

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs (1893.-1933.)

SINIŠA LAJNERT

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21

HR – 10 000 Zagreb

slajnert@arhiv.hr

Izvorni znanstveni rad

Original scientific paper

Primljeno / Received: 29. 6. 2018.

Prihvaćeno / Accepted: 13. 9. 2018.

Rad obrađuje ustroj, poslovanje i likvidaciju Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u vremenskom periodu od godine 1893., kada je društvo osnovano, pa sve do godine 1933., kada je završena njegova likvidacija. Sjedište društva u Austro-Ugarskoj Monarhiji bilo je u Budimpešti, da bi se 1919., premjestilo u Zagreb. Pruge društva bile su sljedeće: Križevci-Bjelovar, Bjelovar-Mišulinovac, Katalena-Virovitica, Mišulinovac-Kloštar-Katalena, Kloštar-Virje, Virje-Koprivnica, Bjelovar-Velika Pisanica, Velika Pisanica-Garešnica, Pavlovac Dražica-Grubišno Polje. Osim navedenih pruga, društvo je posjedovalo i pobočnu prugu Mišulinovac-Josipov rov-Eduardov rov te prugu postaja Bjelovar-bjelovarski paromlin. Navedene privatne pruge bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Temeljem sporazuma od 7. veljače 1931., država je otkupila pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs pa je tako prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. godine ušlo u proces likvidacije, koji je završio 11. travnja 1933.

Gljučne riječi: Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Budimpešti/Zagrebu, dioničari, likvidacija, vicinalne željeznice

1. Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja, te poslovanja i likvidacije Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs/Kőrös-Belovár-Verőcze-Barcsi helyi érdékű vasut részvénytársaság/ Kreutz-Belovar-Verőcze-Barcser Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft (1893.-1933.). Navedeno društvo konstituirano je 26. travnja 1893. u Budimpešti.¹ Pruge društva bile su sljedeće:² Križevci-Bjelovar (32 km) puštena u promet

12. rujna 1894.,³ Bjelovar-Mišulinovac (10 km) puštena

nazivi pruga u vlasništvu D. d. vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, njihova dužina u kilometrima te samo neki od datuma otvaranja pruga za promet. Naime, u željezničkoj historiografiji datumima otvaranja pruga za promet navedeni u ovome Zborniku smatraju se nepouzdanima. Neki datumima su evidentno netočni. Zbog toga su za datume korišteni pouzdaniji izvori. Prema službenom državnom shematizmu, pruga Križevci-Bjelovar bila je duga točno 32,388 km, pruga Bjelovar-Virovitica 58,294 km, pobočna pruga Eduardov rov-Mišulinovac 2,652 km, te pobočna pruga Josipov rov 2,206 km. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, Band II., XL., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, Wien, 1906., str. 1127. Prema Josipu Gorničiću-Brdovačkom, građevna duljina pruge Križevci-Kloštar-Virovitica iznosila je 90,163 km, pruge Bjelovar-Garešnica 54,532 km, pruge Pavlovac-Dražica-Grubišno Polje 14,967 km, a pruge Kloštar-Koprivnica 34,197 km, sveukupno 193,859 km. Vidi Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine; Građenje, organizacija i financijalni odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3, Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1952., prilog 4.

¹ Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 78. Zemaljska vlada (Hrvatsko-slavonsko-dalmatinska zemaljska vlada). Predsjedništvo-Zagreb (1869–1921), sv. 6–14, ur.br. 3930/1893., kut. br. 414. Godina 1893. kao datum osnivanja dioničkog društva spominje se i u *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901.*, XXXIV., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1901., str. 1223.

² Vladimir Stehlik, Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže), u: Blagoje Bogavac (ur.), *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849–1949)*. Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije, Beograd: Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih željeznica, 1951., str. 83-87. Ovdje su iz navedenog Zbornika navedeni

³ *Narodne novine* (dalje: NN), br. 206, Zagreb, 1894. Datum otvorenja navedene pruge (12. rujna 1894.) potvrđuje i *Com-*

u promet 1. studenoga 1899., Katalena-Virovitica (36 km) puštena u promet 2. siječnja 1900., Mišulinovac-Kloštar-Katalena (12 km) puštena u promet 4. svibnja 1900.,⁴ Kloštar-Virje (15 km) puštena u promet 3. prosinca 1909.,⁵ Virje-Koprivnica (20,2 km) puštena u promet 9. studenoga 1912., Bjelovar-Velika Pisanica (23 km) puštena u promet 21. prosinca 1912., Velika Pisanica-Garešnica (23 km) puštena u promet 11. lipnja 1913., Pavlovac Dražica-Grubišno Polje (14,9 km) puštena u promet 11. lipnja 1913.⁶ Osim navedenih pruga, državna statistika i dnevni tisak spominju i pobočnu prugu društva Mišulinovac-Josipov rov-Eduardov rov, koja je 1. studenoga 1899. predana prometu.⁷ Također, društvo je imalo i prugu postaja Bjelovar-bjelovarski paromlin (2 km), koja je puštena u promet 12. lipnja 1906.⁸ U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva bile su u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica.⁹

Vicinalne željeznice¹⁰ bile su željeznice mjesnog interesa, kojima je osnovni smisao bio da odgovaraju

prometnim i gospodarstvenim interesima dotične okoliše.¹¹ Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. Vicinalni zakon (*Zakonski članak XXXI.*),¹² koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao razne beneficije. Provedba navedenog zakona stavljena je u nadležnost ministru za javne radnje i komunikacije,¹³ ministru financija i ministru unutarnjih poslova, odnosno banu. Zakonodavstvu je ostalo pridržano pravo izdavanja dozvola (koncesija)¹⁴ za željeznice, koje su služile kao spoj dviju željeznica ili su služile kao nadopuna pojedinih glavnih pruga u njihovom glavnom pravcu. Koncesije za izgradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica izdavane su pojedinim fizičkim ili pravnim osobama u vidu specijalnog zakona. Izdanom koncesijom država je koncesionaru dozvoljavala da izgradi dotičnu vicinalnu željeznicu i da je eksploatira pod uvjetima i s ograničenjima koja su, radi zaštite javnih interesa, bila predviđena u samoj koncesiji i u zakonima dotične države. Mađarska vlada potpomogla je gradnju koja je tome pristupila kao sredstvu za proširenje željezničke mreže na što jeftiniji način. Prema izdanim koncesijama koncesionar je bio dužan da osnuje dioničko društvo, koje je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribaviti potreban kapital izdavanjem dionica ili obveznica

pass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907., Band II., XL., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1906., str. 1127. Neki izvori kao datum otvaranja pruge Križevci-Bjelovar spominju 2. rujna 1894. Vidi Stehlik, Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže), str. 83.

⁴ NN, br. 103, Zagreb, 1900. Neki izvori kao datum otvaranja pruge Mišulinovac-Kloštar-Katalena spominju 4. siječnja 1900. Vidi Stehlik, Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže), str. 84.

⁵ NN, br. 278, Zagreb, 1909. Datum 3. prosinca 1909. kao datum otvaranja pruge Kloštar-Virje (14,9 km) spominje se i u: HR-HDA-757. Obitelj Plavšić – Osijek, Zagreb; 1853.–1964., Vasuthálózat évenkénti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 10-11, kut. br. 3. Neki izvori kao datum otvaranja pruge Kloštar-Virje spominju 9. prosinca 1909. Vidi Stehlik, Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže), str. 84.

⁶ NN, br. 136, Zagreb, 1913. U službenoj mađarskoj željezničkoj statistici spominje se da su pruge Velika Pisanica-Garešnica i Pavlovac Dražica-Grubišno Polje (47,9 km) otvorene za promet 12. lipnja 1913. Vidi HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkénti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 16-17, kut. br. 3.

⁷ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., str. 653. Također, vidi i NN, br. 253, Zagreb, 1899.

⁸ HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkénti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 2-3, kut. br. 3. Također, vidi i *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens, 1929.*, LXII., Wien: Kompassverlag, 1929., str. 676-677.

⁹ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Finanzielles und Commercielles Jahrbuch, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*, Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901., str. 419.

¹⁰ Vīcinālan, -lna, -lno *lat.* (vicinalis) obližnji, susjedan; vīcinālnā željeznica – sporedna željeznica (obično uskotračna) za lokalni promet. Vidi Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, Zagreb: Nakladni zavod Matice Hrvatske, 2001., str. 1420.

2001., str. 1420.

¹¹ Prugama vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica prevožene su značajnije količine drvnog materijala, ugljena, opeke i crijepa, rogate stoke, poljskih proizvoda, zemlje, pijeska, kamena i sl. Tako je godine 1901. prevezeno preko 1.000 vagona drvene robe i oko 1.200 vagona mrkog ugljena, tj. lignita. Vidi Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine; Građenje, organizacija i financijski odnosi*, str. 193, prilog 4.

¹² Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznica h mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.*, br. 60, Zagreb: Tiskara Narodnih novina, 1881., str. 235-239.

¹³ Ministarstvo za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium/Kön. ung. Ministerium für öffentliche Arbeit und Communication) bilo je od Austro-Ugarske nagodbe, godine 1867. do 1889. zaduženo za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, a time i za Hrvatsku i Slavoniju. Od 1889. do 1918. godine za poslove željeznica zaduženo je Ministarstvo trgovine u Budimpešti (Kereskedelmi Minisztérium/Kön. ung. Handels-Ministerium).

¹⁴ U arhivskim i tiskanim izvorima koriste se izrazi *dozvolbena isprava*, *dozvolna isprava* i *dozvolbenik*, odnosno *dozvolbena tvrtka*. Riječ je o koncesijskoj ispravi (koncesiji) i koncesionaru. *Lat.* (isp. koncedirati) 1. ugovor kojim država ili municipalna vlast, pod stanovitim uvjetima, daje u eksploataciju svoja poduzeća ili zemlju s pravom vađenja korisnih ruda, gradnje poduzeća itd.; 2. samo poduzeće, organizirano na temelju koncesije; 3. dopuštenje, ustupanje, ustupak, povlastica; 4. odobrenje za vođenje obrta, dozvola za obavljanje neke djelatnosti. Vidi Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, str. 720.

u koncesijom utvrđenoj visini. Društveni kapital sastojao se iz dvije vrste: osnovnog (temelnog) i prioritetnog (prvenstvenog). Osnovne (temeljne) dionice izdavane su osobama i samoupravnim tijelima lokalno zainteresiranim za izgradnju dotične željeznice. No kako taj osnovni kapital prikupljen izdavanjem temeljnih dionica nije bio dovoljan, trebalo je privući i kapital koji nije bio lokalno zainteresiran za izgradnju dotične željeznice, već je samo tražio povoljan plasman. U tu svrhu izdavane su prioritetne (prvenstvene) dionice i obligacije kojima je koncesijom i statutima društava prvenstveno zagarantirana dividenda i amortizacija, dok temeljne dionice nisu uživale tu garanciju, jer se smatralo da su posjednici takvih dionica dovoljno honorirani već time što su dobili svoju željeznicu. Najkarakterističnije je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica prema uvjetima međusobnog ugovora. Prema tim ugovorima većim dijelom brutto prihod dijelio se na pola (50-60%), a manjim dijelom putem zagarantiranog minimalnog prihoda. To je bilo dovoljno za ukamaćenje i amortizaciju investiranog kapitala. Ovakve koncesije davane su na 90 godina poslije čega je željeznica prelazila u vlasništvo države bez ikakve odštete. Dozvola ili vlasništvo željeznice moglo se prenijeti samo uz dozvolu Vlade. Privatni kapital koji je sudjelovao u građenju ovih željeznica bio je mađarski, austrijski, njemački, švicarski, nizozemski i engleski.¹⁵

Prema riječima Josipa Tominca, nadkontrolora državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti, u travnju 1918. na prostoru Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica¹⁶ i 1.410 km vicinalnih. Od

toga je na državne željeznice spadalo 901 km, na Južnu željeznicu¹⁷ 79 km, a na vicinalne željeznice¹⁸ 1.410 km.¹⁹

U periodu Austro-Ugarske Monarhije, djelovalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, a čije su pruge u cijelosti ili makar jednim svojim dijelom prolazile povijesnim hrvatskim prostorom.²⁰ Većina

javnog interesa s osobitim obzirom na Hrvatsku i Slavoniju, održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3. Ovdje treba napomenuti da je uistinu prva pruga sagrađena na našim prostorima pruga Pragersko/Čakovec-Kotoriba koja je otvorena za promet 24. travnja 1860. kao dionica pruge Budimpešta-Nagykanizsa-Pragersko. Prolazila je kroz Međimurje u duljini od 41 km. No kraljevim rješenjem od 27. siječnja 1861. Međimurje je izdvojeno iz Banske Hrvatske i priključeno Ugarskoj pa je zbog te činjenice Josip Tominac niti ne spominje u svome predavanju u travnju 1918.

¹⁷ Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica/ K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ili kraće Društvo južnih željeznica bilo je najveće i najmoćnije željezničko dioničko društvo u Carevini nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Do godine 1865. Društvo južnih željeznica izgradilo je prve tri pruge u Hrvatskoj nad kojima je vršilo svekoliku upravu i nadzor, i to: 1. pruga Pragersko/Čakovec-Kotoriba, otvorena je za promet 24. travnja 1860.; 2. pruga Zidani Most/Zagreb-Sisak, otvorena je za promet 1. listopada 1862.; 3. pruga Zagreb-Karlovac, otvorena je za promet 1. lipnja 1865. Vidi Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4, Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Institut za hrvatsku povijest, 1975., str. 72–73, 92–93.

¹⁸ Od vicinalnih željeznica izgrađena je prva godine 1885. željeznica Barcs-Pakrac, koja je jedina bila pod upravom Južne željeznice. Onda slijedi Zagorska željeznica, Vinkovci-Brčko, Ruma-Vrdnik, Belišće-Kapelna, Varaždin-Golubovec, Osijek-Našice, Križevci-Bjelovar, St. Lorinc-Našice, Viljevo-Noskovci, Dugo Selo-Novska i Banova Jaruga-Pakrac, Belišće-Prandanovci, Bjelovar-Mišulinovac, Mišulinovac-Virovitica, Zagreb-Samobor, Ruma-Klenak, Vinkovci-Županja kao dio dravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice, Osijek-Đakovo-Vrpolje, Vörösmajur-Voćin, Vrginmost-Karlovac, Belišće-Osijek, Petrovaradin-Beoćin, Kloštar-Virje, Osijek-Vinkovci, Vukovar-Šid-Rača, Virje-Koprivnica, Bjelovar-Velika Pisanica, Velika Pisanica-Garešnica-Grubišno Polje, Karlovac-Bubnjarci, Požega-Velika, te konačno 1916. godine Zabok-Stubica. Vidi HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

¹⁹ HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

²⁰ Osim Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Budimpešti, postojala su još i sljedeća društva: Dioničko društvo željeznice Čakovec-Zagreb u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko u Budimpešti, Vicinalna željeznica Varaždin-Golubovec d.d. u Budimpešti, Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica u Budimpešti, Dioničarsko društvo Slavonske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice u Budimpešti, Dioničarsko društvo Lonjskopoljske željeznice u Budimpešti, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ru-

¹⁵ Josip Kozjak, O razvitku pruga u Hrvatskoj, u: *Sto godina željeznica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice željeznice Jugoslavije*, Beograd: Štamparsko preduzeće Jugoslovenskih železnica, 1951., str. 113–114. Također vidi i spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu, Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića. Svi izvorni dokumenti korišteni u ovome članku iz navedene zbirke, a vezani za vicinalne željeznice nalaze se u Željezničkom muzeju u Beogradu.

¹⁶ Prva javna željeznica Sisak-Zagreb-Zidani most predana je prometu godine 1862. Onda je došla željeznica Zagreb-Karlovac, *Zákány-Zagreb*, Erdut-Dalj, Osijek, Karlovac-Rijeka-zemaljska granica, Dalj-Brod, Vrpolje-Šamac, Sisak-Galdovo, Brod-Bosanski Brod, Sisak-Dobrljin, Novi Sad-Zemun, Inđija-Mitrovica, Zemun-Beograd, Sunja-Nova Gradiška, Nova Gradiška-Brod, zagrebačka spojna pruga južni kolodvor i državni kolodvor, Borovo-Vukovar, Vinkovci-Mitrovica, Ogulin-Plaški. To je u razdoblju od 1862. do 1914. 971 km. Ako tome pribrojimo još nekoliko spojnih i pretovarnih kolosijeka iznašala je cjelokupna duljina 980 km. Vidi HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca o važnim željezničkim pitanjima

vicinalnih pruga bila je u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica (privatne željeznice u državnoj upravi), te su imale normalnu širinu kolosijeka od 1435 milimetara (odnosno 1,435 metar).

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu te preslika izvornih dokumenata u privatnom vlasništvu. Osim analize arhivskih fondova, u radu su obrađeni i izvodi iz trgovačkih registara nadležnih sudova, kao i drugi predmetni akti i propisi objavljeni u službenim glasilima te dnevne tiskovine iz toga vremena.

2. Prva pruga kroz Križevce

Prvotna ideja o izgradnji željezničke pruge kroz Križevce²¹ iznijeta je na Banskoj konferenciji koja je održana od 20. do 22. kolovoza 1862. u Zagrebu. Na konferenciji je prvi puta isplanirana željeznička mreža na hrvatskim prostorima. Na konferenciju su pozvani: veliki župani svih sedam županija, predstavnici gradova: Zagreba, Karlovca, Rijeke, Bakra, Varaždina, Koprivnice, Križevaca, Osijeka i Požege, predstavnici trgovačkih komora u Zagrebu, Osijeku i Rijeci te »trgovačkih saborova« iz Siska i Karlovca, predstavnici odbora za izgradnju željeznica iz Rijeke i Senja, te šesnaestorica istaknutih ličnosti ad personam, sveukupno 39 sudionika.²² Prema zaključku Banske konferencije, odlučeno je da se glavna željeznička pruga imala graditi iz Zemuna preko Zagreba u Rijeku, te je trebala voditi

sredinom Slavonije i dalje orljavskom dolinom.²³ Za ovaj rad najkarakterističnija je sjednica koja je održana 21. kolovoza 1862. u 10 sati u jutro pod predsjedanjem bana Josipa Šokčevića, na kojoj su oblikovani prioriteti željezničke mreže u skladu s hrvatskim interesima. Željezničku prugu od Kotoribe u Zagreb uzeli su u razmatranje Željeznički ad hoc odbor u Zagrebu, Križevačka županija, te gradovi Križevci i Koprivnica.²⁴

U hrvatskom saboru godine 1865./1866. potaknuto je bilo pitanje o željeznicama u našoj domovini.²⁵ U kontekstu najznačajnijih projekata i odluka, ovdje treba spomenuti 51. sjednicu Sabora koja je održana 15. ožujka 1866. u 10 sati prije podne, pod predsjedanjem dr. Mirka Šuhaja. Na saborskoj sjednici odlučeno je da su najpotrebitije hrvatske pruge: 1. od Rijeke do Zemuna dolinom Orljave s ograncima od Karlovca do Senja, zatim od Đakova u Osijek i Brod; 2. od Kotoribe preko Križevaca do Zagreba; 3. od Čakovca preko Varaždina do Zaprešića; 4. od Zagreba do Osijeka, koja se trebala produljiti preko Erduta do Velike Kikinde.²⁶

Kroz Križevce je prošla prva željeznička pruga, tzv. »žakanjska pruga«, početkom siječnja 1870. spojivši *Zákány* (Budapest) preko Koprivnice i Križevaca sa Zagrebom.²⁷ Bila je u vlasništvu i pod upravom Kr. ugarskih državnih željeznica (MÁV – Magyar Királyi Államvasutak). Navedena pruga građena je temeljem *Zakonskog članka XII. o gradjenju željezničkih prugah, pretežućih se od Zákányja do Zagreba i od Hatvana do Miskolcza*. Zakon je sankcioniran 1. srpnja 1868., a proglašen u kući zastupnika 4. srpnja 1868., i u kući velikaša 9. srpnja 1868. Pošto je ministar za javne radnje i komunikacije u predmetu građenja željezničke pruge od

ma-Klenak u Budimpešti, Dioničarsko društvo Sjedinjenih drava-posavskih vicinalnih željeznica u Budimpešti (Dioničko društvo mjesne željeznice Vinkovci-Županja-savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje), Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjestne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin u Budimpešti, Podravske vicinalne željeznice d.d. u Budimpešti, Dioničarsko društvo Dunavsko-posavske vicinalne željeznice u Budimpešti, Dioničko društvo vicinalne željeznice Zabok-Stubica u Budimpešti, Dioničarsko društvo Rumsko-vrdničke lokalne željeznice u Zagrebu, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac u Budimpešti, Vicinalna željeznica Zagreb-Samobor dioničko društvo u Budimpešti, Dioničarsko društvo Slavonско podravske željeznice u Budimpešti, te Vicinalna željeznica Barcs-Pakrac d.d. u Budimpešti. Vidi Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, Zagreb: HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o., 2003., str. 42–56.

²¹ Opširnije o željezničkim prugama križevačkog kraja vidi Mira Kolar-Dimitrijević, Elizabeta Wagner, Grad Križevci i željezničke pruge, *Cris*, god. XIII., br. 1, Križevci, 2011., str. 218–238.

²² Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. knjiga, str. 129–138.

²³ *NN*, br. 45, Zagreb, 1862.

²⁴ HR-HDA-70. Namjesničko vijeće Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije (Statthaltereirath des Königreichs Kroatien, Slavonien und Dalmatien) – Zagreb (1861-1869), sv. 23, kor.br. 1594/1861., spis ur.br. 12054/1862., kut. br. 221.

²⁵ *NN*, br. 117, Zagreb, 1884.

²⁶ *Dnevnik sabora trojedne kraljevine Dalmacije, Hrvatske i Slavonije od godine 1865./7.*, Zagreb: Brzotiskom Antuna Jakića, 1867., str. 500–501.

²⁷ U stručnoj i znanstvenoj literaturi kao datum otvorenja navedene pruge najčešće se spominje 4. siječnja 1870. Također, spominju se i 1. siječnja te 5. siječnja 1870. Vidi (4. siječnja): Stehlik, *Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji* (s preglednom kartom željezničke mreže), str. 81; Marin Dugina, Tomislav Bogdanović, Petar Feletar, *Analiza putničkih (željezničkih i cestovnih) prometnih tokova na relaciji Križevci-Zagreb i Zagreb-Križevci*, *Cris*, god. XIV., br. 1, Križevci, 2012., str. 374–381, na str. 376; (1. siječnja): Ljiljana Dobrovšak, *Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine*, *Časopis za suvremenu povijest*, vol. 40, br. 2, Zagreb, 2008., str. 489–516, na str. 490; (5. siječnja): Mira Kolar, *Senjska željeznica*, *Senjski zbornik* vol. 26, br. 1, Senj, 1999., str. 247–284, na str. 261. U *Narodnim novinama* kao datum svečanog otvorenja spominje se 2. siječnja 1870. Vidi *NN*, br. 1, Zagreb, 1870.

Zákánja do Zagreba i od Hatvana do Miskolcza, podnio Ugovor sklopljen 18. siječnja 1868. s bečkom bankarskom kućom M. H. Weikersheim et Comp., to je određeno da se navedene pruge grade o zemaljskom trošku. Provedba ovoga Zakona povjerena je ministru za javne radnje i komunikacije.²⁸

3. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Budimpešti

Dnevni tisak objavio je 30. srpnja 1886. vijest iz bečkih novina, da je Bečki vjeresijski zavod zamolio koncesiju za gradnju pruge Vrbovec-Bjelovar-Barcs (Barč). Po odredbi zajedničkog Kr. ug. ministarstva javnih radnji i komunikacija, potanku osnovu za tu prugu izradio je njen dotadašnji koncesionar inž. Josip Siebenschtein te je podnio spomenutom ministarstvu na odobrenje. Najavljeno je da će spomenutu prugu, koja je trebala biti osobito važna za promet prema Rijeci, te na veliku korist Županiji bjelovarskoj, uskoro obići političko-administrativno povjerenstvo.²⁹

U predmetu izgradnje željezničke pruge Barcs-Bjelovar-Križevci, Željeznički odbor Županije bjelovarsko-križevačke i izaslanstvo grada Bjelovara i Križevaca poslali su 28. travnja 1890. Spomenicu kr. ug. ministru za trgovinu. Potpisnici ove Spomenice izvijestili su ministra da, pošto su obavili strukovni ophod pruge Barcs-Bjelovar-Gradec, koncesionari te pruge na čelu s Julijom pl. Jelačićem, i nakon godinu i pol nisu poduzeli baš ništa u vezi njene izgradnje. Iz toga je bilo vidljivo da koncesionari nisu mogli ili nisu htjeli pristupiti izgradnji rečene pruge, ili prethodno barem samo jednog dijela iste Gradec-Bjelovar. Goruća potreba za izgradnjom te pruge, prouzročila je zaključak skupštine Županije bjelovarsko-križevačke donesen 13. studenoga 1889., kojim je ona iz svoje sredine izabrala posebni Željeznički odbor dajući mu mandat, da svim silama i sredstvima, uznastoji oko toga, da makar i mimo koncesionara pruge Barcs-Gradec, oživotvori željezničku prugu, koja bi spajala središte županije, grad Bjelovar, s prugom državne željeznice *Zákány-Zagreb*, a posebno da pokuša ishoditi da se tom prugom spoje gradovi Bjelovar-Križevci. Ovaj potonji je za taj slučaj bio voljan s privatnicima doprinijeti svotom od 50.000 forinti za nabavu temeljnih dionica te dati besplatno sva gradili-

šta. Navedeni Željeznički odbor preporučio je ministru da prihvati prijedlog, da se ishodištem pruge Barcs-Bjelovar odabere grad Križevci, a ne mjesto Gradec, koje je od Križevaca bilo odaljeno duljinom željezničkih tračnica samo 11 kilometara. Željeznički odbor zamolio je ministra da država preuzme izgradnju pruge Barcs-Bjelovar-Križevci te da se u međuvremenu prethodno izgradi samo dio te pruge od Bjelovara do Križevaca, koju bi izgradnju mogao, uz dozvolu Kr. ug. ministarstva, preuzeti i navedeni Željeznički odbor.³⁰

Kr. ug. ministar trgovine izdao je 17. kolovoza 1890. pod brojem 45810/III Željezničkom odboru Županije Bjelovarsko-križevačke na godinu dana dozvolu za predradnje vicinalne željezničke pruge vodeće iz postaje Križevci Kr. ug. državnih željeznica do Bjelovara.³¹

Dozvolna izprava za parostrojnu vicinalnu željeznicu Križevac-Belovar izdana je 12. travnja 1893. od strane Kr. ug. ministarstva trgovine. Ovom koncesijskom ispravom dobili su Ces. i kralj. komornik Julijo Jelačić, Nikola Cernković i briselska tvrtka A. Casse & It. Liekens dozvolu i preuzeli su obvezu da će sagraditi od postaje Križevci Kr. ug. državnih željeznica do Bjelovara parostrojnu vicinalnu željeznicu i da će istu za vrijeme trajanja dozvole držati neprekidno u prometu. Koncesionari su bili dužni za jednu i pol godinu, računajući od datuma koncesije, dovršiti gradnju željeznice, te je predati javnome prometu. Koncesionari su posloводство navedene željeznice prenijeli na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Za izgradnju i prometno uređenje predmetne željeznice ustanovljena je potrebna fiktivna glavница od 1,150.000 forinti, od čije glavnice je za nabavu prometnih sredstava predviđeno 80.000 forinti. Od fiktivne glavnice trebalo je izdvojiti 15.000 forinti te posebno rukovati kao pričuva. Od 1,150.000 forinti fiktivne glavnice, koja je služila za izgradnju željeznice, otpadao je trošak od 768.000 forinti na izgradnju pruge od postaje Bjelovar preko postaje Sveti Ivan Žabno do točke razgranjenja kod km 8.7, te je vodila istim pravcem s projektiranom željezničkom prugom Barcs-Bjelovar-Gradec. Koncesionari su bili dužni prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 55.000 forinti. Koncesionari su imali pravo osnovati dioničko društvo sa sjedištem u Budimpešti ili Zagrebu, a službeni poslovni jezik je u prvom slučaju bio mađarski, a u slučaju da je sjedište društva bilo u Zagrebu, predviđeni su i hrvatski i mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo, da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira posloводство

²⁸ *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1869.* br. 6, Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1889., str. 70–71.

²⁹ *NN*, br. 172, Zagreb, 1886.

³⁰ HR-HDA-79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove – Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor.br. 25163/1888., ur.br. 23129/1890., kut. br. 898.

³¹ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 25163/1888., ur.br. 33744/1890., kut. br. 898.

i upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslanu povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstva, a i svim posebnim povjerenstvima, što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.³²

Kao što je već rečeno, Dioničarsko društvo križevačko bjelovarske vicinalne željeznice (Kőrös-belovári helyi érdeki vasut részvénytársaság/ Kreutz-Belovarer Localeisenbahn-Actiengesellschaft) konstituirano je 26. travnja 1893. u Budimpešti, a temeljna, po konstituirajućoj Glavnoj skupštini prihvaćena društvena pravila odobrena su od strane kr. ug. ministra trgovine odlukom od 29. lipnja 1893. br. 44403. Prisutni na konstituirajućoj Glavnoj skupštini društva od 26. travnja 1893. bili su: od strane koncesionara i utemeljitelja: 1. Julijo Jelačić, 2. Nikola Cernković i 3. Alfons Casse kao suvlasnik protokolirane tvrtke Casse i Liekens; od strane Kr. ug. ministarstva trgovine: 4. Koloman Vértessy, ministerialni tajnik; od potpisatelja temeljnih dionica: 5. podžupan Georgiević, kao delegirani s 100.000 forinti glavnice »udioničtvujuće« Križevačko-bjelovarske županije; 6. načelnik Blažević i 7. dr. Milan Roić, kao delegirani s 20.000 forinti »udioničtvujućega« grada Bjelovara; 8. barun Ljudevit Ožegović kao delegirani s 15.000 forinti »udioničtvujućega« grada Križevaca; 9. Đuro Avirović i 10. Carlo Laksar kao delegirani s 200.000 forinti »udioničtvujuće« Imovne općine Đurđevac; 11. Milan Barišić i 12. Bohuslav Hajek kao delegirani s 100.000 forinti »udioničtvujuće« Imovne općine Križevci; od potpisatelja prvenstvene dioničke glavnice: 13. Alfons Casse kao suvlasnik briselske tvrtke Casse i Liekens, nadalje 14. Albert Horn, ravnatelj banke; 15. Franjo Freund, veletržac; 16. Lazar Reimann, ravnatelj i 17. Edm. Herzog, željeznički nadzornik. Na Skupštini su izabrani: Nikola Cernković za predsjednika; dr. Ed. Reiner za zapisničara, a za verifikatore zapisnika dr. Milan Roić i Edm. Herzog. U Ravnateljstvo su na jednu godinu izabrani: Milan Barišić, Alfons Casse, Nikola Cernković, Franjo Freund, Ed. Goldzieher, Edm. Herzog, Julijo Jelačić, barun Ljudevit Ožegović, dr. Ed. Reiner, Lazar Reimann, Ivan Sleković i Pavle Šönberg. U Nadzorno vijeće na jednu godinu izabrani su: dr. Milan Roić,³³ Alen Freund, dr. Bela Schober, a za zamjenike Đuro Avirović i Blažević.³⁴

Skupština Virovitičke županije održana je 25. svibnja 1893. Na molbu koncesionara za gradnju željeznice Barcs-Virovitica-Koprivnica, kojom zamoliše doprinos od 150.000 forinti, zaključeno je, da će županija doprinijeti iz 3/4 otkupa javnih radnja 50.000 forinti, isplativši u desetgodišnjim beskatmatnim obrocima u onom slučaju, ako se ta željeznica izgradi od Virovitice preko Špišić Bukovice-Vukosavljevice-Turnašice-Pitomače prema Koprivnici. No Kr. zemaljska vlada nije taj zaključak odobrila iz razloga, što je otkupnina bila preopterećena drugim nužnim investicijama.³⁵

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 44162/III od 11. srpnja 1894. određen je tehničko-redarstveni ophod Križevačko-bjelovarske željeznice. Zapisnik o ophodu načinjen je 28. srpnja 1894. u Bjelovaru. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: kr. ug. ministra trgovine, Kr. ug. glavnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, Kr. županijske oblasti Bjelovarsko-križevačke, Slob. i kr. grada Križevaca, Slob. i kr. grada Bjelovara, Kr. kotarske oblasti Križevačke, Kr. kotarske oblasti Bjelovarske, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, zagrebačkog Prometnog upraviteljstva Kr. ug. državnih željeznica, Dioničkog društva Bjelovarsko-križevačke vicinalne željeznice i Građevnog poduzetništva. Kr. ug. ministarstvo trgovine uzelo je 10. kolovoza 1894. pod brojem 57481/III predmetni zapisnik o ophodu na znanje. No ministar je odlučio da izda uporabnu dozvolu tek onda kada dioničarsko društvo ispravi nedostatke utvrđene u zapisniku.³⁶

Naknadni ophod uzduž vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar zbio se 28. srpnja 1894. i sljedećih dana. Kr. ug. ministarstvo trgovine priopćilo je dopisom br. 60252 od 2. rujna 1894. da je uzelo na znanje predmetni zapisnik o naknadnom ophodu, te je odobrilo u zapisniku sadržana utanačenja.³⁷

novima Ravnateljstva vidi i *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Financielles und Commercielles Jahrbuch, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*, Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901., str. 419. Također, vidi i *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901., XXXIV., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1901., str. 1223.*

³⁵ VIII. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1893., Osijek: Tiskom Julija Pfeiffera, 1894., str. 23.

³⁶ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 414/1894., ur.br. 43395/1894., kut. br. 1423.

³⁷ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 414/1894., ur.br. 43392/1894., kut. br. 1423.

³² *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1893.*, br. 17, Zagreb: Tiskarski zavod Narodnih novinah, 1893., str. 415-427.

³³ Iznad Roića piše Rojca.

³⁴ HR-HDA-78, sv. 6-14, ur.br. 3930/1893., kut. br. 414. O čla-

O najavi otvorenja pruge Križevci-Bjelovar u dnevnom tisku objavljena je 10. rujna 1894. svega jedna kratka informacija o tome da će se »križevačko-bjelovarska lokalna željeznica« predati 12. rujna 1894. s vlakom br. 7311 javnom prometu.³⁸

Skupština Virovitičke županije održana je 10. studenoga 1894. Na skupštini je razmatrana molba grofa Aladara Jankoviča i grofa Gejze Szechenya kao koncesionara željeznice Virovitica-Koprivnica, za upis temeljnih dionica željeznice Virovitica-Koprivnica sa 50.000 forinti na ime županije iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja. Istaknuta je važnost ove pruge u poljodjelskom i obrtnom, te u općeprometnom pogledu za cijelu županiju, a napose za virovitički kotar. Predloženo je da se županijska skupština obrati Kr. zemaljskoj vladi ponovnom predstavkom, da ona, s obzirom na zaključak od 25. svibnja 1893., kojim je skupština obećala za subvencioniranje iste željeznice 50.000 forinti, no taj prijedlog Kr. zemaljska vlada nije odobrila, ovu ponovnu molbu djelomično uvaži te dozvoli, da se izgradnja ove željeznice subvencionira s iznosom od 25.000 forinti iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja županije, plativši u desetgodišnjim beskammatnim obrocima za nabavu temeljnih dionica, i to pod uvjetom uživanja pogodnosti kod dovoza kamena i građevnoga materijala za javne radnje. Skupštinar Hugo Matković predložio je da se molba u cjelosti uvaži, pošto je ta pruga bila od važnosti za cijelu županiju, a napose za virovitički kotar, zbog izvoza hrane, te pošto se kroz to spajala Slavonija neposrednom vezom s Hrvatskom. Tome mišljenju pridružio se i skupštinar Adolf Falkner, istaknuvši, da bi kroz tu željeznicu i slatinski kotar imao neposredne koristi. Povodom toga zaključila je skupština većinom glasova, da se ta pruga ipak subvencionira s 50.000 forinti.³⁹

Dana 14. studenoga 1894. »*Narodne novine*« prenio je vijest iz »*Pester Lloyd*« da su, glede osnove za izgradnju željeznice od Koprivnice do Virovitice, zainteresirani osigurali od strane Kr. ug. ministarstva trgovine zatraženu jamčevinu, tj. 33% građevne glavnice te će zatražiti dozvolu za gradnju. Projektirana pruga bila je duga 65 km, te je od Koprivnice trebala ići preko Novigrada, Virja, Đurđevca, Kloštra, Bukovice u Viroviticu.⁴⁰

Na temelju molbe od 24. studenoga 1894., kr. ug. ministar trgovine izdao je 7. svibnja 1895. pod brojem 8384 Prvom hrvatskom dioničarskom društvu za zemalj-

ske proizvode u Bjelovaru na jednu godinu dana dozvolu za predradnje parostrojne vicinalne željeznice projektirane od postaje Bjelovar vicinalne željeznice Bjelovar-Križevci u pravcu prema općinama Trojstvo Veliko, Kostajnik, Katalena sirova, Kloštar, Pitomača, Gradac i Špišić-Bukovica do postaje Virovitica željeznice Barč-Pakrac.⁴¹

Prema izvještaju kr. velikog župana Bjelovarsko-križevačke županije dr. Milutina Kukuljevića Sackinskog iz siječnja 1896., jedan od važnijih županijskih zaključaka u 1895. godini bio je i zaključak br. 65 od 10. srpnja 1895., kojim se dozvoljava upravnim općinama Đurđevac, Sesvete, Pitomača i Ferdinandovac nabava temeljnih dionica željeznice Bjelovar-Virovitica za 6.500 forinti.⁴²

Dana 13. rujna 1895. kr. veliki župan Bjelovarsko-križevačke županije izvjestio je Kr. zemaljsku vladu da neće doći do izgradnje željeznice Koprivnica-Virovitica, pa je stoga Imovna općina Đurđevačka zaključila, da se umjesto 50.000 forinti što ih je doznala za izgradnju željeznice Virovitica-Koprivnica doznači 100.000 forinti za izgradnju željeznice Bjelovar-Virovitica.⁴³

Na skupštini Virovitičke županije održanoj 25. rujna 1895. raspravljalo se o molbi Prvog hrvatskog dioničarskog društva za promet i priređivanje sirovina u Bjelovaru, da se predkoncesionarima željeznice Virovitica-Koprivnica, zaključkom skupštine od 10. studenoga 1894., odobrena⁴⁴ subvencija od 50.000 forinti *cedira*⁴⁵ molitelju za izgradnju željeznice Virovitica-Bjelovar. Dana 10. studenoga 1894. skupština je zaključila, da se gradnja željeznice Virovitica-Koprivnica subvencionira sa 50.000 forinti na ime županije iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja, koja se svota imala platiti za nabavu temeljnih dionica u desetgodišnjim beskammatnim obrocima pod uvjetom pogodnosti kod dovoza kamena i građevnog materijala za javne gradnje. Taj zaključak podnesen je Kr. zemaljskoj vladi, no konačno rješenje još nije stiglo.

⁴¹ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 61951/1894., ur.br. 24854/1895., kut. br. 1424.

⁴² *Izveštaj Upravnog odbora županije belovarsko-križevačke o stanju javne uprave i kr. županijske oblasti, o njenom djelovanju u područnih joj kr. kotarskih oblasti u godini 1895., podnesen proljetnoj županijskoj skupštini u godini 1896.*, Bjelovar: Knjižotiskara J. Fleischmann-a, 1896., str. 14.

⁴³ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 61951/1894., ur.br. 50100/1895., kut. br. 1424.

⁴⁴ U izvješćima sa sjednica županijskih skupština koristi se termin *votirati*, što znači odobriti, izglasati, zaključiti glasovanjem, dodijeliti (obično neku svotu novaca). Vidi Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, str. 1432.

⁴⁵ *Cedirati, ceditarum lat. (isp. cedent) ustupiti, prepustiti štogod svoga, naročito svoju tražbinu prema trećoj osobi.* Vidi Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, str. 214.

³⁸ NN, br. 206, Zagreb, 1894.

³⁹ IX. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osijeku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1894., Osijek: Tiskom Julija Pfeiffera, 1895., str. 56.

⁴⁰ NN, br. 261, Zagreb, 1894.

Pošto bi željeznica Virovitica-Bjelovar išla u području županije istim tokom kao i kod prije projektirane željeznice Virovitica-Koprivnica, to nije bilo zapreke, da se navedeno cediranje pod istim uvjetima odobri molitelju, nakon što su mu i predkoncesionari za željeznicu Virovitica-Koprivnica, grof Aladar Jankovich i grof Gejza Szecheny, odstupili svoju subvenciju. Na temelju navedenog, zaključila je skupština, da se zaključkom od 10. studenoga 1894. dozvoljena subvencija od 50.000 forinti za gradnju željeznice Virovitica-Koprivnica odstupaju predkoncesionarima za gradnju željeznice Virovitica-Bjelovar pod istim uvjetima. Zaključak je podnesen 8. listopada 1895. Odjelu za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade pod brojem 9.738, no rješenje do tada još nije stiglo.⁴⁶

Već spomenuti zaključak skupštine Virovitičke županije od 25. rujna 1895., da se, zaključkom od 10. studenoga 1894. dozvoljena, subvencija iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja županije za gradnju željeznice Virovitica-Koprivnica cedira za gradnju željeznice Virovitica – Bjelovar, odobren je od strane Kr. zemaljske vlade.⁴⁷

Skupština Bjelovarsko-križevačke županije održana je 29. listopada 1896. Pod točkom 9. zaključila je županijska skupština, da se doprinos Bjelovarsko-križevačke županije za gradnju vicinalne željeznice Bjelovar-Virovitica povisi od 150.000 forinti na 200.000 forinti, i da se odobrenje zaključka ishodi posebnim izaslanstvom kod bana.⁴⁸

Skupština Bjelovarsko-križevačke županije održana je 8. lipnja 1898. Na skupštini je spomenuto da je izdana predkoncesija za izgradnju željeznice Bjelovar-Daruvar. Postavljeno je pitanje, da li se može isposlovati pravac pruge Bjelovar-Severin-Veliki Grđevac-Grubišno Polje-Bastaje. Kr. veliki župan izvijestio je da je predkoncesiju za izgradnju željeznice Bjelovar-Daruvar dobio turski konzul u Budimpešti dr. Schwimmer, te da će interesenti moći izreći svoje mišljenje prigodom prve ophodnje odnosno trasiranja, da se željeznica izgradi onim pravcem, koji će najviše udovoljavati gospodar-

stvenim i inim interesima lokalnog stanovništva. Skupština je jednoglasno zaključila, da ako dođe do realizacije toga projekta, da županijska oblast i područne kotarske oblasti uznastoje, da ova željeznička pruga svakako barem dotakne Grubišno Polje kao sjedišta oblasti i suda.⁴⁹

Dana 14. svibnja 1899. donesen je *Zakonski članak XI. kojim se dozvoljuje parovozna vicinalna željeznica Belovar-Virovitica*. Navedenim zakonom ovlašteno je Ministarstvo trgovine da može izdati koncesijsku ispravu za vicinalnu željeznicu, koja se sastojala od glavne pruge, koja je trebala izlazom od postaje Bjelovar, vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar te doticanjem općine Pitomača voditi do postaje Virovitica vicinalne željeznice Barcs-Pakrac, nadalje iz krilnih pruga, koje su trebale voditi k rovu »Eduard«, odnosno k rovu »Josip« te k paromlinu u Bjelovaru.⁵⁰

Skupština Virovitičke županije održana je 25. svibnja 1899. Na skupštini je Prvo dioničarsko društvo za promet i prerađivanje sirovina u Bjelovaru zamolilo da se odjednom isplati, uz odbitak od 4%, svota od 50.000 forinti za gradnju željeznice Virovitica-Bjelovar, odnosno za nabavu temeljnih dionica željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Treba napomenuti da je prvo društvo odstupilo koncesiju za gradnju željeznice Virovitica-Bjelovar društvu željeznice Križevci-Bjelovar, a ovo se preustrojilo u društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Skupština je godine 1894. dozvolila, a Kr. zemaljska vlada godine 1896. odobrila, da se iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja Virovitičke županije u svrhu gradnje željeznice Virovitica-Bjelovar nabavi temeljnih dionica za 50.000 forinti, otplativo beskatmatno kroz 10 godina. Pošto protiv jednokratne isplate nije bilo zapreke, jer se gubitak kroz jednokratnu uplatu nadoknađivao u odbitku kamata, i pošto je kamatnjak bio 4,5%, a ne 4%, to je skupština zaključila da se Kr. zemaljska vlada umoljava, da uvaži molbu dioničarskog društva uz odbitak 4,5% kamata, te da dozvoli isplatu nakon otvorenja pruge.⁵¹

Skupština Bjelovarsko-križevačke županije održana je 31. svibnja 1899. Na skupštini je kr. veliki župan

⁴⁶ X. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1895., Osijek: Tiskom Julija Pfeifferra, 1896., str. 58–59.

⁴⁷ XI. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1896., Osijek: Tiskom Julija Pfeifferra, 1897., str. 64.

⁴⁸ Izvještaj Upravnog odbora županije belovarsko-križevačke o stanju uprave i kr. županijske oblasti, o njenom djelovanju i djelovanju područnih joj kr. kotarskih oblasti u godini 1896., podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u god. 1897., Bjelovar: Knjigotiskara J. Fleischmann-a, 1897., str. 22.

⁴⁹ Izvještaj Upravnog odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1898., podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u g. 1899., Bjelovar: Tisak J. Fleischmann-a, 1899., str. 93.

⁵⁰ Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1899., br. 60, Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1899., str. 636–637.

⁵¹ XIV. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1899., Osijek: Tiskom Julija Pfeifferra, 1900., str. 67.

predložio, da se uvaži molba Prvog hrvatskog dioničkog društva za promet i prerađivanje sirovina u Bjelovaru kao koncesionara za gradnju vicinalne željeznice Bjelovar-Virovitica, kojom je molilo, da se po županijskoj skupštini izglasana svota od 200.000 forinti za nabavu temeljnih dionica, plativa u 10 godina po 20.000 forinti, isplati odjedanput iznosom od 165.380 forinti. Skupština je jednoglasno zaključila, da se svota od 165.380 forinti isplati odjedanput, i da se u svrhu namaknuća te svote *kontrahira*⁵² zajam od 165.380 forinti s Imovnom općinom Brodskom uz 4,5% kamata, otplativ u 10 godina po 20.000 forinti iz 3/4 otkupnine javnih radnja, pripadajućih županiji.⁵³

Dozvolna izprava za parovoznu vicinalnu željeznicu Belovar-Virovitica donesena je 20. lipnja 1899. Navedenom dozvolom Kr. ug. ministarstvo trgovine koncesioniralo je vicinalnu željeznicu od Bjelovara do Virovitice na temelju čl. 1. *Zakonskog članka XI.* iz godine 1899. Temeljem navedene dozvole dobilo je Dioničko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar dozvolu, te je preuzelo obvezu, da od postaje Bjelovar, vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar, do postaje Virovitica, vicinalne željeznice Barcs-Pakrac vodeću glavnu prugu, te od postaje »Mišulinovac« iz glavne pruge, do ugljenika »Eduard« i »Josip« kao i od postaje Bjelovar do bjelovarskog paromlina vodeće krilne pruge, pod određenim uvjetima izgradi kao parovoznu vicinalnu normalnotračnu željeznicu, te da je za vrijeme trajanja koncesije drži neprekidno u prometu. U koncesiji se napominje da je dozvolbena rasprava bila 10. veljače 1896., odnosno 15. ožujka 1897. Koncesionar je bio dužan za dvije godine, računajući od dana izdavanja koncesije, dovršiti gradnju glavne pruge, a krilne pruge za tri godine. Za izgradnju i prometno uređenje željeznice potrebna faktična glavnica određena je sa 2,896.200 forinti, od čega je koncesionar za nabavu prometnih sredstava bio dužan upotrijebiti 188.050 forinti. Od faktične glavnice koncesionar je trebao 35.000 forinti u gotovu novcu ili u prvenstvenim dionicama vicinalne željeznice izlučiti, i posebno rukovati kao pričuvom. Od spomenute faktične građevne glavnice (2,896.200 forinti) otpadala je svota od 1,824.300 forinti za prugu Bjelovar-Pitomača također na ime faktične građevne glavnice i glavnice za uređenje prometa. Tehničku pohvalbu željeznice trebao je odrediti kr. ug. ministar trgovine. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije položiti kod Kr. ugarske

središnje državne blagajne jamčevinu od 150.000 forinti. Koncesionar je poslovodstvo predmetne željeznice za čitavo trajanje dozvole prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Koncesionar je bio dužan ustrojiti dioničko društvo, čije središte je bilo u Budimpešti, a službeni poslovni jezik isključivo mađarski. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo ugarske države.⁵⁴

Prema *Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice Belovar-Virovitica* od 20. lipnja 1899., na pruži je koncesionar trebao izgraditi sljedeće postaje, odnosno ugibaldišta i stanice:

I. Na glavnoj pruži Bjelovar-Virovitica: 1. stanica Trojstvo (100 m), 2. postaja Mišulinovac kao vodna postaja (400 m), 3. postaja Katalena kao vodna postaja (400 m), 4. postaja Kloštar (400 m), 5. postaja Pitomača kao vodna postaja (400 m), 6. tovarišna stanica Vukosavljevica (250 m), 7. postaja Špišić-Bukovica (375 m);

II. Na krilnoj pruži što je vodila ugljeniku »Eduard«: ugibaldište »Ugljenik-Eduard« (200 m);

III. Na krilnoj pruži koja je vodila ugljeniku »Josip«: ugibaldište »Ugljenik-Josip« (150 m);

IV. Na krilnoj pruži bjelovarskoj: ugibaldište »Parlormlin« (150 m).

Glavna pruga i tri krilne pruge trebale su biti sagrađene s normalnim kolosijekom (1.435 mm), te tako uređene da vlakovi na pruži Bjelovar-Virovitica mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h, a na trima krilnim prugama maksimalnom brzinom od 15 km/h. Doljnja gradnja željeznice trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad na pruži Bjelovar-Virovitica, kao i na krilnoj pruži što je vodila k ugljeniku »Josip« ustanovljen je s 10‰, na krilnoj pruži što je vodila u ugljenik »Eduard« s 15‰, a na bjelovarskoj krilnoj pruži s 25‰. Zavoji na otvorenoj pruži, i to na glavnoj pruži Bjelovar-Virovitica i na krilnim prugama, što su vodile k ugljeniku »Eduard« i »Josip« nisu smjeli imati manji polumjer od 275 m, a na bjelovarskoj krilnoj pruži manji polumjer od 200 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, tj. u visini doljnje površine šljunčanog sloja trebala je biti 4 m. Tračnice su morale biti od čelika i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,4 kg. Napor tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smio biti veći od 1.000 kg po četvornom centimetru. Na glavnoj pruži Bjelovar-Virovitica trebalo je izgraditi 15 stražarnica, a na krilnim prugama koje su vodile u ugljenik »Eduard«

⁵² *Kontrahirati lat.* (contrahere – ugovoriti, pogoditi se) – sklopiti ugovor, obvezivati, vezati kontraktom. Vidi Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, str. 731.

⁵³ *Izvještaj Upravnog odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1899., podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u god. 1900.*, Bjelovar: Tisak J. Fleischmann-a, 1900., str. 100.

⁵⁴ *NN*, br. 223, Zagreb, 1899. Također, vidi i *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1899.*, br. 82, Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1899., str. 824–837.

i »Josip« po jedna stražarnica, dakle ukupno 17 stražarnica.⁵⁵

Nakon što je mješovito povjerenstvo 28. listopada 1899. pregledalo izgrađenu prugu Bjelovar-Mišulinovac vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, ona je s postajom Trojstvo 1. studenoga 1899. službeno otvorena općem prometu. Ujedno je predana prometu pobočna pruga Mišulinovac-Josipov rov-Eduardov rov.⁵⁶

Skupština Virovitičke županije održana je 11. studenoga 1899. Na skupštini se podsjetilo na zaključak skupštine od 25. svibnja 1899. da se za 50.000 forinti nabavi 500 komada temeljnih dionica Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, te da se koncesionaru 50.000 forinti, dozvoljenih prije u 10-godišnjim obrocima, isplati odjednom uz odbitak od 4,5% nakon predaje željeznice prometu. Ove zaključke odobrila je Kr. zemaljska vlada, no time, da ona ne može dati iz zemaljskih sredstava na račun 3/4 otkupa javnih radnja Virovitičke županije navedenu svotu odjedanput, stoga da se ona pribavi drugim načinom. Županijska oblast obratila se na Brodsku imovnu općinu, koja je izjavila, da će Virovitičkoj županiji, kao i Bjelovarsko-križevačkoj županiji dati zajam od 41.345 forinti, otplativ uz 4,5% kroz 10 godina, dakle svake godine po 5.000 forinti. Društvo je iza toga zamolilo da mu se odmah isplati valuta, jer je ono već položilo dionice, izdalo obvezno očitovanje glede pogodovne tarife za dovoz kamena za javne gradnje, i otvorilo prugu od Bjelovara do Trojstva. Pruga od Virovitice do Katalene trebala se otvoriti početkom prosinca, a ostali dio, gdje se nalazio tunel, u proljeće. Skupština je zaključila da se valuta na položene dionice isplati nakon otvorenja pruge Virovitica-Katalena. Kr. zemaljska vlada odobrila je ovaj zaključak, kao i onaj Brodske imovne općine, a iza toga pošto je otvoren i dio pruge Virovitica-Katalena, isplaćena je valuta društvu.⁵⁷

Dana 31. prosinca 1899. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V. Hold-utca 27. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Franz von Freund (predsjednik), barun Ludw. Ozegović (potpredsjednik), te članovi: Adolf

Hansemann, Levin Chavrak, Tivadar Georgijevic, József Szenes, dr. Aladár Návay, Pál Szécsi, dr. Gyula Szente, Károly Horn, Simon Blaževač, Károly Laksar, Imre Freund, Boguslav Hajek, Ede Goldzieher, József Keszler, Aladár Ehrenhöfer, Frigyes Hähnel, József Scheiber. Članovi Nadzornog odbora bili su: Sándor Freund, dr. Béla Schober, Gyula Szekula, Béla Aczél, O. Janics. Glavni knjigovođa bio je Max Neugebauer. Dionički kapital iznosio je 4,817.200 forinti.⁵⁸

Prometno ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica objavilo je, da se ogranak pruge Virovitica-Katalena vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs s postajama: Špišić-Bukovica, Vukosavljevica, Pitomača, Kloštar i Katalena, te s postajalištem Kloštar 2. siječnja 1900. službeno predaje općem prometu.⁵⁹

Dana 3. svibnja 1900. posebno povjerenstvo pregledalo je novoizgrađenu prugu Mišulinovac-Katalena, te je predalo prometu. To je bio dio pruge Bjelovar-Virovitica, koji do tada još nije bio dovršen. Na tom dijelu građevno poduzetništvo svladalo je najveće tehničke zapreke, koje je pruži postavljala Bilogora. U tom povjerenstvu bili su zastupani: kr. ug. ministar trgovine po odsječnom savjetniku Vladimiru Ehrenhöferu; Kr. ug. ministarstvo trgovine po svojim tehničkim izaslancima, nadinspektorima Jeniku, Novaku i Brošu; Kr. zemaljska vlada po nadinženjeru M. pl. Kuševiću; Županija bjelovarsko-križevačka po kr. velikom županu dr. M. Kukuljeviću-Sakcinskomu, podžupanu T. Georgijeviću i nadinženjeru pl. Luterottiju; Kotarska oblast bjelovarska po predstojniku A. vitezu Milekiću i inženjeru Rusanu; Kotarska oblast đurđevačka po pristavu Ožegoviću i inženjeru Placerianu; Kr. ug. državne željeznice po prometnom ravnatelju Leitneru, po inspektorima Mařiku, Kaševiću i Lazaru, po nadkontroloru Göttmannu i po nadinženjerima Medaniću i Andoryu; Dioničarsko društvo željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica po podpredsjedniku barunu Lj. Ožegoviću i po direktorima Hähnelu i Mišulinu; napokon samo poduzetništvo, tvrtka H. Freund i sinovi, po inženjerima M. pl. Freundu i Scheiberu. Završna stanica povjerenstva bila je Sirova Katalena. Povjerenstvo je razgledavši prugu zaključilo da je kvalitetno izgrađena. U Sirovoj Kataleni sastavljen je povjerenstveni zapisnik, te je

⁵⁵ NN, br. 223, Zagreb, 1899. Također, vidi i *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1899.*, br. 82, Zagreb: Kralj. zemaljska tiskara, 1899., str. 838–853.

⁵⁶ NN, br. 253, Zagreb, 1899. O pregledu i svečanom otvorenju pruge Bjelovar-Trojstvo-Mišulinovac od strane mješovitog povjerenstva vidi NN, br. 251, Zagreb, 1899.

⁵⁷ XIV. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osijeku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1899., Osijek: Tiskom Julija Pfeiffera, 1900., str. 72–73.

⁵⁸ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Finanzielles und Commercielles Jahrbuch, XXVIII-ter Jahrgang, II. Theil, Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*, Budapest: Buchdruckerei Gebrüder Légrády, 1901., str. 419. Također, vidi i *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn*, 1901., XXXIV., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1901., str. 1223.

⁵⁹ NN, br. 1, Zagreb, 1900. O svečanom otvorenju željezničke pruge Virovitica-Sirova Katalena na dan 30. prosinca 1899. (subota) vidi NN, br. 2, Zagreb, 1900.

odsječni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer u ime kr. ug. ministra trgovine A. Hegedüsa, proglasio, da je željeznica Mišulinovac-Katalena otvorena i predana prometu te tako dovršena gradnja željeznice Bjelovar-Virovitica.⁶⁰

Prometna željeznička uprava objavila je 4. svibnja 1900. u dnevnom tisku, da se navedeni ogranak pruge Mišulinovac-Katalena, lokalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica, dana 4. svibnja 1900. službeno otvara s vlakom br. 9115 iz Virovitice, a s vlakom br. 9116 iz Bjelovara, pa je tako cijela lokalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica otvorena javnomu prometu.⁶¹

Dana 7. lipnja 1900. održana je skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Na skupštini je Marko Horvat predložio, da se zamoli Kr. zemaljska vlada, da ishodi, da se što prije započne s gradnjom željeznice od Kloštra preko Đurđevca i Virja do Novigrada, jer bi ta željeznica bila od neprocijenjive vrijednosti za Podravinu. Veliki župan bio je mišljenja, da se taj prijedlog trenutno ne može uvažiti, već da bi bilo shodnije, da se obrati na Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevac-Bjelovar-Virovitica-Barcs, koje je imalo i koncesiju za gradnju željeznice Kloštar-Koprivnica, da pospješuje izgradnju te željeznice i priopći uvjete, pod kojim bi kanilo pristupiti gradnji, te bi se tek tada moglo to pitanje iznijeti pred skupštinu. Skupština se složila s mišljenjem velikog župana, te je zaključeno, da županijska oblast, u smislu istoga, poduzme daljnje shodne korake.⁶²

Dana 12. lipnja 1902. održana je skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Jedna od točaka bila je i molba dr. Andrije Peršića i dr. iz Đurđevca, koncesionara za predradnje oko izgradnje željeznice od Virja preko Đurđevca do postaje Kloštar, odnosno Katalene, da Bjelovarsko-križevačka županija iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja nabavi temeljne dionice zbog gradnje željeznice za iznos od 150.000 kruna. Govoreći o prednostima navedene željeznice, skupštinar Peršić izjavio je, da će ova željeznica spojiti Podravinu sa središtem županije i sa ostalom zemljom, te će prolaziti kroz područje u kojem živi 45.000 stanovnika. Samim time unaprijediti će se izvoz domaćih proizvoda, a olakšati uvoz. Tada su postojale samo dvije zemaljske ceste, koje su prolazile kroz Podravinu, no nisu mogle biti valjano uređene jer u blizini nije bilo kvalitetnog materijala za posipavanje tih cesta. Dovožom kamena te ceste bi se popravile, pa bi se za deset godina mogla uštedjeti cijela svota, koja

je bila potrebna za nabavu temeljnih dionica. Osim toga, umanjio bi se i trošak za ceste, jer će ih nova željeznica umnogome odtereti. Skupštinar je stoga zamolio da skupština uvaži molbu koncesionara. Skupština je jednoglasno zaključila, da se iz 3/4 otkupnine javnih radnja za izgradnju vicinalne željeznice od Virja preko Đurđevca prema Kloštru s priključkom na postaju Katalena vicinalne željeznice Bjelovar-Virovitica, nabavi temeljnih dionica za iznos od 150.000 kruna. Skupština je zamolila kr. velikog župana, da ovaj zaključak zagovorom preporuči banu na odobrenje.⁶³

Dana 2. rujna 1904. donesen je *Zakonski članak XXV. o sjedinjenju dozvolnih izprava vicinalnih željeznica Križevac-Belovar i Belovar-Virovitica*. Pošto si je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar pribavilo dozvolu za gradnju i promet vicinalne parovozne željeznice Bjelovar-Virovitica, pretvorilo se ovo društvo na temelju toga i uz promjenu svojih temeljnih pravila, odobrenih po Vladi, u Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, te je kao takovo zamolilo, da se za sveukupne izgrađene pruge izda jedinstvena koncesijska isprava. Istodobno je zatražilo da se stave izvan važnosti koncesijske isprave, odnoseće se na koncesioniranje u vlasništvu istoga društva sjedinjenih vicinalnih željeznica Križevci-Bjelovar i Bjelovar-Virovitica i da bude riješeno obveze oko izgradnje krilne pruge od postaje Bjelovar do bjelovarskog paromlina, jer je navedena krilna pruga uslijed promjene odnosa postala suvišnom. Budući da su ove molbe Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs bile opravdane, to je navedenom društvu izdana sjedinjena koncesijska isprava, i to: a) za vicinalnu parovoznu željeznicu, koja je vodila izlazom iz postaje Križevci Kr. ug. državnih željeznica do Bjelovara, te koja je dozvoljena već navedenom koncesijskom ispravom izdanom 12. travnja 1893. od strane kr. ug. ministra trgovine pod brojem 26.195 i b) za vicinalnu parovoznu željeznicu, koja je na temelju već navedenog *Zakonskog članka XI. iz godine 1899.*, dozvoljena 20. lipnja 1899. koncesijskom ispravom kr. ug. ministra trgovine pod brojem 35.209, te koja se sastojala od glavne pruge, koja je vodila od postaje Bjelovar do postaje Virovitica vicinalne željeznice Barcs-Pakrac, nadalje iz krilnih pruga koje su vodile od postaje Mišulinovac spomenute glavne pruge do rovova Eduard i Josip.⁶⁴

⁶⁰ NN, br. 104, Zagreb, 1900.

⁶¹ NN, br. 103, Zagreb, 1900.

⁶² *Izveštaj Upravnog odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1900.*, podnešen proljetnoj skupštini u godini 1901., Bjelovar: Tisak J. Fleischmann-a, 1901., str. 36–37.

⁶³ *Izveštaj Upravnog odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1902.*, podnešen proljetnoj skupštini u godini 1903., Bjelovar: Tiskara J. Fleischmann, 1903., str. 36.

⁶⁴ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1904.*, br. 54, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1905., str. 495–509.

Dana 30. svibnja 1905. održana je proljetna skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Veliki župan Teodor Georgiević priopćio je skupštini, da mu je stiglo više prijedloga, da se pospješi izgradnja željeznice od Kloštra preko Đurđevca do Virja, pa da i županija omogućiti izgradnju primjerenim doprinosom iz otkupa javnih radnji. Skupštinar dr. Ferenčić, uz zagovor skupštinara Tomislava Barca ml., predložio je, da se s tim pitanjem ujedno spoji pitanje o daljnjoj izgradnji te pruge do Koprivnice. Predsjedatelj skupštine, veliki župan, bio je mišljenja da se u tome trenutku ne može uzeti u raspravu nastavak gradnje do Koprivnice, jer još nije bilo potanijih prijedloga na tu temu. Skupština je velikom većinom glasova zaključila, da se pospješi izgradnja željeznice od Kloštra preko Đurđevca do Virja, te da se u tu svrhu iz 3/4 županiji pripadajućega otkupa javnih radnja doprinese svota od 150.000 kruna. Glede daljnje izgradnje te pruge do Koprivnice, nije se skupština upustila u raspravu, jer bi se time predmet samo suviše zavlacio.⁶⁵

Dana 31. listopada 1905. održana je, pod predsjedanjem velikog župana Teodora Georgievića, jesenska skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Veliki župan saopćio je skupštini, da su mu u posljednje vrijeme s više strana stigle molbe, da bi se prigodom izgradnje željezničke pruge Kloštar-Đurđevac-Virje, podjedno izgradila pruga dalje preko Novog Grada do Koprivnice. Naročito mu se u tom pogledu obratilo građanstvo grada Koprivnice, koje se svojedobno protivilo, da se ta željeznica izgradi do Koprivnice. Župan je naglasio da su mu u prvom redu na umu probitci pučanstva, te je tada i sam zagovarao da se zaključak županijske skupštine od 30. svibnja 1905. (točka XIII.) promijeni, te da se odmah pristupi izgradnji cijele pruge od Kloštra preko Virja, Đurđevca i Novog Grada do Koprivnice. Skupština je zaključila, da se pospješi izgradnja željeznice od Kloštra preko Đurđevca-Virje-Novog Grada u Koprivnicu, te da se u tu svrhu iz 3/4 županiji pripadajućeg otkupa doprinese svota od 200.000 kruna.⁶⁶

Prema *Statističkom godišnjaku zemalja ugarske krune*, godine 1905. sveukupna građevna duljina željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs iznosila je 94,7 km. Upotrebljena uložna glavica iznosila je

9.634.000 kruna. Na pruži je bilo 10 postaja i 9 stanica.⁶⁷

Iste godine, prema *Statističkom godišnjaku Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, vicinalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs raspolagala je sljedećim prugama: Križevci-Bjelovar, Bjelovar-Virovitica, Eduard-pruga i Josip-pruga. Na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije, pruga Križevci-Bjelovar imala je 32,276 km građevne duljine, 6 postaja i 1 stanicu, pruga Bjelovar-Virovitica 57,786 km građevne duljine s 12 postaja, Eduard-pruga 2,380 km građevne duljine s 2 postaje i Josip-pruga 2,209 km građevne duljine s 2 postaje. Sveukupno je, dakle, na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije, željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs imala 94,651 km građevne duljine, 22 postaje i 1 stanicu.⁶⁸

Na dan 31. prosinca 1905. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V. Hold-utcza 27. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: predsjednik: Ferenz von Freund, te članovi: Ernst von Beck, Lavoslav Singer, Antal Márk, Tivadar von Georgijević, dr. Vladimir von Bacsinszky, Pál Szécsi, dr. Gyula Szenté, dr. Julius Keleti, József Szenes, Simon Blaževač, Salamon von Freund, János Sekulić, Ede Goldzieher, József Keszler, Aladár Ehrenhöfer, József Scheiber, Eduard Slapnicar, Georg Augustin, Imre von Tószeghy, Zvonimir Zepić. Dionički kapital iznosio je 9,634.400 kruna, a toliko je iznosio i željeznički građevni račun (Eisenbahnbau-Conto).⁶⁹

Dana 7. lipnja 1906. održana je proljetna skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Skupštinar Barac predložio je da se pospješi izgradnja željeznice Kloštar-Virje-Koprivnica. Predsjednik skupštine primijetio je, da se već radi o izgradnji željeznice od Kloštra do Virja. Za gradnju željeznice Virje-Koprivnica još nije postojao koncesionar, pa se moralo čekati, dok se takav ne prijavi. Skupštinar Barac je zamolio, da se bar pospješi izgradnja željeznice Kloštar-Virje.⁷⁰ Dana 7. studenoga 1906. održana je jesenska skupština Bjelo-

⁶⁵ *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti Županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1905., podnešen proljetnoj skupštini u godini 1906.*, Bjelovar: Tisak Lav. Weiss, 1906., str. 25–26.

⁶⁶ *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti Županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1905., podnešen proljetnoj skupštini u godini 1906.*, Bjelovar: Tisak Lav. Weiss, 1906., str. 41–42.

⁶⁷ *Statistički godišnjak zemalja ugarske krune, 1905.*, Budimpešta: Kr. ugarski statistički ured, 1907., str. 239.

⁶⁸ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., str. 653. Statistički podaci Kr. zemaljskog statističkog ureda u Zagrebu donekle se razlikuju od statističkih podataka koje je objavio Kr. ugarski statistički ured u Budimpešti. Općenito uzevši, neki statistički podaci o vicinalnim prugama u raznim izvorima malo se ili znatno razlikuju.

⁶⁹ *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, Band II., XL., Wien: K. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, 1906., str. 1127.

⁷⁰ *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1906., podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u godini 1907.*, Bjelovar: Tisak Lav. Weiss, 1907., str. 11–12.

varsko-križevačke županije. Skupštinar Barac predložio je, da se koncesija za izgradnju željeznice Kloštar-Virje oduzme koncesionaru, zbog zavlačenja gradnje. Predjednik skupštine primijetio je, da Barac nije bio posve upućen u poslove oko gradnje željeznica. Koncesije se nikome nisu nametale, nego su se takove molile. A izmoliti su se mogle samo uz stanovite uvjete. Gradnja te željeznice zapela je radi toga, što Kr. zemaljska vlada nije odobrila zaključak županijske skupštine, da se za gradnju ove željeznice podijeli iz otkupa javnih radnja za nabavu temeljnih dionica doprinos od 150.000 kruna, već ga je uvjetno odobrila, da se za gradnju, dotično za nabavu temeljnih dionica dozvoljava doprinos od 150.000 kruna, ali plativ u 10-godišnjim obrocima po 15.000 kruna. Time je koncesionar dobio umjesto 150.000 kruna jedva 125.000 kruna. Uslijed toga izjavio je koncesionar pismenim podneskom, da uz takove uvjete ne može graditi željeznicu Kloštar-Virje. Gradio bi je samo u slučaju, ako mu se isplati za nabavu temeljnih dionica svota od 150.000 kruna, pa bilo to tek nakon dovršetka gradnje i predaje željeznice javnome prometu. Taj zahtjev je bio tim opravdaniji, što su gradnje željeznica znatno poskupile radi skupljeg materijala i veće zarade radnika. Iz razloga, što je izgradnja željeznice Kloštar-Virje bila od velike važnosti po interese naroda Podravine, kao i po interese cijele županije i zemlje, županijska skupština jednoglasno je zaključila, da se posebnim izaslanstvom zamoli ban i odjelni predstojnik za unutarnje poslove da se za izgradnju željeznice Kloštar-Virje za nabavu temeljnih dionica dodijeli doprinos od 150.000 kruna, plativ polovinom nakon što se postave i učvrste tračnice na željezničkom objektu, a polovinom opet nakon potpune izgradnje i predaje željeznice javnome prometu. U izaslanstvo pod vodstvom velikog župana Teodora Georgievića izabrani su skupštinari: Šooš, Fodroczy, dr. Strižić, Troboz, Jalžabetić, Avirović, Barac, Brenner, Götz, Vargović, Aušperger, Rađa, Starčević, dr. Peršić, Singer, Omčikus, Medeotti, Werklein i Đorđević. Prepušteno je predsjedniku, da pozove i druge skupštinare, da se priključe izaslanstvu.⁷¹

Dana 18. travnja 1907. održana je proljetna skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Na skupštini je pročitano i primljeno na znanje rješenje Odjela za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade br. 1359 od 12. veljače 1907., kojim se ne dozvoljava isplata doprinosa od 150.000 kruna na teret 3/4 otkupnine javnih radnja, za nabavu temeljnih dionica vicinalne željeznice Kloštar-Virje, u dva obroka, već se taj doprinos imao ispla-

ćivati u 10-godišnjih obroka po 15.000 kruna uz uvjete označene u vladinoj naredbi br. 64.572 od 23. prosinca 1905. Skupštinar Jalžabetić žalio je, što se tim vladinim rješenjem i opet zavukla izgradnja spomenute za Podravinu toliko važne željezničke pruge, pa je očekivao, da Imovna općina Đurđevačka što većim doprinosom omogući njenu izgradnju. Županijska skupština jednoglasno je zaključila, da se Kr. zemaljska vlada predstavkom zamoli, da u promjeni svoje naredbe br. 1359 od 12. veljače 1907. odobri zaključak županijske skupštine od 7. studenoga 1906. kojim je zaključeno, da se doprinos od 150.000 kruna na teret 3/4 otkupnine javnih radnja za nabavu temeljnih dionica projektirane vicinalne željeznice Kloštar-Virje isplati u dva obroka.⁷²

Na podnesenu molbu Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, kr. ug. ministar trgovine odredio je 9. siječnja 1908. pod brojem 103.108/1907. politički ophod krilne pruge, koja se odgranjivala iz vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, te je vodila k rovu Imre. Održavanje ophoda određeno je za dan 27. siječnja 1908. u 2 sata poslije podne, a za mjesto sastanka određena je stražarnica br. 1.⁷³

Na molbu Ljudevita Galliufera iz Budimpešte, kr. ug. ministar trgovine izdao je 4. listopada 1908. pod brojem 83.972/1908. na jednu godinu predkoncesiju za normalnotračnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja je trebala voditi ogrankom iz postaje Koprivnica Kr. ug. državnih željeznica do Virja.⁷⁴

Proljetna skupština Bjelovarsko-križevačke županije održana je 19. srpnja 1909. Na skupštini je njen predsjednik priopćio rješenje Kr. zemaljske vlade br. 32.321 od 28. svibnja 1909., da je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč, dužno za doprinos Bjelovarsko-križevačke županije iz 3/4 odkupa javnih radnja za izgradnju željeznice Kloštar-Virje u iznosu od 150.000 kruna, plativ u 10-godišnjim obrocima po 15.000 kruna, za nabavu temeljnih dionica dati temeljne dionice u iznosu od 122.000 kruna nominalne vrjednosti. Zatim, da je to društvo dužno u roku od tri godine, računajući od dana otvorenja željeznice Kloštar-Virje, nastaviti predradnje i izgradnju željezničke pruge Virje-Koprivnica i predati je prometu, dakako ovo potonje uz uvjet, ako bi mu bili stavljeni na raspolaganje daljnji doprinosi za nabavu temeljnih dionica u svrhu željezničkih radnji. Na temelju toga rješe-

⁷¹ *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1906., podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u godini 1907.,* Bjelovar: Tisak Lav. Weissa, 1907., str. 19–20.

⁷² *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u godini 1907., podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u godini 1908.,* Bjelovar: Tisak Lav. Weissa, 1908., str. 7, 23.

⁷³ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 3459/1908., kut. br. 3340.

⁷⁴ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 56714/1908., kut. br. 3341.

nja Kr. zemaljske vlade, predložio je predsjednik skupštine, da županijska skupština zaključi za nastavak gradnje željeznice Kloštar-Virje od Virja do Koprivnice, za nabavu temeljnih dionica doprinos od 250.000 kruna iz 3/4 otkupa javnih radnja, plativ u 10-godišnjim jednanim obrocima. Uzgred je primijetio, da su za tu željeznicu za temeljne dionice odobrili: Imovna občina đurđevačka doprinos od 200.000 kruna, plativ u dva obroka, prvi nakon položenja tračnica, drugi nakon predaje pruge prometu; Gradsko zastupstvo Koprivnica doprinos od 100.000 kruna plativ kao gore, i konačno Upravna občina Novigrad Podravski doprinos od 25.000 kruna, plativ u 10-godišnjim jednakim obrocima. Županijska skupština primila je predlog jednoglasno, te je zamolila Kr. zemaljsku vladu, da odobri taj zaključak. Predsjednik skupštine saopćio je, da predlaže skupštini još tri prijedloga glede gradnji željeznica, i to: 1. predlog skupštinara Ivana Mikšeca, da se izglasa svota od 200.000 kruna za gradnju željeznice Bjelovar-Severin-Rača-Veliki Grđevac-Veliki Zdenci do postaje Končanica-Zdenci; 2. predlog skupštinara Ivana Nep. Jemeršića, da se ne gradi željeznica preko Velikih Zdenaca do Banove Jaruge, nego počev od Velikih Bastaja preko Ivanovasela, Grubišnog Polja, Grđevca, Severina na Bjelovar i 3. molba Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč, da se za gradnju željeznice Bjelovar-Poljani-Severin-Rača-Drljanovac-Pisanica-Grđevac-Pavlovac-Zdenci, izglasa svota od 400.000 kruna. Skupština je prihvatila molbu Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč, te je izglasala u tu svrhu iz 3/4 otkupa javnih radnja, svotu od 400.000 kruna, ali pod uvjetom, da pruga bude građena pravcem navedenim u molbi, naime iz Bjelovara preko Pavljana, Severina, Rače, Drljanovca, Pisanice, Velikog Grđevca, Pavlovca do Zdenaca.⁷⁵

Dana 11. studenoga 1909. održana je jesenska skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Građevno poduzeće Gfrerer-Schoch i Grossmann zamolilo je doprinos od 500.000 kruna za nabavu temeljnih dionica iz 3/4 otkupa javnih radnja za izgradnju željeznice od Bjelovara kroz Brezovac, Pavljani novi, Galovac, Obrovica, Nevinac, Rača stara, Rača nova, Sasovac, Orlovac, Trnovitica, Ladislav, Trnava, Hercegovac, Zdenci Veliki, Brestovac-Daruvar s ogrankom od Hercegovca kroz poreznu općinu Tomašica, Kajgana, Garešnica, Ciglenica, Kaniška Iva, Vukovje do Banove jaruge. U zadnjem zasjedanju izglasala je županijska skupština za izgradnju željeznice Bjelovar-Pavljani, Severin, Rača, Drlja-

novac, Pisanica, Veliki Grđevac, Pavlovac-Zdenci doprinos za nabavu temeljnih dionica iz 3/4 otkupa javnih radnja u iznosu od 400.000 kruna. Pošto je izgradnja te željeznice bila važnija po interese županije, nego namljena gradnja od strane Gfrerer-Schoch i Grossmanna, županijska skupština uskratila je zamoljeni doprinos.⁷⁶

Dodatak II. k dozvolbenoj ispravi vicinalne željeznice Križevac-Belovar-Virovitica-Barcs izdan je 3. prosinca 1909. Navedenim *Dodatkom*, dobila je budimpeštanska tvrtka »Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs« dozvolu i preuzelo je obvezu da će izlazom iz postaje Kloštar svoje željeznice do Virja vodeću vicinalnu parovoznu krilnu prugu izgraditi i da će istu, dok traje koncesijska isprava, neprekidno držati u prometu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 23. veljače 1906. Društvo kao koncesionar bilo je dužno dovršiti gradnju pruge, te željeznicu predati javnome prometu za godinu dana računajući od datuma navedenog *Dodatka*. Za izgradnju i shodno prometno uređenje navedenim *Dodatkom* dozvoljene željezničke pruge, potrebna faktučna glavica određena je s 1,317.000 kruna, od čije glavice je društvo, kao koncesionar, bilo dužno za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 74.505 kruna. Koncesionar je, prije izdavanja navedenog *Dodatka*, bio dužan kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 57.500 kruna. Prugama društva rukovale su Kr. ug. državne željeznice. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.⁷⁷

Prema *Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice Kloštar-Virje* od 3. prosinca 1909., pruga je trebala imati razmak tračnica od 1,435 metara. Na željezničkoj pruzi, koncesionar je trebao izgraditi sljedeće postaje, odnosno ugibaldišta i stanice: 1. stajalište Kalinovec (duga 70 metara), 2. postaja Đurđevac (duga 300 metara), 3. tovarišno stajalište Đurđevac mlin (dugo 200 metara), 4. konačna i vodna postaja Virje (duga 375 metara). Prugu je trebalo tako urediti da vlakovi po njoj mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h. Doljnja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je, na ravnim dijelovima pruge sa 5%, a u zavojima je trebao biti snižen. Zavoji na otvorenoj pruzi trebali su imati polumjer od 800 m, a kod izlaza iz postaje Kloštar mogao se zavoj napraviti s polumjerom od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, odnosno u visini doljnje površine šljun-

⁷⁵ *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju za godinu 1909., podnešen proljetnoj skupštini u god. 1910.*, Bjelovar: Tisak Lav. Weissa, 1910., str. 17–18.

⁷⁶ *Isto*, str. 43–44.

⁷⁷ *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1910.*, br. 56, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1910., str. 1030–1033.

čanog sloja trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti od čelika i nisu mogle po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Njihovo opterećenje pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi 3 stražarnice s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima.⁷⁸

Dana 3. prosinca 1909. otvorena je za Podravinu tako željno očekivana i tako potrebna željeznička pruga Kloštar-Virje. Povjerenstvo, u kojem su se nalazili od strane Kr. ug. ministarstva trgovine nadnadzornik Medanić i perovođa dr. Mišulin, od strane Prometne uprave upravitelj Früchtel, od strane Kr. zemaljske vlade građevni savjetnik Stanisavljević i tajnik Hondl, od strane Županijske oblasti podžupan dr. Hoholač i nadinženjer Lutterotti, od strane Ravnateljškog vijeća vicinalne željeznice Mirko pl. Toszegy i ravnatelj Lavoslav Singer, te odsječni mjernik Kostjal i glavar željeznice Blagoić, krenulo je posebnim vlakom u 7.20 sati u jutro prema Kloštru, od kuda je krenula ophodnja nove pruge. Doček je u Đurđevcu i Virju bio izvanredno lijep i srdčan. U Đurđevcu su prvi vlak dočekali predstavnici oblasti na čelu s kotarskim predstojnikom Vuksanom, nadalje sva školska mladež te veliki broj ljudi, od kojih je jedan dio otpratio povjerenstvo do Virja, gdje je povjerenstvo također dočekano od većeg broja ljudi i djece. Kad se vlak u 12.30 sati po podne vratio u Bjelovar, priređen je u kolodvorskoj restauraciji sjajni banкет, pa su tom prigodom izrečene mnoge zdravice.⁷⁹

Kao primjer eksploatacije (promet i financijski rezultati) željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs prikazani su rezultati iz godina 1894., 1902. i 1910., i to:⁸⁰

Do kraja 1894. godine na novoizgrađenoj željeznici prevezeno je 29.000 putnika s 708.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 10.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 297.000 tona kilometara.

Godine 1902. prevezeno je 258.000 putnika s 5.821.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 112.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.402.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 397.000 kruna, a drugi primitci 9.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 199.000 kruna, a drugi izdaci 10.000 kruna.

Prometni višak iznosio je 198.000 kruna, a neto višak 197.000 kruna.

Godine 1910. prevezeno je 486.000 putnika s 10.505.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 179.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.670.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 786.000 kruna, a drugi primitci 28.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 381.000 kruna, a drugi izdaci 17.000 kruna. Prometni višak iznosio je 405.000 kruna, a neto višak 416.000 kruna.

Usporedimo li, kao primjer, podatke iz 1910. godine s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica iz iste godine, dobijemo sljedeće:⁸¹

Na vicinalnoj željeznici Vinkovci-Brčko prevezeno je 109.000 putnika s 3.127.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 92.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 3.627.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 420.000 kruna, a drugi primitci 3.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 190.000 kruna, a drugi izdaci 58.000 kruna. Prometni višak iznosio je 230.000 kruna, a neto višak 175.000 kruna.

Na vicinalnoj željeznici Varaždin-Golubovec prevezeno je 125.000 putnika s 2.010.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 119.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 2.555.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 165.000 kruna, a drugi primitci 2.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 85.000 kruna, a drugi izdaci 24.000 kruna. Prometni višak iznosio je 80.000 kruna, a neto višak 58.000 kruna.

Na Lonjskopoljkoj vicinalnoj željeznici prevezeno je 355.000 putnika s 9.892.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 135.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 7.597.000 tona kilometara. Prometni primitak iznosio je 732.000 kruna, a drugi primitci 8.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 350.000 kruna, a drugi izdaci 36.000 kruna. Prometni višak iznosio je 382.000 kruna, a neto višak 354.000 kruna.

Na Sjedinjenim drava-posavskim vicinalnim željeznicama prevezeno je 332.000 putnika s 6.643.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 180.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 4.452.000 tona kilometara. Prometni primitci iznosili su 636.000 kruna, a drugi primitci 2.000 kruna. Prometni izdaci iznosili su 308.000 kruna, a drugi izdaci 39.000 kruna. Prometni višak iznosio je 328.000 kruna, a neto višak 291.000 kruna.

⁷⁸ *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1910.*, br. 56, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1910., str. 1034–1050.

⁷⁹ *NN*, br. 278, Zagreb, 1909.

⁸⁰ *Statistički godišnjak Kraljevine Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., str. 654–655 i *Statistički godišnjak Kraljevine Hrvatske i Slavonije, 1906–1910.*, II., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917., str. 479–480.

⁸¹ *Statistički godišnjak Kraljevine Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1913., str. 654–655 i *Statistički godišnjak Kraljevine Hrvatske i Slavonije, 1906–1910.*, II., Zagreb: Kr. zemaljski statistički ured, 1917., str. 479–480.

Na vicinalnoj željeznici Barcs-Pakrac prevezeno je 305.000 putnika s 7.929.000 prevaljenih putničkih kilometara i otpremljeno je 294.000 tona robe (dobara) s prevaljenih 14.428.000 tona kilometara. Prometni primitci iznosili su 1.296.000 kruna, a drugi primitci 600.000 kruna. Prometni izdatci iznosili su 785.000 kruna, a drugi izdatci 37.000 kruna. Prometni višak iznosio je 511.000 kruna, a neto višak 1.074.000 kruna.

Dana 26. travnja 1910. održana je proljetna skupština Bjelovarsko-križevačke županije. Predsjednik skupštine saopćio je, da je Odjel za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade, svojim otpisom br. 69.407/909. od 4. siječnja 1910. odobrio zaključak županijske skupštine od 19. srpnja 1909., kojim je izglasan doprinos za nabavu temeljnih dionica za gradnju željeznice Bjelovar-Pavljani-Severin-Rača-Drljanovac-Pisanica-Velika-Veliki Grđevac-Pavlovac-Veliki Zdenci, u iznosu od 400.000 kruna iz 3/4 otkupa javnih radnja, plativ u 10 godišnjim obrocima od 40.000 kruna. Skupštinski bilježnik Teodor pl. Peičić pročitao je: a) molbu odbora interesenata za izgradnju željeznice Veliki Zdenci-Hercegovac-Garešnica, da županijska skupština za izgradnju željeznice od Pavlovca-Hercegovca-Garešnice dozvoli nabavu temeljnih dionica u iznosu od 300.000 kruna iz 3/4 otkupa javnih radnja; b) molbu odbora interesenata za izgradnju željeznice do Grubišnog Polja, da županijska skupština za izgradnju te željeznice od Velikih Zdenaca do Grubišnog Polja dozvoli nabavu temeljnih dionica u iznosu od 150.000 kruna iz 3/4 otkupa javnih radnja; c) molbu Trgovačkog doma u Bjelovaru da se što prije izgrade željezničke pruge Bjelovar-Zdenci, odnosno Garešnica-Grubišno Polje. Skupština je jednoglasno prihvatila molbu obiju odbora, te je izglasala: a) za izgradnju željeznice Pavlovac-Hercegovac-Garešnica svotu od 300.000 kruna iz 3/4 otkupa javnih radnja za nabavu temeljnih dionica, plativo u 10 godišnjih jednakih obroka po 30.000 kruna; b) za izgradnju željeznice Veliki Zdenci-Grubišno Polje svotu od 150.000 kruna iz 3/4 otkupa javnih radnja za nabavu temeljnih dionica, plativo u 10 godišnjih jednakih obroka po 15.000 kruna.⁸²

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 63317 od 7. listopada 1910. odnosno br. 73.447 od 20. listopada 1910. određen je politički ophod vicinalne željeznice Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje. Predmet ovog ophoda sačinjavalo je ustanovljenje onih građevnih odredaba koje su se pri građenju predmetne željeznice trebale provesti u svrhu održavanja postojećih komuni-

kacija i otjecanja voda, kao i osiguranja javnih i privatnih interesa. Građevne odredbe trebale su biti u skladu s naredbom br. 4973 kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije izdane 20. travnja 1868. u pogledu koncesioniranja željeznica, kao i *Željezničkog prometnog reda*. Zapisnik o ophodu načinjen je 23. studenoga 1910. u Bjelovaru.⁸³ Nazočni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine, Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Ces. i kr. zajedničkog ministarstva rata, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Kr. županijske oblasti bjelovarsko-križevačke, Slob. i kr. grada Bjelovara, Kr. kotarske oblasti u Bjelovaru, Kr. kotarske oblasti u Grubišnom Polju, Kr. kotarske oblasti u Garešnici, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, Imovne općine đurđevačke, Imovne općine križevačke, Dioničarskog društva kao predkoncesionara i od strane interesenata. Na kraju ophoda zapisnik je zaključen i potpisan.⁸⁴

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 1771 od 1. veljače 1912. određen je naknadni politički ophod vicinalne željeznice Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, koju je projektiralo Dioničko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Predmet ovog ophoda sačinjavalo je ustanovljenje onih građevnih odredaba koje su se pri građenju predmetne željeznice trebale provesti u svrhu održavanja postojećih komunikacija i otjecanja voda, kao i osiguranja javnih i privatnih interesa. Građevne odredbe trebale su biti u skladu s naredbom br. 4973 kr. ug. ministra za javne radnje i komunikacije izdane 20. travnja 1868. u pogledu koncesioniranja željeznica, kao i *Željezničkog prometnog reda*. Zapisnik o ophodu načinjen je 12. ožujka 1912. u Bjelovaru. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine (Vladimir Ehrenhöfer), Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Ces. i kr. ministarstva rata, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Kr. županijske oblasti u Bjelovaru, Kr. kotarske oblasti u Bjelovaru, Kr. kotarske oblasti u Grubišnom Polju, Kr. kotarske oblasti u Garešnici, Kr. ug. državnih željeznica, Imovne općine đurđevačke, Imovne općine križevačke i Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs kao predkoncesionara.⁸⁵

Redovna glavna skupština dioničkog društva od 9. svibnja 1912. zaključila je izgradnju pobočne pruge iz stanice Bjelovar do Garešnice i iz stanice Pavlovac-Dra-

⁸² *Izveštaj Upravnoga odbora i kr. županijske oblasti županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju za godinu 1910., podnešen proljetnoj skupštini u god. 1911.*, Bjelovar: Tisak Lav. Weiss, 1911., str. 10, 17–18.

⁸³ Opširnije o navedenom političkom ophodu željeznice Bjelovar-Garešnica s ogrankom Dražica-Grubišno Polje vidi *NN*, br. 274, Zagreb, 1910.

⁸⁴ HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, 1/1912., kut. br. 14.

⁸⁵ HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, 4/1912., kut. br. 203.

žica ove pobočne pruge do Grubišnog Polja, koju je odobrio kr. ug. ministar koncesijskom ispravom od 31. svibnja 1912. pod brojem 38943/III-12.⁸⁶

Temeljem *Dozvolne izprave za parovoznu vicinalnu željeznicu Bjelovar-Garešnica-Grubišnog Polje* od 31. svibnja 1912., tvrtka Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Budimpešti dobilo je dozvolu i preuzelo je obvezu, da će izgraditi i neprekidno držati u prometu parovoznu vicinalnu željeznicu, koja je trebala izlaziti iz postaje Bjelovar preko Velikog Grđevca do Garešnice kao glavna pruga i s izlazom iz postaje Pavlovac-Dražica, voditi kao krilna pruga do Grubišnog Polja. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 22. lipnja 1911. Koncesionar je bio dužan završiti navedenu prugu, te je predati javnome prometu u roku od dvije godine. Za izgradnju i shodno uređenje navedene željeznice potrebna faktučna glavica ustanovljena je s 10,350.000 kruna, od čije glavice je koncesionar bio dužan za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 340.000 kruna. Od faktučne glavice imalo se izlučiti 200.000 kruna i kao pričuva posebno rukovati. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 100.000 kruna. Rukovanje koncesioniranom prugom, koncesionar je prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo, da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira posloводство i upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima, što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala pripasti državi.⁸⁷

Prema *Uvjetima, u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice vodeće od Bjelovara do Garešnice i Grubišnog Polja* od 31. svibnja 1912., pruga je trebala imati razmak tračnica od 1,435 metara. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao izgraditi sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: I. Na glavnoj pruzi Bjelovar-Garešnica: 1. prometna ugibiva postaja Galovac (duga 335 metara), 2. stanica Kokinac (duga 100 metara), 3. Danton (duga 100 metara), 4. vodna postaja Severin-Rača (duga 415 metara), 5.

postaja Pisanica (duga 300 metara), 6. križajna postaja Veliki Grđevac (duga 365 metara), 7. stanica Česma (duga 100 metara), 8. vodna i odvodna postaja Pavlovac-Dražica (duga 415 metara), 9. stanica Trnovitica (duga 100 metara), 10. križajna postaja Hercegovac (duga 365 metara), 11. stanica Palešnik (duga 100 metara), 12. stanica Zdenčac (duga 100 metara), 13. konačna i strojna postaja Garešnica (390 metara); II. na krilnoj pruzi Pavlovac-Dražica: 1. postaja Veliki Zdenci (duga 250 metara), 2. krajnja i strojeva postaja Grubišno Polje (duga 330 metara). Prugu je trebalo tako urediti da vlakovi po njoj mogu voziti s najvećom brzinom od 40 km/h. Doljnja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je sa 10%. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, odnosno u visini doljnje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi odgovarajući broj stražarnica s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima.⁸⁸

Dana 21. srpnja 1912. donesen je *Zakonski članak LXI. o dozvoljenju vicinalne željezničke pruge Virje-Koprivnica i izdanju nove sjedinjene dozvolbene izprave za vicinalnu željezničku mrežu Križevac-Bjelovar-Virovitica-Barcs*. Navedenim Zakonom, Ministarstvo je ovlašteno da može dozvoliti vicinalnu željezničku prugu Virje-Koprivnica, projektiranu kao nastavak pruge Kloštar-Virje, vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Stavljajući istodobno izvan snage *Zakonski članak XXV. iz 1904. o sjedinjenju dozvolnih izprava vicinalnih željeznica Križevac-Bjelovar i Belovar-Virovitica*, ovlašteno je Ministarstvo, da može izdati jedinstvenu koncesijsku ispravu za sve pruge dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Provedba ovoga Zakona povjerena je ministru trgovine i ministru financija.⁸⁹

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, kao koncesionar vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica na temelju koncesijske isprave, ozakonjene *Zakonskim člankom XXV. iz godine 1904.*, nadalje kao koncesionar bjelovarske krilne pruge na temelju *Dodatka I.*, izdanog k ovoj koncesijskoj ispravi naredbom kr. ug. ministra trgovine br.

⁸⁶ HR-HDA-163. Banovina Hrvatska. Odjel za obrt, industriju i trgovinu – Zagreb (1939-1941), dosje Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč (1923-1927), kut. br. 88.

⁸⁷ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.*, br. 63, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1912., str. 462–474.

⁸⁸ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.*, br. 63, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1912., str. 475–492.

⁸⁹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1913.*, br. 39, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1913., str. 216–217.

67.035 od 14. listopada 1905., te kao koncesionar vicinalne željeznice Kloštar-Virje na temelju *Dodatka II.*, izdanog naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 90.250 od 3. prosinca 1909., zamolilo je za izdavanje dozvole za izgradnju i posao vicinalne željeznice, koja bi kao nastavak od postaje Virje vicinalne željeznice Kloštar-Virje vodila do postaje Koprivnica Kr. ug. državnih željeznica. Društvo je istovremeno podnijelo molbu, da se uz istodobno stavljanje izvan važnosti gore rečene koncesijske isprave i njezinih dodataka, izda jedinstvena koncesijska isprava za cijelu željezničku mrežu. Temeljem navedenog, Kr. ug. ministarstvo trgovine izdalo je 3. kolovoza 1912. *Sjedinjenu dozvolbenu izpravu vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs*, a navedeno društvo je preuzelo obvezu, da će izgraditi nastavnu prugu, koja bi vodila od postaje Virje do postaje Koprivnica Kr. ug. državnih željeznica i da će ovu, kao i temeljnu prugu Križevci-Bjelovar-Virovitica, nadalje bjelovarsku prugu i prugu Kloštar-Virje, kao jedinstvenu vicinalnu željezničku mrežu držati neprekidno u prometu. Koncesionar je bio dužan dovršiti gradnju pruge, te je predati javnome prometu, za godinu dana, računajući od dana izdavanja koncesije. Faktična građevna i poslovno uređajna jedinstvena glavnicica za nabrojene željezničke pruge ustanovljena je s 11,633.400 kruna, od čije glavnice je otpala svota od 2,174.000 kruna na faktičnu građevnu i poslovno-uređajnu glavnicu nove pruge Virje-Koprivnica. Koncesijom je ustanovljeno da od faktične građevne i poslovno-uređajne glavnice otpada na dio pruge, koji se protezao od postaje Pitomača preko Bjelovara sve do preko postaje Sv. Ivan Žabno kod km 8,7, ukupni faktični građevni i poslovno-uređajni trošak od ukupno 5,168.600 kruna (3,648.600+1,520.000). Od jedinstvene glavnice upotrijebio je koncesionar za nabavu prometnih sredstava pruga koje su se već nalazile u prometu 574.600 kruna, dok je u istu svrhu za novu prugu Virje-Koprivnica bio dužan upotrijebiti 124.000 kruna. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 50.000 kruna. Koncesionar je rukovanje poslom na navedenim željezničkim prugama prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Službeni poslovni jezik koncesionarskog društva bio je isključivo mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo, da po svome izaslaniku pregledava i kontrolira posloводство i upravu željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslanici povjerenik imao je pravo prisustvovati na glavnim skupštinama i sjednicama ravnateljstva, a isto tako i na svim posebnim povjerenstvima koje je ravnateljstvo osnivalo. Povjerenik je mogao do daljnje odluke ministra obustaviti nezakonite i po javne ili državne interese štetne odredbe. Prema čl. 21. koncesijske isprave, trajanje koncesije trebalo je isteći 29. svibnja 1991. u 12 sati noću. Poslije

isteka toga vremena trebale su sjedinjene željezničke pruge preći besplatno u vlasništvo i slobodno uživanje ugarske države.⁹⁰

Prema *Uvjetima, u pogledu gradnje i prometnog uređenja pruge Virje-Koprivnica vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs*, pruga je trebala imati razmak tračnica od 1,435 metara. Prugu je trebalo tako izgraditi i urediti, da vlakovi na njoj mogu voziti najvećom brzinom od 40 km/h. Doljnja gradnja željeznice trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon, odnosno pad ustanovljen je sa 5‰. Zavoji na otvorenoj pruzi nisu smjeli imati manji polumjer od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, tj. u visini doljnje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Trebale su biti tako postavljene da njihovo opterećenje pod pritiskom kotača od 6.000 kg ne premašuje po četvornom centimetru 1.000 kg. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao izgraditi sljedeće postaje, odnosno ugibaldišta i stanice: 1. postaja Novigrad (duga 365 metara), 2. stanica Vlajslav (duga 70 metara), 3. postaja Bregi (duga 365 metara).⁹¹

Dnevni tisak objavio je 26. rujna 1912. vijest da će vicinalna pruga Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, koja je tada bila u izgradnji, imati petnaest postaja, odnosno ugibaldišta i stanice, i to:⁹²

1. na glavnoj pruzi Bjelovar-Garešnica: Galovac, Kokinac, Dautan, Severin-Rača, Pisanica, Veliki-Grđevac, Česma, Pavlovac-Dražica, Trnovitica, Hercegovac, Palešnik, Zdenčac, Garešnica;

⁹⁰ HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, spis ur.br. 8/1911., kut. br. 206. Također, vidi i *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.*, br. 91, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1912., str. 682–697. Na temelju navedenog Zakonskog članka XLI. iz 1912. dobilo je društvo koncesiju, da svoju prugu od stanice Virje do stanice Koprivnica nastavno izgradi i drži u prometu. Istodobno je kr. ug. ministar trgovine na osnovu pomenutog Zakonskog članka pod brojem 57552/1912. izdao jedinstvenu koncesijsku ispravu za željezničke pruge Križevac-Bjelovar-Virovitica i Kloštar-Virje-Koprivnica, kojom su stavljeni van snage Zakonskim člankom XXV. iz 1904. ozakonjena koncesijska isprava i dodatak izdan 3. prosinca 1909. pod brojem 90.250/III-09. Dioničarsko društvo vršilo je dakle svoje poslovanje na temelju jedinstvene koncesijske isprave izdane pod brojem 57552/1912. i koncesijske isprave izdane pod brojem 38943/1912. Vidi HR-HDA-163, dosje Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč (1923-1927), kut. br. 88.

⁹¹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.*, br. 91, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1912., str. 698–714.

⁹² NN, br. 223, Zagreb, 1912.

2. na krilnoj pruzi Pavlovac-Dražica: Veliki Zdenci i Grubišno Polje.

Dnevni tisak objavio je 18. listopada 1912. da se očekuje skori završetak pruge Koprivnica-Virje, a otvorenje se očekivalo oko 30. listopada 1912.⁹³ Najavljeno je da će se povjerenstvo za pregled pruge sastati u Bjelovaru, krenuti od tamo vlakom u Kloštar, pa prema Koprivnici, gdje se uređivanje trebalo završiti. Tamo je planiran i svečani banket. Gradnja pruge od Bjelovara prema Garešnici lijepo je napredovala. Da nije bilo silnih kiša u rujnu, pruga do Velikog Grđevca trebala je biti gotova. Nije bilo dosta radnika. Jedna grupa Bunjevacu posvadila se i ostavila posao. Bez obzira na sve, radnici su marljivo radili. Posebni teretni vlakovi svaki dan odvažali su švelere,⁹⁴ tračnice i ostali materijal na prugu, koja je svaki dan napredovala za 1 kilometar. Planirano je da čim se u 1913. godini završi gradnja do Garešnice i Grubišnog Polja, odmah je trebao uslijediti početak gradnje od Koprivnice do Varaždina, s ogrankom od Ludbrega do Varaždinskih Toplica.⁹⁵

Prema obavijesti iz ureda Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu, krajem godine 1912. dovršene su sve radnje oko gradnje željeznice Bjelovar-Velika Pisanica u duljini od kojih 30 km. Taj je dio u gradnji se nalazeće pruge Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, nakon predhodnog povjerenstvom pregleda, za osobni i teretni promet trebao biti otvoren u subotu, 21. prosinca 1912.⁹⁶

Prema računu razmjere Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs od 31. prosinca 1912., temeljna glavica društva iznosila je 22,893.200 kruna, građevni račun željeznice 11,165.400 kruna, a građevni troškovi novih željeznica do konca 1912. godine – 9,984.617 kruna.⁹⁷

Dana 11. lipnja 1913. otvorena je za opći promet pruga Velika Pisanica i krilna pruga Pavlovac-Dražica-Grubišno Polje, i to od Garešnice vlakom broj 5415, a od Bjelovara vlakom broj 5416, nadalje od Grubišnog Polja vlakom broj 6215 i od Pavlovac-Dražice vlakom broj 6216. Time je ujedno vozni red na pruzi Bjelovar-Velika Pisanica promijenjen. Promjena je publicirana posebnim plakatom.⁹⁸

Nakon što su pruge izgrađene, službena mađarska željeznička statistika daje za Dioničarsko društvo željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs sljedeće relevantne podatke: 1. pruga Križevci-Bjelovar otvorena za promet: 1894. godine, duljina pruge: 33,2 km, maksimalan uspon na pruzi: 10‰, najmanji polumjer: 275 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnjeg gradnje, tj. u visini doljnjeg površine šljunčanog sloja (širina gornjeg gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovinu: 5.000 kg, broj postaja: 3; 2. pruga Bjelovar-Virovitica otvorena za promet: 1900. godine, duljina pruge: 65,5 km, maksimalan uspon na pruzi: 15‰, najmanji polumjer: 200 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnjeg gradnje, tj. u visini doljnjeg površine šljunčanog sloja (širina gornjeg gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovinu: 6.000 kg, broj postaja: 7; 3. pruga Kloštar-Virje otvorena za promet: 1909. godine, duljina pruge: 14,9 km, maksimalan uspon na pruzi: 5‰, najmanji polumjer: 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnjeg gradnje, tj. u visini doljnjeg površine šljunčanog sloja (širina gornjeg gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovinu: 6.000 kg, broj postaja: 2; 4. pruga Virje-Koprivnica otvorena za promet: 1912. godine, duljina pruge: 20 km, maksimalan uspon na pruzi: 5‰, najmanji polumjer: 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnjeg gradnje, tj. u visini doljnjeg površine šljunčanog sloja (širina gornjeg gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovinu: 6.000 kg, broj postaja: 3; 5. pruga Bjelovar-Garešnica-Grubišno polje otvorena za promet: 1912.-1913. godine, duljina pruge: 70,9 km, maksimalan uspon na pruzi: 10‰, najmanji polumjer: 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnjeg gradnje, tj. u visini doljnjeg površine šljunčanog sloja (širina gornjeg gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovinu: 6.000 kg, broj postaja: 15.⁹⁹

Na dan 31. prosinca 1913. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V., Nádor-utca 16. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Arnold Barta (predsjednik) te članovi: Lavoslav Singer, dr. Gyula Szente, Mark Antal, Aladár Ehrenhöfer, Ede Slapnicar, dr. Josip Hocholač, dr. Béla Schóber, Aurél Fodróczy, Béni Enyedy, dr. Frigyes Fellner, dr. Elek Heinrich, László Lábas, Zsigmond Moravicz, Vincze Nagy, Richárd Tószeghy, dr. Tivadar Bosnyák, Pál Leroff, Leo Sarbó, Dragutin Jakucs, dr. Vladimir Bacsinszky, Imre Tószeghy, dr. Károly

⁹³ Pruga je, kao što je već rečeno, otvorena za promet 9. studenoga 1912. Vidi Vidi Stehlik, Postanak i razvitak željeznica u Jugoslaviji (s preglednom kartom željezničke mreže), str. 85.

⁹⁴ Šveleri (*mn. m. roda*) *njem.* (Schwelle – prag, panj) pragovi željezničkog kolosijeka; šliperi. Vidi Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice*, str. 1315.

⁹⁵ *NN*, br. 242, Zagreb, 1912.

⁹⁶ *NN*, br. 295, Zagreb, 1912.

⁹⁷ *NN*, br. 112, Zagreb, 1913.

⁹⁸ *NN*, br. 136, Zagreb, 1913.

⁹⁹ HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országáiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélyokirataiból, str. 10-11, kut. br. 3.

Unkelhäuser, barun Mór Lipot Herzog, dr. Miroslav Strisić. Članovi Nadzornog odbora bili su: Tivadar Elek, dr. Markó Jenő, Julio Stanisavlević, Gyula Szekula, Hugó Szécsi (zamjena). Knjigovođa je bio Miksa Neugebauer. Dionički kapital iznosio je 25,416.800 kruna, od toga 7,945.800 kruna osnovnih dionica i 17,471.000 kruna (17,326.000+145.000) prioritetnih dionica.¹⁰⁰

Zakonski članak XXXIII. o izdanju novije sjedinjene dozvolbene isprave za vicinalnu željezničku mrežu Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs donesen je 31. srpnja 1914. u Beču. Stavljajući istodobno izvan snage *Zakonski članak XLI.: 1912. o sjedinjenju dozvolbenih isprava vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs*, ovlašteno je Ministarstvo trgovine, da umjesto dozvolbene isprave za gradnju i poslovanje vicinalne željeznice Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, te umjesto sjedinjene dozvolbene isprave što je izdana vicinalnoj željeznici Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, izda novu jedinstvenu dozvolbenu ispravu za sve pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Ministarstvo trgovine ovlašteno je i da u okviru jedinstvene dozvolbene isprave za sjedinjene željezničke pruge odredi trajanje dozvole do 25. studenoga 1995.¹⁰¹

Nedugo zatim, izdana je *Sjedinjena dozvolna isprava vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs*. Time je izvan snage stavljena dozvolna isprava parovozne vicinalne željeznice Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, izdana naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 38.943 od 31. svibnja 1912., kao i sjedinjena dozvolbena isprava vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, izdana na temelju ovlaštenja čl. 1. *Zakonskog članka XLI.: 1912.* naredbom Kr. ug. ministarstva trgovine br. 57.552 od 3. kolovoza 1912. Temeljem navedene koncesije, dobilo je Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs dozvolu i preuzelo obvezu da će držati neprekidno u prometu temeljnu prugu Križevci-Bjelovar-Virovitica, nadalje krilnu prugu, koja je vodila u Bjelovarski paromlin, a isto tako i željezničke pruge Kloštar-Virje, Virje-Koprivnica i Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, kao jedinstvenu vicinalnu željezničku mrežu. Koncesionar je rukovanje koncesioniranom željeznicom prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. držav-

nih željeznica. Za izgradnju i shodno prometno uređenje sjedinjenih željezničkih pruga ustanovljena je potrebna glavica od 21,983.400 kruna, od koje je glavice koncesionar za nabavu prometnih sredstava upotrijebilo 1,038.600 kruna, a za ustrojenje pričuvne glavice 725.000 kruna. Službeni poslovni jezik društva bio je isključivo mađarski. Trajanje koncesije ustanovljeno je do 25. studenoga 1995. do 24. sata. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovanje i upravljanje željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati sjednicama ravnateljstva, a isto tako i posebnim povjerenstvima, što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je prisustvovati glavnim skupštinama i do daljnje odluke ministra obustaviti nezakonite, po javne ili državne interese možda štetne, odredbe koje su se protivile koncesiji.¹⁰²

Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu zauzela se 1913. godine, da se čekaonica u Kloštru proširi, te je povodom toga Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica u Budimpešti nadležnom Dioničkom društvu mjesne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica kao vlasniku dotične pruge, izdalo nalog, da odredi da se čekaonica izgradi. Društvo se tome nije odazvalo. U međuvremenu je buknuo 1. svjetski rat, uslijed čega je u tome području porasao promet, te je izgradnju čekaonice učinio neodgodivo nužnom. Osobito stoga što su vlakovi redovito kasnili, pa je boravak pod vedrim nebom za putnike, a naročito u zimsko doba, bio ne samo neugodan, već i opasan po zdravlje. Povodom toga zamolila je ponovo Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu putem vijećnika Mirka Barca iz Kloštra koncem kolovoza 1917. Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica, da odmah odredi izgradnju čekaonice u Kloštru, kao neodgodiv i hitan posao. Dopisom br. 244.794/III od 7. studenoga 1917. odgovorilo je navedeno Ravnateljstvo, da trenutne ratne i financijske prilike nisu podesne za izgradnju građevina, koje nisu bezuvjetno potrebne, te da će se to pitanje tek nakon uspostave normalnih prilika moći uzeti u razmatranje.¹⁰³

Godine 1918. organizacija na prugama vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, koje su potpadale pod nadležnost Poslovne uprave u Zagrebu izgledala je ovako:¹⁰⁴

¹⁰⁰ *Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, XLII. Jahrgang, II. Teil: Assurancen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen*, Budapest: Stephaneum Buchdruckerei A.G., 1915., str. 1068.

¹⁰¹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1915.*, br. 25, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1916., str. 160–161.

¹⁰² *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1915.*, br. 34, Zagreb: Tisak Kralj. zemaljske tiskare, 1916., str. 254–266.

¹⁰³ *Izvjestaj o poslovanju trgovačke i obrtničke komore u Zagrebu u ratnoj godini 1917.*, Zagreb: Trgovačka i obrtnička komora, 1917., str. 36.

¹⁰⁴ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevine Hrvatske i Slavonije*, 1918., Zagreb: Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, 1918., str. 145-148. Također, vidi i

Pruga Križevci-Bjelovar-Virovitica s postajama: Križevci (Rudolf Majsch, glavari postaje te činovnici: Kálmán Waggmann, István Rác, Sandor Surdi, László Schwerer, Antal Paczona), Sv. Ivan-Žabno (Ignác Bulvan, upravitelj postaje), Rovišće (Samu Wellisch, upravitelj postaje), Bjelovar (József Pintér, glavari postaje te činovnici: Iván Vučetić, Jenő Fischer, Jenő Landesz, Dezső Simsa, Milan Agras), Mišulinovac (Vinko Bertalan, upravitelj postaje), Katalena (Béla Auguszt, upravitelj postaje), Kloštar (Gábor Koós, upravitelj postaje), Pitomača (Mátyás Pethő, upravitelj postaje), Špišić-Bukovica (Lajos Bognár, upravitelj postaje).

Pruga Koprivnica-Virje s postajama: Novigrad (Gyula Dümmerth, upravitelj postaje), Virje (Alajos Moharics, upravitelj postaje), Đurđevac (József Jenő Beck, upravitelj postaje).

Pruga Bjelovar-Garešnica s postajama: Bulinac (József Csapó, upravitelj postaje), Velika Pisanica (Miksa Mikuličić, upravitelj postaje), Veliki Grđevac (Aladár Szentgyörgyi, upravitelj postaje), Pavlovac-Dražica (Jenő Havranek, upravitelj postaje), Hercegovac-Trnovitica (József Devčić, upravitelj postaje), Garešnica (Antal Kercso, upravitelj postaje), Grubišno Polje (Mihály Lépes, upravitelj postaje).

4. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Zagrebu

Sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu dao je 30. siječnja 1919. na znanje da je u trgovačkom registru upisano Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevac-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Zagrebu. Društvo se temeljilo na pravilima od 31. prosinca 1918. Trajanje istog ustanovljeno je na 90 godina računajući od dana izdavanja koncesijske isprave vicinalne željeznice Bjelovar-Garešnica-Grubišno Polje, tj. od 31. svibnja 1912. Svrha društva bila je: održavanje u prometu željezničke pruge izgrađene od postaje Križevci do postaje Virovitica vicinalne željeznice Barcs-Pakrac kao i krilne pruge, izgrađene od Kloštra do Virja i nastavno do postaje Koprivnica, nadalje od Bjelovara do Garešnice, odnosno Grubišnog Polja; gradnja i držanje u prometu svih onih glavnih, krilnih i industrijskih željezničkih pruga, koje je društvo trebalo na temelju ugovora i kon-

cesijske isprave ili uz osobito odobrenje vlade graditi, nabaviti ili uzeti u najam. Kao članovi Ravnateljstva upisani su: dr. Julius Szenté iz Budimpešte, Emerich Töszeghy iz Budimpešte, Vladimir Ehrenhöfer iz Budimpešte, Eduard Slapničar iz Bjelovara, Antun Mark iz Budimpešte, Lavoslav Singer iz Zagreba, Aurel Fodroczy iz Zagreba, dr. Miroslav Strižić iz Bjelovara, Arnold Barta iz Beča, Beni Enyedi iz Budimpešte, dr. Friedrich Fellner iz Budimpešte, dr. Alexius Heinrich iz Budimpešte, Ladislav Labaš iz Bjelovara, Richard Töszeghy iz Budimpešte, Moritz Leopold Herzog iz Budimpešte, Paul Leroff iz Budimpešte, dr. Teodor Bošnjak iz Zagreba, Dragutin Loksar iz Bjelovara, Marko Lugarić iz Bjelovara, Josef Kacsancszy iz Budimpešte, Josef Beneš iz Beča, dr. Anton Eber iz Budimpešte, Julius Görög iz Budimpešte, dr. Andreas Barhos iz Budimpešte, Armin Farago iz Budimpešte, Theodor Elek iz Budimpešte, Hugo Szecsy iz Budimpešte. Od navedenih članova, poslovođni ravnatelji bili su: Emerich Töszeghy, Arnold Barta, Beni Enyedi, dr. Friedrich Fellner i dr. Anton Eber. Prokurista je bio dr. Ernest Havas iz Budimpešte.¹⁰⁵

Izvanredna glavna skupština Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs održana je 20. lipnja 1923. u 12 sati u podne u Zagrebu u uredskim prostorijama tvrtke Pruga d.d. (Centralna poslovnica vicinalnih željeznica, Zagreb, Ulica Račkoga br. 8). Na skupštini su bili nazočni sljedeći dioničari: Banca Commerciale Italiana zastupana po Ernestu Panianu, International Investment Co. zastupan po Ernestu Panianu, dr. Teodor Bošnjak, Ladislav Labaš, dr. Vladimir Mišulin, Lavoslav Singer, Mark A. Fodroczy, Vladimir Polić, Teodor Elek zastupan po Vladimiru Poliću i Beni Enyedi zastupan po Vladimiru Poliću. Na početku skupštine je predsjednik dr. Teodor Bošnjak, pozdravio Vladimira Očića, izaslanika Ministarstva trgovine i industrije. Ustroj društva bio je sljedeći: Glavna skupština (redovna i izvanredna), Ravnateljstvo (najmanje 8 članova) i Nadzorni odbor (4 redovna člana i 2 zamjenika). Vlada Kraljevine SHS delegirala je u Ravnateljstvo jednog člana. Ostale članove Ravnateljstva birala je glavna skupština na vrijeme od tri godine. Dvije trećine članova Ravnateljstva trebali su biti državljani Kraljevine SHS, koji su imali svoje stalno boravište na području države. Temeljem čl. 39. Pravila, Vladi Kraljevine SHS osigurano je pravo nadzora u smislu koncesijske isprave. Vladi Kraljevine SHS pripadalo je pravo, da po svom izaslanom organu ispita i kontrolira poslovanje društva i upravu željeznice. Organu Vlade Kraljevine SHS pripadalo je pravo da sudjeluje na sjednicama ravnateljstva te u komisijama i odbori-

Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas*, str. 38–39 i Branko Vujasinović, *Upravno i poslovođno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, Zagreb: HŽ-Holding d.o.o. za poslovne usluge, HŽ-Infrastruktura d.o.o., Hrvatski željeznički muzej, 2007., str. 363–364.

¹⁰⁵ NN, br. 29, Zagreb, 1919.

ma, kao i na glavnim skupštinama. Bio je ovlašten nezakonite ili po interese države štetne i koncesijskoj ispravi protivne zaključke suspendirati do daljnje odluke ministarstva.¹⁰⁶

Prema službenom shematizmu iz 1929. godine, sjedište Vicinalne željeznice d.d. Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs bilo je u Zagrebu, Račkoga ulica 8. Članovi upravnog vijeća bili su: dr. Luka Šoški, dr. Teodor Bošnjak, Lavoslav Singer, Ernest Panian, Mark Aurel Fodroczy, Sava Stojanović, Marko Bauer, inž. Vladimir Fleck, dr. Vladislav Mišulin, Petar Vlatković, Teodor Solarić, dr. Jakov K. Čelebonović, dr. Josip Kiss, dr. Radivoj Miladinović, dr. Nikola Halmi, Teodor Elek, Benko Enyedy, dr. Jaša Hrzić. Članovi nadzornog vijeća bili su: Vladimir Polić, Milan Hlava, Baltazar Horvat, Eduard Slapničar, Julio Görög i Armin Faragó. Pruge društva bile su u eksploataciji Jugoslavenskih državnih željeznica. Dionički kapital društva iznosio je i dalje 25,416.800 kruna, od toga 17,471.000 kruna prioritetnih dionica i 7,945.800 kruna osnovnih dionica.¹⁰⁷

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu upisao je 25. travnja 1929. u svome trgovačkom registru kod tvrtke D. d. vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs brisanje članova ravnateljstva dr. Vladimira Mišulina, Petra Vlatkovića, Jakova Čelebenovića i dr. Radivoja Miladinovića.¹⁰⁸

Na teritoriju Kraljevine Jugoslavije nalazilo se poslije 1. svjetskog rata preko 3.000 km vicinalnih (lokalnih) željeznica u vlasništvu 37 dioničkih društava, većinom sa sjedištem u Austriji i Mađarskoj. Ugovorima o miru – čl. 320. i 267. Sen-Žermenskog i čl. 304. i 250. Trianonskog ugovora – bila je Jugoslavija obavezna da pravne i financijske odnose tih društava regulira po principu poštovanja privatnog vlasništva. U čl. 320. Sen Žermenskog i u čl. 304. Trianonskog ugovora o miru predviđeno je za željeznice, presiječene novom državnom granicom, arbitražno suđenje pred Izbornim sudom Savjeta društva naroda. Isto tako je u čl. 250. Trianonskog ugovora mađarskim društvima vicinalnih željeznica dato pravo tužbe pred Mješovitim izbornim sudom predviđenim u čl. 239. istoga ugovora. Težište pitanja bilo je u tome, da li je i koliko Kraljevina Jugoslavija obavezna respektirati prava koja su privatnom kapitalu investiranom u ovim vicinalnim željeznicama garantirale prijašnje države Austro-Ugarske Monarhije (Austrija odnosno Mađarska). Sva društva vicinalnih željeznica, čije su se pruge nalazile na jugoslavenskom

teritoriju, tražila su najprije od Kraljevine Jugoslavije da im ona prizna sve privilegije na temelju koncesija i sporazuma zaključenih sa bivšom Austro-Ugarskom Monarhijom, a naročito su inzistirala da im se osiguraju prava financijske prirode na osnovi zlatnog pariteta. Kraljevina Jugoslavija, međutim, stajala je na gladištu, da ona nije direktni pravni sljednik bivše Austro-Ugarske, te da stoga nije obavezna priznati izdane koncesije i zaključene eksploatacijske ugovore, već ih može, po pravu suvereniteta podvrgnuti reviziji. S druge strane ona je izjavila svoju spremnost da u smislu ugovora o miru respektira prava privatnog vlasništva, ali samo u onom obimu koji bi odgovarao stvarnim prilikama, koje su se od vremena izdanih koncesija, a naročito uslijed rata, iz temelja izmijenile. Zbog toga je Kraljevina Jugoslavija odbijala da se kod pregovora oko reguliranja pravnih i financijskih odnosa tih društava uzima kao osnovica zlatna vrijednost investirane kapitala. Kako su mnoga od tih društava na temelju naprijed navedenih odredaba mirovnih ugovora tužila Kraljevinu Jugoslaviju pred Izbornim sudom Savjeta društva naroda i pred Mješovitim Mađarsko-jugoslavenskim izbornim sudom u Hagu, koji su u nekim slučajevima i donijeli presude izrazito nepovoljno po državu, jugoslavenska vlada nastojala je da s njima postigne mirnim putem što povoljniji aranžman. Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica,¹⁰⁹ udruženih u koncern »Pruga d.d.« sa sjedištem u Zagrebu,¹¹⁰ čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km.¹¹¹ Između željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. bila je i Vicinalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs (otvorena 1894.-1913.). Pruge (sveukupna građevinska duljina 195,459 km): Križevci-Bjelo-

¹⁰⁹ Ugovori su zaključeni u 1931. godini sa 6 financijskih grupa na temelju sporazuma ozakonjenog čl. 56. Financijskog zakona za 1931./1932. godinu. Vidi Spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab.br. 915/1941. upućen u rujnu 1941. Odiu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića. Navedeni Financijski zakon objavljen je u *Službenim novinama Kraljevine Jugoslavije*, br. 72, Beograd, 1931.

¹¹⁰ Predstavnik tvrtke »Pruga d.d.« u Zagrebu bio je Ernest Panian. Vidi Spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab.br. 915/1941. upućen rujnu 1941. Odiu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

¹¹¹ Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu. Vidi Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

¹⁰⁶ HR-HDA-163, dosje Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč (1923-1927), kut. br. 88.

¹⁰⁷ *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslawien*, 1929., LXII., Wien: Kompassverlag, 1929., str. 676-677.

¹⁰⁸ *NN*, br. 149, Zagreb, 1929.

var-Virovitica (90,163 km), Bjelovar-Garešnica (54,532 km), Kloštar-Koprivnica (34,197 km), Pavlovac-Dražica-Grubišno Polje (14,967 km) i Bjelovar-Bjelovar mlin (1,600 km). Među ovim vicinalnim željeznicama bilo je 15 takvih koje su se nalazile u cijelosti na teritoriju Kraljevine Jugoslavije, dok su ostale bile presječene državnom granicom, te je otkupljen samo onaj dio pruga, koji se nalazio na jugoslavenskom teritoriju. Ove su pruge (odnosno dijelovi pruga) otkupljene kao objekt, posebnim kupoprodajnim ugovorima. Kod pruga, koje su u cijelosti ležale na jugoslavenskom teritoriju, nisu otkupljene pruge kao objekt, već su od dotične financijske grupe otkupljene prvenstvene (prioritetne) dionice, a zatim su dotična društva koja su prenijela svoja sjedišta u Zagreb i Beograd, likvidirana po postojećim jugoslavenskim zakonima. Među društvima čije su prioritetne dionice otkupljene bila je i Vicinalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Kao što sam već naveo, ona je prenijela svoje sjedište u Zagreb, te je izvršen prijenos vlasništva pruga na ime Jugoslavije i izvršena je definitivna likvidacija samog društava.¹¹² Društveni kapital svih tih vicinalnih željeznica sastojao se od temeljnih (osnovnih) i prvenstvenih (prioritetnih) dionica. Prvenstvene dionice predstavljale su oko 65% investiranog kapitala, a temeljne dionice oko 35%. Sporazum je zaključen na sljedećem temelju: Kraljevina Jugoslavija obvezala se da plati društvima otkupnu cijenu za prvenstveni kapital koji na dan 1. siječnja 1919. nije još bio amortiziran. Otkupna cijena utvrđena je na ovaj način: Jugoslavija otkupljuje s 1. siječnja 1931. (valuta 1. siječnja 1931) sve neamortizirane prvenstvene dionice po cijeni od 200 dinara za 100 austro-ugarskih kruna (oko 18 švicarskih centa za 1 austro-ugarsku krunu). Pored toga Kraljevina Jugoslavija plaća na ime kamata i odštete za upotrebu pruga za vrijeme od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. *forfeterno* određenu naknadu, i to 90 dinara za svakih 100 austro-ugarskih kruna odnosno za svakih 200 dinara na gore navedeni način utvrđenog prvenstvenog kapitala (što je odgovaralo godišnjoj kamati od 3,15% za navedeno vremensko razdoblje). Kod onih društava čije su pruge u cijelosti bile na teritoriju Kraljevine Jugoslavije zaključeni su ugovori o otkupu prvenstvenih dionica sa 6 inozemnih financijskih grupa (banaka) kao mandatarima dotičnih društava i njihovih povjerilaca. Ova društva, koja su prenijela svoja sjedišta u Jugoslaviju, prešla

su na temelju toga pod upravu države kao vlasnika većine društvenog kapitala, te su nove društvene uprave sastavljene od državnih predstavnika i predstavnika samoupravnih tijela, u čijim su se rukama nalazile temeljne dionice, predale svoje pruge u državno vlasništvo i zatim provele likvidaciju društava shodno važećim zakonskim propisima. Društva čije su pruge presječene granicom zaključila su pojedinačno s državom ugovore o otkupu onog dijela pruge, koji je ležao na jugoslavenskom teritoriju, ali na istoj bazi. tj. otkupna cijena određena je razmjernim dijelom prioritnog kapitala, koji je otpadao prema kilometru dužine na Kraljevinu Jugoslaviju. Temeljne dionice pri zaključenju ovog aranžmana nisu uzete u obzir pošto su iz navedenih razloga i u sudskoj praksi međunarodnih sudova smatrane kao izdane á fonds perdu.¹¹³ Ukupna otkupna cijena koju se Kraljevina Jugoslavija obavezala platiti za sve ovim aranžmanom otkupljene željezničke pruge iznosila je 245,399.758 dinara. Ovu sumu Jugoslavija je imala platiti u državnim blagajničkim bonovima na donosioca u švicarskim francima, i to u 16 jednakih obroka s uračunatom kamatom od 6%, plativih svakog 1. siječnja i 1. srpnja počevši od 1. srpnja 1931. do zaključno 1. siječnja 1939. Svi su ovi bonovi, u ukupnoj vrijednosti od 28,527.172,64 švicarskih franaka u mjesecu lipnju 1931. izdani opunomoćenicima šest inozemnih financijskih grupa (banaka). Ukupna naknada na ime kamata do 1. siječnja 1931. iznosila je na dan 1. siječnja 1931. (po odbitku ranije isplaćenih akontacija) 64,163.843,69 dinara, koja je suma prema sporazumu u ožujku 1931. isplaćena u gotovu.¹¹⁴ Ovdje treba dodati i 6% kamata (962.457,65 dinara) za period od 90 dana (1. siječnja do 31. ožujka 1931.) što je iznosilo ukupno 65,126.301,34 dinara. Navedenih 6 banaka (financijskih grupa) bile su sljedeće: 1. Peštanskoj mađarskoj komercijalnoj banci u Budimpešti (opunomoćeni primalac Ladislav Halaszy) isplaćeno je 18,928.175,15 dinara za 9 vicinalnih željeznica, 2. Dresdener Bank, Eisenbahn-Bank, Eisenbahn-Renten-Bank (opunomoćeni primalac Karl Haich) isplaćeno je 13,539.759,39 dinara za 4 vicinalne željeznice, 3. »Ala« A. G. für Verkehrsunternehmungen Schaffhausen (opunomoćeni primalac dr. Eugen Rapoch) isplaćeno je 18,377.761,40 dinara za 4 vicinalne željeznice, 4. Banci Ungaro-Italijana S.A. (opunomoćeni primalac dr. Gavro Cukor) isplaćeno je 8,031.765,25 dinara za 5 vicinalnih željeznica, 5. M. L. Herzog i Komp. (opunomoćeni primalac August Balony) isplaćeno je 4,248.465,20 dinara za 1 vicinalnu željeznicu, 6. Cemen-

¹¹² Pregled A (I) željezničkih pruga bivših mađarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenih sporazumom od 7. veljače 1931. Ovaj pregled čini prilog spisu Ministarstva saobraćaja br. 31.372 od 22. ožujka 1946. Također, vidi i spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab.br. 915/1941. upućen u rujnu 1941. Odiu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

¹¹³ *Á fonds perdu* – izgubljena sredstva.

¹¹⁴ Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu. Vidi Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

tia Holding A.G. (opunomoćeni primalac Aleksandar Ungar) isplaćeno je 2.000.374,95 dinara za 1 vicinalnu željeznicu. Što se Vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs tiče, kod Banca Ungaro-Italiana S.A. (opunomoćeni primalac dr. Gavro Cukor) isplaćeno je za nju 4.798.985,41 dinara+6% kamata od 71.984,78 dinara.¹¹⁵ Navedena otkupna cijena za svih 24 vicinalnih željeznica od 28.527.172,64 švicarskih franaka i 65.126.301,34 dinara likvidirana je na taj način, što je suma od 65.126.301,34 dinara na ime interesa od 1. siječnja do 31. ožujka 1931. odmah isplaćena, dok su za iznos od 28.527.172,64 švicarskih franaka navedenim bankama izdani blagajnički bonovi u 16 polugodišnjih rata po 1.728.948,29 švicarskih franaka s rokovima plaćanja počevši od 1. srpnja 1931. do zaključno 1. siječnja 1939. Isplata ovih bonova obustavljena je u vezi s Lozanskim moratorijem za mađarske reparacije rješenjem Ministarstva financija Pov.br. 117/I od 26. srpnja 1933. i uslijed toga je ostao veći dio ovih bonova neisplaćen. Državni blagajnički bonovi izdani spomenutim financijskim grupama iskupljeni su samo malim dijelom do 30. lipnja 1933., kad je, kao što je već rečeno, odlukom jugoslavenske vlade isplata obustavljena. Isplaćeno je do tada svega 5.641.950,93 švicarskih franaka. Kasnijim rješenjem Ministarstva financija Pov.br. 143/VI od 29. rujna 1939. izvršen je otkup jednog dijela ovih bonova, koji su se nalazili u rukama Banke Commerciale Italiana u iznosu od 3.894.790,70 švicarskih franaka, i to na taj način što su za ovaj iznos švicarskih franaka izdani spomenutoj banci dinarski bonovi po tečaju od 10 dinara za 1 švicarski franak. Od ovih dinarskih bonova isplaćeno je do 1. travnja 1941. godine 22.000.000 dinara odnosno 2.200.000 švicarskih franaka. Naprijed navedenom iznosu od 65.126.301,34 dinara koji je isplaćen u 1931. godini u gotovom, treba dodati još 2.000.000 dinara, koji je Ministarstvo financija isplatilo na ime interesa talijanskim porterima bonova u 1939. godini. Na taj način je od cjelokupne sume izdanih blagajničkih bonova za otkup ovih vicinalnih željeznica od 28.527.172,64 švicarskih franaka ostalo neisplaćeno 20.685.221,71 švicarskih franaka, i to iznos od 18.990.431,01 švicarskih franaka u bonovima glasećih na švicarske franke i iznos od 16.947.907 dinara u dinarskim bonovima izdanih Banci Commerciale Italiana. Do obustave isplate navedenih državnih bonova došlo je iz sljedećih razloga: Vlada Kraljevine Jugoslavije polazila je pri zaključenju sporazuma od 7. veljače 1931. od pretpostavke, da će oni iznosi koji su trebali biti isplaćeni spomenutim mađarskim društvima

na temelju ovog aranžmana, biti refundirani Jugoslaviji na račun mađarskog reparacijskog duga. Na temelju Haškog i Pariškog sporazuma o mađarskim reparacijama Accord IV od 28. travnja 1930. osnovani su Fond A i B iz kojih se trebala isplatiti državama Male Antante (Čehoslovačka, Rumunjska i Jugoslavija) naknada za od njih isplaćene odštete mađarskim pripadnicima (tzv. mađarskim optantima za oduzeta im zemljišta agrarnom reformom i drugim mađarskim povjericima) na temelju presuda Mješovitog izbornog suda u Hagu, donijetih po mnogobrojnim sporovima na temelju čl. 63., 191. i 250. Trianonskog ugovora o miru. Da bi se likvidirali ti sporovi između država Male Antante i Mađarske obvezale su se pored ovih država i Engleska, Francuska i Italija, da izvrše izvjesne uplate u ove fondove. Kako je 11 od navedenih mađarskih društava vicinalnih željeznica tužilo Kraljevinu Jugoslaviju pred Mješovitim izbornim sudom u Hagu na temelju čl. 250. Trianonskog ugovora o miru, a 5 daljnjih društava tražilo arbitražu pred Sudom Savjeta Društva naroda na temelju čl. 304. istoga ugovora, to je jugoslavenska vlada priložila Upravnom komitetu Fonda B u Baselu sa ovim društvima zaključene ugovore tražeći da se Jugoslaviji nadoknade iz Fonda B sve na temelju ovih ugovora isplaćene sume. U sljedećem postupku pred Komitetom Fonda B priznato je Jugoslaviji pravo na naknadu za 19 ovih aranžmana, te je od ovog Fonda jugoslavenskoj vladi 25. veljače 1932. izdan Certifikat o dugovanju (Certificat de dette) glaseći na sumu od 25.399.637,59 zl. kruna (oko 293.000.000 zl. dinara), sa 3% kamate od 1. siječnja 1931. do 31. prosinca 1966. Kasnije je taj Certifikat trebao biti zamijenjen redovnim bonovima Fonda B. Kada je u lipnju 1932. u Lozani (Lausanne) zaključen moratorij za njemačke i istočne reparacije, jugoslavenska vlada dala je svoj pristanak s rezervom, da za vrijeme moratornog stanja obustavlja sa svoje strane plaćanje svih svojih obaveza iz Ugovora o miru prema Mađarskoj i njenim pripadnicima. Na dan 27. lipnja 1933. izvijestio je Upravni komitet Fonda B jugoslavensku vladu da se Rezolucija III. o Lozanskom moratoriju odnosi i na obaveze plaćanja već spomenutih velesila i zainteresiranih država u Fond B i da zbog toga što nije imao drugih sredstava Fond B obustavlja izvršenje svojih obaveza iz navedenog Certifikata o dugovanju prema jugoslavenskoj državi. U vezi s time, od 1. srpnja 1933. obustavila je jugoslavenska vlada isplatu bonova izdanih na temelju aranžmana sa spomenutim mađarskim društvima vicinalnih željeznica, te je izdala o tome službenu deklaraciju objavljenu u *Službenim novinama* br. 172 od 1. kolovoza 1933., ozakonjenu čl. 109./III. *Financijskog zakona* za 1936./1937.¹¹⁶ Osim navedenih

¹¹⁵ Prilog izvještaju Generalne direkcije JDŽ od 1. travnja 1931. o isplati u gotovu novcu šest financijskih grupa u vezi otkupa vicinalnih željeznica. Vidi Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

¹¹⁶ Prema navedenoj deklaraciji, Vlada Kraljevine Jugoslavije za vrijeme Lozanskog moratorija nije isplaćivala blagajničke bo-

24 mađarskih vicinalnih željeznica, Kraljevina Jugoslavija otkupila je pojedinačnim sporazumima na istoj bazi još i niz drugih vicinalnih željeznica na svome teritoriju.¹¹⁷

Izvanredna glavna skupština D.d. Vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs održana je 20. svibnja 1931. u 10.30 sati u Zagrebu u prostorijama Centralne poslovnice vicinalnih željeznica »Pruga« d.d., Ulica Vuka St. Karadžića br. 1. Dioničari, odnosno njihovi zastupnici nazočni na izvanrednoj glavnoj skupštini bili su (položenih 86.017 dionica): inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina, Živan Stanković, Mirko Lontkijević, dr. Dušan Mišić, Teofil Dramićanin, dr. Eugen Hasil, Pavao Stanić, Josip Sečkar, Dragutin Stražemanac, Ljudevit Licht i Ernest Panian. Od strane ministra trgovine i industrije na skupštini je bio nazočan kao komesar dr. Ognjeslav Aranicki, inspektor Ministarstva trgovine i industrije. Po stavljenom prijedlogu, a po pristanku dioničara na glavnoj skupštini funkciju predsjednika preuzeo je Živan Stanković, pomoćnik generalnog direktora Jugoslavenskih državnih željeznica. Za zapisničara je izabran Ernest Panian, a za ovjerače skupštinskog zapisnika Mirko Lontkijević i Teofil Dramićanin. Za članove Upravnog odbora izabrani su: inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina, dr. Dušan Mišić, Mirko Lontkijević (prva četvorica za Ministarstvo saobraćaja), dr. Milutin Bošković (za Ministarstvo trgovine i industrije), dr. Milorad Đorđević (za Ministarstvo financija), dr. Eugen Hasil, dr. Josip Kruppai (zadnja dvojica za zagrebačku Direkciju), inž. Stjepan Ferenčić za Križevačku imovnu općinu, inž. Ivan Balić za Đurđevačku imovnu općinu, a jedanaesto mjesto u Upravnom odboru bilo je otvoreno za delegata Savske banovine. Za članove Izvršnog odbora izabrani su: inž. Nikola Đurić, dr. Fran Bončina i dr. Milutin Bošković. Za članove Nadzornog odbora izabrani su: Živan Stanković, Teofil Dramićanin i Josip Sečkar. Glavna skupština primila je izvješća i bilancu (iskaz) o imovinskom stanju društva, u kojem je iskazana aktiva društva iznosom od K 25,416.800 – , a koja je izražavala troškove gradnje željeznice i drugih investicija i pasiva društva iznosom od K 25,416.800.

nove Ministarstva financija Kraljevine Jugoslavije po naredbi na donosioca, a koji su izdani mađarskim društvima vicinalnih željeznica (sveukupno 22,885.221,71 švicarskih franaka). Vidi *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, br. 172, Beograd, 1933.

¹¹⁷ Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu. Također, vidi i spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab.br. 915/1941. upućen rujnu 1941. Odiu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske, Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

– koja se sastojala od osnovnih i prioritarnih dionica društva u jednakom iznosu. Na Skupštini je naglašeno da društvo od početka 1919. do tada nije od Jugoslavenskih državnih željeznica dobivalo niti obračun, a niti udjele iz prihoda. Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije odobrilo je doduše društvu akontaciju u sumi od 13,261.834,59 dinara, no prethodno je tražilo od društva da potpiše obaveznu izjavu istoga sadržaja kao i kod Lonjskopolske željeznice d.d.¹¹⁸ Na Skupštini je također izviješćeno da je Vlada Kraljevine Jugoslavije u smislu konvencija, što ih je s pojedinim grupama interesenata sklopila 7. veljače 1931. otkupila sve prioritarnice dionice društva i to za kupovinu od 200 dinara za svakih 100 a.u. kruna¹¹⁹ nominalne, valutom od 1. siječnja 1931. U ime zaostalih kamata (arriérés) na tako utvrđeni prioritetni kapital za vrijeme od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. platila je Kr. jugoslavenska vlada na svakih 100 a.u. kruna još napose 90 dinara s time, da je od ukupne sume kamata odbila ranije date akontacije, čime je karakter ovih akontacija definitivno određen u smislu: da pod tim naslovom isplaćene sume nisu stavljene na raspolaganje društvu, nego su priračunate kupovnoj cijeni prioritarnih dionica. Nasuprot tome pokriveni su iz toga primanja svi administrativni izdaci i društveni troškovi od 1. siječnja 1919. do 31. prosinca 1930. tako, da po predloženoj bilanci o imovinskom stanju društva, nije društvo prema trećim licima bilo opterećeno nikakvim obvezama ni dugovanjima.¹²⁰

D.d. vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs održalo je 11. svibnja 1932. u 11 sati prije podne u zgradi Direkcije državnih željeznica u Zagrebu u sali za konferencije na I. katu izvanrednu skupštinu dioničara. Jedna od točaka dnevnog reda bio je i prijedlog Upravnog odbora o likvidaciji društva. Dioničari koji su htjeli nazočiti na skupštini, bili su dužni bar tri dana prije skupštine položiti svoje dionice kod Ministarstva saobraćaja u Beogradu, Nemanjina ulica br. 6, soba br. 398/I. kat.¹²¹

¹¹⁸ Lonjsko-poljska željeznica d.d. u Zagrebu potpisala je sljedeću izjavu: »Potpisano društvo priznaje državi pravo, da s obzirom na izmjenjene prilike unese potrebne izmjene i dopune kako u koncesiju koju ima to društvo, tako i u ugovor o eksploataciji, i da će se karakter plaćanja akontacije utvrditi tek onda, kada odnos države prema tom društvu bude, po izvršenim izmjenama koncesije i ugovora o eksploataciji, definitivno utvrđen, a do onda ovo plaćanje neće imati karakter plaćanja po obavezama predviđenim u ranijem ugovoru o eksploataciji, zaključenim u svoje vrijeme između toga društva i bivših Mađarskih državnih željeznica.« Vidi HR-HDA-151. Savska banovina. Odjeljenje za trgovinu, obrt i industriju – Zagreb (1929-1939), ur.br. 255-VIII-1932., kut. br. 43.

¹¹⁹ Riječ je o austro-ugarskim krunama.

¹²⁰ HR-HDA-151, ur.br. 252-VIII-1932., kut. br. 43.

¹²¹ *Narodne novine. Službeni list Kraljevske banske uprave Savske banovine* (dalje: *NN KBUSB*), br. 101, Zagreb, 1932.

Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu objavio je 6. lipnja 1932. da je u trgovački registar upisana likvidacija D.d. vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs u Zagrebu s time da su članovi ravnateljstva obavljali funkciju likvidatora.¹²²

Temeljem navedenog, ravnateljstvo D.D. vicinalnih željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs sa sjedištem u Zagrebu u likvidaciji kao likvidator u smislu čl.202. Trgovačkog zakona pozvalo je vjerovnike društva da svoje tražbine za šest mjeseci računajući od trećeg uvrštenja oglasa u »*Narodnim novinama*« prijave likvidatorima na adresu: Ministarstvo saobraćaja, Odbor za vicinalne željeznice u Beogradu.¹²³

Okružni sud u Zagrebu kao trgovački sud objavio je 11. travnja 1933. u trgovačkom registru brisanje Vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs d.d. u Zagrebu u likvidaciji jer je uslijed dovršene likvidacije prestala s radom.¹²⁴

Na temelju molbe Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije br. 8899/1936. od 14. svibnja 1936., zapisnika o izvanrednoj skupštini dioničara Vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barc d.d. od 11. svibnja 1932. koji je bio ovjeren od strane komesara Kraljevske banske uprave Savske banovine, kao i Uvjerenja br. R.735/36.-1 Okružnog suda u Zagrebu kao trgovačkog suda o brisanju navedene tvrtke uslijed dovršene likvidacije u trgovačkom registru, te izvještaja br. 10586/1936. Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Okružni sud u Novom Sadu (Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala)¹²⁵ donio je na svojoj sjednici održanoj 11. lipnja 1936. zaključak o uknjižbi prava vlasništva nad nekretninama navedene željeznice u korist državnog erara Kraljevine Jugoslavije, te da se brišu zabilježbe i ograničenja protiv bivših

vlasnika. Tako je država uknjižila pravo vlasništva nad nekretninama Vicinalne željeznice Bjelovar-Križevci-Virovitica-Barcs d.d. uvedenim u Centralnom zemljišnoknjižnom uložku br. 160, 309, 333 i 336.¹²⁶

5. Zaključak

Cilj ovog rada je prikaz ustroja, poslovanja i likvidacije Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs (1893.-1933.) s aspekta povijesti institucija. Pod vicinalnim željeznicama, odnosno željeznicama mjesnog interesa, smatramo one kojima je glavna zadaća bila, da odgovaraju prometnim i javno gospodarstvenim potrebama dotičnih krajeva. Ekspanzivan razvoj željezničke mreže na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije započeo je 1880. godine donošenjem tzv. Vicinalnog zakona, koji je omogućio privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže. Ugarska vlada izdavala je privatnicima koncesije za gradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica. Prema izdanim koncesijama koncesionar je bio dužan da osnuje dioničko društvo, koje je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribaviti potreban kapital izdavanjem dionica ili obveznica u koncesijom utvrđenoj visini. Najkarakterističnije je da je država preuzimala na sebe obvezu da će po izgradnji uzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica prema uvjetima međusobnog ugovora. Prema tim ugovorima većim dijelom brutto prihod dijelio se na pola (50-60%), a manjim dijelom putem zagarantiranog minimalnog prihoda. Ovakve koncesije davane su na 90 godina poslije čega je željeznica prelazila u vlasništvo države bez ikakve odštete. Privatni kapital koji je sudjelovao u gradnji ovih željeznica bio je mađarski, austrijski, njemački, švicarski, nizozemski i engleski. Prije donošenja navedenog zakona, naša željeznička mreža bila je dosta siromašna, no ovaj je zakon odigrao presudnu ulogu u razvoju dotadašnje željezničke mreže u Ugarskoj i Hrvatskoj. Uzrok tome uspjehu leži u raznim olakšicama i pogodnostima, koje je navedeni zakon omogućio za vicinalne željeznice, odnosno za privatnike koji su ih gradili i eksploatirali. Tako je, za usporedbu, godine 1918. na prostoru Hrvatske i Slavonije bilo sveukupno 2.390 km željezničkih pruga, od toga 980 km glavnih željeznica i 1.410 km vicinalnih. Od toga je na državne željeznice spadalo 901 km, na Društvo južnih željeznica

¹²² NN KBUSB, br. 144, Zagreb, 1932.

¹²³ NN KBUSB, br. 151, Zagreb, 1932.

¹²⁴ NN KBUSB, br. 127, Zagreb, 1933.

¹²⁵ Naređenjem ministra pravde Kraljevine Jugoslavije od 13. ožujka 1935. br. 19.313 otvorena je 1. travnja 1935. Centralna zemljišna knjiga u Novom Sadu. Uvidom u Centralnu zemljišnu knjigu konstatirano je, da se tamo kod Okružnog suda u Novom Sadu nalaze zemljišno knjižni operati (planovi, zapisnici) Državnih željeznica dobiveni iz Budimpešte. Povodom navedenog naređenja, Predsjedništvo Apelacionog suda u Zagrebu je 20. ožujka 1935. obavijestilo sve područne okružne i sreske sudove, da će Centralna zemljišna knjiga željeznica i javnih kanala za područja ovog Apelacionog suda i Novosadskog Apelacionog suda nastaviti rad kod Okružnog suda u Novom Sadu 1. travnja 1935. i da se svi predmetni spisi imaju upućivati Okružnom sudu u Novom Sadu, Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i javnih kanala. Navedeno Odjeljenje započelo je redovan rad također 1. travnja 1935. Vidi HR-HDA-396. Predsjedništvo Apelacionog suda-Zagreb (1933-1945), Su 2038-2/1933., Zemljišna knjiga željeznica i javnih kanala, kut. br. 4.

¹²⁶ Zaključak Okružnog suda u Novom Sadu, Odjeljenje za centralnu zemljišnu knjigu željeznica i kanala Želj.Dn.br. 7/1936. od 11. lipnja 1936. Zaključak predstavlja prilog spisu Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab.br. 915/1941. iz rujna 1941. Vidi Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

79 km, a na vicinalne željeznice čak 1.410 km. Na hrvatskim povijesnim prostorima postojalo je dvadesetak dioničkih društava vicinalnih željeznica, između kojih je bilo i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Društvo je izgradilo i eksploatiralo jednu od najdužih željezničkih mreža na našim prostorima, s pomoću koje je za cijelo vrijeme svoga egzistiranja poslovalo sa značajnim dobitkom. Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, novostvorena Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca stajala je na gladištu, da ona nije direktni pravni sljednik bivše Austro-Ugarske, te da stoga nije obavezna priznati izdane koncesije i zaključene eksploatacijske ugovore, već da ih može, po pravu suvereniteta podvrgnuti reviziji. S druge strane ona je izjavila svoju spremnost da u smislu ugovora o miru respektira prava privatnog vlasništva, ali samo u onom obimu koji bi odgovarao stvarnim prilikama, koje su se nakon završetka 1. svjetskog rata, iz temelja izmijenile. Kako su mnoga od tih društava na temelju odredaba mirovnih ugovora tužila Kraljevinu Jugoslaviju pred Izbornim sudom Savjeta društva naroda i pred Mješovitim Mađarsko-jugoslavenskim izbornim sudom u Hagu, koji su u nekim slučajevima i donijeli presude izrazito nepovoljno po državu, jugoslavenska vlada nastojala je da s njima postigne mirnim putem što povoljniji aranžman. Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica, te je otkupila njihove željezničke pruge. U toj grupi otkupljene su i pruge Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Time je prestao i razlog njegovog postojanja. Društvo je 1932. godine ušlo u proces likvidacije, koji je završio 11. travnja 1933. Možemo zaključiti da je hrvatska željeznička mreža najveći razvoj dostigla, kada je država odlučila njenu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). U tome periodu sagrađena je gotovo cjelokupna željeznička mreža na hrvatskom prostoru, koja uglavnom egzistira i dan danas. Na ekonomskim interesima, odnosno gospodarsko-prometnim potrebama krajeva kroz koji je prolazila izgrađena je i eksploatirana također i vicinalna željeznica Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Kao što je prikazano u članku, ona je poslovala sa značajnim financijskim dobitkom. Na kraju treba napomenuti, da je nakon podržavljenja željezničke mreže u Kraljevini SHS/Jugoslaviji, do danas država sagrađila izuzetno mali broj novih pruga, što je dovelo do ponovnog razmatranja ideje, a u nekim segmentima i uvođenja privatnog kapitala u željeznički sustav.

Summary

The Stock Company of the Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs Vicinal Railway (1893 – 1993)

Keywords: Stock Company of the Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs Vicinal Railway in Budapest/Zagreb, stockholders, liquidation, vicinal railways, state-managed private railways, exploitation of railway lines

This paper sheds light on the structure, business activity and the liquidation of the Stock Company of the Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs Vicinal Railway in the period from 1893 when the stock company was founded until 1933 when its liquidation was finalised. The headquarters of the stock company during the Austro-Hungarian Monarchy was in Budapest and in 1919 it relocated to Zagreb. The railway lines of the Company were: Križevci-Bjelovar, Bjelovar-Mišulinovac, Katalena-Virovitica, Mišulinovac-Kloštar-Katalena, Kloštar-Virje, Virje-Koprivnica, Bjelovar-Velika Pisanica, Velika Pisanica-Garešnica, Pavlovac Dražica-Grubišno Polje. Besides these, the company also had in its possession a side railway line Mišulinovac-Josipov Rov-Eduardov rov and a railway line Bjelovar-Bjelovar's Steam Powered Flour-Mill Station. These private railway lines were exploited i.e. managed by the state. During the Austro-Hungarian Monarchy the railway lines of the company were under the jurisdiction of the Business Management in Zagreb, which was reorganized in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia into the Regional Board of the State Railways in Zagreb. Based on the agreement of 7 February 1931 the state bought off the railway lines of the Stock Company of the Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs Vicinal Railway, which thus lost its reason to exist. In 1932 the company entered the process of liquidation which ending on 11 April 1933.

Translated by Marijan Bosnar