

DVANAEST DESETLJEĆA ŽELJEZNICE KROZ ĐAKOVO

Katalog muzejske izložbe, Muzej Đakovštine, listopad – studeni 2025.

ZAGREB, 2025.

1. UVOD – PROSTORNO-VREMENSKI KONTEKST

Uvjetovano geografskim položajem te povijesnim okolnostima grad Đakovo se razvio na mjestu nekadašnjeg rimskog naselja Certissa koje je poveljom hrvatsko-ugarskog kneza Kolomana 1238. darovano kao posjed biskupu Bosne, kao novo sjedište biskupije.¹ Navedenu darovnicu je 1244. potvrdio i hrvatsko-ugarski kralj Bela IV., a stalnim biskupskim sjedištem Đakovo postaje 1349., oko njega se razvija trgovišta, a kasnije i sam grad, koji je uslijed osvajanja od 1536. do 1687. bio pod osmanskom upravom, a zatim poslije ponovne uspostave habsburške vlasti te obnove biskupske uprave uslijedio je moderni razvoj grada. Suvremeni razvoj grada započeo je krajem 19. te početkom 20. stoljeća pri čemu je veliku ulogu imala i željeznica, koja je u tom razdoblju bila jedan od važnih čimbenika svekolikoga razvoja. Đakovo se naime nalazi na geografskom položaju, koje nije slučajno odabrano kao biskupsko središte s obzirom da je smješteno u samom „srcu“ Slavonije te se nalazi na najizravnijem putu između Ugarske na sjeveru te Bosne na jugu, što je Đakovu nakon aneksije Bosne i Hercegovine, kao posljedice Berlinskog kongresa 1878., samo još više dalo na važnosti i značaju te ubrzalo potrebu za izgradnjom, uz već postojeće cestovne, i nove željezničke prometne veze, koja bi Đakovo povezala s ostatkom mreže tadašnje Austro-Ugarske monarhije. Pritom su veliku ulogu u donošenju odluka za izgradnju imale vlasti u Budimpešti, što je bila posljedica Austro-Ugarske nagodbe 1867.,² odnosno godinu kasnije i Hrvatsko-Ugarske nagodbe, kojima je područje Slavonije potpalo pod ugarski dio Monarhije. U takvim okolnostima područje Đakova odabrano je kao idealno mjesto povezivanja središnjih dijelova Ugarske s područjem Posavine te Bosnom i Hercegovinom. Također ujedno i poveznica željezničkih pravaca koji su vertikalno bili izgrađeni uz tokove Drave na sjeveru i Save na jugu. Navedeni razvoj željezničke mreže s dovršetkom pruge kroz Đakovo 1905., kao dijela pružne dionice Osijek – Đakovo – Vrpolje,³ ujedno je bio i sastavni dio ugarske prometne politike u tom vremenu, koja je sve prometne pravce nastojala (g)raditi na način da se oni radijalno šire iz smjera Budimpešte, kao ishodišta i središta. Olakotna okolnost ovim ugarskim interesima bila je i donošenje Vicinalnih zakona 1880.,⁴ kojima je dopuštena izgradnja lokalnih pružnih pravaca, za razliku od ranijeg vremena kada su se gradile isključivo državne željeznice pruge, koje su bile u interesu carskih vlasti u Beču.

Naime, do potpisivanja Austro-ugarske nagodbe 1867. izgradnja prometne infrastrukture bila je ponajprije uvjetovana potrebama Beča kao središta Habsburške Monarhije pa su tako za potrebe austrijskog dijela Monarhije izgrađene željezničke pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak, dovršena 1862., te Zagreb – Karlovac, dovršena 1865.⁵ Nakon što je Nagodba potpisana, prostor Đakova došao je pod upravu ugarskog dijela Monarhije te se prometna infrastruktura gradila prema radijalnome modelu,⁶ pri čemu su svi pravci svoje ishodište imali u Budimpešti. Vidljivo je to i iz smjera pružanja kasnije izgrađenih pruga, koja su se odvajale iz smjera Budimpešte, a ne iz smjera Zagreba. Upravo je to jedan značajan pokazatelj kasnijeg prometnog razvoja koji je jasno uočljiv. Nakon što je 1868. potpisana Hrvatsko-ugarska nagodba,⁷ željezničko povezivanje Budimpešte s obalom Jadrana te kroz dru-

ge hrvatske prostore bilo je izvedeno preko Koprivnice i Križevaca do Zagreba 4. siječnja 1870.,⁸ gdje se pruga spajala na već postojeću prugu do Karlovca te zatim na novoizgrađenu prugu do Rijeke, koja je bila puštena u promet 23. listopada 1873.⁹ U takvim okolnostima Đakovo i okolica ostali su po strani, tako su na primjer i prve pruge na prostorima Slavonije 1870. povezale Osijek s Daljem i Erdutom,¹⁰ gdje je postavljena skela koja je sve do 1917. preko Dunava prevozila vlakove koji su prema Osijeku dolazili iz smjera Sombora, Subotice i Segedina, a zatim godinu kasnije i Osijek s Belim Manastirom.¹¹

56.**Gesetz vom 25. Mai 1880,**

betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen und dergl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermäßigte Fahrgewindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel II.

Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von der im §. 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im §. 10, lit. f) des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge §. 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel III.

Gleichartige Erleichterungen (Artikel I und II) in Bezug auf die Ausrüstung, den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien derselben der Localbahnbetrieb mit ermäßigter Fahrgewindigkeit eingeführt wird.

Artikel IV.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Concessionstarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 64) — betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen — zu gewähren.

Artikel V.

Die bei dem Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgewindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche in Bezug auf einzelne Localbahnen eine ziffermäßige Beschränkung der einzuhaltenden Fahrgewindigkeit enthalten, treten außer Kraft.

Artikel VI.

Die Benützung von Reichsstraßen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet erscheint.



Austro-Ugarska Monarhija 1879. (Weimar Geographisches Institut, vl. Marijana Đaković)



Panorama Đakova (foto: Marin Mićunović)

2. DRUŠTVENI, GOSPODARSKI I PROMETNI RAZVOJ ĐAKOVA PRIJE DOLASKA ŽELJEZNICE 1905.

Gospodarski i društveni razvoj Đakova u 18., a osobito u 19. stoljeću usko su povezani sa stanjem i razvojem prometne infrastrukture. Prije izgradnje željezničke pruge, prometni razvoj Đakova bio je ograničen na cestovne i konjske puteve. Grad je bio povezan s okolnim naseljima putem zemljanih i makadamskih cesta koje su bile teško prohodne, posebno tijekom loših vremenskih uvjeta.¹² Najbliža željeznička postaja nalazila se u Vrpolju na pruzi Budimpešta – Dalj – Vinkovci – Brod. Brojni gosti biskupa Strossmayera među kojima su književnici, znanstvenici, umjetnici i političari, putovali su tom prugom do Vrpolja gdje su ih čekale kočije s kojima su se dovezli u Đakovo.¹³ Godine 1897. započinje izgradnja i obnova cestovnih pravca koji će Đakovo spojiti s Osijekom i okolnim selima čime će Đakovu biti omogućena bolja trgovačka veza s drugim gradovima u tadašnjim hrvatskim zemljama i Monarhiji općenito. Riječ je o izgradnji ceste Semeljci – Forkuševci – Viškovci duljine 9,8 km, spajanju državne ceste Osijek – Đakovo do sela Viškovci duljine 2,5 km, zatim za lokalno gospodarstvo značajnoj izgradnji ceste između sela Drenje i Mandićevca, pravaca Ernestinovo – Semeljci – Mikanovci, Kešinci – Semeljci – Koritna, Vrbica – Mrzović, te je predviđen temeljit popravak ceste Osijek – Đakovo – Vrpolje. Na taj način, međuseoskim cestama Đakovo je spojeno s Osijekom i Vinkovcima.¹⁴ Cestovno spajanje bilo je uvod u dodano unaprjeđenje prometne povezanosti Đakova koje je kulminiralo izgradnjom željeznice, čime su otvorene nove mogućnosti za gospodarski i društveni razvoj grada.

Važnost obnove i izgradnje novih prometnih pravaca naglašavao je i Vjesnik Županije virovitičke čiji jedan od članaka opisuje trenutno stanje prometnica: „Tko iz vlastitog iskustva pozna stanje naših cesta, može pojmiti, šta to znači i od kakove je neophodne potrebe željeznica za ovaj kotar. Skoro dvije trećine kotara neima zidanog drumu. Kroz to je dvije trećine mjesta u kišovito doba radi blata, a kad se smrzne, radi dubokih vagaša, dakle skoro pol godine iz prometa isključeno. Velika važna sela nemaju kroz cijelo to vrijeme sa ostalim svijetom čestite sveze, te čovjek tamo živi kao na vražjem otoku.”¹⁵

Uz opis stanja prometnica, Vjesnik Županije virovitičke navodi gospodarske probleme stanovnika Đakovštine, te njihovu frustraciju zbog nemogućnosti plasiranja proizvoda u dalje krajeve Slavonije i Monarhije čime stanovnik Đakovštine biva zaobiden u robno-novčanoj razmjeni što rezultira egzistencijalnom borbom: „Pučanstvo ovih predjela ne može svoje proizvode nikako valjano unovčiti, a uslied toga nema poticala, da se bavi onim granama gospodarstva, koje odviše od svakdašnjeg prometa te koje obogaćuju sretnije žiteljstvo drugih krajeva. Dok se s jedne strane Osiek neprestano tuži na nesnosnu skupoću svakidašnjih živežnih potreboća, s druge strane naš poljodjelac, koji je uslied svinjske zaraze skoro već na rubu propasti, te svim silama nastoji, da za taj gubitak nadje drugo vreho dohodka, ne smije svoj trud i novac uložiti ni u vrtljarstvo, ni u peradogojstvo, ni u kućni obrt, koji u drugim predjelima sami već mogu žiteljstvo hraniti. Nema pobude, pošto radi poteškoća u prometu, koje potiču uslijed manjkavosti prometnih sredstava, ne može plod svog rada prodati. Izgradnjom ove željeznice, ne samo da bi prevelika sku-

poća u gradu prestala, te se đakovački kotar podignuo gospodarstveno (...). Tako nam je ta željeznica nuždna, da bi morali svaki dan o njoj u novinama pisati, moliti, laskati, prijetiti, da se da izgradnjom čim prije počme. Izgradnjom te željeznice odmoglo bi se znatno gradu Osieku, a pomoglo đakovačkom kotaru.”¹⁶



Zaposlenici željezničke stanice u Vrpolju 1910.-1927. (Muzej Đakovštine)



Isječak iz Vjesnika Virovitičke županije



Isječak iz Vjesnika Virovitičke županije 2



Kolodvor u Strizivojnoj i Vrpolju (Muzej Đakovštine)



Prometne veze u Slavoniji 1879. (Weimar Geographisches Institut, karte vl. Marijana Đaković)



Katedrala u Đakovu (foto: Marin Mićunović)

3. MREŽA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U SLAVONIJI PRIJE 1905.

Osim izgradnje željezničke pruge koja je 1870. povezala Osijek s Daljem i Erdutom,¹⁷ koja je, do 1917.,¹⁸ željezničkom skelom preko Dunava bila vezana s Somborom, Suboticom i Segedinom te godinu kasnije izgrađenom prugom Osijek – Beli Manastir,¹⁹ do donošenja Vicinalnog zakona 1880., na prostorima Slavonije 1878. dovršene su i u promet puštene pruga od Dalja do Borova,²⁰ od Borova preko Vinkovaca do Broda (Slavonskog),²¹ s odvojkom u Vrpolju prema Šamcu (Slavonskom),²² odnosno pruga koja je povezala Brod (Slavonski) i Bosanski Brod,²³ s željezničkim mostom preko Save.²⁴

Iako su postojali brojne ideje i planovi o željezničkome povezivanju Hrvatske koji su uključivali i područje Đakova i okolice,²⁵ promjena je uslijedila tek nakon što je 1880. donesen Zakonik o vicinalnim željeznicama kada je pod utjecajem privatnoga kapitala ubrzan proces pripreme za njezinu izgradnju. U međuvremenu dok se to i uistinu nije dogodilo, od 1880. do 1905. su na području Slavonije izgrađene još neke pruge. Tako je 18. kolovoza 1885. za promet puštena pruga od Barcsa u Mađarskoj, preko rijeke Drave, do Virovitice s nastavkom prema Pakracu,²⁶ koja je dobila odvojaka i od Suhopolja do Slatine 4. listopada iste godine. Ova pruga svoj nastavak dobila je 29. studenog 1897. i od Pakraca do Banove Jaruge,²⁷ gdje se vezala na već postojeću prugu koja je za promet puštena 10. siječnja od 1888. od Sunje do Nove Gradiške,²⁸ čime je uz Savu pokraj Siska uspostavljena željeznička veza sa Zapadne Slavonije sa Zagrebom, do kojeg je već postojala od 1862. izgrađena pruga koja je vezala Sisak i Zagreb.²⁹ Potpuna veza Slavonije s Zagrebom posavskim pravcem ostvarena je s otvaranjem preostale dionice pruge od Nove Gradiške do Broda (Slavonskog) 18. rujna 1889.³⁰

Podravskim smjerom željezničko povezivanje Slavonije sa središnjom Hrvatskom i Zagrebom započeto je s otvorenjem pruge od Osijeka do Našica 2. prosinca 1893.,³¹ odakle je godinu kasnije na dan 3. prosinca puštena u promet pobočna pruga prema Pleternici s odvojkom do Požege koja se kod Nova Kapela-Batrine vezala na pet godina ranije dovršeni posavski magistralni željeznički pravac.³² Nastavak podravskog željezničkog pravca uslijedio je s otvaranjem pružnih dionica od Našica do Slatine 21. svibnja 1895. te od Virovitice do Kloštra 4. siječnja 1900.,³³ gdje se željeznička mreža povezala s dva dana ranije dovršenom prugom iz smjera Bjelovara.³⁴ Nakon 1905. podravski pravac će u potpunosti biti dovršen s otvorenjem pružnih dionica od Kloštra do Virja 9. prosinca 1909., od Virja do Koprivnice 9. studenog 1912. te od Koprivnice do Varaždina 17. prosinca 1937.³⁵

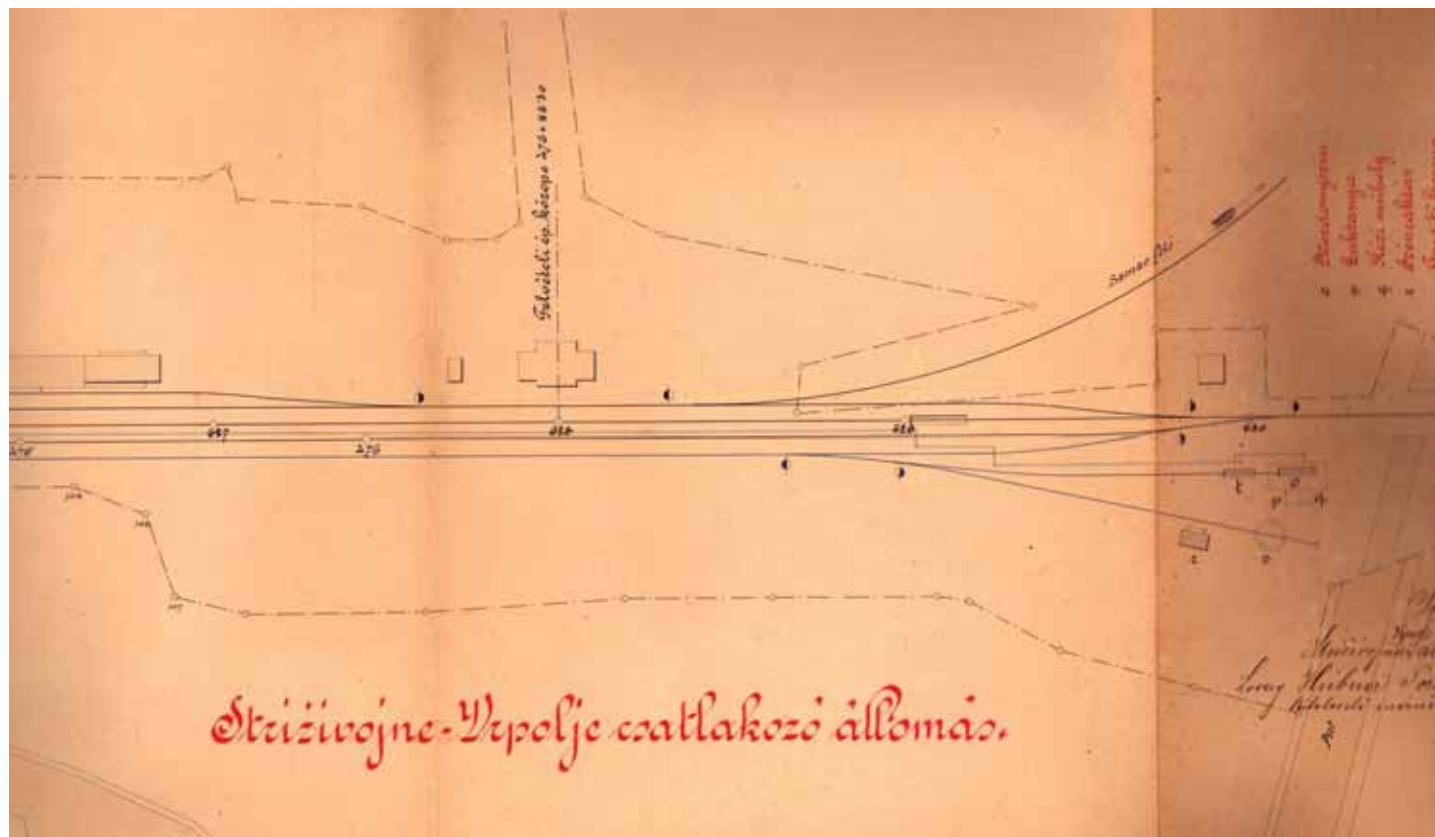
U međuvremenu na istoku Slavonije i u Srijemu je izgrađeno još željezničkih pruga između 1880. i 1905. Prvo je 29. listopada 1886. za promet otvorena pruga od Vinkovaca do Gunje,³⁶ zatim je 14. siječnja 1891. otvorena pruga od Borova do Vukovara,³⁷ a zatim i 7. listopada iste godine i od Vinkovaca do Mitrovice (Sremske),³⁸ 12. rujna 1894. je otvoren željeznički most preko Save između Gunje i Brčkog u Bosni,³⁹ 14. rujna 1895. dovršena je pruga između kolodvora Osijek i Osijek Donji Grad,⁴⁰ dok je 30. rujna 1901. za promet otvorena i pruga Vinkovci – Županja,⁴¹ čime su već tada Vinkovci postali najveće željezničko čvorište na području Hrvatske, imajući u vidu

broj pravac koji se od njegovog kolodvora pružaju.

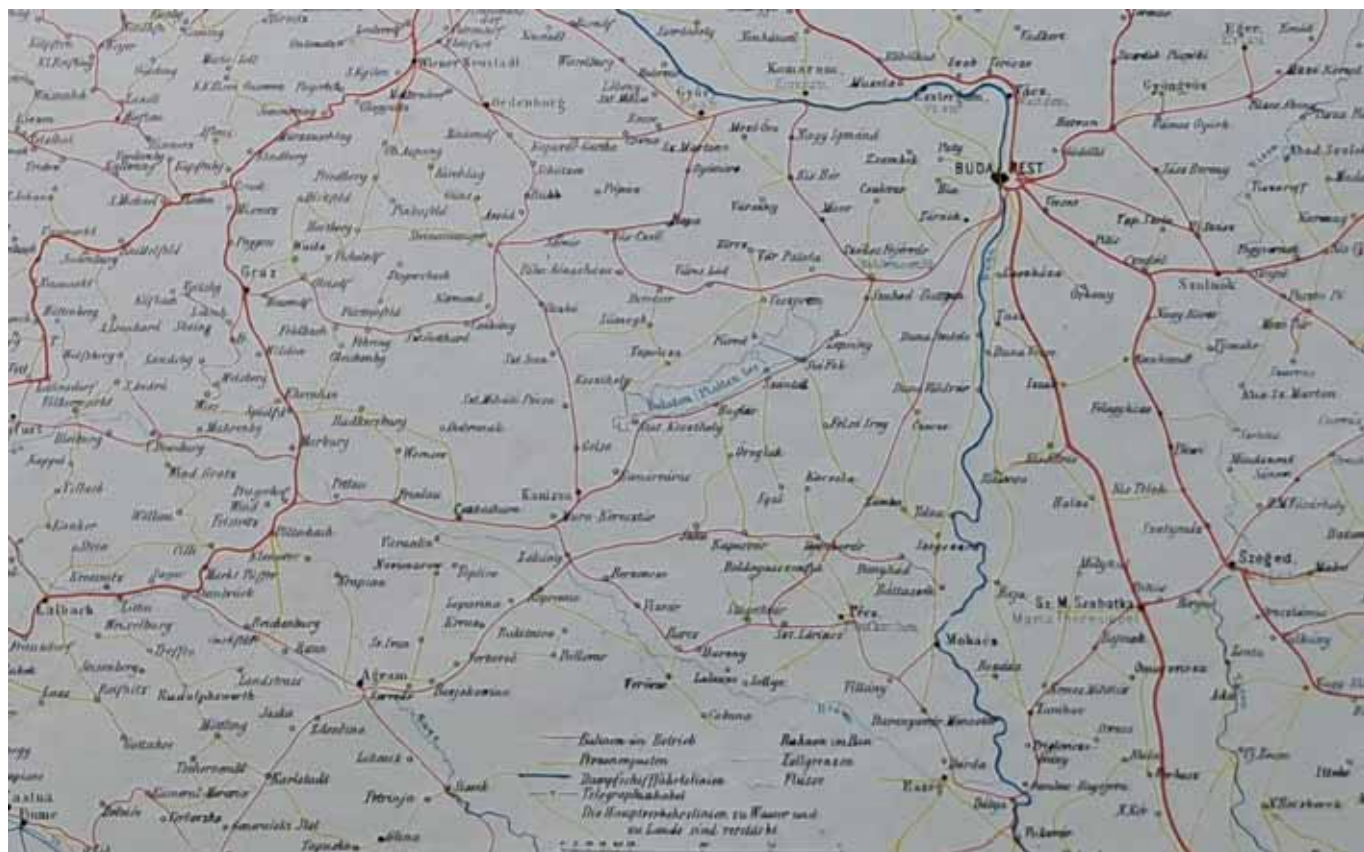
Međutim, osim navedenih izgrađene su i brojne uskotračne željezničke pruge, prvenstveno Podravsko-slavonske vicinalne željeznice, tzv. Gutmannove željeznice, čija se mreža počela graditi od 1884.,⁴² prije svega za gospodarske potrebe vezane uz eksploataciju i prijevoz drvne građe te je dosegla ukupnu duljinu od čak 165 km.⁴³ Glavna karakteristika ove uskotračne željeznice je bila širina njezinih kolosijeka od 1000 mm.



Tihomir Buljin - zaposlenik stanice u Vrpolju 1932.
(Muzej Đakovštine)



Izvorni nacrt situacije kolodvora Strizivojna-Vrpolje (HŽ Infrastruktura, Sektor održavanja Istok)



Poštanske veze cestom i željeznicom 1879. (Weimar Geographisches Institut, vl.karte Marijana Đaković)



Kolodvor u Slavonskom Brodu (foto: Marin Mićunović)



Kolodvor u Osijeku (foto: Nenad Buzjak)

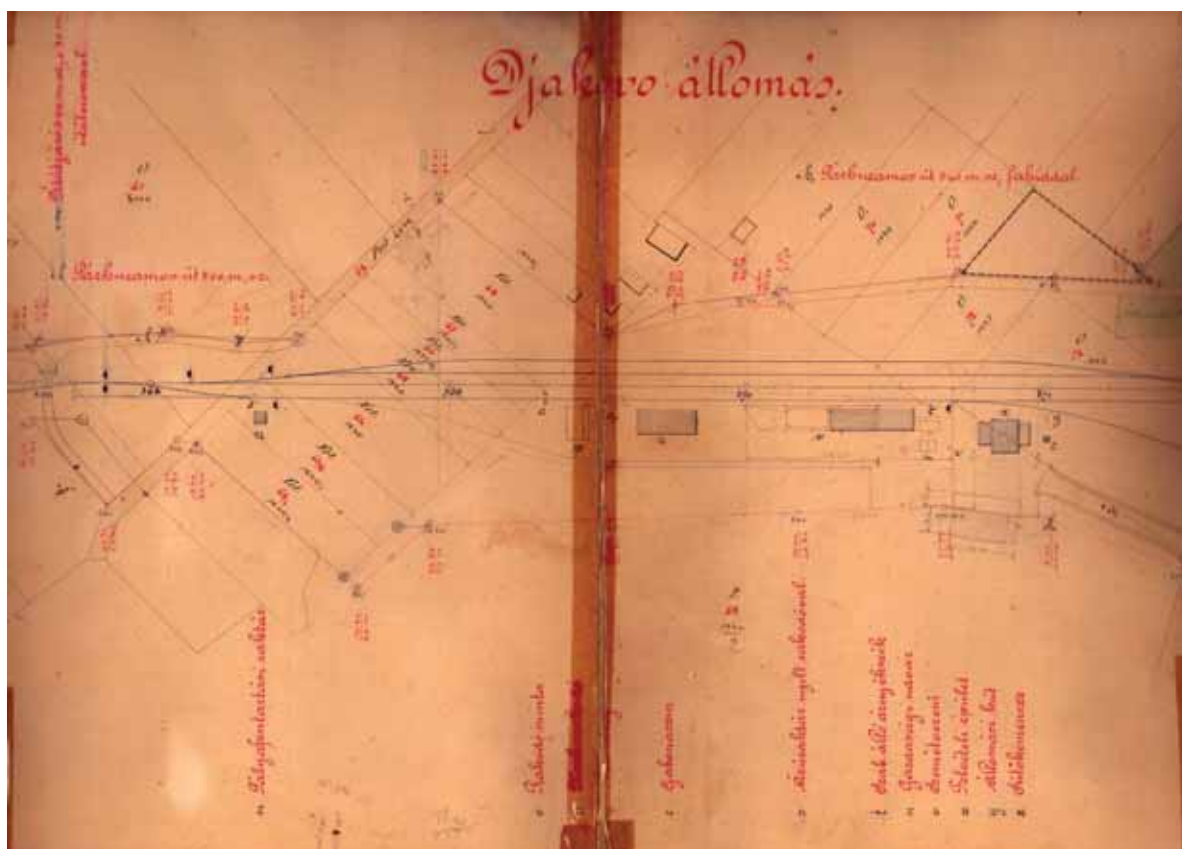


Prilaz kolodvoru Osijek iz smjera Đakova (foto: Nenad Buzjak)

4. IZGRADNJA PRUGE DO ĐAKOVA

Ideja za izgradnjom željezničke pruge koja bi prolazila kroz Đakovo prisutna je od samih početaka planiranja prvih željeznica na području Hrvatske. To je razvidno iz Elaborata inženjera M. A. Sanferma iz 1842.⁴⁴ Ovo nastojanje ostalo je zatim prisutno i dalje među istaknutim ljudima Hrvatske, pri čemu se za isto naročito zalagao đakovački biskup Josip Juraj Strossmayer, ali uslijed tadašnjih društveno-političkih okolnosti nije bilo ostvareno, jer se nije uklapalo u interese središnjih vlati u Beču, odnosno nakon nagodbi 1867. i 1868. i vlasti u Budimpešti.⁴⁵ U takvim okolnostima, gdje su sve pruge se radialno širile iz smjera Budimpešte kroz područja Hrvatske, pod ugarskom upravom, a među njima i Slavonijom, hrvatske intencije za vertikalnim povezivanjem nisu se uspijevale realizirati prvenstveno iz političkih razloga, a zatim u konačnici i zbog nedostatka financijskih sredstava. Iz tih razloga Osijek je postao u željezničkom pogledu prometno izoliran,⁴⁶ s izgradnjom pruge Dalj – Borovo – Vinkovci – Brod (Slavonski) 1878.,⁴⁷ ali i kasnije s izgradnjom pruge Osijek – Našice 1893. te Našice – Slatina 1894.⁴⁸ Naime i nadalje je Osijek imao lošu povezanost s Zagrebom i pomorskom lukom u Rijeci, koja je krajem 19. stoljeća bila moguća obilazno s istočne strane preko Dalja, Borova, Vinkovaca, Broda, Novske i Siska ili tek od 1900. kroz Podravinu i Bilogoru preko Bjelovara.⁴⁹ S izgradnjom pruge Osijek – Našice od 1894. intenzivirali su se naponi da se dobije odobrenje za gradnju pruge prema Đakovu.

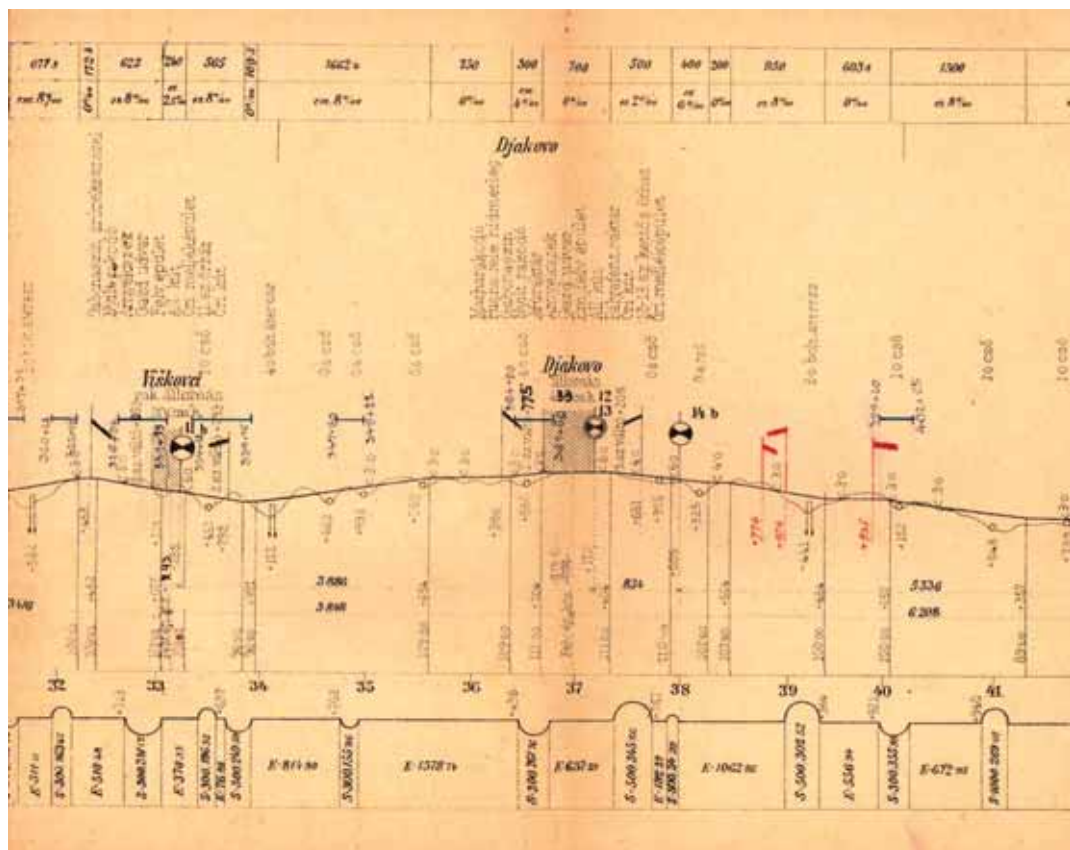
Sva nastojanja i konkretni dogovori i oko samog financiranja izgradnje pruge,⁵⁰ u kojem bi sudjelovala Virovitička županija, Grad Osijek te općine kroz čije područje je ona trebala proći konačno su urodile plodom 1904. kada je izdana dozvola za njezinu izgradnju.⁵¹ Istu je dobilo građevinsko poduzeće Giferer, Scoch i Grossmann, koje je s glavnicom od 3 877 000 kruna započelo izgradnju odobrene pruge u duljini od 47,6 km između Osijeka, Đakova te kolodvora Strizivojna-Vrpolja. Nakon dugog iščekivanja, uslijed produljenja radova te prijedora oko nazivlja stajališta konačna trasa pruge nije zadovoljila sve stanovnike područja u kojemu je građena. U konačnici pruga je svečano otvorena 11. rujna 1905.,⁵² dok je redoviti promet putničkih vlakova započeo 19. listopada iste godine,⁵³ nakon uvođenja redovitog voznog reda vlakova.⁵⁴ Istovremeno s izgradnjom i otvorenjem ove pruge izdana je i potkoncesija za izgradnju pobočne vicinalne pruge od Našica do Đakova,⁵⁵ međutim zbog nemogućnosti dogovora oko njezine trase i nedostatnih sredstava projekt izgradnje ove pruge se dugo odgađao a s početkom Prvog svjetskog rata od nje se u konačnici i odustalo. U međuvremenu vicinalna pruga Osijek – Đakovo – Strizivojna-Vrpolje od 1906. pa sve do 1940. fuzijom s vicinalnom prugom Vinkovci – Županja tvorila je Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica,⁵⁶ a zatim je 1945. nacionalizirana te došla pod državnu upravu, gdje je ostala do danas.



Projektni nacrt pruge kod kolodvora Đakovo (HŽI, Sektor održavanja Istok)



Đakovački kolodvor (foto: Miroslav Drenjančević)



Izvorni uzdužni profil pruge kod Đakova iz 1905. (HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39)



Pružni nasip kod jezera Jošava u Đakovu (foto: Nenad Buzjak)



Pruga između Čepina i Osijeka (foto: Nenad Buzjak)



Razdvajanje pruga u Osijeku.
S lijeva na desno prema Vinkovcima, Đakovu i Našićama
(foto: Nenad Buzjak)



Prijelaz pruge u Đakovu iz smjera Strizivojne-Vrpolja (foto: Nenad Buzjak)



Kolodvor Strizivojna-Vrpolje (foto: Marin Mićunović)

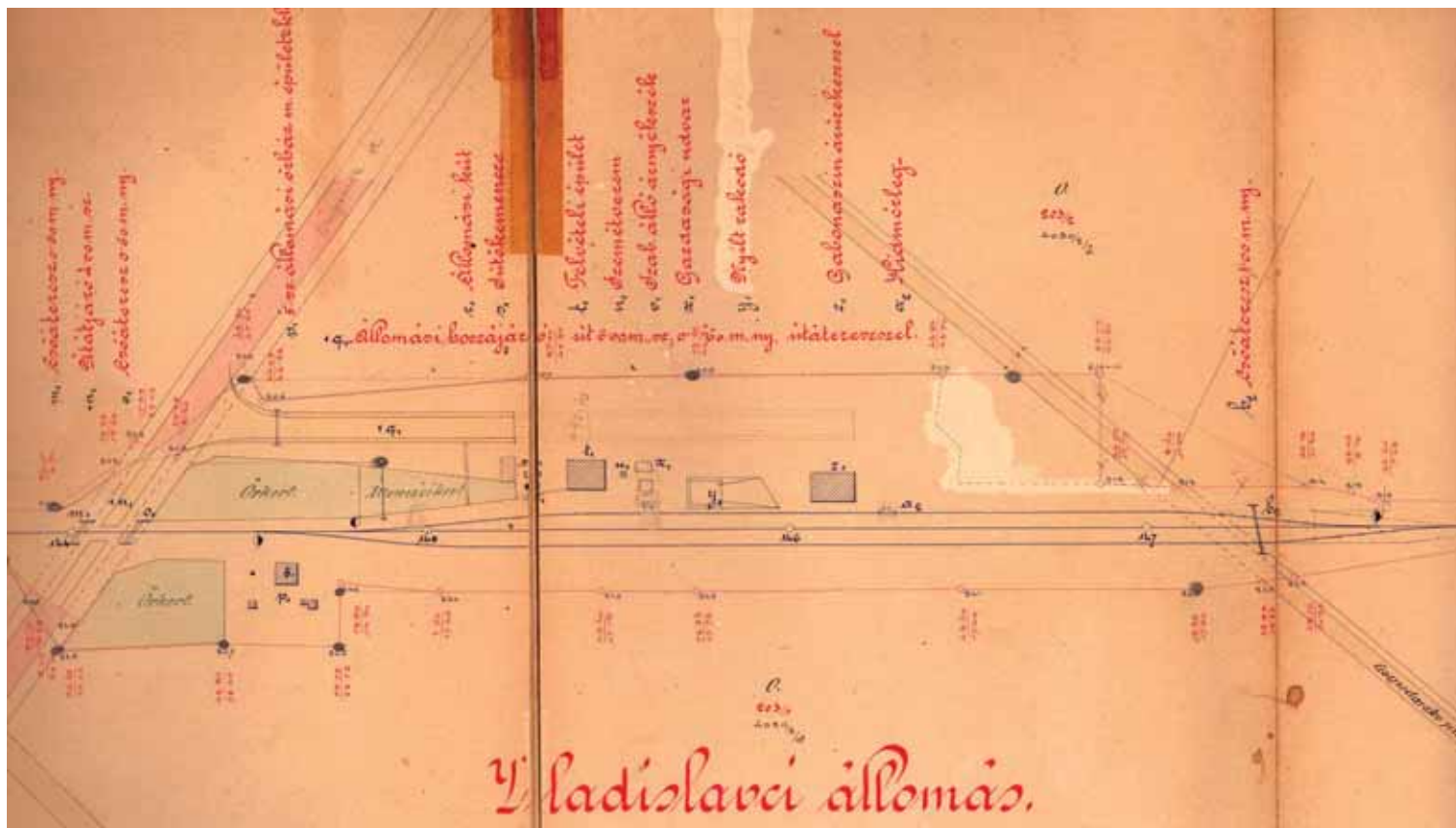


Odvajanje pruge prema Đakovu od pruge Strizivojna-Vrpolje-Vinkovci
(foto: Marin Mićunović)

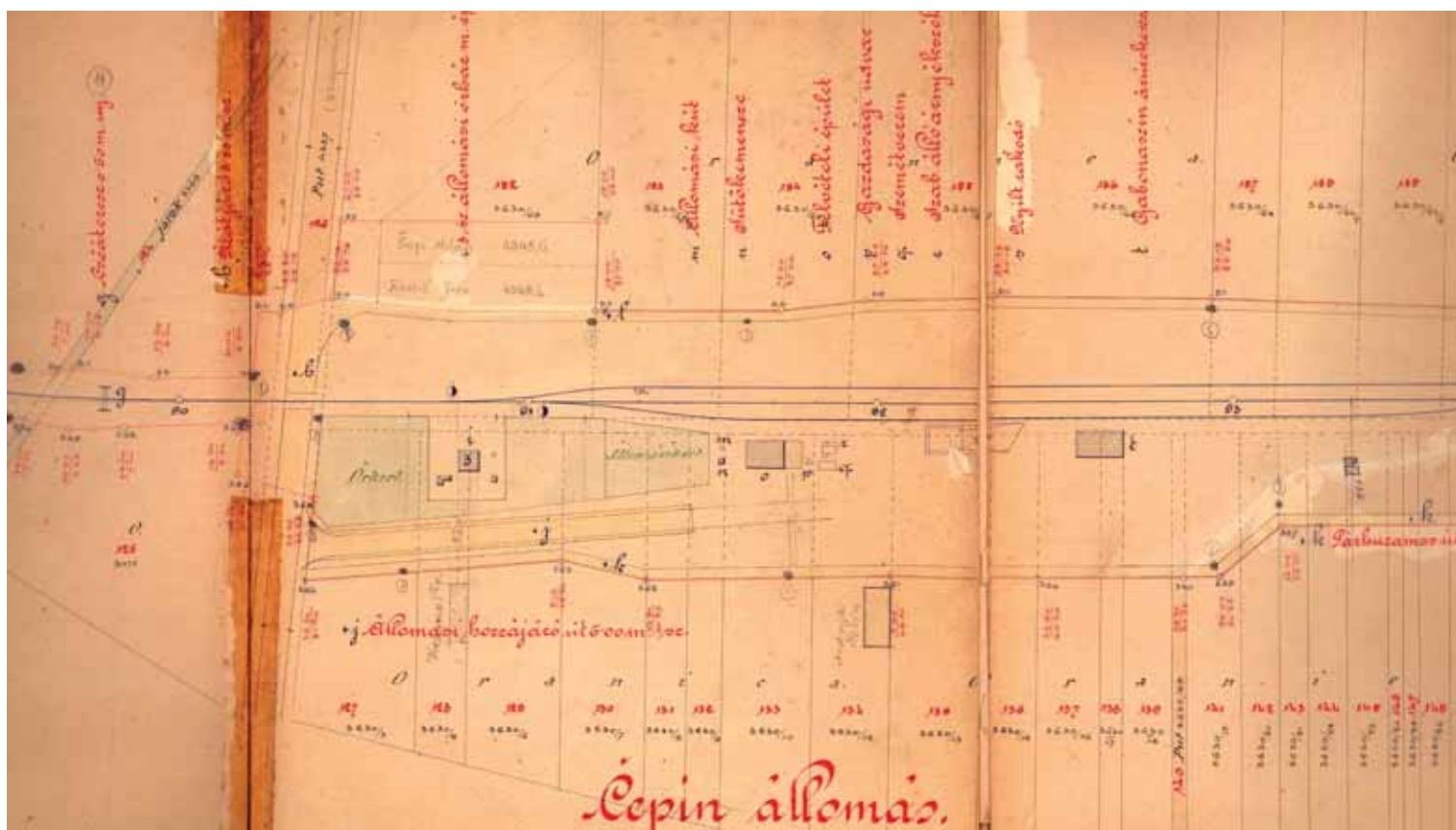
5. KOLODVORI I STAJALIŠTA NA PRUZI OSIJEK – ĐAKOVO – STRIZIVOJNA-VRPOLJE

S puštanjem u promet pruge od Osijeka, u smjeru jugozapada, preko Đakova do Strizivojne-Vrpolja u promet je pušteno sedam kolodvora i tri stajališta,⁵⁷ dok se danas na istoj pruzi nalaze svega dva kolodvora te šest željezničkih stajališta.⁵⁸ Iz smjera Osijeka prema Đakovu prvo se nalazilo stajalište Briješće kojeg nakon izmještanja pruge na izlazu iz Osijeka u drugoj polovici 20. stoljeća više nema,⁵⁹ a zatim je slijedio kolodvor Čepin na stacionaži 9,173 km,⁶⁰ koji je tada imao pomoćnu vodostanicu za lokomotive te prijemnu zgradu, putnički peron te tri kolosijeka. Čepin danas više nema status kolodvora te je u statusu stajališta s jednim kolosijekom, peronom i manjom nadstrešnicom.⁶¹ Zatim je na stacionaži 14,543 km izgrađen kolodvor Vladislavci,⁶² koji taj status ima i danas, s tri kolosijeka, putničkim peronom, prijemnom zgradom, pomoćnom vodostanicom te skladišnim objektima, uz koje je naknadno izgrađen industrijski kolosijek koji je vodio do obližnje ciglane smještene sjeverozapadno od kolodvora. Vrlo blizu Vladislavaca, na stacionaži 16,072 km izgrađen je manji kolodvor Vuka-Dopsin, danas stajalište Dopsin, koje je imalo nekad dva kolosijeka te manju prijemnu zgradu.⁶³ Nakon njega slijede stajališta Vuka, danas Hrastovac-Vučki, smješteno na stacionaži 18,415 km,⁶⁴ te stajalište Koritna, danas Lipovac-Koritna, smješteno na stacionaži 21,188 km.⁶⁵ Nakon ovih stajališta slijedio je kolodvor Semeljci-Široko Polje na stacionaži 24,950 km, koji je imao tri kolosijeka, prijemnu zgradu, putnički peron te pomoćnu vodostanicu.⁶⁶ S vremenom je postao stajalište Semeljci, a zatim i ukinuto. Prije kolodvora Đakovo, iz smjera Osijeka, još je izgrađen i kolodvor Viškovci, danas sa statusom stajališta, smješten na 33,243 km stacionaže pruge, nekad s dva kolosijeka i prijemnom zgradom, a danas s jednim kolosijekom i putničkim peronom.⁶⁷

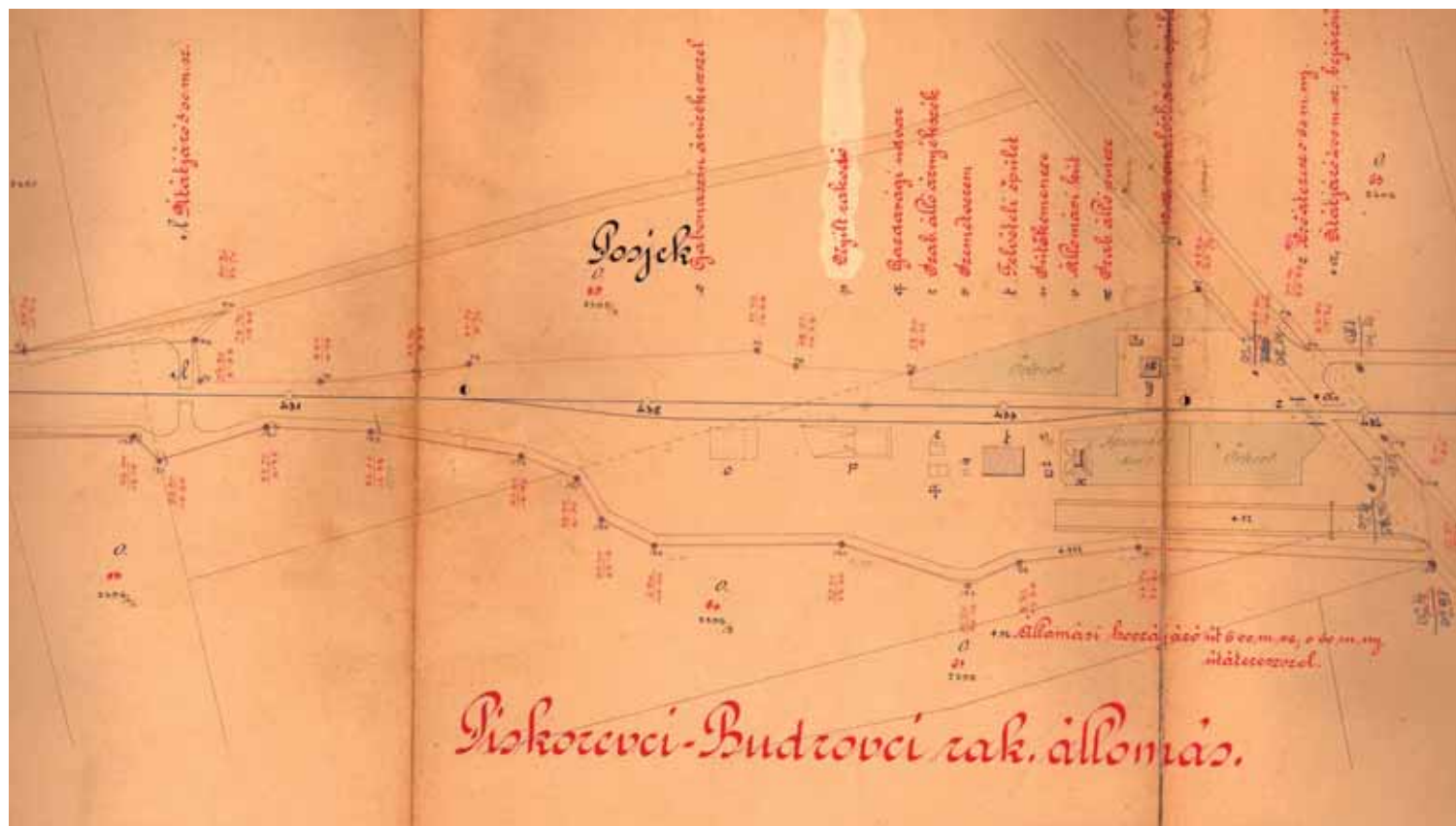
Kolodvor Đakovo izgrađen je na stacionaži 37,090 km danas pruge M302,⁶⁸ s četiri kolosijeka, dva putnička perona, ali bez nadstrešnice, skladišnim objektima uz koje su naknadnu s jugozapadne i sjeverozapadne strane izgrađeni industrijski kolosijeci za potrebe utovara poljoprivrednih proizvoda te kasnije za potrebe silosa u Đakovu. Uz kolodvor su izgrađeni još i vodostanica, skladište za ugljen te kasnije prvi osigurani željezničko-cestovni prijelazi preko pruge na cijeloj dionici od Osijeka do Strizivojne-Vrpolja. Prijemna kolodvorska zgrada izgrađena je u klasičnom stilu gradnje manjih kolodvora pod ugarskom upravom, koja je izvedena u obliku jednokatnice s potkrovljem te jednim istakom. U zgradi kolodvora, koja je najveća na cijeloj dionici pruge, između Osijek i Strizivojne-Vrpolja, smješteni su prostori šefa kolodvora, prometnika vlakova, putničke blagajne te čekaonice I i II. razreda. Nakon kolodvora Đakova na pruzi do kolodvora Strizivojna-Vrpolje izgrađen je još jedan kolodvor Piškorevci-Budrovci na stacionaži 43,299 km, s dva kolosijeka, prijemnom zgradom i pomoćnom vodostanicom, koji danas ima status stajališta pod nazivom Budrovci.⁶⁹ Pruga M302 završava na stacionaži 48,377 km, u kolodvoru Strizivojna-Vrpolje, gdje se spaja s prugom M104 koja od državne granice kod Tovarnika povezuje Vinkovce, Slavonski Brod i Novsku te prugom M303 koja od Strizivojne-Vrpolja vodi do državne granice kod Slavonskog Šamca.⁷⁰



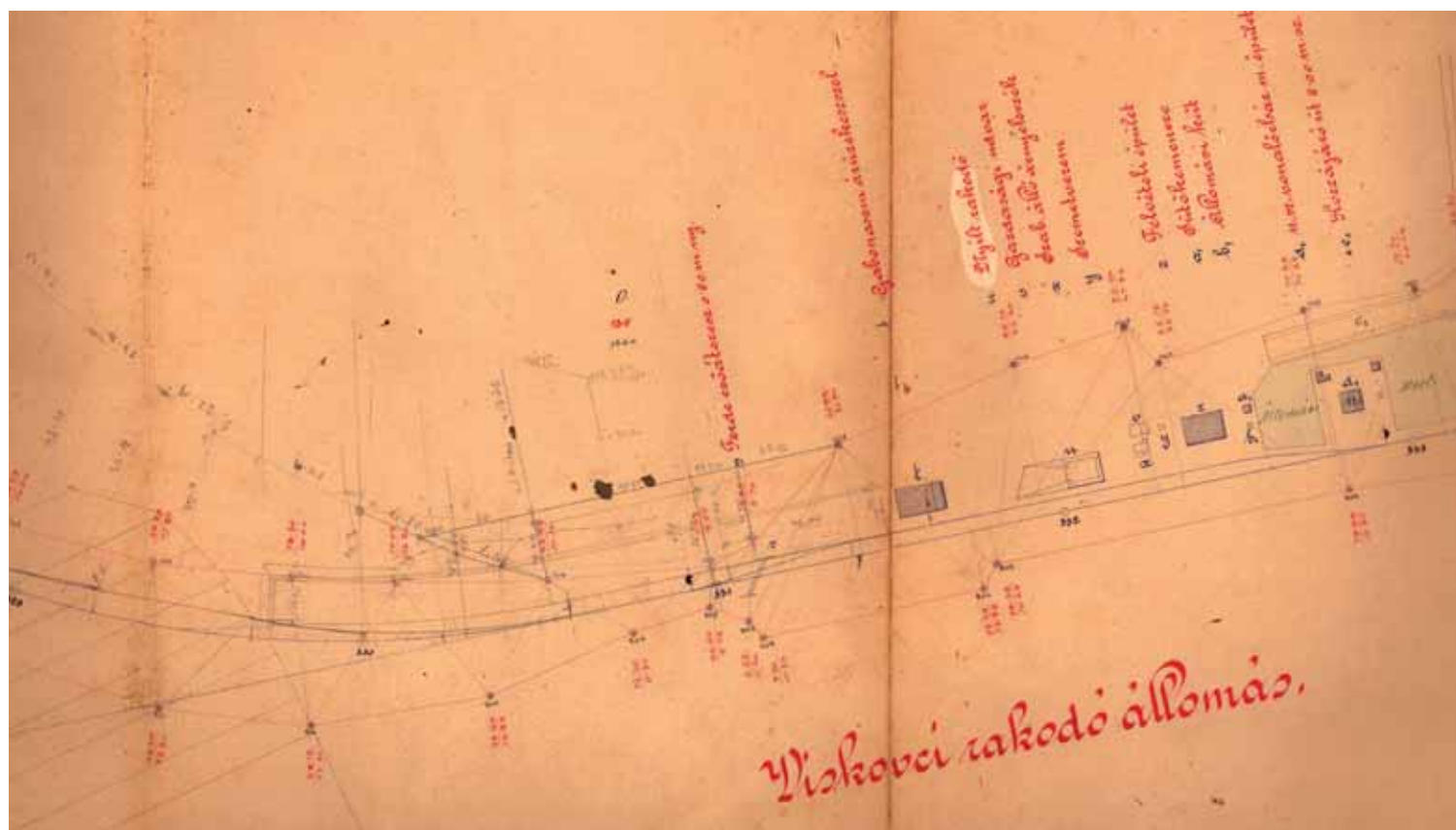
Izvorni nacrt kolodvora Vladislavci (HŽM, ZTD, 41. kutija - 43/39)



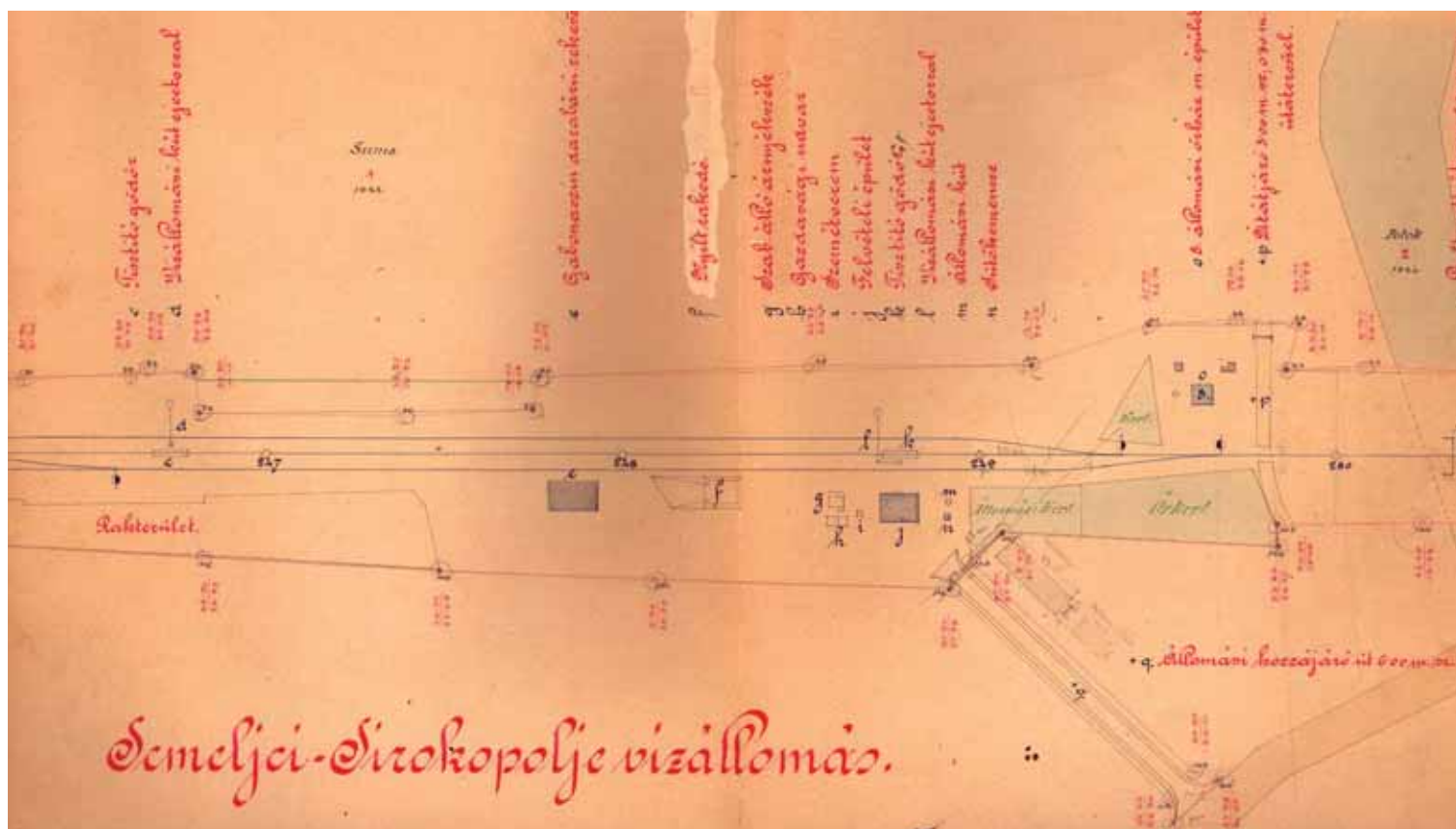
Izvorni nacrt kolodvora Čepin (HŽM, ZTD, 41. kutija - 43/39)



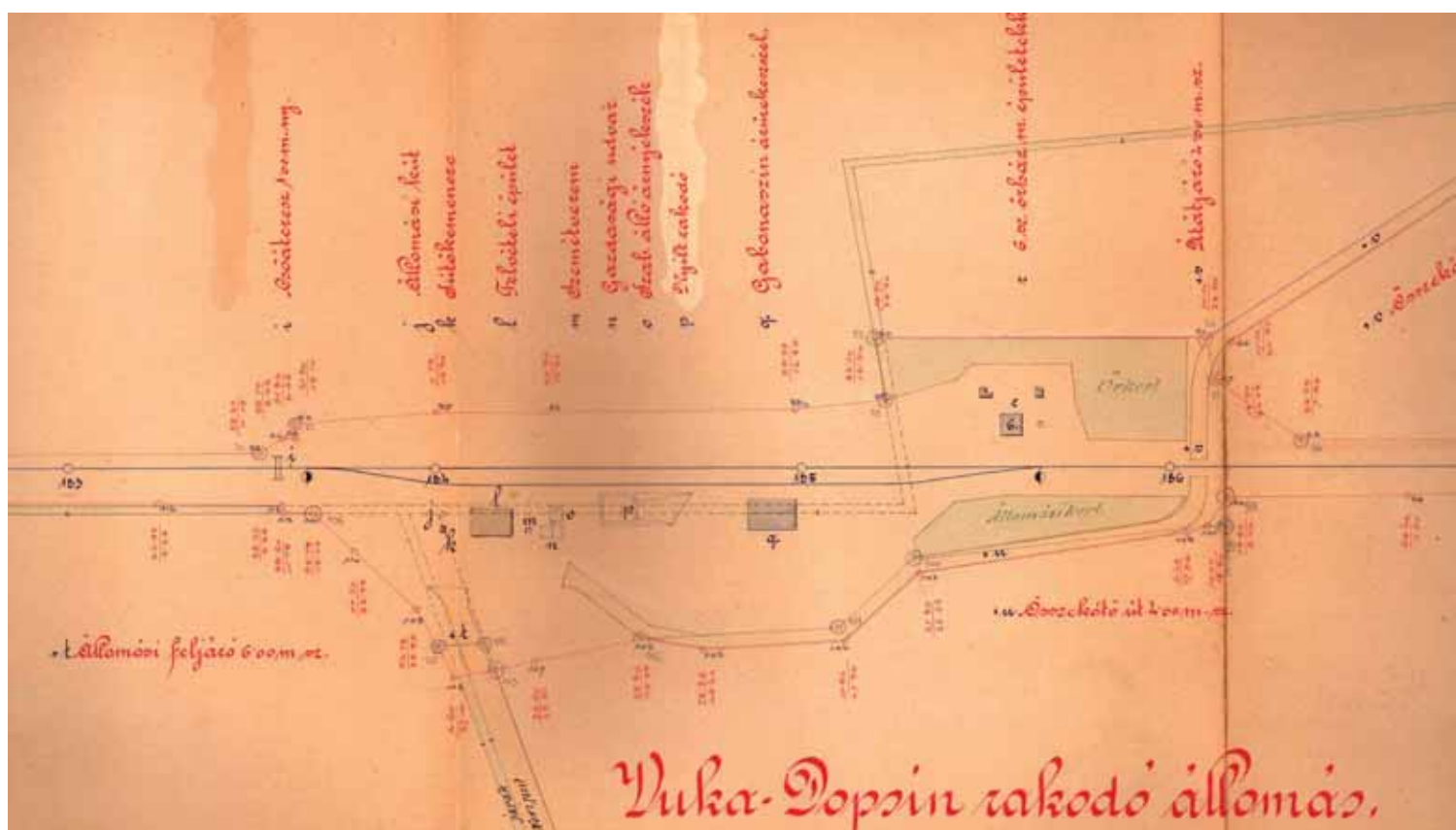
Izvorni nacrt kolodvora Piškoveci-Budrovci (HŽM, ZTD, 41. kutija - 43/39)



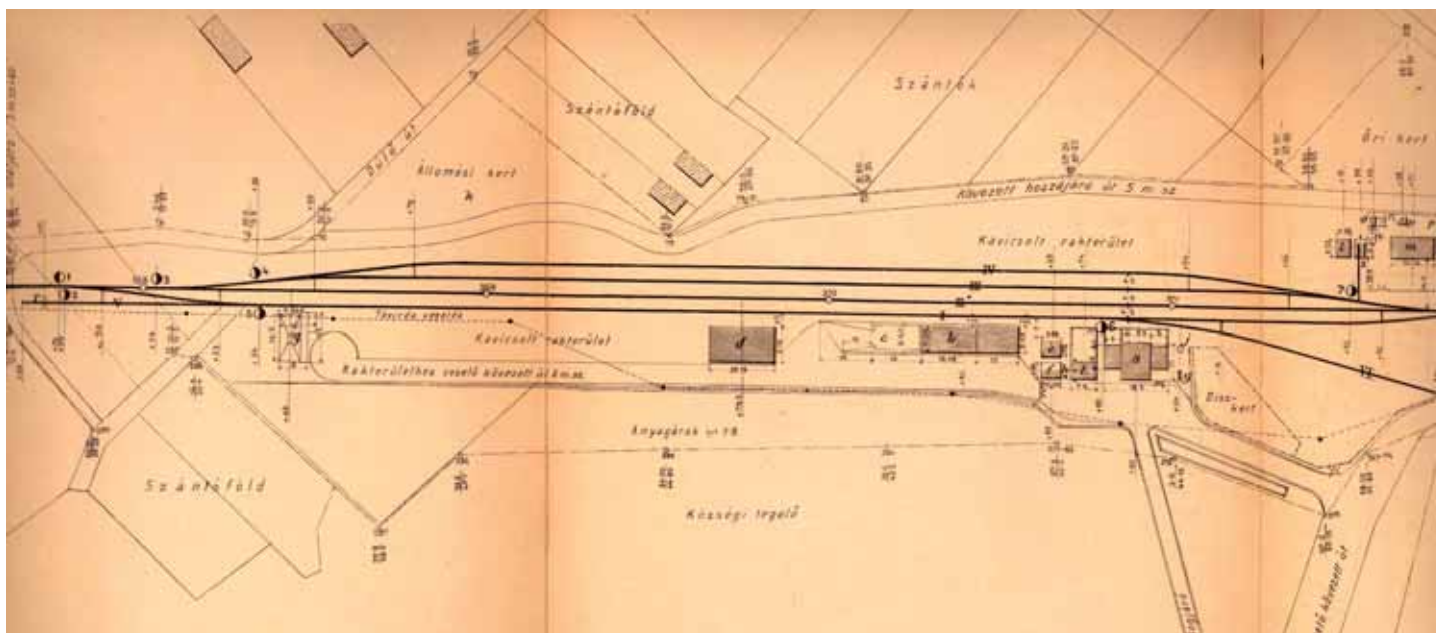
Izvorni nacrt kolodvora Viškovci (HŽM, ZTD, 41. kutija - 43/39)



Izvorni nacrt kolodvora Semeljci-Široko Polje (HŽM, ZTD, 41. kutija - 43/39)



Izvorni nacrt kolodvora Vuka-Dopsin (HŽM, ZTD, 41. kutija - 43/39)



Izvorni situacijski nacrt kolodvora Đakovo (HŽI Sektor održavanja Istok)



Stajalište Budrovci (foto: Josip Kajinić)



Kolodvor Vladislavci iz zraka (foto: Nenad Buzjak)



Kolodvor u Đakovu (foto: Marin Mićunović)



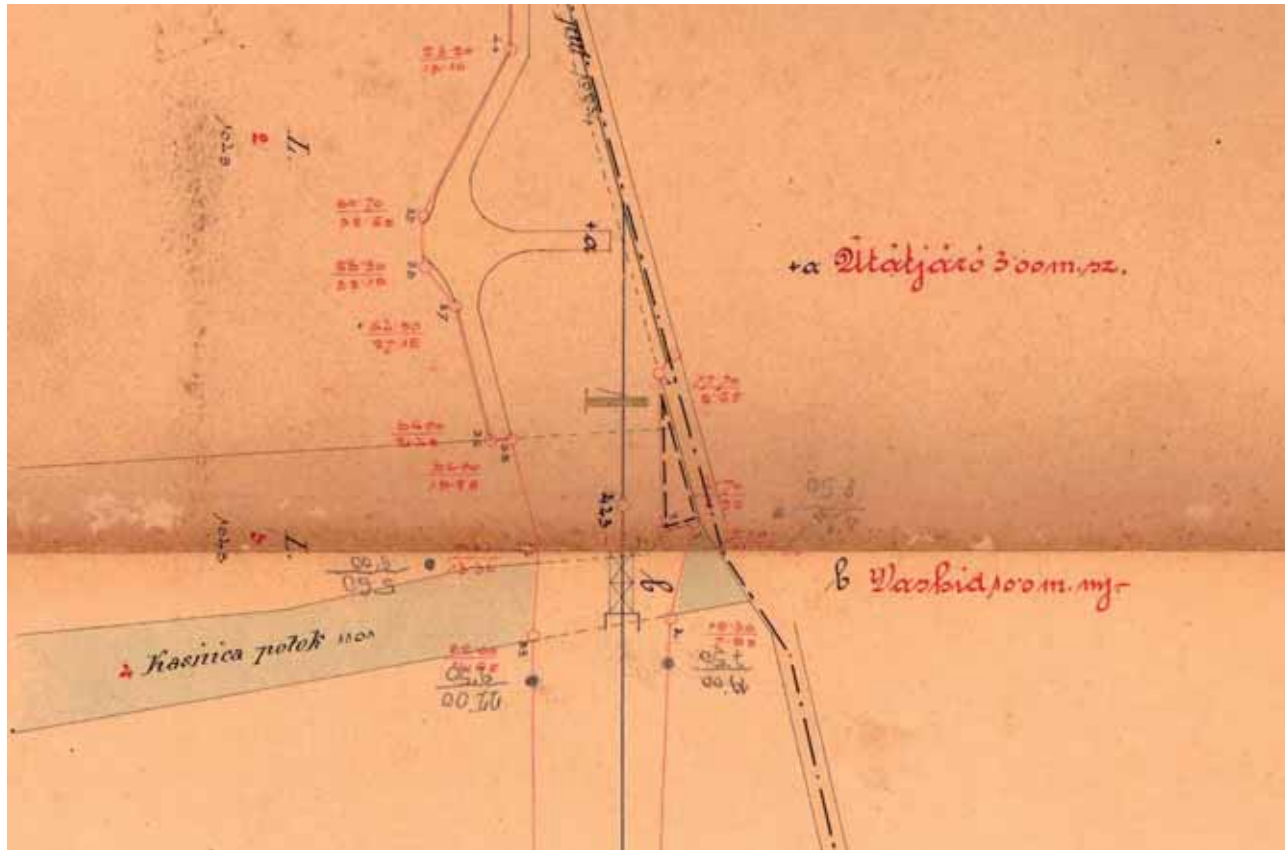
Kolodvor Valdislavci (foto: Josip Kajinić)

6. ŽELJEZNIČKI PRUŽNI OBJEKTI NA PRUZI OSIJEK – ĐAKOVO – VRPOLJE-STRIZIVOJNA

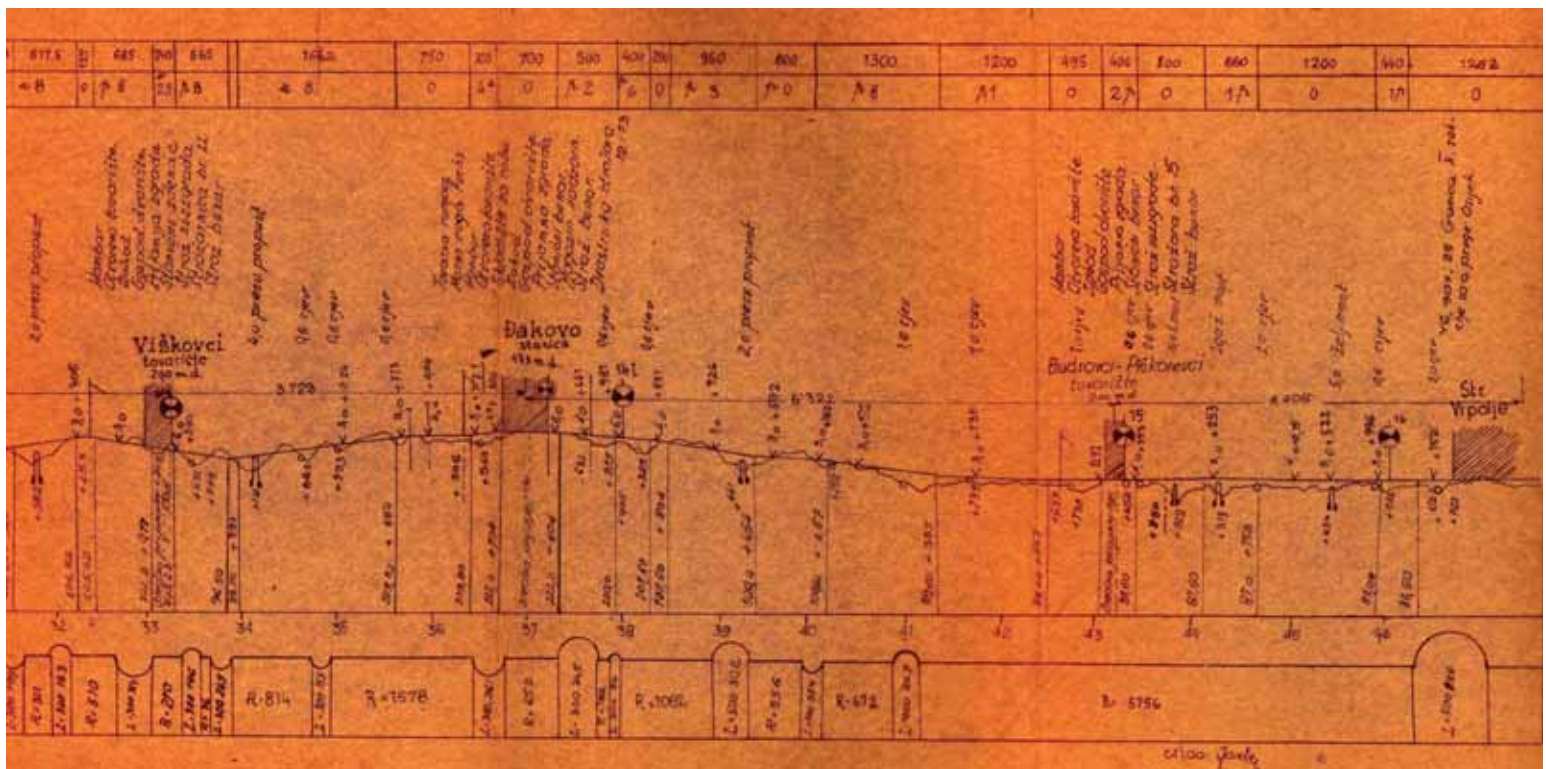
Željeznička pruga duga 48,377 km od Osijeka preko Đakova do kolodvora Strizivojna-Vrpolje je tipična nizinska pruga s pružnim objektima karakterističnim za ravničarske krajeve. To su prvenstveno željeznički nasipi, posebno istaknuti na plavnim područjima, različiti objekti odvodnje te drugi oblici zaštite pružnog pojasa. Svojom brojnošću na ovoj pruzi međunarodnog ranga, pod oznakom M303 na koridoru RH3, najviše se ističu propusti kojih je ukupno 45.⁷¹ Od toga devet ih se nalazi između Osijeka i stajališta Čepin, devet između stajališta Čepin i kolodvora Vladislavci, jedan između kolodvora Vladislavci i stajališta Dopsin, tri između stajališta Dopsin i Hrastovac-Vučki, sedam između stajališta Lipovac-Koritna i Viškovci, četiri između stajališta Viškovci i kolodvora Đakovo, šest između kolodvora Đakovo i stajališta Budrovci te šest između stajališta Budrovci i kolodvora Strizivojna-Vrpolje. Pritom se od svih navedenih njih šest nalazi na području Grada Đakova.

Drugi po brojnosti, od željezničkih pružnih objekata, jesu željezničko-cestovni prijelazi, kojih je na pruzi M302 ukupno 28.⁷² Od toga šest ih se nalazi između Osijeka i stajališta Čepin, dva između stajališta Čepin i kolodvora Vladislavci, dva između kolodvora Vladislavci i stajališta Dopsin, dva između stajališta Hrastovac-Vučki i Lipovac-Koritna, četiri između stajališta Lipovac-Koritna i Viškovci, tri između stajališta Viškovci i kolodvora Đakovo, šest između kolodvora Đakovo i stajališta Budrovci te tri između stajališta Budrovci i kolodvora Strizivojna-Vrpolje. Pritom se na području Grada Đakova nalazi njih sedam, dva na prilazu kolodvoru Đakovo iz smjera Osijeka na sjeveru te pet na prilazu iz smjera Vrpolje-Strizivojna na jugu.

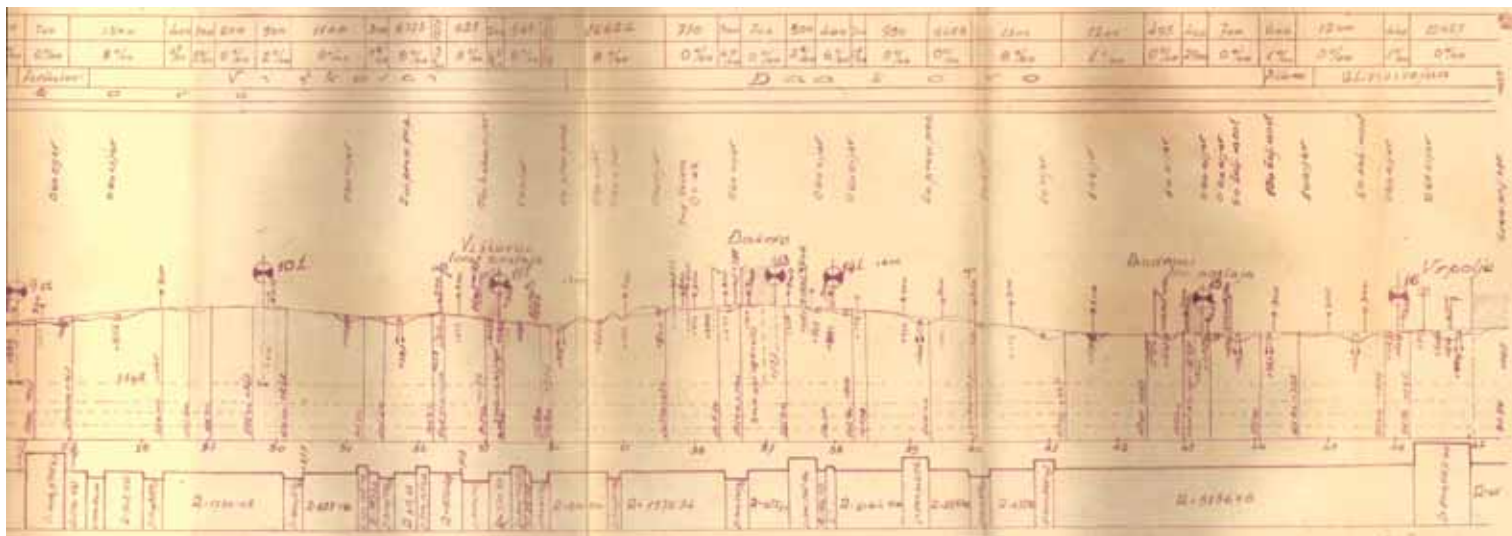
Najveći pružni objekti na pruzi M302 od Osijeka preko Đakova do kolodvora Strizivojna-Vrpolje jesu konstruktorski koje čine mostovi, njih ukupno pet.⁷³ Iz smjera Osijeka na sjeveru prvi most se nalazi između kolodvora Vladislavci i stajališta Dopsin po nazivom Kanal Korpaš koji je dug 13,9 m, drugi most se nalazi između stajališta Hrastovac-Vučki i Lipovac-Koritna pod nazivom Vuka prema istoimenoj rijeci koju premošćuje te je dug 26,4 m, a ujedno je i najdulji od svih na ovoj pruzi. Preostala tri mosta nalaze se južno od Đakova, između stajališta Budrovci i kolodvora Vrpolje-Strizivojna, redom su to od sjevera Stara Kaznica dug 10,35 m, Kaznica dug 15,7 m te Breznica dug 11,85 m. Zajedničko svim mostovima je da premošćuju vodene tokove. Svi osim mosta Vuka su masivni, dok je ovaj most čelični rebrasti te ujedno i jedini u izvornom obliku od vremena izgradnje pruge 1905.



Izvorni nacrt pruge preko potoka Kasnica kod Budrovaca (HŽI, Sektor održavanja Istok)



Uzdružni profil pruge kod Đakova između Dva svjetska rata (HŽM, ZTD, 41. KUTIJA 43/39)



Uzdžni profil pruge kod Đakova u drugoj polovici 20. stoljeća (HŽM, ZTD, 41. KUTIJA 43/39)



Propust kod jezera Jošava u Đakovu (foto: Nenad Buzjak)



Željezničko-pješački prijelaz u Dopsinu (foto: Josip Kajinić)



Most Vuka preko istoimene rijeke (foto: Nenad Buzjak)

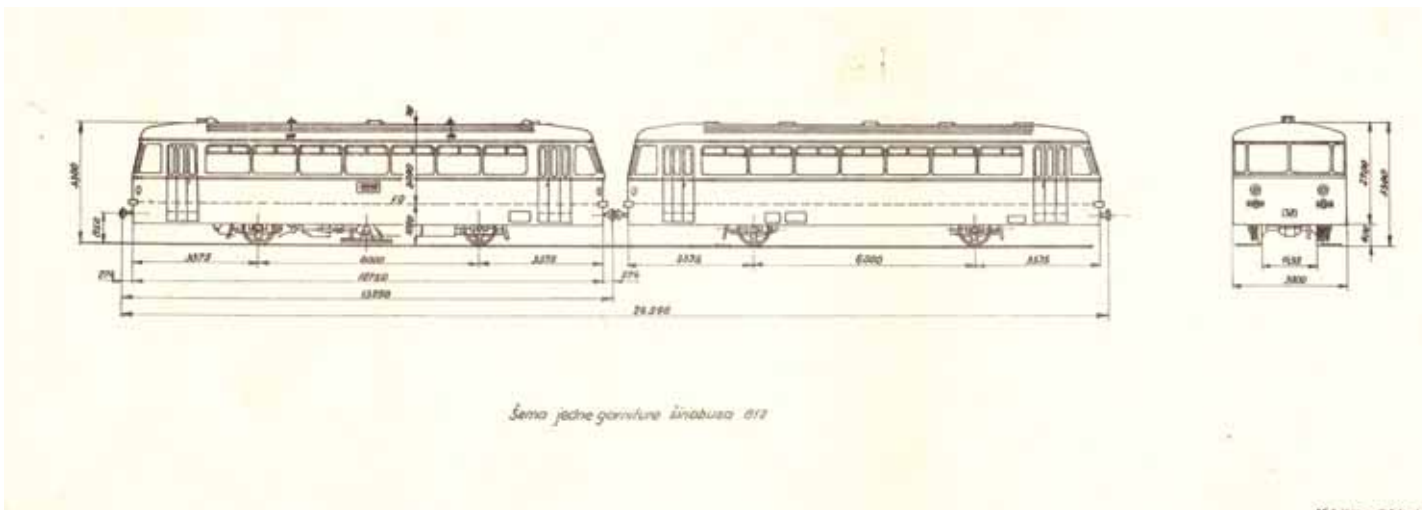
7. PROMET I VOZILA NA PRUZI KROZ ĐAKOVO

Nakon što je pruga od Osijeka preko Đakova do kolodvora Strizivojna-Vrpolja otvorena za promet, ispočetka su njom svakoga dana vozili mješoviti vlakovi, s dvoosovinskim vagonima, koje su vukle parne lokomotive. Na početku je svakoga dana prometovao po jedan par vlakova, a zatim je već krajem postojanja Monarhije njih bilo po dva od Osijeka, preko Đakova i Strizivojna-Vrpolja do Šamca, dva od Đakova do Strizivojna-Vrpolja te jedan od Osijeka do Strizivojna-Vrpolja.⁷⁴ Vlakovima je od Strizivojna-Vrpolja do Đakova trebalo pola sata, dok je od Đakova do Osijeka trebalo 1 sat i 35 minuta.

S vremenom se broj vlakova povećao, naročito u drugoj polovici 20. stoljeća. Tako je na primjer 1969. između kolodvora Osijek i Strizivojna-Vrpolja, kroz kolodvor Đakovo prolazilo svakodnevno pet redovitih putničkih vlakova.⁷⁵ Pritom se povećala i brzina, koja je između Osijeka i Đakova na putničkim vlakovima iznosila malo više od sat vremena, dok je između Đakova i Strizivojna-Vrpolja ona svedena na 15-ak minuta. U suvremenom razdoblju, točnije 2025. na ovoj pruzi dnevno prometuje osam parova redovitih putničkih vlakova, kojima je između Strizivojne-Vrpolja potrebno svega 12 minuta do Đakova, odnosno oko 50 minuta do Osijeka.⁷⁶ Međutim, osim redovitih putničkih vlakova, na pruzi do Đakova vozili su i posebni vlakovi, kao što je to bio i Plavi vlak, namijenjen predsjedniku SFR Jugoslavije Josipu Brozu Titu, kojim je uz ostalo na kolodvor u Đakovo 20. listopada 1972. stigla vjerojatno njezina najznačajnija putnica, britanska kraljica Elizabeta II prilikom posjeta Državnoj ergeli konja Lipicanaca.⁷⁷

Međutim, uz putnički promet, željeznička pruga od Osijeka preko Đakova do Strizivojne-Vrpolja značajna je kroz povijest i zbog teretnog prometa s obzirom na činjenicu da je pruga dio donedavnog međunarodnog paneuropskog koridora V grana C, danas RH3, koji povezuje Budimpeštu preko Slavonije s Bosnom i Hercegovinom te krajnjim odredištem u pomorskoj luci Ploče na jugu Hrvatske.

Od samih početaka željeznički promet kroz Đakovo obilježile su lokomotive na parnu vuču, ponajviše parne lokomotive serije 51 koje su se proizvodile u MÁV-ovoj tvornici.⁷⁸ Lokomotive iste serije su se za Drugoga svjetskog rata nastavile proizvoditi u Tvornici vagona, strojeva i mostova u Slavonskome Brodu te su se koristile sve do kraja sedamdesetih godina prošlog stoljeća. S postupnim ukidanjem parne vuče na pruzi kroz Đakovo vuču vlakova preuzele su dizelske i dizel-električne lokomotive,⁷⁹ koje su vukle putničke i teretne dvoosovinske, a kasnije i četveroosovinske vagone. Među dvoosovinskim putničkim vagonima svakako su najprepoznatljiviji bili vagoni serije Baat u zelenoj boji.⁸⁰ Za razliku od prijevoza robe, u putničkom prometu su se od sredine 20. stoljeća počeli koristiti dizel-motorni vlakovi. Prvi među njima bili su dizel-motorni vlakovi serije B 812 i B 818, tzv. šinobusi,⁸¹ koji su se prema njemačkoj licenci počeli proizvoditi i u Jugoslaviji. Ta vrlo lagana i ekonomična željeznička vozila koristila su se gotovo do kraja 20. stoljeća. Vlak je najčešće bio sastavljen od dviju međusobno povezanih garnitura. Međutim, te su vlakove zbog puno snažnijih motora i voznih karakteristika od 1981. postupno počeli zamjenjivati dizel-motorni vlakovi serije 712/714.⁸² Navedene su se garniture prema licenci španjolske tvornice Macosa proizvodile u tvornici „Đuro Đaković“ u Slavonskome Brodu. Vlakove na pruzi kroz Đakovo i u okolici u pravilu je činila jedna garnitura, a povremeno dvije međusobno povezane garniture. Taj su vlak u svijetloplavoj boji, koji je i danas u redovitoj upotrebi na požeškim prugama, u novije vrijeme na kraćim relacijama zamijenili svojevrсни nasljednici šinobusa, dizel-hidraulični vlakovi serije 7122,⁸³ proizvedeni u Švedskoj po licenci talijanskog Fiata. U posljednjih nekoliko godina brze vlakove na relaciji od Zagreba do Osijeka, s prolaskom kroz Đakovo, čine i suvremeniji dizel-motorni vlakovi kao što su to nagibni vlak serije 7123 proizveden u Njemačkoj⁸⁴ Oni voze petkom od Zagreba prema Osijeku te nedjeljom od Osijeka prema Zagrebu, s prolaskom kroz Đakovo. Osim njih koriste se vlakovi serije 7 023 koji od 2014. proizvodi tvrtka Končar d.d., koje će uskoro zamijeniti baterijski i elektrobaterijski motorni vlakovi serije 6 012.⁸⁵



Nacrt dizel-motornog vlaka serije 812 šinobus (HŽM, ZTDm 16. kutija, Motorni vlakovi 34/1.03)



DMU putnička garnitura serije HŽ 7 121 (foto: Josip kajinić)



Dizel-motorni vlak serije HŽ 7 121 (foto: Josip kajinić)



Putnički vlak u kolodvoru Ćakovo (foto: Nenad Buzjak)



Putnički vlak na putu za Osijek i teretna kompozicija
na ind. kolosijeku silosa u Ćakovu
(foto: Nenad Buzjak)



Putnički vlak na stajalištu Ćepin (foto: Nenad Buzjak)

8. ULOGA ŽELJEZNICE NA DRUŠTVENI I GOSPODARSKI RAZVOJ ĐAKOVA

Uvrštenjem na popis željezničkih stanica Đakovština, s veličine od 830 kvadratnih kilometara površine,⁸⁶ doživljava pojačani gospodarski i društveni iskorak kojeg je započeo biskup Josip Juraj Strossmayer, jedan od inicijatora i zagovaratelja projekta. Od inicijative do realizacije ideje željeznice prošlo je dvadesetak godina, a njeno otvaranje praćeno je općim oduševljenjem.⁸⁷ Đakovo je postalo dio šire prometne mreže Austro-Ugarske Monarhije, što je omogućilo veći strateški značaj području Đakovštine. Dolazak željeznice bio je preduvjet za moderni industrijski razvoj i učinkovitiji izvoz proizvoda i sirovina. Najpoznatija i vrlo unosna prirodna sirovina s područja Đakovštine bile su hrastove šume čiji je prijevoz znatno ubrzala upravo željeznica. Njen dolazak, u pravilu je značio intenzivnu eksploataciju hrastovih šuma i u drugim slavonskim gradovima poput Županje od 1901. godine i Vinkovaca od 1878. godine.^{88 89} Prema izvještaju Trgovačko-obrtničke komore u Osijeku za 1894., u Slavoniji je bilo 720 km željezničkih pruga uz oko 200 km industrijskih željeznica, pretežno u drvenoj industriji, a samo desetak godina prije duljina pruga iznosila je samo nešto više od 150 km.⁹⁰ Nema sumnje da se blizina željezničkih postaja odrazila više nego povoljno na gospodarski napredak đakovačkoga kraja, a što je željeznica korištena za eksploataciju hrastovih (i ostalih) šuma, manja je krivica na samoj željeznici, a veća na interesima privatnog kapitala, općim shvaćanjima toga vremena i pojedincima kojima je politički i gospodarski sustav tog vremena išao na ruku.⁹¹ Željeznica je proces deforestacije i eksploatacije vrijedne slavonske sirovine ubrzala, dok se isti proces odvijao i ranije za vrijeme biskupa Strossmayera, koji je na taj način osiguravao novčana sredstva za velike građevinske i kulturne pothvate.⁹² No jednako tako eksploatacija šuma je doprinijela i nužnoj gospodarskoj aktivnosti te oslobađanju prostora za poljoprivredu.

Ne zanemariivši značaj drvne industrije, željeznica je potpomogla razvoju i drugih gospodarskih segmenata. Brži i jeftiniji prijevoz do većih tržišta poput Osijeka, Budimpešte i drugih gradova rezultirao je plasiranjem viška poljoprivrednih i obrtničkih proizvoda. Paralelno, izbjegavajući cestovne puteve, dolazak sirovina na preradu također je bio brži i dostupniji što je odrazilo povećanu tržištu efikasnost. Zahvaljujući boljoj dostupnosti materijala i širenju tržišta, lokalni obrtnici mogli su lakše plasirati svoje proizvode u druge dijelove Slavonije i Monarhije, te uvoziti alate i strojeve. Učinkovitija dostupnost drugim sredinama zasigurno se odrazila na povećanje kapaciteta proizvodnje svih gospodarskih subjekata koji su od pruge imali koristi. Privlačenje investicija iz drugih dijelova Monarhije, osobito Budimpešte, kojoj je željeznička povezanost sa Slavonijom bila od strateške važnosti, zasigurno je utjecala na osnivanje novih mlinova, gradnju skladišta, pilana, tvornica opeke i sl. Indirektni utjecaj osjetio se na kretanje ljudi i jačanje urbanizacije. Migracija stanovništva preko noći postala je jednostavnijom, te se Đakovo kao središte biskupije potvrdilo kao važno duhovno i kulturno središte Slavonije. Sredinom i u drugoj polovici 19. stoljeća zbog izgradnje katedrale i osobnih poznanstava s biskupom Strossmayerom u Đakovu su boravila utjecajna imena kulture i umjetnosti. Svi oni, morali su željeznicom doputovati u Strizivojnu gdje ih je preuzela biskupova kočija.⁹³

Pet mjeseci nakon biskupove smrti, željeznica konačno biva predana javnome prometu.⁹⁴ Kronološki, tijekom izgradnje pruge, posljednji značajni korisnici prijevoza pomoću kočije od Strizivojne do Đakova bili su književnici, kulturni radnici i umjetnici tijekom čijeg boravka je Đakovo postalo „prava mala slavenska, hrvatska Firenca“, a među se izdvajaju Juraj Tordinac, Ivan Stanković, Mato Topalović, Luka Botić, Đuro Kovačević, Milko Cepelić, Matija Pavić, Nikola Tordinac, Janko Tombor, Vjekoslav Karas, Vlaho Bukovac, Grgo Martić i dr.⁹⁵



Đakovački kolodvor (foto: Zvonko Ćurak)



Đakovački kolodvor u prvoj polovici 20. st. (foto: Miroslav Drenjančević)



Doček kraljice Elizabete II 1972. na kolodvoru Đakovo (Muzej Đakovštine)



Dolazak kraljice Elizabete II 1972 u Đakovo (Muzej Đakovštine)



Kompozicija Plavog vlaka 1972. (Muzej Đakovštine)



Industrijski kolosijek prema silosima u Đakovu (foto: Marin Mićunović)

9. ŽELJEZNIČKA BAŠTINA - ZAKLJUČAK

Otvaranje željezničke pruge u Đakovu 1905. godine označilo je važan korak u procesu modernizacije grada u sklopu šireg razvojnog okvira Austro-Ugarske Monarhije. Ekonomija u Slavoniji je do početka 20. stoljeća prošla tri faze: 1) Kriza prijelaza iz feudalne u tržišno orijentiranu poljoprivredu; 2) kriza trgovine i prometa izazvana gradnjom željeznica; 3) velika europska poljoprivredna kriza.⁹⁶ Ovaj događaj može se sagledati kao dio opće europskog infrastrukturnog trenda s kraja 19. i početka 20. stoljeća, kada su prometne inovacije služile kao temelj za transformaciju perifernih i ruralnih sredina u urbane, funkcionalne cjeline povezane sa središtima političke moći, kulture i gospodarstva.⁹⁷ Željeznica nije samo olakšala kretanje ljudi i roba, već je imala duboke posljedice za gospodarsku strukturu, kulturni život, biskupijsku infrastrukturu i dugoročnu razvojnu dinamiku grada.

S gospodarskog aspekta, Đakovo je dotad bilo agrarno središte sa snažno razvijenim ratarstvom, vinogradarstvom i stočarstvom. Željeznica je omogućila jeftiniji i brži izvoz tih proizvoda prema tržištima u Osijeku, Pečuhu, pa čak i Budimpešti, čime su se stvorili preduvjeti za veću konkurentnost lokalne proizvodnje. Istodobno je omogućen i uvoz kvalitetnijih alata, građevinskog materijala i industrijskih dobara što je potaknulo razvoj obrta i trgovine.

Prometna dostupnost imala je i važnu društvenu dimenziju. Omogućila je veći mobilnost stanovništva, kako u smislu radne migracije, tako i u pogledu dostupnosti obrazovanja, zdravstva i administrativnih usluga. Đakovo se prometno integriralo u mrežu gradova istočne Slavonije, što je utjecalo na svakodnevni život i ubrzalo proces urbanizacije.

Kao sjedište biskupije, Đakovo je imalo važno crkveno i kulturno značenje. Željeznica je omogućila snažniju komunikaciju s drugim biskupijama i katoličkim institucijama unutar Monarhije. Time je olakšan dolazak bogoslova, profesora, ali i visokih crkvenih dostojanstvenika, što je učvrstilo položaj Đakova kao crkvenog središta. Episkopat tadašnjih biskupa, poput Josipa Jurja Strossmayera (iako je umro pet mjeseci prije otvorenja pruge), koristio je infrastrukturu za širenje kulturnih, prosvjetnih i nacionalnih ideja.

U konačnici, izgradnja željeznice u Đakovu simbol je ulaska grada u moderni prometni i gospodarski sustav srednje Europe. Ona je poslužila kao sredstvo integracije i osnaživanja lokalnog identiteta u jednom složenom političkom vremenu, koje je balansiralo između tradicije biskupijskog autoriteta i izazova novog, industrijskog doba.



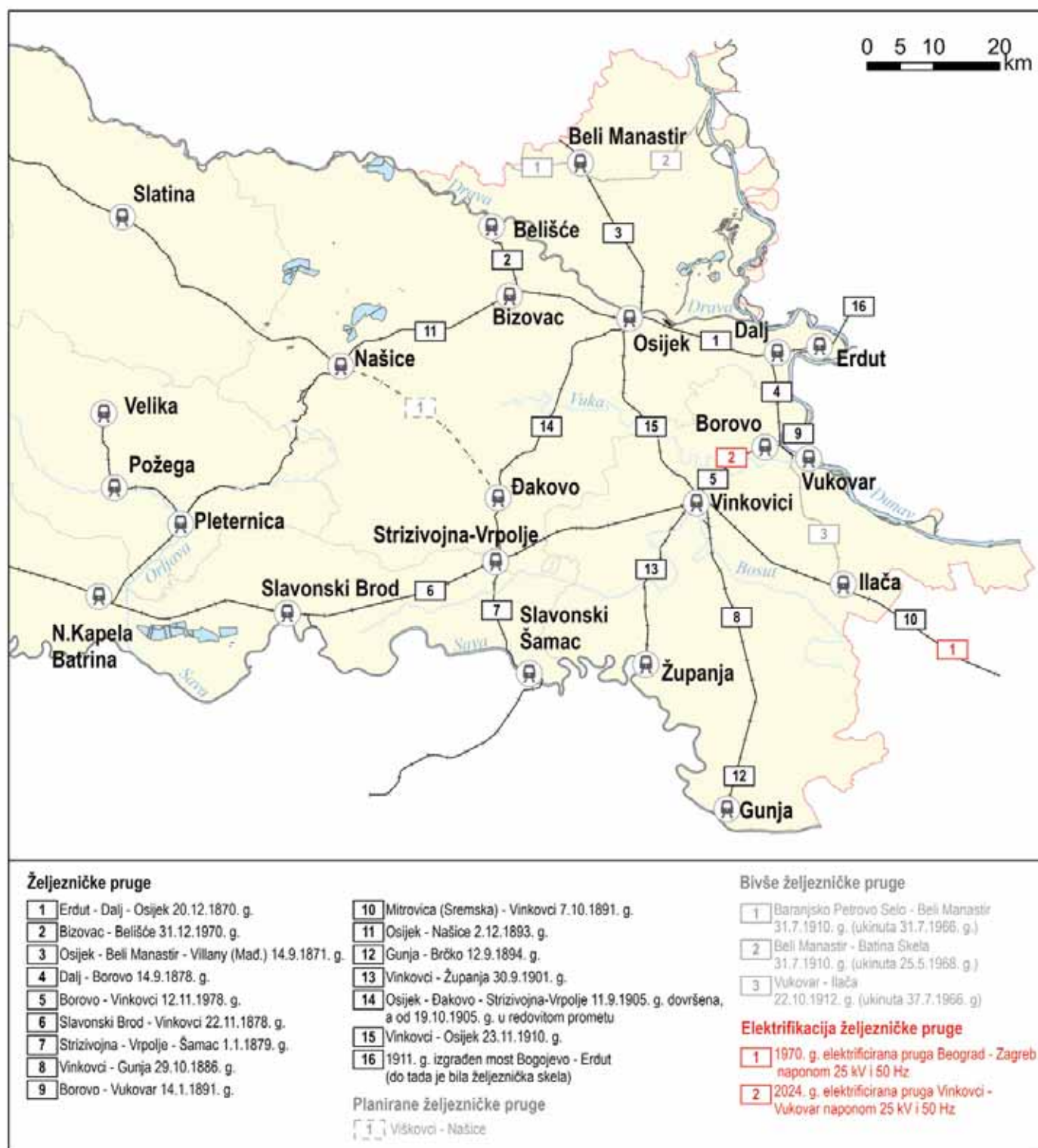
Kraljica Elizabeta II u Đakovu 1972. (Muzej Đakovštine)



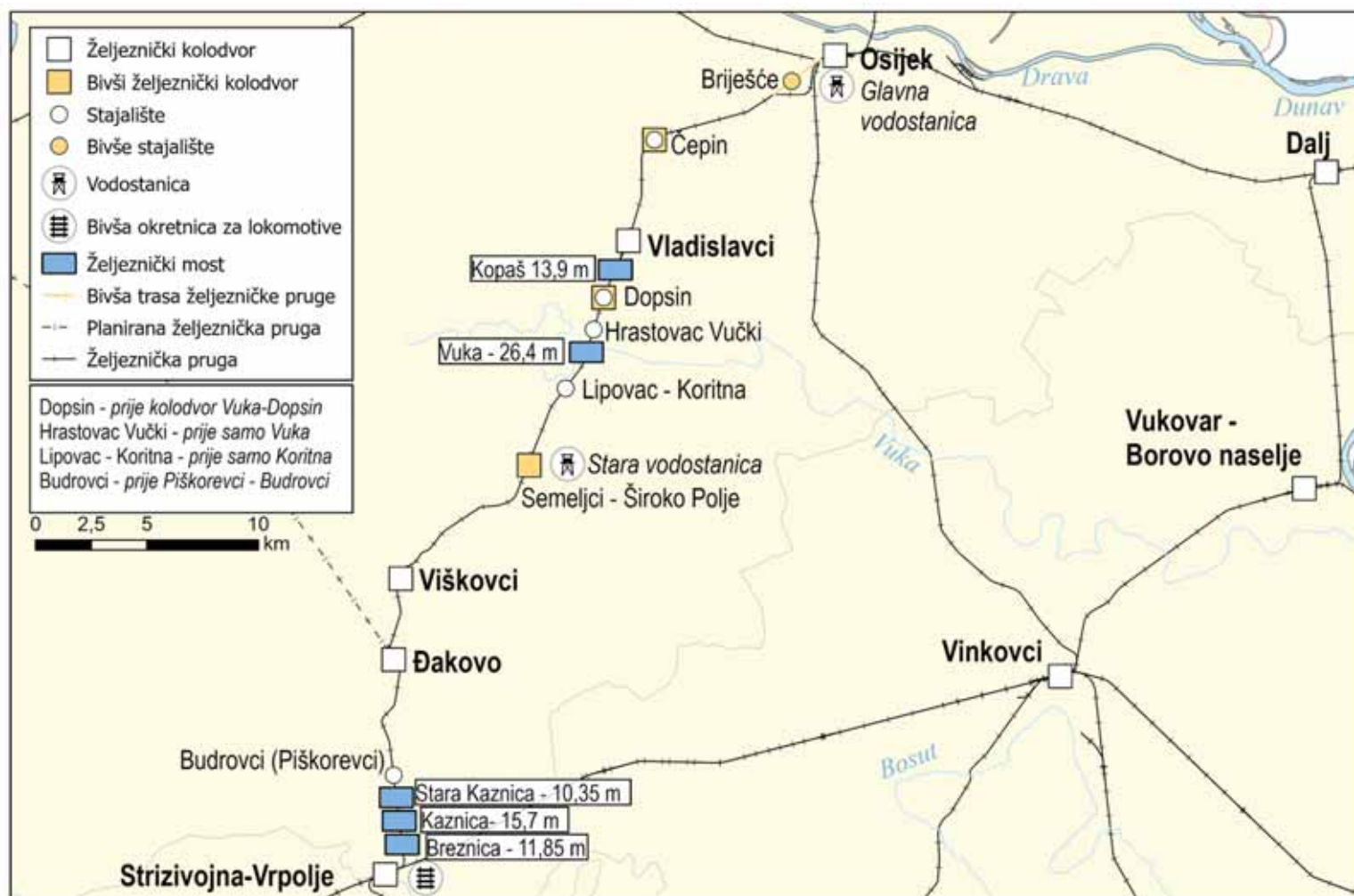
Kursbuch Austrijskih željeznica iz 1918. (HŽM, ZVR)



Panorama Đakova s kolodvorom (foto: Nenad Buzjak)



Karta 1, Željezničke pruge u Slavoniji s datacijama izgradnje
(izradila Marija Džankić Mičunović)



Karta 2, Željeznička pruga Strizivojna-Vrpolje - Đakovo - Osijek s istaknutim objektima (izradila Marija Džankić Mićunović)



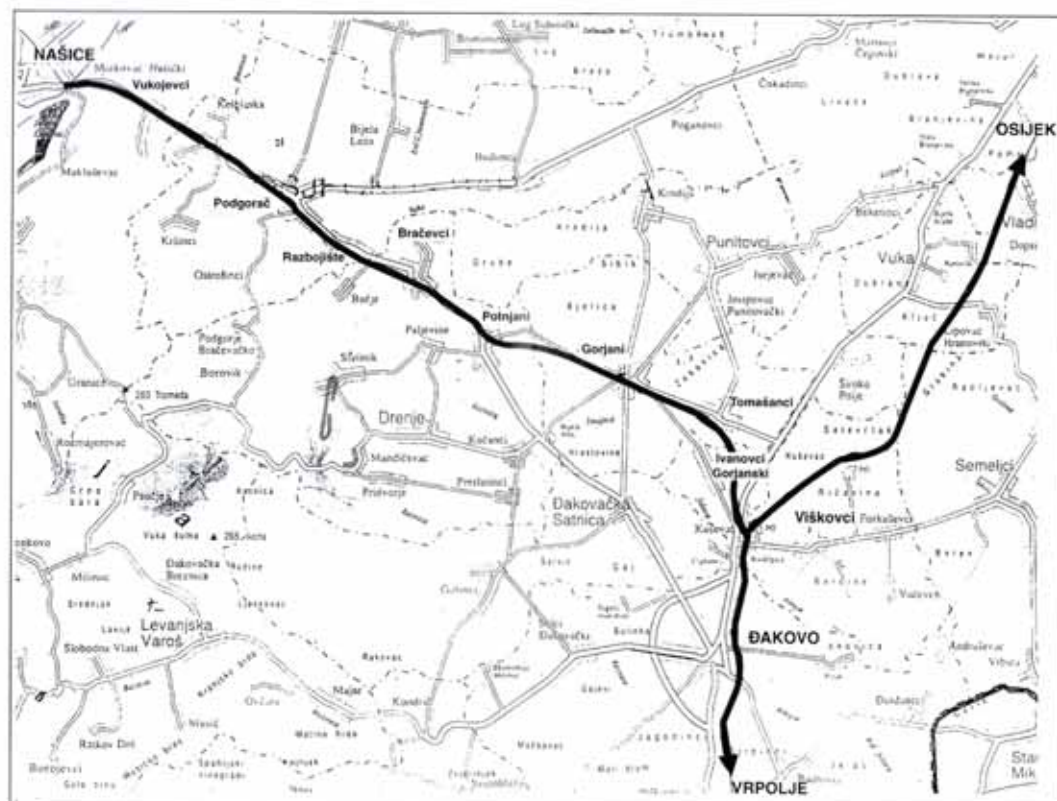
Lokomotiva serije 761 na kolodvoru Đakovo 1972. (Muzej Đakovštine)



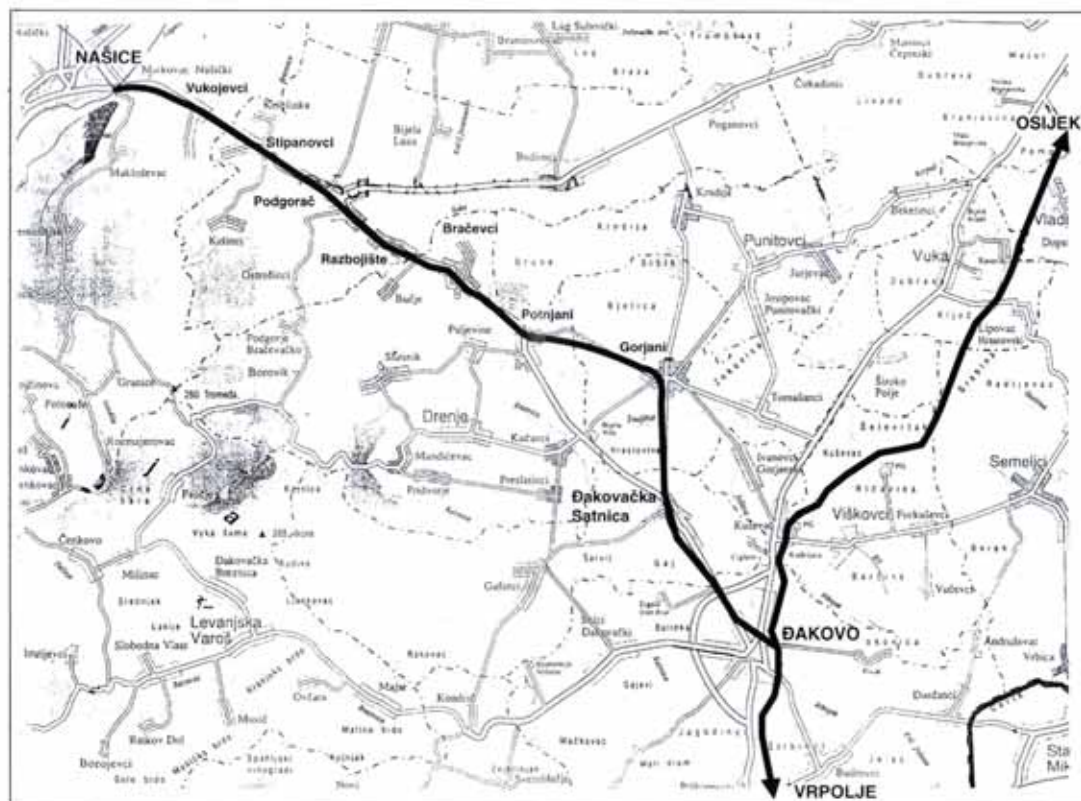
Karta 1 s predloženom trasom pruge Strizivojna-Vrpolje - Đakovo
(B. Bijelić: 2004.)



Karta 2 s prihvaćenom trasom iste pruge
(B. Bijelić: 2004.)



Karta 3 - prvi prijedlog trase pruge Našice-Đakovo
(B. Bijelić: 2004.)



Karta 4 - Drugi prijedlog trase pruge Našice-Đakovo
(B. Bijelić: 2004.)

SUMMARY

Đakovo developed on the site of the ancient Certissa and gained importance mainly after the Ottoman conquest, when it became a bishopric. Economic development was hampered by poor roads, and it was not until the construction of the Strizovojna-Vrpolje- Đakovo – Osijek railway in 1905 that faster progress began. Specifically, due to socio-political circumstances and Hungary's interests, the first railways in Slavonia, built in 1870, bypassed Đakovo. The railway, completed in 1905, influenced Đakovo's economic and social development and the surrounding area. Facilities typical of lowland regions were built along its route. The most numerous among them were railway and road crossings, as well as culverts; the largest were the bridges. Railway stations are also notable among the facilities, with the reception building in Đakovo being the largest. Railway traffic was initially powered by steam locomotives, and from the mid-20th century by diesel, diesel-electric locomotives, and diesel-motor trains. The railway is important to this day as part of the RH3 corridor, one of Croatia's three international railway corridors.

BILJEŠKE

¹ Đakovo. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. Pristupljeno 16.12.2024. Izvor: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/djakovo> (pristupljeno 11. siječnja 2024.)

² „Austro-ugarska nagodba“, *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/austro-ugarska-nagodba> (pristupljeno 11. siječnja 2024.)

³ HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Osijek – Vrpolje*

⁴ *Zakonski članak XXXI: 1800*. Zagreb, 1888., 185–191

⁵ HR, HŽM, ZTD, 18. kutija, 41/1, *Pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak* (1863./1920.); HR, HŽM, ZTD, 19. kutija, 41/2, *Pruga Zagreb – Karlovac – Rijeka* (1870./1918.)

⁶ Prema strukturi prometne mreže dijele se na radijalne odnosno centralizirane te na decentralizirane i distribuirane. Centralizirane su one mreže koje imaju snažno ishodište (izvor: Rodrigue, 2020.).

⁷ „Hrvatsko-ugarska nagodba“, *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024., <https://www.enciklopedija.hr/clanak/26523> (pristupljeno 11. siječnja 2024.)

⁸ HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/8, *Pruga Gyekenese – Koprivnica – Zagreb* (1871./1912.)

⁹ HR, HŽM, ZTD, 19. kutija, 41/2, *Pruga Zagreb – Karlovac – Rijeka* (1870./1918.); Josip Kajinić, *Stoljeće i pol riječkih pruga*, HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, 2023.

¹⁰ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/40, *Pruga Osijek – Dalj – Erdut – Bogojevo*

¹¹ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/41, *Pruga Osijek – Beli Manastir*

¹² Miroslava Despot, „*Ekonomsko-historijski razvoj Slavonije unutar njenog manufakturnog i industrijsko-proizvodnog procesa u 18. i 19. stoljeću*“, I. Znanstveni sabor Slavonije i Baranje, JAZU, NIP ŠTAMPA Osijek, Osijek, 1970., 269

¹³ Krešimir Pavić, „*80 godina željeznice u Đakovu*“, neinventarizirano gradivo, Kulturno-povijesna zbirka, Muzej Đakovštine, 1995., 5

¹⁴ Pavić, Krešimir, *80 godina željeznice u Đakovu*, neinventarizirano gradivo, Kulturno-povijesna zbirka, Muzej Đakovštine, 1995., 7–8

¹⁵ „*Prometne prilike u kotaru djakovačkom*“, Vjesnik Županije Virovitičke, br. 5., Osijek, 1904., 51

¹⁶ „*Prometne prilike u kotaru djakovačkom*“, Vjesnik Županije Virovitičke, br. 5., Osijek, 1904., 51–52

¹⁷ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/40, *Pruga Osijek – Dalj – Erdut – Bogojevo*

¹⁸ HR, HŽM, ZTD, 55. kutija, 45/1, *Mostovi i propusti* (1861./ 1945.). *Željeznički most na Dunavu 1917., Most Erdut – Bogojevo*

¹⁹ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/41, *Pruga Osijek – Beli Manastir*

²⁰ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Erdut – Borovo*

²¹ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Borovo – Vinkovci*; HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/44, *Pruga Vinkovci – Brod*

²² HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Borovo – Vinkovci*

²³ HR, HŽM, ZTD, 52. kutija, 43/81, *Situacije kolodvora i stajališta. Kolodvor Slavonski Šamac*

²⁴ HR, HŽM, ZTD, 55. kutija, 45/1, *Mostovi i propusti* (1861./1945.). *Most u Brodu na Savi 1879.*

²⁵ Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb, 1975.

²⁶ HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/6, *Pruga Palrac – Virovitica – Barcz*

²⁷ HR, HŽM, ZTD, 25. kutija, 41/12, *Pruga Pakrac – Banova Jaruga*

²⁸ HR, HŽM, ZTD, 44. kutija, 41/33, *Pruga Zagreb – Sisak – Novska*

²⁹ HR, HŽM, ZTD, 18. kutija, 41/1, *Pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak*

³⁰ HR, HŽM, ZTD, 20. kutija, 41/3, *Pruga Sisak – Sunja – Slavonski Brod*

³¹ HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Osijek – Našice*

³² HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Našice – Pleternica – Nova Kapela-Batrina s odvojkom Pleternica – Požega*

³³ HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/38, *Pruga Našice – Podravska Slatina – Virovitica – Kloštar*

³⁴ HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/6, *Pruga Križevci – Bjelovar – Kloštar – Virovitica.*

³⁵ HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/38, *Pruga Kloštar – Koprivnica – Varaždin*

³⁶ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/45, *Pruga Vinkovci – Brčko*

³⁷ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Borovo – Vukovar*

³⁸ HR, HŽM, ZTD, 48. kutija, 42/35, *Pruga Vinkovci – Tovarnik – Šid – Sremska Mitrovica*

³⁹ HR, HŽM, ZTD, 55. kutija, 45/1, *Mostovi i propusti* (1861./1945.). *Bunja, most na Savi 1894.*

⁴⁰ HR, HŽM, ZTD, 51. kutija, 43/59, *Situacije kolodvora i stajališta. Osijek Donji grad*

⁴¹ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/43, *Pruga Vinkovci – Cerna – Županja*

⁴² Gutmannova željeznica i obitelj Gutmann (Izvor: Gutmann (obitelj) | Hrvatska tehnička enciklopedija, pristupljeno 11. siječnja 2025.)

⁴³ Zvonko Ćurak, *Slavonsko-podravske željeznice. Slavonski „Guco“ od postanka do nestanka*, Osijek, 2013.

⁴⁴ Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb, 1975., 421

⁴⁵ Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine*, Muzej Đakovštine Đakovo – HŽ – Hrvatske željeznice d.o.o., Đakovo, 2004., 11–18

⁴⁶ Zlata Živaković Kerže, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.)*, Osijek, 1996., 106–112

⁴⁷ HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Vinkovci – Borovo – Dalj*; HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/44, *Pruga Vinkovci – Brod*

⁴⁸ HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Osijek – Našice*; HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/38, *Pruga Našice – Slatina – Virovitica*;

⁴⁹ HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/6, *Pruga Križevci – Bjelovar – Virovitica*

⁵⁰ Borislav Bijelić, *Đakovo u projektima željezničkih pruga*, *Scrinia Slavonica*, 2 (2002), 1, 442–468

⁵¹ Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine*, Muzej Đakovštine Đakovo – HŽ – Hrvatske željeznice d.o.o., Đakovo, 2004., 45

⁵² Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine*, Muzej Đakovštine Đakovo – HŽ – Hrvatske željeznice d.o.o., Đakovo, 2004., 62–63

⁵³ HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Osijek – Đakovo – Strizivojna-Vrpolje*

⁵⁴ HR, HŽM, *Zbirka vozničkih redova*

⁵⁵ Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine*, Muzej Đakovštine Đakovo – HŽ – Hrvatske željeznice d.o.o., Đakovo, 2004., 82–120

⁵⁶ Siniša Lajnert – Ivica Halapir, *Ustroj i djelovanje dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica*, *Scrinia Slavonica*, 23 (2023), 1, 211–264

⁵⁷ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, Područna radna jedinica za održavanje GIP-a Istok, Nadzorno središte Osijek.

Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje

⁵⁸ HŽ Infrastruktura d.o.o., *Mreža željezničkih pruga, Službena mjesta, Kolodvori i stajališta pruge M302*

⁵⁹ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Brijesće*

⁶⁰ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Čepin*

⁶¹ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Čepin*

⁶² HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Vladislavci*

⁶³ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Dopsin*

⁶⁴ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Hrastovac-Vučki*

⁶⁵ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Lipovac-Koritna*

⁶⁶ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Semeljci-Široko Polje*

⁶⁷ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Viškovci*

⁶⁸ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Đakovo*

⁶⁹ HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Piškorevci-Budrovci*

⁷⁰ HŽ Infrastruktura d.o.o., *Mreža željezničkih pruga u Hrvatskoj*

⁷¹ HŽ Infrastruktura d.o.o., *Podatci o mreži. Objekti na pruzi M302. Propusti*

⁷² HŽ Infrastruktura d.o.o., *Podatci o mreži. Objekti na pruzi M302. Željezničko-cestovni prijelazi*

⁷³ HŽ Infrastruktura d.o.o., *Podatci o mreži. Objekti na pruzi M302. Mostovi*

⁷⁴ HR-HŽM-ZVR, *Österreichisches Kursbuch*, Beč, 1918., 384

⁷⁵ HR-HŽM-ZVR, *Vozni red JŽ-a 1969/70*, 64

⁷⁶ HŽ Putnički prijevoz, *Vozni red putničkih vlakova 2024./2025.*

⁷⁷ „Prije 52 godine kraljica Elizabeta II. posjetila je Đakovo“, 20. 10. 2021. *Moje Đakovo*, Portal, (Izvor: <https://moje-djakovo.com/prije-52-godine-kraljica-elizabeta-ii-posjetila-je-dakovo/>; zadnji put pristupljeno 8. lipnja 2025.)

⁷⁸ Zvonimir Horvat, *100 godina remonta lokomotiva 1894 – 1994*, Zagreb, 1994., 66

⁷⁹ Ivan Švaljek; Tomislav Kožulj; Miljenko Bošnjak, *Tehničko-eksploatacijski pokazatelji i značajke vučnih vozila Hrvatskih željeznica*, Zagreb, 2003., 53–173

⁸⁰ HR-HŽM-ZTD, 17. kutija, 35/1, *Putnički vagoni, Baat vagoni*

⁸¹ Horvat, Zvonimir, 202–203.; Švaljek, Ivan; Kožulj, Tomislav; Bošnjak, Miljenko, 210–225

⁸² Horvat, Zvonimir, 209–210.; Švaljek, Ivan; Kožulj, Tomislav; Bošnjak,

Miljenko, 205–211

⁸³ Švaljek, Ivan; Kožulj, Tomislav; Bošnjak, Miljenko, 213–225

⁸⁴ HR-HŽM-ZTD, 17. kutija, 34/1.07, *Motorni vlakovi. Nagibni vlak Hrvatskih željeznica*

⁸⁵ Končar d.d. Željeznički dizel-motorni, baterijski (BMV) i elektro-baterijski (BEMV) motorni vlakovi.

⁸⁶ Područje nekadašnje općine Đakovo, koje danas čini područje nazvano Đakovština.

⁸⁷ „*Otvorenje željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje*“, Vjesnik Županije Virovitičke, br. 18., Osijek, 1905., 163

⁸⁸ Danijel Petković, „*145. godina željeznice u Vinkovcima*“, Gradski muzej Vinkovci, Grafika Osijek, Vinkovci, 2023., 3

⁸⁹ Hrvoje Tkalec, „*115 godina željeznice u Županji*“, Zavičajni muzej „Stjepan Gruber“ Županja, Zebra Vinkovci, Županja, 2016., 8

⁹⁰ Zdenka Rakičić, Friedrich, „*Razvoj željezničke mreže u hrvatskom podunavlju 1850.-1914.*“, Gradski muzej Vukovar, Zebra Vinkovci, 2006., 90

⁹¹ Ivo Slaviček, „*70. obljetnica pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje*“, Đakovački vezovi – prigodna revija 1975, ur. Stjepan Rechner, Tipografija Đakovo, Đakovo, 1975., 28

⁹² Krešimir Pavić; Andrija Šuljak; Antun Jarm, „*Gospodarska osnova pothvata*“, Đakovo – drugo izdanje, „Z“ Agencija za marketing, TIZ Zrinski Čakovec, Đakovo, 1990., 15

⁹³ Pavić, 5

⁹⁴ „*Otvorenje željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje*“, Vjesnik Županije Virovitičke, br. 18., Osijek, 1905., 163

⁹⁵ Mirko Ćurić, „*Đakovo – obrtnički grad*“, 200 godina organiziranog obrtništva u Đakovštini 1813.–2013., Udruženje obrtnika Đakovo, IBL Tenja, Đakovo, 2013., 34

⁹⁶ Hrvoje Petrić, „*Osnovne napomene u gospodarstvu Hrvatske i Slavonije oko 1903.-1904. godine*“, CRIS – časopis povijesnog društva Križevci, god XV., br 1/2013., 91–92

⁹⁷ Wolfgang Schivelbusch, „*Povijest putovanja željeznicom – o industrijalizaciji prostora i vremena u 19. stoljeća*“, Naklada LJEVAK, Zagreb, 2010., 210–211

POPIS IZVORA I LITERATURE

- HR-HŽM-ZTD, 17. kutija, 34/1.07, *Motorni vlakovi. Nagibni vlak Hrvatskih željeznica*
- HR-HŽM-ZTD, 17. kutija, 35/1, *Putnički vagoni, Baat vagoni*
- HR, HŽM, ZTD, 18. kutija, 41/1, *Pruga Zidani Most – Zagreb – Sisak (1863./1920.)*
- HR, HŽM, ZTD, 19. kutija, 41/2, *Pruga Zagreb – Karlovac – Rijeka (1870./1918.)*
- HR, HŽM, ZTD, 20. kutija, 41/3, *Pruga Sisak – Sunja – Slavonski Brod*
- HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/6, *Pruga Palrac – Virovitica – Barcz*
- HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/6, *Pruga Križevci – Bjelovar – Kloštar – Virovitica*
- HR, HŽM, ZTD, 23. kutija, 41/8, *Pruga Gyekenese – Koprivnica – Zagreb (1871./1912.)*
- HR, HŽM, ZTD, 25. kutija, 41/12, *Pruga Pakrac – Banova Jaruga*
- HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/38, *Pruga Našice – Podravska Slatina – Virovitica – Kloštar*
- HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/38, *Pruga Kloštar – Koprivnica – Varaždin*
- HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Osijek – Vrpolje*
- HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Osijek – Našice*
- HR, HŽM, ZTD, 45. kutija, 41/39, *Pruga Našice – Pleternica – Nova Kapela-Batrina s odvojkom Pleternica – Požega*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/40, *Pruga Osijek – Dalj – Erdut – Bogojevo*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/41, *Pruga Osijek – Beli Manastir*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/43, *Pruga Vinkovci – Cerna – Županja*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/44, *Pruga Vinkovci – Brod*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/45, *Pruga Vinkovci – Brčko*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Erdut – Borovo*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Vinkovci – Borovo – Dalj*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Borovo – Vukovar*
- HR, HŽM, ZTD, 46. kutija, 41/46, *Pruga Borovo – Vinkovci*
- HR, HŽM, ZTD, 48. kutija, 42/35, *Pruga Vinkovci – Tovarnik – Šid – Sremska Mitrovica*
- HR, HŽM, ZTD, 51. kutija, 43/59, *Situacije kolodvora i stajališta. Osijek Donji grad*
- HR, HŽM, ZTD, 52. kutija, 43/81, *Situacije kolodvora i stajališta. Kolodvor Slavonski Šamac*
- HR, HŽM, ZTD, 55. kutija, 45/1, *Mostovi i propusti (1861./1945.). Željeznički most na Dunavu 1917., Most Erdut – Bogojevo*
- HR, HŽM, ZTD, 55. kutija, 45/1, *Mostovi i propusti (1861./1945.). Most u Brodu na Savi 1879.*
- HR, HŽM, ZTD, 55. kutija, 45/1, *Mostovi i propusti (1861./1945.). Bunja, most na Savi 1894.*
- HR-HŽM-ZVR, *Österreichisches Kursbuch*, Beč, 1918.
- HR-HŽM-ZVR, *Vozni red JŽ-a 1969/70*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., *Mreža željezničkih pruga, Službena mjesta, Kolodvori i stajališta pruge M302*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., *Podatci o mreži. Objekti na pruzi M302. Željezničko-cestovni prijelazi*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., *Podatci o mreži. Objekti na pruzi M302. Mostovi*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., *Podatci o mreži. Objekti na pruzi M302. Propusti*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, Područna radna jedinica za održavanje GIP-a Istok, Nadzorno središte Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Brijesće*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Čepin*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Dopsin*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Đakovo*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Hrastovac-Vučki*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt stajališta Lipovac-Koritna*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Piškorevci-Budrovci*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Semeljci-Široko Polje*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Viškovci*
- HŽ Infrastruktura d.o.o., Sektor za održavanje, PRJO GIP-a Istok, NS Osijek. *Izvorni nacrt pruge M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje. Nacrt kolodvora Vladislavci*
- HŽ Putnički prijevoz, *Vozni red putničkih vlakova 2024./2025.*
- Končar d.d. *Željeznički dizel-motorni, baterijski (BMV) i elektro-baterijski (BEMV) motorni vlakovi*
- Bijelić, Borislav, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine*, Muzej Đakovštine Đakovo – HŽ –

- Hrvatske željeznice d.o.o., Đakovo, 2004.
- Bijelić, Borislav, Đakovo u prijelazima željezničkih pruga, *Scrinia Slavonica*, 2 (2002), 1, 442-468
 - Čurak, Zvonko, *Slavonsko-podravsko željeznice. Slavonski „Guco“ od postanka do nestanka*, Osijek, 2013.
 - Čurić, Mirko, „*Đakovo – obrtnički grad*“, 200 godina organiziranog obrtništva u Đakovštini 1813.-2013., Udruženje obrtnika Đakovo, IBL Tenja, Đakovo, 2013., 34
 - Despot, Miroslava, „*Ekonomsko-historijski razvoj Slavonije unutar njenog manufakturnog i industrijsko-proizvodnog procesa u 18. i 19. stoljeću*“, I. Znanstveni sabor Slavonije i Baranje, JAZU, NIP ŠTAMPA Osijek, Osijek, 1970.
 - Horvat, Zvonimir, *100 godina remonta lokomotiva 1894 – 1994*, Zagreb, 1994.
 - Kajinić, Josip, *Stoljeće i pol riječkih pruga*, HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, 2023.
 - Lajnert, Siniša – Halapir, Ivica, Ustroj i djelovanje dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskihvicinalnih željeznica, *Scrinia Slavonica*, 23 (2023), 1, 211-264
 - „*Otvorenje željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje*“, Vjesnik Županije Virovitičke, br. 18., Osijek, 1905., 163.
 - Pavić, Krešimir, „*80 godina željeznice u Đakovu*“, neinventarizirano gradivo, Kulturno-povijesna zbirka, Muzej Đakovštine, 1995.
 - Pavić, Krešimir, Šuljak, Andrija, Jarm, Antun, „*Gospodarska osnova pothvata*“, Đakovo – drugo izdanje, „Z“ Agencija za marketing, TIZ Zrinski Čakovec, Đakovo, 1990., 15
 - Petković, Danijel, „*145. godina željeznice u Vinkovcima*“, Gradski muzej Vinkovci, Grafika Osijek, Vinkovci, 2023., 3
 - Petrić, Hrvoje, „*Osnovne napomene u gospodarstvu Hrvatske i Slavonije oko 1903.-1904. godine*“, CRIS – časopis povijesnog društva Križevci, god XV., br 1/2013., 91-92
 - „*Prometne prilike u kotaru đakovačkom*“, Vjesnik Županije Virovitičke, br. 5., Osijek, 1904., 51-52
 - Rakičić, Friedrich, Zdenka, „*Razvoj željezničke mreže u hrvatskom podunavlju 1850.-1914.*“, Gradski muzej Vukovar, Zebra Vinkovci, 2006., 90
 - Schivelbusch, Wolfgang, „*Povijest putovanja željeznicom – o industrijalizaciji prostora i vremena u 19. stoljeća*“, Naklada LJJEVAK, Zagreb, 2010., 210-211
 - Slaviček, Ivo, „*70. obljetnica pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje*“, Đakovački vezovi – prigodna revija 1975, ur. Stjepan Rechner, Tipografija Đakovo, Đakovo, 1975., 28
 - Stulli, Bernard, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825. – 1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb, 1975.
 - Švaljek, Ivan; Kožulj, Tomislav; Bošnjak, Miljenko, *Tehničko-eksploatacijski pokazatelji i značajke vučnih vozila Hrvatskih željeznica*, Zagreb, 2003.
 - Tkalac, Hrvoje, „*115 godina željeznice u Županji*“, Zavičajni muzej „Stjepan Gruber“ Županja, Zebra Vinkovci, Županja, 2016., 8
 - *Zakonski članak XXXI: 1800.* Zagreb, 1888., 185-191
 - Živaković Kerže, Zlata, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.)*, Osijek, 1996., 106-112
 - „*Austro-ugarska nagodba*“, *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/austro-ugarska-nagodba> (pristupljeno 11. siječnja 2024.)
 - Đakovo. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024. [Pristupljeno 16.12.2024. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/djakovo>](https://www.enciklopedija.hr/clanak/djakovo) (pristupljeno 11. siječnja 2024.)
 - Gutmannova željeznica i obitelj Gutmann (Izvor: Gutmann (obitelj) | Hrvatska tehnička enciklopedija; (pristupljeno 11. siječnja 2024.)
 - „*Hrvatsko-ugarska nagodba*“, *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024., <https://www.enciklopedija.hr/clanak/26523> (pristupljeno 11. siječnja 2024.)
 - „*Prije 52 godine kraljica Elizabeta II. posjetila je Đakovo*“, 20. 10. 2021. *Moje Đakovo*, Portal, (Izvor: <https://moje-djakovo.com/prije-52-godine-kraljica-elizabeta-ii-posjetila-je-dakovo/>; zadnji put pristupljeno 8. lipnja 2025.)

IMPRESUM

NAKLADNIK: HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.

ZA NAKLADNIKA: Ivan Kršić, dipl. ing. građ.

AUTORI IZLOŽBE: dr. sc. Josip Kajinić, Mateo Dragičević, mag. hist., Kristina Pavlović, mag. etn. i kult. antr., mr. sc. Renata Veličan

AUTORI KATALOGA: dr. sc. Josip Kajinić, Mateo Dragičević, mag. hist.

RECENZENTI: Prof. dr. sc. Borna Abramović, dr. sc. Ivan Ivić

LEKTURA: Nataša Bunijevac Krlić, prof.

STRUČNI PRIJEVODI: Vanja Blažević, prof.

GRAFIČKO OBLIKOVANJE: Lucija Majić, ing. techn. graph.

GEOGRAFSKE KARTE: Marija Džankić Mićunović, mag. edu. geog i dipl. geog.

POSUDITELJI FOTOGRAFIJA I VIDEOZAPISA: Borna Abramović, Saša Bruvo, Nenad Buzjak, Zvonko Ćurak, Miroslav Drenjančević, Martina Jakovčić, Josip Kajinić, Marin Mićunović

FOTOGRAFIJA NA NASLOVNICI KATALOGA: Situacijski nacrt kolodvora Đakovo – HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.

Zagreb, 2025.

ISBN 978-953-46515-2-0.

CIP ZAPIS

ZAHVALA

Upućujemo veliku zahvalu svim djelatnicima HŽ Infrastrukture d.o.o., sadašnjim i bivšim, koji su na bilo koji način pripomogli u realizaciji izložbe, jednako kao i brojnim drugim suradnicima izvan hrvatskih željeznica, Fakultetu prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu i Prirodoslovno-matematičkom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu te domaćinu izložbe Muzeju Đakovštine u Đakovu.

SADRŽAJ

1. UVOD – PROSTORNO-VREMENSKI KONTEKST	2
2. DRUŠTVENI, GOSPODARSKI I PROMETNI RAZVOJ ĐAKOVA PRIJE DOLASKA ŽELJEZNICE 1905.	6
3. MREŽA ŽELJEZNIČKIH PRUGA U SLAVONIJI PRIJE 1905.	10
4. IZGRADNJA PRUGE DO ĐAKOVAI	14
5. KOLODVORI I STAJALIŠTA NA PRUZI OSIJEK – ĐAKOVO – STRIZIVOJNA-VRPOLJE	18
6. ŽELJEZNIČKI PRUŽNI OBJEKTI NA PRUZI OSIJEK – ĐAKOVO – VRPOLJE-STRIZIVOJNA	24
7. PROMET I VOZILA NA PRUZI KROZ ĐAKOVO	28
8. ULOGA ŽELJEZNICE NA DRUŠTVENI I GOSPODARSKI RAZVOJ ĐAKOVA	32
ŽELJEZNIČKA BAŠTINA - ZAKLJUČAK	36
SUMMARY	42
BILJEŠKE	43
POPIS IZVORA I LITERATURE	45
IMPRESSUM	47
SADRŽAJ	48