnih željeznica koje je 1862. godine radove privelo kraju.

Pruga od Zidanog mosta do Siska bila je dugačka 125,3 kilometra, a ogranak od Siska do luke Galdovo 2,2 kilometra. Uzduž pruge bilo je izgrađeno deset tipskih kolodvora a najveća od njih bio je onaj u Zagreb Južnom kolodvoru, današnjem zagrebačkom Zapadnom kolodvoru. Punih trideset godina to je bio jedini središnji kolodvor u Zagrebu. Uz prijamnu zgradu bile su sagrađene ložionica s lokomotivskom okretnicom, vodopostaja i stambena zgrada za željezničke službenike.

Druga po veličini bila je prijamna zgrada u kolodvoru Sisak koji je bio i završni kolodvor na toj pruzi. Zbog toga je bio opremljen s više objekata i uređaja u skladu s propisima za takve kolodvore. Tako je uz prijamnu zgradu, koja je bila djelomično podignuta na kat, u kolodvoru bila izgrađena i ložionica s lokomotivskom okretnicom i radionicom za popravak lokomotiva i vagona, vodopostaja, dvije jame za čišćenje vatre, depo za istovar drozge, dvije šupe za drvo i stambena zgrada.

I pored toga što je ta pruga služila prije svega za povezivanje zapadnih dijelova Habsburške monarhije sa istokom, ona je doprinijela i snažnom razvoju gospodarstva, prije svega u Zagrebu i Sisku. U tim gradovima su se uskoro počeli otvarati proizvodni i drugi pogoni koji su zapošljavali nekoliko tisuća radnika. Protokom vremena, pruga Zidani most- Sisak postala je jedna od okosnica razvoja željeznice u Hrvatskoj. U samostalnoj Hrvatskoj ta pruga kao dio X. paneuropskog koridora jedan je od najvažnijih smjerova ključnih ne samo za razvoj Hrvatskih željeznica već i za gospodarsko povezivanje Hrvatske s njenim okruženjem.