

## POVIJEST ŽELJEZNICA U PODRAVINI

*U povodu 95. obljetnice željezničke pruge Virje - Koprivnica  
i 70. obljetnice pruge Koprivnica - Varaždin*

### Uvod

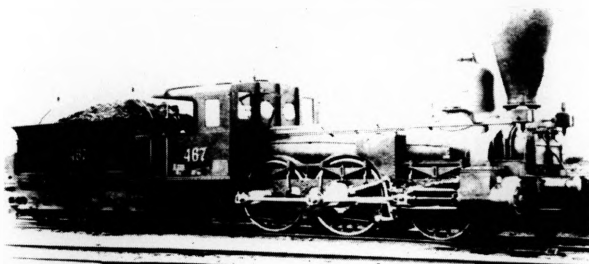
Željeznički promet je sustav koji omogućuje rentabilnost prijevoza vožnjom dugih vlakova velike tonaže i relativno malu potrošnju energije, mali prostor za trase pruga, veliku sigurnost i brzinu prijevoza te malu štetu za okoliš. Stoga je željeznica više od jednog stoljeća bila okosnica prometa; interaktivnim odnosom prema gospodarstvu omogućavala je njegov razvoj, ali i obratno.

Na području kopriivničke, đurđevačke i ludbreške Podravine, prošlo je gotovo 70 godina od izgradnje prve pa do puštanja u promet posljednje željezničke pruge. Posljedica je to pretpovijesnih i povijesnih prilika pa je potrebno vidjeti koje su i kako društveno - političke okolnosti utjecale na tako neravnomjeran razvoj željezničke mreže na ovom području.

### Razvoj željeznica u Austrijskoj carevini

Intenzivniji gospodarski život ima za posljedicu trajan prijevoz npr. poljoprivrednih proizvoda, drva i soli što prometu daje izuzetno značenje kroz koncepciju državne politike. To je rezultiralo eksploatacijom najprije vodenog prometa no i nemogućnost prijevoza u svim godišnjim dobima, nesigurnost, malu brzinu i kvalitetu. Potreba da se regulira Drava za plovidbu od Legrada do Osijeka javila se dosta rano, a pojavom željeznice razmišljalo se o povezivanju vodenog i željezničkog prometa gdje bi Legrad bio istovarno - utovarna luka. Regulacija Drave nikada nije izvedena do kraja jer se željeznica brzo nametala kao superiorniji vid prometa. Kao početak gradnje željeznica u Austrijskoj carevini uzima se 30. rujna 1828. kada počinje promet na prvoj dionici pruge Budejovice – Linz na konjsku vuču za transport soli u Češku. Godine 1837. dopremljene su iz Engleske prve četiri lokomotive te je 6. siječnja 1838. otvorena pruga Wien – Wagram što označava početak ere željeznice na lokomotivsku vuču.

Sve akcije za gradnju pruga su poticane iz gospodarski najrazvijenijih dijelova austrijskih nasljednih zemalja i bečke metropole čime je jačala gospodarska prednost tih zemalja i samog Beča u odnosu na ostale dijelove Carstva. Tako je izrađen plan željezničkih pruga Carevine prema kojemu je Beč ishodište željezničke mreže a država će odrediti i izgraditi pravce koji će povezati glavna središta s Bečom. Tek onda se dozvoljava izgradnja pobočnih te izgradnja pruga putem privatnih dioničkih društava. Austrijska državna uprava želi iskoristiti prednosti nad Ugarskom politikom u razvoju željezničke mreže kojom u svojim rukama drži sve – od pitanja koncesija pa do definitivnih dozvola za gradnju pruga. Radi uspješnije operative formirana je u Beču, u sklopu Opće dvorske komore, posebna generalna direkcija austrijskih dr-



Parna lokomotiva sa zaprežnim tenderom serije SudB 18, građene u godinama 1859 do 1872. u Beču, jačine 258 kw i brzine 60 km/h., vukle brze i putničke vlakove na prugama DJŽ-a i na području Hrvatske

žavnih željeznica te je upozorena Ugarska dvorska kancelarija i Dvorski ratni savjet da se kod projektiranja i izgradnje željeznica u Ugarskoj i Vojnoj krajini, bez obzira radi li se o državnim ili privatnim prugama, mora postupati u dogovoru s Bečom kako se ne bi povrijedili glavni pravci željezničkih pruga te koncepcija, jedinstvenost i jednoobraznost željezničke mreže. Organizira se državni nadzor i nad državnim željeznicama danih u zakup.

U takvim okolnostima ugarskih gospodarsko - političkih ambicija u 30-im godinama 19. stoljeća, Ugarska ubrzava donošenje mjera o svojim prometnicama. Ona donosi 1836. sustav željezničke mreže s ishodištem u Budim - Pešti odakle se granaju glavni pravci koji zahvaćaju i tzv. pridružene zemlje (i Hrvatsku) ali samo dokle sežu interesi Ugarske. Ugarsko namjenskičko vijeće formiralo je 16. kolovoza 1845. posebni odsjek za promet koji izrađuje plan mreže prometnica za Ugarsku i jedna od četiriju glavnih pravaca je Pešta - Rijeka radi izlaza na Jadran. Istim načinom podčinjavanja kojim se Beč služi prema Ugarskoj, ova postupa prema "pridruženim" zemljama pa tako i prema Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji. Prva vožnja lokomotivskom vučom izvršena je 10. studenog 1845. na pravcu Pešta - Palota, a slijedeće godine je otvoreno više pruga u Ugarskoj.

Nakon 1848. i uvođenja apsolutizma u austrijskoj Carevini opća se situacija za hrvatske zemlje svodila na slabljenje mađarskog pritiska u korist austrijskog državnog jedinstva. Jedinstvo austrijskog gospodarskog sustava značilo je otklanjanje svih prepreka, posebno carina. No, otklanjanje mađarskog centralizma nije toliko pogodovalo jer na račun hrvatskih zemalja jačaju austrijske nasljedne zemlje u borbi sa zapadno - europskim gospodarstvom. Godine 1850. Austrija pušta u promet željezničku magistralu Beč - Trst kao svoj izlaz na Jadran što još više jača antagonizam Austrije i Ugarske. Godine 1854. Austrija je došla u financijsku krizu te je odlučila prodati pruge i već 1858. sve izgrađene i pruge u izgradnji prodala međunarodnom konzorciju na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Za izgradnju i eksploataciju je bilo formirano Društvo "Oesterreichische Staatsbahn Gesellschaft" koje se podijelilo na Društvo sjevernih i Društvo južnih željeznica. Pruge na našem području su spadale pod Društvo južnih željeznica (DJŽ).

### Prometna politika u unutrašnjosti Hrvatske

S impulsima što ih daje hrvatski narodni preporod i sazrijevanjem nacionalnog političkog programa Trojedne kraljevine rastu gospodarske potrebe i sve više zahvaćaju prometnu problematiku. Već 1825. riječki trgovac Adamić predlaže povezivanje Beča i Pešte s Jadranom

preko Rijeke ne bi li dobio podršku obiju strana za bolje povezivanje Rijeke s unutrašnjošću, a sve na štetu Trsta. Dvije godine kasnije stručnjak Knežić, na inicijativu Dvorskog savjeta, razrađuje varijantu izlaska Siska i Karlovca na Jadran.

Što se tiče Podravine godine 1844. nalazimo pismeno obrazloženje Lj. Jelačića Zagrebačkoj županiji o najpogodnijoj trasi željezničke pruge od Dubovca kod Karlovca preko Božjakovine, Pake, Grane, Finčevca do Ludbrega, a odatle uz desnu obalu Drave do Osijeka, obrađujući prednosti ove trase pred onom koju predlaže Virovitička županija. Predlagač dalje ukazuje kako bi se iz Ludbrega trasa račvala s jedne strane do Budima a s druge strane preko Šoprona do Wiener Neustadta na buduću magistralnu prugu Beč – Trst. Virovitička županija poziva Zagrebačku županiju da složno nastupe na predstojećem zasjedanju Sabora u Požunu pledirajući za željezničku vezu od Dunava prema Rijeci preko Slavonije.

Poslije tih inicijativa javlja se 1850. grupa slavonskih interesenata koji traže reaktiviranje jednog starog projekta trase Vukovar – Primorje, ali tako da bi se jednim krakom povezala s Dravom kod Legrada. Kako je Ugarski sabor donio program izgradnje magistrale Pešta – Rijeka, u pitanje je došao pravac Vukovar – Rijeka i forsiranje dravskom dolinom a to je slabilo povezivanje dijelova Trojedne kraljevine. Budući je magistrala Beč – Trst otvorena, u Hrvatskoj se traži izlaz iz kliješta austrijske i mađarske politike.

Otvaranje pruge Kaniža – Pragersko 29. travnja 1860. otvara se pruga Kaniža – Pragersko kao pobočna pruga koja spaja južnu Ugarsku s magistralom Beč – Trst. Dio pruge u dužini od 41 km, između Kotoribe i Čakovca, prolazi Međimurjem, što znači da je to prva pruga na hrvatskom tlu. To je potaknulo daljnje aktivnosti u Hrvatskoj kako bi se našla veza najbliže pruge Podravini.

### **Banska konferencija o željezničkom pitanju**

Dugotrajan i neuspješan period predlaganja željezničkih pravaca u Hrvatskoj posljedica je njene gospodarske nerazvijenosti ali i položaja između Austrije i Mađarske. Inicijativa nije nedostajala pa bilježimo neke vezane uz Podravinu: 21. veljače 1862. Poglavarstvo slob. i kr. grada Koprivnice obraća se Velikom županu Križevačke županije u vezi namjere da se izgradi pruga Kaniža – Zagreb te obrazlaže potrebu da ista ide preko Kotoribe, Legrada, Koprivnice i Križevaca ili pak 8. lipnja 1862. Namjesničko vijeće dostavlja Hrvatskoj Dvorskoj kancelariji svoju predstavku o željezničkom pitanju u Hrvatskoj te smatra bitnim isposlovati dozvole za trasiranje pruge Kotoriba – Legrad – Zagreb.

Bilo je vrijeme da čimbenici Trojedne kraljevine progovore na jednom mjestu o potrebi stvaranja vlastite željezničke mreže s ishodištem u Zagrebu. Tako je 20. - 22. kolovoza 1862., na inicijativu Hrvatske Dvorske kancelarije održana Banska konferencija o koncepciji osnova za željezničku mrežu Hrvatske i Slavonije.<sup>1</sup> Na konferenciji je savjetnik Baltić objavio koncesiju danu 1858. Društvu južnih željeznica (DJŽ) na 90 godina za već izgrađene pruge od Zidanog Mosta do Zagreba i Siska. No, DJŽ dobiva i pruge u izgradnji ali je dano prvenstvo kod gradnje i budućih pravaca od Kaniže za Osijek, Vukovar i Zagreb<sup>2</sup>. Znači, okolnosti su bile predodređene pa se diskutiralo u tim okvirima.

Općinstvo županije Križevačke i zastupstvo Koprivnice ponavljaju zahtjev za željezničkim

pravcem od Kotoribe do Zagreba preko Koprivnice. Govori se i o nastojanju društva veleposjednika u županiji Virovitičkoj o izgradnji željeznice iz Osijeka preko Virovitice do Zagreba. Prilikom glasovanja trasa sredinom Slavonije s pobočnim prugama prema dravskoj i savskoj dolini nije dobila jednoglasnu podršku kao kanižanska pruga preko Koprivnice za Zagreb. Na kraju konferencije izabran je i Odbor na čelu s đakovačkim biskupom Strossmayerom koji bi trebao brinuti o daljnjim aktivnostima.

Poslije konferencije nastavlja se prepiska koja govori o inicijativama za područja vezanih na Podravinu, ali sada s novim saznanjima s konferencije. Tako 18. listopada 1862. Hrvatska dvorska kancelarija obavještava bana Šokčevića da Ministarstvo rata daje prednost pruži Legrad – Zagreb. A godine 1863. nalazimo dopis Ministarstva trgovine od 16. ožujka kojim obavještava Hrvatsku dvorsku kancelariju da je izdalo dozvolu Željezničkom odboru Križevačke županije za trasiranje pruge od Drave preko Legrada, Koprivnice i Križevaca do Zagreba uz trajanje dozvole od jedne godine. Kako DJŽ ne misli graditi takvu prugu, to je Križevačka županija odobrila iz svojih fondova iznos za pokriće troškova trasiranja pruge. Nadalje, 25. listopada 1864. Željeznički odbor križevačke županije podnio je Namjesničkom vijeću u Zagreb gotov operat o toj pruži te zatražio da DJŽ otkupi taj dokument te izgradi prugu ili da se očituje o nepostojanju kako bi izvedbu preuzeo netko drugi. Dana 25. studenog iste godine Hrvatska dvorska kancelarija dostavlja predmetni elaborat austrijskom Ministarstvu trgovine s preporukom da se zatraži mišljenje od Društva južnih željeznica pošto ono traži trasiranje pruge od Kotoribe preko Barča do Osijeka.

Godine 1867. dolazi do Austro - Ugarske nagodbe a godinu dana kasnije i do Ugarsko - Hrvatske nagodbe. Nagodbom, Hrvatska dobiva elemente državnosti i autonomiju u nekim unutarnjim pitanjima ali ne u financijama. U unutarnja pitanja nije spadala Rijeka ni Vojna krajina.

### **Prva pruga prolazi Podravinom**

Odluka o izgradnji pravca Pešta – Rijeka seže u godinu 1836. kada Ugarski sabor<sup>2</sup>. svibnja određuje glavne prometnice. Kako je tada austrijska Vlada imala odlučujući utjecaj na gradnju pruga, uvjeti za njenu gradnju nisu sazreli do Austro - Ugarske nagodbe. Zapostavljena Podravina, kao i cijela Trojedna kraljevina, ima itekako potrebu za željezničkom vezom. O tome govori Poglavarstvo slob. i kr. grada Koprivnice u pismu Velikom županu Križevačke županije Lj. Vukotinoviću 21. veljače 1862.: Iz navedenog glavnog i nedvojbenog razloga potrebno je obćenje željeznicom od sriedotočja promjeta Magjarske Budim - Peste sa Jadranskim morem čez plodnije prediele, kratjom i manjimi zemljištnimi težkoćami prugom, na koliko samo moguće čim bolje sriedinom domovine naše spojiti.

Grad ovaj je sriedotočje trgovine i stecište plodinah za civilnu i vojnu Podravinu. Na svakogodišnjih 18 sajmovah prodaje se tu do 10 000 komada rogate marve, do 1200 komadah konja, do 12 000 komada krmakah.

Potom promeće se ovdje u plodnoj okolici satnijah Virjanske, Gjurgjevačke, Novigradske i Peteranske, mjesta zatim civilnih Bukovec, Ludbreg, Otok, Selnica, Gjelekovec i Rasinja priraslih do 100 000 vaganah kuruze, 100 000 vaganah različita žita.

Vozni red na budimsko-ričkoj željeznici. Iz Budima u Rieku.						Iz Rieke u Budim.					
Mile	Stanice	I. II. III. razred		I. II. III. IV. razred		Mile	Stanice	I. II. III. razred		I. II. III. IV. razred	
		1/101 br. vlika		5/103. br. vlika				1/101 br. vlika		5/103. br. vlika	
		urak	čas.	urak	čas.			urak	čas.	urak	čas.
	Budim-Pešta polazi	9	45	7	15	1-53	Rieka polazi	7	20	6	21
	Kašfa	5	18	3	35	1-04	Bakar	7	58	7	12
	Žakanj (gostiona)	6	30	3	45	0-97	Meja	8	22	7	43
0-70	Drnje	6	40	3	57	1-17	Plaze	8	48	8	18
1-20	Koprivnica	6	57	4	21	1-17	Lič	9	13	8	53
1-77	Lepavina	7	19	4	58	0-91	Fuzine	9	33	9	19
2-17	Križevac	7	54	5	41	1-01	Lokve	9	52	9	49
1-53	Grđac	8	12	8	05	1-10	Delnice	10	09	10	14
1-06	Vrbovac	8	30	6	41	1-70	Skradin	10	37	10	58
1-32	Božjakovina	8	47	7	03	2-08	Komercne Moravice (gostiona)	11	38	12	09
0-82	Dugoselo	8	54	7	20	1-19	Vrbovsko	11	50	12	35
1-33	Sevete	9	16	7	46	0-87	Gomirje	12	02	12	52
	Zagreb (gostiona) dolazi	9	35	8	10	1-86	Ogulin	12	31	1	48
1-68	Zagreb (gostiona) polazi	10	05	8	45	2-32	Tounj	1	02	2	34
	Karlovac dolazi	12	00	10	40	1-38	Generalaki-stol	1	25	3	10
	Karlovac polazi	12	20	11	00	2-27	Dugareca	2	04	3	55
1-39	Dugareca	12	42	11	33	1-39	Karlovac dolazi	2	25	4	20
2-27	Generalaki-stol	1	21	12	28		Karlovac polazi	2	40	4	45
1-38	Tounj	1	43	1	01		Zagreb (gostiona) dolazi	4	35	6	40
2-32	Ogulin	2	25	2	05		Zagreb (gostiona) polazi	5	05	7	50
1-46	Gomirje	3	52	2	41	1-63	Sevete	5	28	8	26
0-87	Vrbovsko	3	07	3	03	1-33	Dugoselo	5	47	8	57
1-19	Komercne Moravice (gostiona)	3	50	3	48	0-82	Božjakovina	5	59	9	12
2-08	Skrad	4	16	4	40		Grđac	6	22	9	42
1-70	Delnice	4	51	5	20	1-06	Vrbovac	6	38	9	58
1-10	Lokve	5	12	5	44	1-53	Križevac	7	02	10	28
1-01	Fuzine	5	37	6	14	2-17	Lepavina	7	59	11	14
0-91	Lič	5	56	6	36	1-77	Koprivnica	7	16	12	44
1-17	Plaze	6	20	7	03	1-20	Drnje	8	16	12	44
0-97	Meja	6	40	7	24	0-70	Žakanj (gostiona) dolazi	8	25	12	45
1-04	Bakar	7	05	7	56		Kašfa dolazi	10	03	1	12
1-53	Rieka dolazi	7	35	8	20		Budim-Pešta dolazi	6	05	8	17

Vozni red iz 1873. godine

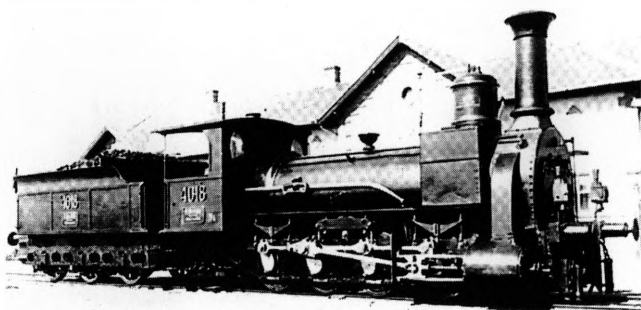
Bližnje graničarske, a i civilne šume proizvode po prieko svaku godinu 40 000 – 50 000 centih šišakah, te se isti proizvod od onuda promeće; a čim bi postaja željeznička ovdje bila, to bi se iz šumah susjedne Slavonije također više nego pet putah toliko ovuda odpravljalo. Iz lugovah satnije farkaševačke, sokolovačke, novigradske i kapelske, kojih preko 40 000 jutarah imade, je 1500 stabalah za privatne trgovce, 1500 stabalah za gradjenje ladjah... prošaste godine k moru otpremljeno.

A na ovu godinu je 3000 stabalah isto tako hrastovine opet pogodjeno, te će takodjer k moru slati. Hiljade kolnih tovara u graničarskih i slavonskih šumah proizvedenih dugah prolazi ovuda. Preko 2 000 000 francezkih dugah za strane trgovce je odpremljeno Dravom i Dunavom (na Teteny) i od onuda željeznicom na Trst a da se prugom predloženom k moru staviti uzmozgu, bi vozarina na pol jeftinija bila.

Grad ovaj sa okolicom dobavlja 50 000 centih različite robe. Okolica ova rabi preko 100 000 centih soli.

Navedeni podatci iskazuju ne samo da je željeznica i postaja željeznička u ovom gradu potrebita, već da će se nedvojbeno i izplatiti, a to tim sigurnije što će sve veći biti teret za odvoz.”<sup>3</sup>

Bez obzira što se ne govori i o potrebama za prijevoz putnika, sasvim dovoljna argumentacija za prolazak željeznice. Dalje se navodi: “Gradjenje željeznice čez kotar ovog grada nije nikakvim zemljišnim teškoćam izraženo, jer je gradilište celom dužinom poprijeko na površju crnica, pod površjem je peskovita ilovača, čim dublje tim bolje peskovita i prudovita bez vrutkah i tom načinom čvrsta zemljišta svuda...”



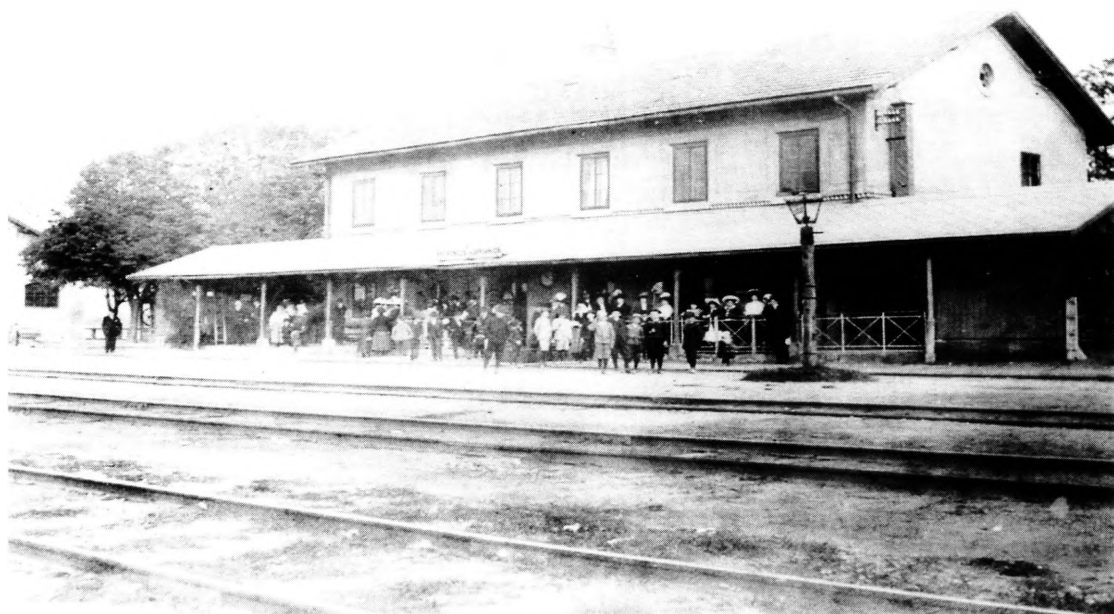
Lokomotiva serije 441 MAV, prva koja je prolazila Koprivnicom

Drnjanski pašnjaci i korito Drave u duljini 1-2 miljah imadu pruda neizmjernu množinu. Svi obližni napomenutih jur graničarskih satnija u izobilju potrebita gradjevna drva. Grad ovaj uvidja korist željeznice i stoga je i Zastupništvo ovog grada pripravno bezplatno odstupiti sva svoja občinska zemljišta za željeznicu potriebita, potezom, kojim će se takova graditi, razumijevajuć i zemljište za udarati svu ciglu, koja bude potriebita za gradjenje stanjah kolodvora, nu izim toga obriče sve primierene žrtve doprinieti za pospiešiti i uskoriti oto gradjenje...<sup>4</sup> Ni ovako argumentirani razlozi nisu mogli austrijsku Vladu, odnosno DJŽ, navesti da se ovaj kraj čim prije uključi u željezničku mrežu. Od pomoći nisu bili ni različiti stavovi Virovitičke i Križevačke županije o pravcu koji bi imao prednost. Trebalo je čekati da se interesi poklope.

Po Austro - ugarskoj nagodbi, mađarska Vlada poduzima mjere da se u željezničkoj politici područje Ugarske, Hrvatske i Slavonije oslobodi utjecaja bečke Vlade. Vlada u Budim - Pešti odlučuje pruge graditi državnim kapitalom i ne dopustiti DJŽ-u utjecaj na razvoj mreže u ovom dijelu Monarhije. Tako je Ugarska počela preuzimati u vlasništvo željeznice na svom području i uključivati ih u sustav Kraljevskih ugarskih željeznica (UDŽ), kasnije MAV. Gradnja pruge Zakany – Zagreb inicirana je na Ugarskom saboru Zakonskim člankom XII. iz 1868., a kojim se gradnja izvodi na državni trošak. Projekti su bili gotovi, a 18. srpnja 1868. potpisan je ugovor s bankarskom kućom Weikersheim i radovi su otvoreni već sredinom ljeta.

U predradnje spada i imenovanje otkupnog povjerenika Urica Nikola, o čemu kraljevsko Namjesničko vijeće izvještava Poglavarstvo sl. i kr. grada Koprivnice 31. srpnja 1868.<sup>5</sup> Isto Vijeće 5. kolovoza izvještava Poglavarstvo Koprivnice o političkoj reambulaciji zemljišta za izgradnju pruge<sup>6</sup>. Kako otkup zemljišta nije teкао glatko već je 19. listopada 1868. poslana požurnica lokalnog stanovništva Kraljevskom namjesničkom vijeću,<sup>7</sup> a 2. studenog je poslano i izvješće o tijeku otkupa zemljišta<sup>8</sup>. No, sporovi oko otkupa vodili su se i nakon završetka gradnje pruge.

Koprivnica je oživjela nastanjanjem brojnih inženjera, a uređena je i bolnica za radnike na izgradnji. Zbog loših uvjeta bolovanja su bila česta, a također i umiranja radnika. Procjenjuje



Željeznički kolodvor Koprivnica izgrađen 1873., snimljen 1908., (Muzej grada Koprivnice)

se da je bilo zaposleno 500 - 1000 radnika, a iskop i odvoz zemlje se obavljao ručno osim na veće udaljenosti kada su korištena zaprežna kola. Zemljani su radovi napredovali i bili završeni u ljeto 1869. Zbog brzine izvođenja gradnja je bila dosta nesolidna što se posebno odnosi na drveni jednokolosječni most preko Drave, preko kojeg su vlakovi vozili usporeno s 10 km/h.

Zagrebačke "Narodne novine" donose vijest o otvorenju pruge 3. siječnja 1870.: "Zagrebačko – žakanjska željeznica otvorena je jučer svečanim načinom. Prvi vlak krenuo je jučer u 7 sati 22 časa odavle u Kanižu, a s njim bješe otišlo mnogo odličnih muževah, između ostalih prev. g. načelnik odsjeka Zlatarović, savjetnik odjela Hervoić, načelnik grada velem. g. Cekuš, presv. g. zapovjednik domobranstva pukovnik grof Kulmer i drugi. Putem pridružilo se je vlaku više gostih iz Križevacah i Koprivnice. U 12 sati prispio je vlak u Kanižu, gdje je kolodvor bio sjajno urešen; malo zatim, u 12 sati 10 časovah, stiže vlak iz Budima, a s njim preuzvišena gospoda ministar Kol. pl. Bedeković i ministar komunikacijah, grof Miko... U 1/2 1 sata po podne bio je u Kaniži sjajan banket za 100 osobah; prvi je govorio ministar komunikacijah preuzv. g. grof Miko u magjarskom jeziku, izraziv želju, da se s ovom željeznicom Hrvatska i Ugarska spoje u još tješnji savez ljubavi i prijateljstva. U pol 2 sata dovršen je banket, te je tada vlak krenuo put Zagreba. Sad je istom bilo na svih postajah pravo veselje i prava radost. U Koprivnici i u Križevcih dočekani su gosti s glasbom i uz klicanje množtva sakupljenog svieta..."

Pruga je trasirana na pretežno ravničarskom terenu i većim dijelom je u pravcu. Kroz Koprivnicu prolazi sjeverozapadnom periferijom grada gdje je lociran kolodvor, podosta udaljen

od gradskog središta. To je bila praksa za gotovo sve kolodvore MAV željeznica; naći što kraću trasu cijele pruge ne vodeći previše računa o lokalnim potrebama. Kolodvorska zgrada je bila katnica s natkritim peronom izgrađena 1873.

Inače je pruga klasificirana kao glavna pruga I. reda, a već je tada bila po građevinskim elementima osposobljena za brzine do 100 km/h. U "Narodnim novinama" od 5. siječnja 1870. objavljen je i prvi vozni red vlakova; prometovao je par osobnih i par mješovitih vlakova bez zaustavljanja u Koprivnici:

Kolodvor	Vrsta i broj vlaka			
	osobni	mješoviti	osobni	mješoviti
	1	3	2	4
Zakany	15,35	6,20	11,22	2,19
Zagreb	19,32	11,54	7,25	21,02

Između Koprivnice i Zakanya bilo je ukrižje Drnje, a između Drnja i Zakanya stajalište Drnje na Dravi. Početni kolodvor Zakany se nalazio na prije izgrađenoj pruzi Budimpešta – Kaniža – Žakanj u vlasništvu DJŽ-a. Kako tu prugu DJŽ nisu htjele prodati MAV željeznicama, zbog gubitka utjecaja u Podunavlju, Žakanj se koristio kao zajednički kolodvor. No, i krajnji, Zagreb južni kolodvor, te pruga do Karlovca su bili u vlasništvu DJŽ-a. Za odvijanje strojarske službe ložionica je bila predviđena u Zakanyu, a održavanje pruge od Zakanya do Križevaca obavljala je Sekcija za pruge u mađarskom Csurgou<sup>9</sup>. Dvije uprave i zajedničko korištenje infrastrukturnih objekata na tako važnoj pruzi stvaralo je MAV željeznicama povećane troškove. Stoga vrlo brzo odlučuju i 1882. izgrađuju novu prugu iz Budapesta preko Dombovara i Kaposvara do Gyekenjesa. A da se riješe korištenja zajedničkog kolodvora Zakany, nedaleko Gyekenjesa, 1884. grade i direktan spoj od Gyekenjesa do mosta na Dravi. Od tada se ova pruga naziva Gyekenyes – Koprivnica – Zagreb, a ne više žakanjsko - zagrebačka pruga<sup>10</sup>. U međuvremenu su MAV željeznice izgradile dionicu Karlovac – Rijeka, a dionicu Zagreb – Karlovac kupile od DJŽ-a tako da cijelom magistralom upravlja MAV te za prugu kroz hrvatsku formiraju u Zagrebu Poslovnu upravu.

Prve lokomotive bile se austrijske proizvodnje. Teretne vlakove vukle su lokomotive tipa D, oznake MAV 441, izgrađene između 1870. i 1874. s nisko ležećim kotlom i zaprežnim tenderom, a dostizale su brzinu do 30 km/h. Putničke i brze vlakove vukle su lokomotive tipa C, oznake MAV 338, također s nisko ležećim kotlom i zaprežnim tenderom, a postizale su brzinu do 50 km/h.

Godine 1880. se desio potres koji je dodatno oslabio nesolidan most preko Drave te se godine 1888. pristupa gradnji novog mosta. Stupovi i upornjaci rade se od kamena klesanca što obavlja poduzetnik Gregoersn iz Podsuseda. Pošto je ovdje korito Drave vrlo neuređeno, temeljenje mosta izvodi se dubinskim čeličnim kesonima. Most se sastoji od glavnog dijela preko Drave s tri slobodno oslonjene rešetkaste čelične konstrukcije paraboličnog oblika te dijela na inundaciji s pet slobodno oslonjenih rešetkastih čeličnih konstrukcija. Sve su konstrukcije izrađene od varenog željeza. Most je izgrađen za dva kolosijeka. Jedan je kolosijek služio za vezu Botova s Gyekenyesom, a drugi za vezu Botova sa Zakanyem i sa šljunčarom



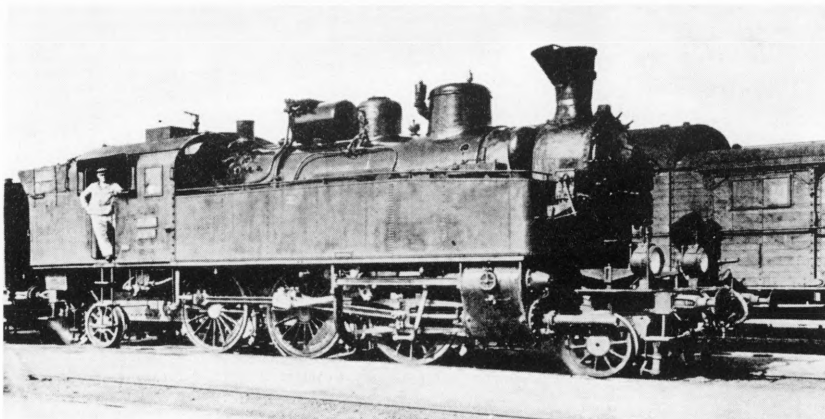


Radovi na zamjeni drvenog čeličnim mostom na Dravi kod Botova 1892. godine

MAV željeznica u Legradu na pruži Zakany – Barcs. MAV željeznice su koristile i šljunčaru u Botovu. Most je pušten u promet 15. studenog 1984. Sama pruga između godina 1890. i 1910. je bila sukcesivno rekonstruirana te se osovinski pritisak povećava do 18 t.

Zbog otvaranja za promet dionice Karlovac - Rijeka 1873. promet se povećao na četiri para vlakova, a 1881. već dva para brzih, dva para osobnih i dva para mješovitih vlakova. Prvi puta je na toj pruži prometovao vagon za spavanje u sastavu osobnog vlaka 16. siječnja 1890. Tim vagonom su se mogli koristiti samo putnici I. razreda uz posebnu doplatu od četiri forinte. Povećavao se i teretni promet tako da je godine 1896. za Rijeku otpremljeno 57 179 vagona, a iz Rijeke je otpremljeno 57 136 vagona. Prosječna težina teretnih vlakova godine 1904. iznosila je 355 t. Utovarni kolodvori bili su većinom u Mađarskoj, a tek 1906. otvoren je industrijski kolosijek u Koprivnici za potrebe kemijske industrije "Danica". To je bio prvi industrijski kolosijek u Podravini, uz kolosijeke šljunčare Botovo.

Za vuču vlakova sada se uključuju jače i brže lokomotive. Putničke i brze vlakove između Koprivnice i Zagreba vukle su lokomotive proizvedene 1882. do 1889. u Austriji i Mađarskoj, oznake MAV 326, jačine 302 kw i brzine do 45 km/h<sup>11</sup>. Poslije su došle lokomotive pod nazivom MAV 220 i MAV 222, proizvedene između 1890. i 1905. u Beču i Budimpešti, snage 390, odnosno 530 kw, a razvijale su brzinu do 90 km/h. Također se upotrebljavala i lokomotiva MAV 342 (poslije JDŽ/HDŽ/JŽ 17) koje su se proizvodile u Njemačkoj i Mađarskoj između 1915 i 1918., snage 581 kw, a razvijale su brzinu do 85 km/h. Sve te lokomotive vozile su brze i putničke lokomotive između Budimpešte i Zagreba.



Parna lokomotiva tenderka serije MAV 342, vukle putničke i brze vlakove između Koprivnice i Zagreba (građene 1915. godine)

Otvaranjem pruge počelo je djelovanje mađarskih interesa na željeznici. U Zagrebu je bila formirana Poslovna uprava MAV za naše pruge, ali organizacijski je sve do 1918. spadala u prvo vrijeme pod Ministarstvo za javne radove i promet, a poslije pod Ministarstvo trgovine u Pešti. Tako su kolodvorski službenici bili većinom Mađari, a među nižim službenicima i podčinovnicima bilo i Hrvata. Pravilnici i propisi su bili na mađarskom jeziku, kao i njegova upotreba u reguliranju prometa. I nazivi kolodvora su bili mađarski; Koprivnica je bila Kaproncza, a Drnje – Dernje. Nizom zakona i propisa regulirani su odnosi na željeznici i željeznice u odnosu na državu (Zakon o garancijama, Zakon o izvlaštenju za izgrađivanje željezničkih trasa, Zakon o subvencijama, Zakon o zaštiti željezničkih građevina)<sup>12</sup>.

Manipulacijom s putnicima i robom u početku su željezničke uprave izdavale jednostavne odredbe. Poslovni pravilnik ("Uredba") mjerodavan u unutarnjem lokalnom prometu za prijevoz osoba i roba izdavan je u Austro - ugarskoj monarhiji na temelju ovlasti koju su obje vlade dobile od svojih parlamenata u Beču i Pešti. Za Hrvatsku i Mađarsku vrijedio je zajednički Zakonski članak XXV. od 1892., Zakonski članak XXV. od 1901. i Zakonski članak XLIV od 1908. Prvi Pravilnik na hrvatskom jeziku izdan je 1893. u "Narodnim novinama". Prijevoz putnika u lokalnom prometu reguliran je do 1918. posebnim tarifama (đaci su uz svjedodžbu uprave školskog zavoda, izdane na mađarskom jeziku, putovati uz pola cijene itd.).

Iz voznog reda za godinu 1909. vidi se da sada na toj pruži prometuje par ekspresnih vlakova, dva para brzih vlakova, par ubrzanih, dva para osobnih, par brzoteretnih, par mješovitih i 13 ostalih teretnih vlakova. Komercijalna brzina brzih vlakova iznosila je 60 km/h, osobnih 36 km/h, a teretnih 18 km/h. U Koprivnici još ne stoje svi brzi vlakovi pa u zapisniku skupštine Bjelovarsko-križevačke skupštine od 26. travnja 1910. stoji: "Predsjednik čita molbu zastupstva grada Koprivnice da županijska skupština stvori zaključak, da se umoli Kraljevsko Ugarsko ministarstvo za trgovinu i promet, da svi brzi vlakovi, a naročito noćni, koji sada niti uvjetno ne staju na želj. postaji Koprivnici, odsele imadu stajati na toj postaji."<sup>13</sup> Na skupštini od 15. prosinca 1910. čitamo odbijenicu: "Kraljevska zemaljska vlada, odjel za unutarnje poslove saopćila je otpisom od 7. lipnja 1910. br. 33 195, da je gospdin Kr. ugarski ministar

trgovine, na molbu zastupstva grada Koprivnice predloženoj županijskoj skupštini od 26. travnja 1910. pod t. XVI... priopćilo da tu molbu grada Koprivnice ne može ispuniti, jer su dosadanje sveze prav dovoljne. Brzi vlakovi, koji služe za odvijanje dalekog prometa mogu samo tako odgovoriti svojoj svrsi, ako se na što manje srednjih postaja zaustavljaju. U slučaju da se ova molba ispuni jedva bi bilo moguće neuvažiti mnogobrojne slične molbe.”<sup>14</sup>

Sličan zahtjev nalazimo na skupštini održanoj 8. lipnja 1911. gdje skupštinari Antun Frljan i Franjo Dolenec predlažu da se zamoli Uprava državnih željeznica da osobni vlak br 1010 koji dolazi iz Budimpešte u Zagreb u 8,30 ujutro staje u Drnju.”<sup>15</sup> Odgovor nije ni trebalo tražiti. Toliko o odnosu Ugarske prema hrvatskim molbama u duhu “ljubavi i prijateljstva” kako je to ministar Ugarske Vlade grof Miko kazao prilikom otvaranja prve pruge koja presijeca plodnu Podravinu ili, kao što je Krleža pisao, lokomotive tutnje kroz Koprivnicu vukući MAV vagone da što prije dođu, ne u Zagreb, već u Rijeku.

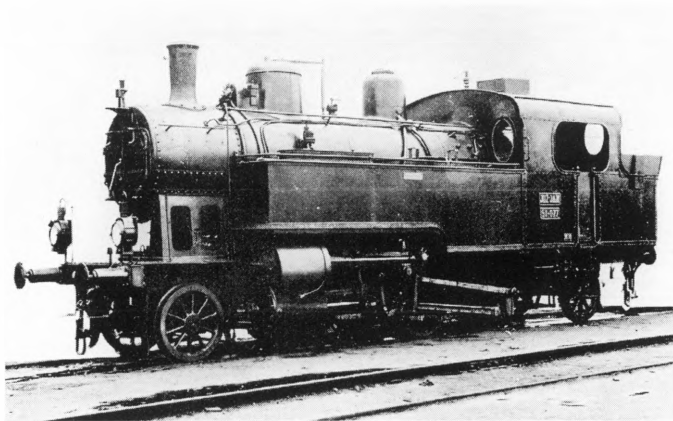
Ova je željeznička pruga bila od neizmjernog značaja za brži razvoj Koprivnice od susjednih gradova što potvrđuju i podaci o porastu broja stanovnika 1910. u odnosu na 1857.:

Grad	Đurđevac	Koprivnica	Ludbreg
1857. g.	4781	3224	975
1910. g.	5703	8018	1724
% porasta	58,2	148,9	76,8

Željeznički kolodvor Koprivnica se priprema i za priključak nove pruge kako bi kroz koju godinu postao i željezničko prometno čvorište. Već 1912. dobiva i novu kolodvorsku zgradu koja i danas služi svojoj svrsi.

### Pruga Virovitica – Kloštar

Za izgradnju pruge uz Dravu, odnosno longitude naspram radijalnih pravaca koje je poticala država, trebalo se izboriti za jednu od varijanti tzv. Podunavskog pravca. Inicijative za povezivanje Slavonije i Hrvatske nije nedostajalo, što više međusobno su bile suprotstavljene u borbi zainteresiranih županija. Tako je na skupštini Požeške županije održanoj 26. veljače 1862. Veliki župan Špun govorio protiv željeznice koja bi Sisak s Bačkom i Banatom povezala preko Koprivnice, Virovitice, Osijeka i Vukovara. Po njemu trasa bi trebala ići savskom dolinom kako bi obuhvatila Požegu i Đakovo, apelirajući na hrvatskog Dvorskog kancelara I. Mažuranića da ne podupre trasu uz dravsku dolinu. Takav stav podupire i Virovitička županija u pismu Hrvatskoj dvorskoj kancelariji u Beču od 28. travnja 1862. u kojem, među ostalim stoji: “... U ovom žalosnom stanju nahodi se i naša domovina. Po svojoj plodonosnosti i po svojim proizvodima takma se sa prvim zemljama austrijske države, a po svojim prometnim obćilima spada medju posljednje. Ceste su joj tako zločeste, da je obzimu po nekoliko mjeseci skoro svaki promet nemogućan. Poznata je stvar da se iz Osieka u Zagreb oko Pešte i Beča putuje.



Lokomotive serije 51 koje su poslije 1910. vukle vlakove na toj pruzi Virovitica - Kloštar. Takav tip lokomotive proizvodio se 1942. u Slavonskom Brodu.

Visoka kraljevska dvorska kancelarijo! Skrajnje je vrijeme, da se ovom jadu naše domovine doskoči, da se narod od materijalne propasti sačuva. Ovo bi se moglo po preponiznom mnenju ove skupštine samo onda postići, kad bi se plodni Banat i Bačka kroz našu domovinu kao najkraćim putem sa morem kod Rieke sa željeznicom svezali. Željeznička pruga koja bi našom otačbinom išla tvorila bi čuda. Ali ne manju korist imala bi i celokupna država od željezničke pruge naznačene.

S tih razloga vodjenja, usudjuje se ponizna skupština visoku kraljevsku dvorsku kancelariju moliti... da joj se čini predlog županije požeške... u toliko uvaženja dostojan, u koliko se nebi za našu otačbinu probitačniji pravac iznašao.”<sup>16</sup>

Predlagači još nisu znali što će o željezničkom pitanju savjetnik Baltić kazati na predstojećoj Banskoj konferenciji: “Kako će se dakle u obćem interesu obertnosti, tergovine i prometa, pa napose i na korist stanovništva Kraljevinah Hervatske i Slavonije o tom nastojati, da se sagradi od Dunava u Hervatsko primorje železnica nezavisna od južnog društva, to bi se onda toj železnici imao dati takovi pravac, koji nebi u nijednoj ili bi najviše u jednoj točki od onih što su već južnom društvu koncesionirane, ili prideržane u doticaj došao.”<sup>17</sup> Iz tih razloga MAV željeznice morale su graditi drugi pravac iz Budimpešte prema jugu.

Interes za gradnju pruga je jačao te su se aktivnosti i pojačale zahvaljujući Odboru na čelu s biskupom Strossmayerom koji je na spomenutoj konferenciji i osnovan u te svrhe. To stoji u prepisci između Namjesničkog vijeća Trojedne kraljevine 18. listopada 1862. Hrvatskoj dvorskoj kancelariji. U pismu se navodi inicijativa kneza Villima Schaumburg - Lippe, grofa Petra Pejačevića i drugih, koji traže dozvolu na jednu godinu za pripremne radnje u vezi pruge koja bi povezala Zagreb i Osijek pa prema Kikindi. Pruga bi imala dva krila; jedan krak bi išao uz dravsku dolinu i spajao se u Kaniži s Južnim željeznicama, a drugi bi se kod Pitomače odvajao za Zagreb. Taj pravac bi odvlačio robu s najkraćeg puta na more preko Rijeke jer bi preko Osijeka i Kaniže bio vezan na Trst. Stoga Namjesničko vijeće smatra da bi to štetilo općoj trgovini i koristi jer niti ide sredinom Slavonije niti uz Savu a veze između savske i drav-



Utovar trupaca u Kloštru negdje sredinom 20. stoljeća – u pozadini se vidi lokomotivska postaja s vodotoranjem (slika se nalazi u prometnom uredu kolodvora Kloštar)

ske doline ne postoje. Smatra se da je plovnost Drave tolika da može dio prometa podmiriti. Osnovni razlog odbijanja je bio taj što je sjeverno od Drave već bila ugarska željeznica, u vlasništvu DJŽ-a, od Pečuha preko Barča do Kaniže. Na kraju, Namjesničko vijeće ipak predlaže izdavanje dozvole za trasiranje pruge uz Dravu jer dozvola ne znači i odobrenje za gradnju. Odbitak dozvole mogao bi dovesti do prigovora o pristranosti Beča. Centralna će vlast ovako lakše odlučiti jer već postoji više sličnih zahtjeva!

Namjesničko vijeće Trojedne kraljevine Hrvatskoj 7. studenog 1862. dvorskoj kancelariji objašnjava zašto prije davanja mišljenja koje pruge treba graditi nije prije obratilo, kako je sugerirano od same Dvorske kancelarije, željezničkom odboru niti trgovačko - obrtničkoj komori. Niz inicijativa, pa tako i ova grofa Pejačevića, se javilo na Banskoj konferenciji o željezničkom pitanju, a kako je to bio privatni sastanak, ne obavezuje Namjesničko vijeće. Na kraju se ponovo pledira za najkraću vezu Podunavlja s Primorjem, ali u skladu s izdanim koncesijama i pridržanim pravima DJŽ-a za izgradnju pravaca da bi, imajući u vidu pravce Sisak - Zagreb – Karlovac, Zagreb postao ishodišna točka željezničke mreže Trojedne kraljevine.

Slijedeće je bilo pitanje financiranja trasa. Za trasu koja je dobila podršku Namjesničkog vijeća za izdavanje dozvole na godinu dana, Ministarstvo financija ne odobrava traženih 150 000 forinti ni kao zajam. Takova politika poigravanja središnje vlasti dovela je do toga da se biskup Strossmayer zahvalio na časti Velikog župana Virovitičke županije. Zahvaljujući tom odnosu Beča i Pešte prema ovim krajevima, Podravina je dugo ostala izolirana što argumentira podatak da se iz Đurđevca za Zagreb putovalo 19,30 sati poštanskom vezom za putnike i robu. Nakon izgradnje glavnih pruga napušteno je državno financiranje zbog nedostatka novca. Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu ne samo za Ugarsku, već i za Hrvatsku i Slavoniju. Hrvatsko – slavonski konzorcij osnovan je 27. siječnja 1870. u Zagrebu s ciljem izgradnje željeznice u korist nacionalnog gospodarstva. Tako je stvoren sustav vicinalnih ili lokalnih pruga.<sup>18</sup> Tehnički elementi za gradnju znatno odstupaju od uvjeta za gradnju glavnih pruga. Ove se pruge potpuno prilagođavaju terenu kroz koji će proći radi smanjenja troškova

izgradnje. Izbjegavaju se veći objekti, tuneli i skupi potporni stupovi. Donji stroj je znatno slabiji, a mostovi mogu biti i drveni. Gornji stroj je lagan pa se ugrađuju slabije tračnice s osovinskim pritiskom do 10 tona. Upotreba telefona nije propisana već samo brzojava, sigurnosni uređaji su najjednostavniji, prilagođeni za male brzine.

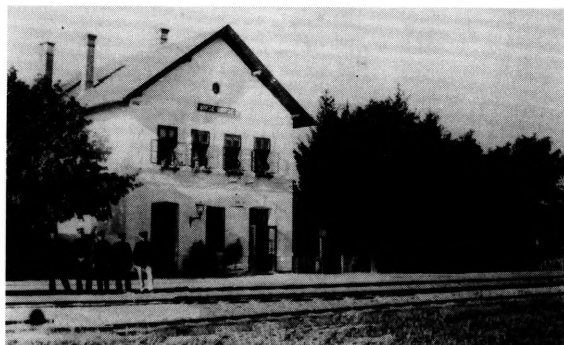
Godine 1880. donesen je zakon kojim država omogućava gradnju pruga privatnim kapitalom ali tako da prvenstvene dionice mogu iznositi najviše 2/3 glavnice što omogućuje uplitanje države. Već 1889. zakonom je proširena djelatnost mađarske prometne politike na sve vicinalne željeznice čija ravnateljstva gube svaku kontrolu nad upravom. Uskraćuje im se i sam uvid u poslovanje vicinalnih željeznica.

Veleposjednici šumskih kompleksa, vlasnici pilana i ugljenokopa iskoristili su ovakve ograničavajuće mogućnosti. U Pitomači francusko društvo bilo je vlasnikom ugljenokopa, a Hrvatska eskontna banka šumskih područja u Vukosavljevici. Godine 1881. osnivaju Dioničko društvo vicinalnih željeznica Križevci - Bjelovar – Virovitica – Barč sa sjedištem u Budimpešti. Društvo je objedinjavalo ugarski, njemački i francuski kapital, a među osnivačima bilo je i Hrvata: dr Teodor Bošnjak banski savjetnik, dr Miroslav Stričić Vel. župan Bjelovarsko - križevačke županije i Edvard Slapničar, industrijalac. Situaciju je olakšavala već izgrađena pruga iz Ugarske preko Barča i Virovitice do Pakraca (1885.). Koncesija je izdana 1893. na 90 godina. Dana 14. svibnja 1899. donesen je zakonski članak kojim se dozvoljava parovozna vicinalna željeznica Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barč, a dozvola za gradnju pruge izdana je 20. lipnja 1899. pod br. 35 209.

Pruga je u promet puštana po dionicama, a dionica Kloštar – Virovitica otvorena je 2. siječnja 1900. Kolodvori su građeni kao jednokatnice sa službenim stanovima po arhitekturi MAV željeznica. Najjači utovarni kolodvor bila je Pitomača s četiri kolosijeka zbog blizine najvećih rudnika đurđevačke Podravine nastalih integracijom nekoliko manjih i starijih ugljenokopa lociranih južno od Kloštra i Pitomače na području oko Velike i Male Črešnjevce. Godine 1904. osnivaju se kao "Pitomačko - črešnjevčki ugljenokopi" d.d., a s kolodvorom Pitomača su bili povezani rudničkom prugom. Pred Prvi svjetski rat zapošljavaju više od 100 radnika s godišnjom proizvodnjom oko 10 000 t. Osim Kloštra, na podravskom dijelu pruge je kolodvor Špišić - Bukovica i Vukosavljevica. Cijelom prugom je već 1901. prevezeno preko 1000 t drvene građe te oko 1200 t ugljena. Godine 1903. promet se povećao na 2400 t drvene građe i 2500 t ugljena. Godine 1908. osobnim vlakovima u sva tri razreda prevezeno je 342 663 putnika od čega 20 588 vojnika. Teretni se prijevoz povećao na 125 759 t tereta, 200 t prtljage i 5546 t tzv. režijske prtljage. Nema podataka koje su lokomotive vozile iako bi to mogle biti već spominjane MAV 326.

MAV željeznice nisu poboljšavale putnički promet. U izvješću Bjelovarsko - križevačke županije za 1900. stoji da su Virovitička županija i zainteresirane općine doprinijele znatnim iznosima gradnju željeznice te posve opravdano zahtijevaju promjenu voznog reda jer vožnja između Osijeka i Zagreba preko Virovitice i Bjelovara u duljini 270 km traje 9,18 sati budući je Osijek sa Zagrebom bio povezan preko N. Kapele ili Dombovara<sup>19</sup>. Stoga se predlaže "da se podnese predstava na Preuzvišenog gospodina Bana, da blagodostoji izhoditi promjenu voznog reda na željezničkoj pruzi Osijek – Našice – Slatina – Virovitica – Bjelovar – Križevci i to tako da se uvede posebni vlak koji će općiti između Osijeka i Križevaca rečenom prugom

Kolodvor Virje 1923. godine, slika se nalazi u uredu šefa kolodvora



te imati priključak brzom vlaku u Križevcima, koji polazi ujutro iz Budapesta u Zagreb...<sup>20</sup> Iz nepotpunih podataka može se zaključiti da je pruga opravdala izgradnju. U prilog govori jedno izvješće ugarske Vlade za 1911. u kojem stoji kako su prihodi na toj pruži 422000 kruna, a ipak se razmatraju izmjene ugovora s vicinalnim željeznicama u korist MAV željeznica.

### Pruga Kloštar – Virje – Koprivnica

Daljnji razvoj željeznica u Podravini više se nije mogao zaustaviti. Županija Bjelovarsko - križevačka, zainteresirane općine i privatni kapital tražili su nastavak gradnje pruga pri čemu se spoj prema Koprivnici nametao kao logičan izbor. U 1900. Marko Horvat traži od Bjelovarsko - križevačke županije da se što prije ishodi od Kr. zemaljske vlade gradnja željeznice od Kloštra preko Đurđevca i Virja do Novigrada “jer bi ta željeznica bila od neprocjenjive vrijednosti za ovaj dio Podravine”<sup>21</sup>. No, veliki župan ne odobrava ovaj prijedlog već upućuje na Dioničko društvo vicinalne željeznice Križevci – Barč.

U zaključku županijske skupštine od 7. studenog 1906. stoji da se zbog vanredno velike važnosti izgradnje pruge Kloštar – Virje u interesu naroda Podravine i šire “posebnim odslanstvom preuzvišeni ban i odjelni predstojnik za unutarne poslove dopita za nabavu temeljnih dionica doprinos od 150 000 kruna”<sup>22</sup>. Godine 1909. na zasjedanju županijske skupštine 19. srpnja zapisano je: “Predsjednik prihvaća rješenje visoke zemaljske vlade od 28. svibnja 1909. br. 32 321 da je dioničko društvo vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barč dužno da doprinos županije belovarsko - križevačke iz  $\frac{3}{4}$  otkupa javnih radnjah za izgradnju željeznice Kloštar – Virje u iznosu od 150 000 kr. Zatim da je to društvo dužno u roku od tri godine, računajući od dana otvaranja željeznice Kloštar – Virje nastaviti pregradnje željezničke pruge Virje – Koprivnica i prometu je predati. Na temelju toga rješenja visoke Kr. zemaljske vlade predlaže predsjednik, da županijska skupština zaključi za nastavak gradnje željeznice Kloštar – Virje od Virja do Koprivnice, za nabavu temeljnih dionica od 250 000 kr. iz  $\frac{3}{4}$  otkupa javnih radnja, te primjećuje da za tu željeznicu za temeljne dionice votirali: Imovna občina Gjurjevačka doprinos od 200 000 kr, gradsko zastupstvo Koprivnice doprinos od 100 000 kr, konačno upravna občina Novigrad Podravski doprinos od 25 000 kr”<sup>23</sup>.

Premda se DJŽ žestoko tome protivilo, 1. listopada 1908. Dioničkom društvu Vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barč odobrena je koncesija za izgradnju pruge



Stočna rampa u Đurđevcu koja je nekad služila za utovar žive stoke

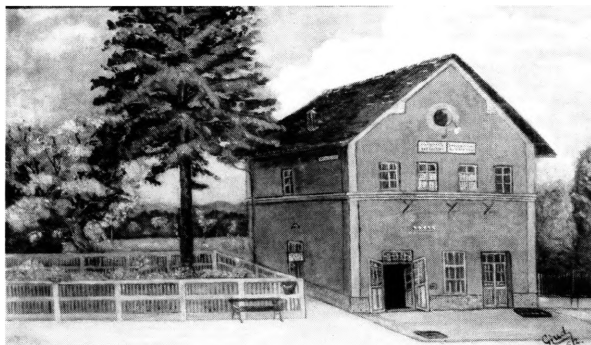
od Kloštra do Koprivnice. Naredba o proglašenju dozvolne isprave za gradnju i promet krilne pruge Kloštar – Virje izdana je 3. prosinca 1909., a pruga je puštena u promet 9. prosinca iste godine. Kloštar više nije samo međukolodvor<sup>24</sup> već postaje čvorište i rasporedni kolodvor s pet kolosijeka i lokomotivskom postajom. Jaki utovarni kolodvor postaje Đurđevac kao gradski kolodvor. Prvi šef kolodvora je bio Simo Vukelić, prvi prometnik Edo Plivelić, skretničari Mato Butak i Mijo Lešćen, dok je prvi prtljažar bio Đuro Lacković. Kolodvorska zgrada je bila na kat po tipičnoj MAV arhitekturi kao i svi kolodvori na toj pruzi. Nedaleko kolodvora u pravcu Virja sagrađeno je i stajalište Đurđevac - Mlin na kojemu je prvu službu obavljao Josip Benić, čuvar pruge. U pravcu Kloštra sagrađeno je stajalište Kalinovac, a nedaleko Kloštra stajalište Kloštar - Oderjan<sup>25</sup>. Zadnji kolodvor bio je jaki utovarni kolodvor Virje. Kolodvorska zgrada bila je na kat<sup>26</sup>. Kao završni kolodvor Virje je imalo i lokomotivsku postaju i zbog toga i četiri kolosijeka. Danas postoji samo ostatak arteškog bunara koji je služio za napajanje lokomotiva vodom.

Za vuču vlakova koristile su se praktične lokomotive tenderke koje su na sebi nosile tender i imale osovinsko opterećenje do 9 t. To su bile lokomotive oznake MAV 376 (JDŽ/HDŽ/JŽ 50) i MAV 375 (JDŽ/HDŽ/JŽ 51), proizvedene između 1907. i 1929. u Budimpešti, snage 331, odnosno 427 kw, brzine 45, odnosno 60 km/h. Bile su pogodne za kraće relacije na nizinskom prugama za vuču putničkih i mješovitih vlakova. Poslije su se proizvodile i u Sl. Brodu i zadržale u prometu do 70-tih godina 20. st. Za pretpostaviti je da je ova dionica bila i jača po radu od dionice Kloštar - Virovitica zbog značajnih resursa (stoka, drvo, žitni proizvodi) ali i veće koncentracije stanovništva. Tome je u prilog postavljanje upita od samog otvaranja pruge županijskoj skupštini o mogućnosti postavljanja rampi na svim mjestima gdje pruga presijeca cestu<sup>27</sup>.

Gradnja pruge dalje se nastavila prema Koprivnici i predana je u promet 9. studenog 1912. Najjači utovarni kolodvor bio je Bregi zbog utovara ugljena iz ugljenokopa Glogovac, a u tu je svrhu imao četiri kolosijeka. Kolodvor Novigrad Podravski<sup>28</sup> bio je jači po prijevozu putnika, a od roba se tovarila najviše stoka i drvo. Kolodvor je poslije pretvoren u transportno otpremništvo, a danas je stajalište za razliku od stajališta Plavšinc i Vlajslav koja su ukinuta. Koprivnica dobiva mnogo veći značaj ne samo kao gradski kolodvor s jakim loko radom već i kao rasporedni kolodvor za prugu do Virovitice i postaje željezničko čvorište s osam kolosijeka. Tako je završena cijela trasa pruge Virovitica - Koprivnica od 64,9 km. Trasa je položena



Nekadašnji kolodvor Novigrad Podravski, ulje, rad tadašnjeg šefa kolodvora Đ. Gjuda, višeg prometno - transportnog tehničara



na ravničarskom terenu, nagibi su uglavnom do 5‰. Ovi povoljni elementi omogućili su da se pruga vrlo brzo, uz male nadogradnje, digne na rang pruge II reda.

### Završetak razdoblja MAV željeznica

Svim prugama izgrađenim u Podravini do 1918. upravljala je Direkcija ugarskih državnih željeznica preko Poslovne uprave u Zagrebu. Novoosnovana Kraljevina (SHS) izmijenila je dotadašnju organizacijsku i vlasničku strukturu u zemljama nastalim na ovim prostorima povezujući ih u jedan državno - pravni sustav. To je značilo korijenite promjene i za željeznicu u novoj državi. Naslijeđeni željeznički sustavi nastali su neovisno jedni od drugih, nepovezani u tehničko - prometnom, tehnološkom i političkim smislu. Sada su željeznice ušle pod strogo centraliziranu upravu ministarstva prometa u Beogradu. Cjelokupna željeznička mreža podijeljena je na pet direkcija, od kojih je jedna u Zagrebu gdje su spadale i podravske pruge<sup>29</sup>. Godine 1928. Direkcija u Zagrebu postaje Željeznica Savske saobraćajne direkcije. Godinu dana kasnije Država SHS postaje Kraljevina Jugoslavija, a željeznice dobivaju ime Jugoslavenske državne željeznice (JDŽ). Sjedište društva podravskih i slavonskih vicinalnih željeznica seli u Zagreb, a u Budimpešti ostaje filijala. Kraljevski sudbeni stol, kao trgovački sud u Zagrebu, objavio je 6. lipnja 1932. likvidaciju Dioničkog društva vicinalne željeznice Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barč u Zagrebu. Likvidacija je dovršena 11. travnja 1933. uz istovremeni prijelaz pruga u sustav JDŽ-a.

Pruga Gyekenyes – Koprivnica – Zagreb ne gubi svoju važnost već od državne pruge I. reda postaje međunarodna magistralna pruga. Godine 1930. preko međunarodnog prijelaza Gyekenyes – Koprivnica prevezeno je ukupno 542 281 t robe, od čega izvoza 324 178 t, uvoza 36 185 t i u tranzitu 181 908 t. Dominirao je izvoz robe iz Hrvatske koji je činio oko 60% sveukupnog prometa, a tranzit Pešta – Rijeka je iznosio oko 34% ostvarenog prometa. Daleko najviše se prevezlo željezne rudače. Od ukupnog broja otpremljenih putnika te godine na pruzi Gyekenyes – Dugo Selo (709 447) kolodvor Koprivnica otpremio je 23%. Istovremeno na pruzi prema Virovitici otpremljeno je 320 454 putnika, od čega iz Pitomače 12,8%, iz Kloštra 9,7% a iz Đurđevca 9,5%. Zbog sve većeg prometa Koprivnica dobiva ložioničku ispostavu zagrebačke ložionice sa svom infrastrukturom za opskrbu lokomotiva ugljenom i vodom i okretaljkom za lokomotive. I danas postoji arteški bunar s vodotornjem te nekoliko



Trokolica kojom su se nekad koristili nadzornici pruga u redovitim tjednim kontrolama pruge; dnevne ophodnje su vršili pješice čuvari pruga na određenim dionicama

napojnika. Formira se i sekcija za održavanje pruga. Uz to, Koprivnica će uskoro postati usko grlo jer će trebati prihvatiti vlakove s nove priključne pruge.

### **Pruga Koprivnica – Varaždin**

Ideja povezivanja ludbreške Podravine datira iz prve polovine 19. stoljeća kada se željelo preko Ludbrega povezati Zagreb s Ugarskom i Austrijom na planirane državne pruge. Kako takva trasa nije bila primarni interes ni Beča ni Budimpešte, ovaj dio Podravine je posljednji dočekao svoj priključak u željezničku mrežu.

Poslije 1918. g. u novoj se državi ubrzo počelo diskutirati o koncepciji željezničke mreže. Tome je bila posvećena i posebna konferencija 1920. Kao hitni i važni projekti proglašeno je 23 pružnih dionica i to, zbog nedostatka novaca, kraćih i onih koji bi trebali upotpuniti dotadnju mrežu. A upravo takva pruga je bila dionica između Koprivnice i Varaždina čime bi se dovršila sjeverna željeznička arterija – dugo očekivan podunavski pravac. Premda je ta pruga bila predložena, u sporazumu s vojnim organima, nije prošla. I upravo su nevjerojatni kriteriji odlučivanja; raspadom Austro-ugarske monarhije Drava postaje granica između novih država i prijevoz robe iz Podravine prema Sloveniji je morao ići prugom sjeverno od Drave, što je značilo veće carinske troškove ili prugom preko Zagreba što je opet značilo veće transportne troškove.

Inicijativa za gradnju pruge nije nedostajalo. Prvi poticaj je došao od privatnog kapitala. Opće građevno društvo iz Maribora predlaže 1921. gradskim općinama u Varaždinu i Koprivnici izgradnju pruge kroz ludbrešku Podravinu. Prema njihovom proračunu predradnje bi iznosile 170 000 dinara, a gradnja 16, 000.000 dinara. S istom nakanom godinu dana kasnije javlja se Društvo inženjera i arhitekata računajući na Bleerov zajam od 100 mil. dolara za gradnju jadranske pruge. Kao i prethodne, tako i ova država želi gradnju pruga imati u svojim rukama. Tako je 1926. donesen Zakon o obvezatnom državnom unutrašnjem zajmu u visini od sedam i pol milijardi dinara. Za gradnju pruge Koprivnica – Varaždin bilo je predviđeno 66 mil. dinara. Gradnja nikako nije započimala što je povisivalo cijenu izgradnje. Godine 1928.



Skica kolosječne situacije kolodvora Koprivnica 1935., službena dokumentacija ložionice Koprivnica

ponovo se namjeravalo prići gradnji, ali se zbog štednje planira svega 56 mil. dinara. Konačno se 1929. prišlo trasiranju pravca, no zbog poznate svjetske krize i ta investicija ispada iz državnog proračuna. Nema više ni Beča, ni Budimpešte, ali konstata ostaje i zove se Beograd.

Narodni poslanici iz Podravine u Beogradu se zalažu za gradnju pruge. To su Viktor Fizir iz Ludbrega, dr Vlado Malančec iz Koprivnice i Viktor Pogačnik iz Đurđevca. Kao i poslanici iz Dravske banovine isticali su kako će gradnja ove pruge skratiti put od Osijeka do Maribora za 119 km. Tek kada je krajem 1934. Jugoslavija sklopila trgovački sporazum s Trećim Reichom, ministar prometa Milorad Vujić zainteresiranim poslanicima obećao je da će uskoro votirati sredstva. Ističući pritom, kako je to bio jednodušan zahtjev naroda Podravine, te se sada udovoljava tim zahtjevima a osim toga će na gradnji pruge naći posao siromašni seljaci i nadničari iz tog kraja.

Tako je 1935. donijeta Uredba o javnim radovima iz unutrašnjeg zajma u visini od milijarde dinara kojom je bila obuhvaćena i ta pruga. Smatralo se da će pruga biti jeftinija jer prolazi ravničarskim krajem, te imajući u vidu pad radničkih nadnica za trećinu, uslijed svjetske krize, u proračunu je odobreno 42 mil. dinara. Iako je trasiranje pruge bilo obavljeno još 1929. bilo je potrebno obnoviti iskolčavanje na terenu. Projekti su bili gotovi, inženjeri i osoblje pripremljeno. Za stručni nadzor osnovana je sekcija za gradnju pruge sa sjedištem u Varaždinu. Za šefa sekcije postavljen je ing. Ante Barić kojemu je dodijeljeno sedam inženjera, dva geometra i ostalo osoblje.

Ministar prometa Dimitrije Vujić izjavio je 22. travnja 1935. na konferenciji za tisak kako će se licitacija obaviti pojedinačno za svaku od dvije predviđene dionice zbog pružanja mogućnosti sudjelovanja i domaćim poduzetnicima s manjim kapitalom u licitaciji. To je trebalo pomoći većem zapošljavanju domaće radne snage. Ponude su se mogle davati samo za radove na donjem stroju pruge a koji su obuhvaćali i putne prijelaze, stražarnice uz prugu te kolodvorske zgrade. Izrada gornjeg stroja prepuštena je željezničkim stručnim organizacijama u vlastitoj režiji. Pruga je podijeljena na dvije podjednake dionice, a ove na dva kraća odsjeka po 10 km s dodijeljenim jednim nadzornikom pruge. U Koprivnici je otvorena nadzorna kancelarija za dionicu do Ludbrega. Šef sekcije za održavanje pruge bio je ing. Pleše, a uz njega su radili inženjeri Damjanović i Vrljić.

Licitacija je održana u Odjeljenju za građenje pruga generalne direkcije JDŽ-a u Beogradu



Pregled lokomotive prije polaska serije 22 na kolo dvoru Koprivnica

13. srpnja 1935. za prvu dionicu Koprivnica – Ludbreg (km 0+000 – km 21+800), a deset dana kasnije održana je i licitacija za dionicu Ludbreg – Varaždin (km 21+800 – km 41+900). Ukupna vrijednost radova iznosila je 13, 929 627 dinara. Licitaciji za prvu dionicu pristupilo je 14 poduzetnika, a kao najpovoljnija prihvaćena je ponuda Dušana Stojadinovića iz Kruševca koja je bila za 21% niža od predračunske sume. Drugu ponudu dobio je mariborski poduzetnik Ulbald Nasimbendi čija je ponuda bila 24,5% niža od predračunske sume. Ova je odluka u Podravini primljena s velikim nezadovoljstvom, s jedne strane što o licitaciji nisu bili obaviješteni domaći poduzetnici, a s druge strane, stanovništvo se bojalo da će izabrani poduzetnici dovesti svoje radnike i pregradnike dok će za njih ostati samo najteži i najslabije plaćeni poslovi. Tako je i bilo.

Rok je bio do kraja kolovoza 1936., a pruga je trebala biti puštena u promet početkom 1937. Početak radova na pruzi omela je eksproprijacija zemljišta. Imenovano povjerenstvo na čelu s T. Teodorovićem, višim tehničkim savjetnikom iz Beograda, obišlo je trasu 5. kolovoza 1935. Vlasnicima zemlje ponuđena je cijena od 9 000 do 14 000 dinara po jutru. Tri četvrtine isplaćene bi bile odmah, a ostatak po dovršenju zemljanih radova. Seljacima je od procijenjene vrijednosti oduziman iznos u visini neplaćenog poreza državi. Došlo je do velikog broja sporova koje je trebala riješiti banovinska komisija. Od 1612 vlasnika zemlje s njih 850 je postignuta direktna pogodba, 232 slučaja rješavala je komisija, a 530 slučaja je predano sudu. Sredinom 1936. visina ukupne vrijednosti otkupljenog zemljišta i zgrada dosegla je iznos od 5 milijuna dinara. Dušan Stojadinović došao je 22. kolovoza 1935. u Koprivnicu i raspitivao se za cijenu radne snage. Duž buduće pruge je otvorio urede za prijem radne snage dajući za iskop kubičnog metra 3 - 4 dinara.

Radovi započinju 2. rujna 1935. na mjestu gdje se danas varaždinska pruga odvaja od pruge Koprivnica – Botovo. Obje su dionice započete istodobno i svaki je dioničar zapošljavao preko akordanata oko 300 radnika. Za rad od zore do mraka radnik je dobivao 15 do 18 din., od čega mu se sedam din. odbijalo za osiguranja, alat i hranu. Vozači pijeska su mogli zaraditi dnevno do 100 din. Najgore su prošli dnevničari koji su bili slabiji radnici. Do 30% radnika je bilo iz okolnih sela, a ostalo su bili Međimurci, Primorci i Bosanci. Lijepa jesen omogućila

Svečanost spajanja tračnica u Ludbregu 1937., nove pruge Koprivnica-Varaždin



je zemljane radove do početka zime, pa je posao dobro napredovao. Radovi su bili nastavljani već u veljači 1936. ali sada s po 200 radnika. Počeo se dovoziti građevni materijal za izgradnju kolodvorskih zgrada, stražarnica, bunara i mostova. Izvođači su po ugovoru bili dužni dovršiti donji stroj do 21. kolovoza 1936., kako bi se moglo pristupiti polaganju gornjeg stroja. Kasnilo se zbog velikih padavina tijekom proljeća, pa je rok za prvu dionicu, od Koprivnice do Ludbrega, produljen do 21. prosinca, a za drugu dionicu do 15. studenog koji je i prekoran. Formirana je komisija u Odjelenju za željeznice Ministarstva prometa u sastavu: ing. Stehlik, ing. Zarić i ing. Bojović. Komisija je, uz pratnju šefa sekcije ing. Barića, obišla teren i odredila nove rokove.

Najviše sporova pri gradnji pruge izazvala je nesolidna tehnička dokumentacija kao i sama izvedba podvožnjaka u Koprivnici. Ovim se podvožnjakom trebao riješiti putni prijelaz banovinske ceste Varaždin – Koprivnica – Virovitica, pošto je postojeća brklja veći dio dana zbog manevriranja bila zatvorena. Stoga su gradske vlasti uputile predstavku Ministarstvu prometa da se pri gradnji pruge riješi i pitanje gradnje podvožnjaka. Ministarstvo prometa odobrava za taj projekt dodatnih 800 000 din., a izvođač radova je bio D. Stojadinović.

Položaj postojećeg putnog prijelaza, kao i tlocrti i visinski elementi banovinske ceste, na tom su mjestu vrlo nepovoljni. Cesta je bila u zavoju, niveleta se mora postupno spuštati prema pruzi da se dobije slobodna visina ispod podvožnjaka od 4,5 m. Izgleda da je projekt aljkavo izrađen, tako da su se problemi uočavali tek kod izvedbe. Projekt je negativno ocijenjen od strane stručnjaka, a sam ministar graditeljstva ga je nazvao tehničkom besmislicom. Ministar je i osobno došao u Koprivnicu, kako bi riješio spor. Odobrena su dodatna sredstva i problem je konačno riješen na zadovoljstvo građana Koprivnice. Početkom 1936. dok su još radovi na donjem stroju bili u tijeku, u Beogradu je obavljena licitacija za nabavu pragova i skretničkih garnitura. S polaganjem gornjeg stroja započelo se u srpnju 1937. ing. Mato Schneller, načelnik Građevnog odjelenja, ing. Terček i načelnik Prometnog odjelenja Horvat došli su 13. srpnja u Koprivnicu, kako bi odredili mjesto za odvojnu skretnicu prema Varaždinu. Tom su prilikom izjavili da će se od milijunskog kredita izgraditi i električna okretaljka za lokomotive, a kolodvor produžiti na zapad u duljini 800 m i širini 60 m kako bi Koprivnica imala dvanaest



Nekadašnja stražarnica u tada transportnom tovarištu Martijanec – do stražarnice je vodio krnji kolosijek

kolosijeka.

Za izvedbu gornjeg stroja bilo je određeno 100 radnih dana, a s polaganjem tračnica počelo se istovremeno iz Koprivnice i Varaždina prema Ludbregu. Rad je brzo napredovao, dnevno se polagalo do 500 m tračnica, a istovremeno se regulirao kolosijek i dovršavali prateći objekti uz prugu. Spajanje tračnica dovršeno je prije roka, 21. rujna 1937. što je obilježeno na svečan način. Prvi vlak krenuo je u 9 sati iz Varaždina, kojom prilikom su se u Varaždinu skupili radnici na dionici Varaždin – Ludbreg. Cvijećem su okitili lokomotivu i vagone te je vlak krenuo uz pjesmu. Osim radnika, u kompoziciji od devet vagona bio je šef zagorskih pruga Oskar Kraguljac, šef XII. sekcije za održavanje pruga Mirko Medved, šef kolodvora Varaždin Alekandar Komlenc, predstavnici grada Varaždina, željeznice te novinari iz Zagreba i Beograda. Na usputnim kolodvorima dolazili su brojni radnici s cvijećem, a narod je sve oduševljeno pozdravljao. U kolodvor Ludbreg koji je bio svečano okičen vlak je stigao točno u 10 sati, a glazba je pridonijela svečanom i veselom raspoloženju više tisuća skupljenog naroda. Točno u 11 sati je stigao drugi vlak iz Koprivnice, na kojem su bili radnici s dionice Koprivnica – Ludbreg, šef kolodvora Koprivnica Milan Popović, šef sekcije za održavanje pruga ing. Pleše, te brojni drugi predstavnici željeznice i grada Koprivnice. Lokomotive su stajale pred velikim slavlukom za tu priliku postavljenim na ludbreškom kolodvoru.

Uskoro je došlo pred brojnim svjetinom do sukoba između malobrojnih radikala i velike većine pučanstva simpatizera HSS-a pošto se nisu mogli dogovoriti tko će održati govor. Predstavnici vlasti u Ludbregu i dominantni HSS-ovci protestirali su što je gradnju pruge forsirao Milan Stojadinović iz Jugoslavenske radikalne stranke ali i zbog načina na koji se postupilo za gradnje prema siromašnom narodu ovog kraja. Kad su se sukobi primirili, radnici i predstavnici vlasti otišli su na svečanu misu u ludbrešku crkvu uz pratnju glazbe i obasipani cvijećem građana Ludbrega. Po završetku mise povorka je opet krenula na željeznički kolodvor gdje je održano veliko veselje. Ludbrežani su tom prilikom skupili nekoliko stotina dinara, nabavili hranu, vino, cigarete i ostalo. Iz Varaždina je gradonačelnik dr. Vladimir Milković poslao uzvanicima 12 bačvi piva. Svečanu zdravicu prije ručka održao je u ime ludbrežana

upravitelj "Ludbreške banke" Ljudevit Vrančić, a na zdravicu je zahvalio u ime radnika i gostiju novinar "Jutarnjeg lista" Dušan Ožegović. Vlakovi su se oko 15 sati vratili u Koprivnicu i Varaždin, a u Ludbregu se veselje nastavilo. Od polaganja tračnica prošlo je još mjesec dana za završno reguliranje kolosijeka i završne radnje na neophodnoj infrastrukturi i opremanje objekata. Tako je 26. listopada ing. Schneller, koji je u međuvremenu postao pomoćnik ministarstva prometa, obišao čitavu prugu i izjavio da je ista sposobna za redovit promet.

Poslije proglašenja pruge sposobnom za promet, općinske vlasti Koprivnice i Varaždina odlučile su svečano proslaviti otvorenje pruge. Varaždinski gradonačelnik dr. V. Milković i koprivnički gradonačelnik prof. I. Klučka otputovali su u Beograd zamoliti predsjednika Vlade Milana Stojadinovića da osobno otvori prugu, što je ovaj i prihvatio. To je, osim već spomenutog, bio je razlog da Ludbrežani otklone mogućnost proslave. Počele su pripreme za svečano otvaranje pruge predviđeno za 12. prosinca. No, zbog smrti zagrebačkog nadbiskupa dr. Antuna Bauera, dan proslave je pomaknut na 16. prosinca 1937. U Koprivnici je proslava počela u 9,30 sati. Milan Stojadinović nije došao zbog državnih obaveza, ali je bilo mnogo drugih ličnosti. Tako je bio prisutan Ban Savske banovine Ružić, nadbiskup Alojzije Stepinac, ministar prometa dr. Mehmed Spaho, ministar financija Dušan Letica, ministar trgovine i industrije Milan Vrbanić, guverner Narodne banke dr. Radosavljević, Senat je zastupao dr. Želimir Mažuranić, a Narodnu skupštinu poslanici iz ovog kraja Viktor Fizir iz Ludbrega, dr. Ilić i Novaković iz Koprivnice i dr. Iveković iz Varaždina. Pozdravni govor održao je koprivnički gradonačelnik Klučka. Naročito burno je bio pozdravljen poslanik V. Fizir iz Ludbrega zbog svog zalaganja za gradnju ove pruge. U svom kratkom izlaganju M. Spaho je govorio zašto je trebalo graditi ovu prugu; očekuje se pojačan izvoz u Austriju i Južnu Njemačku pa će se uskoro i vicinalna pruga Virovitica – Koprivnica dići u rang glavne pruge II. reda. Prisutnima se obratio i nadbiskup A. Stepinac te posvetio prugu. Nakon govora na koprivničkom željezničkom kolodvoru, pristupilo se svečanoj zakuski, a poslije su se gosti i oko 500 Koprivničanaca odvezli u Varaždin. Svečano okićeni vlak dočekalo je nekoliko tisuća Varaždinaca i predstavnici grada. Goste je pozdravio u ime grada dr. V. Milković.

Otvaranje ove pruge bio je kraj putovanja željeznicom između Varaždina i Koprivnice, kao u vrijeme Austro - ugarske, preko Čakovca, Kotoribe i Gyekenyesa. Ovo je bila i jedina pruga na tlu Hrvatske otvorena između dva svjetska rata. Time je dovršena pruga koja je već davno trebala povezati Podunavlje sa sjeverom i u građevinsko - tehničkom smislu to je zadnja dionica pruge Dalj – Osijek – Koprivnica – Varaždin. A koliko je bila važna, govori i podatak da je već 1938. prevezeno 20 000 putnika i oko 3 100 vagona robe. Po svojim karakteristikama ovo je ravničarska pruga. U pravcu se nalazi 35,16 km ili 84,5%, a ostalo su blagi zavoji pa je već u vrijeme otvaranja bila sposobna za brzine do 100 km/h. Niveleta pruge je također povoljno položena. U horizontali ili blagom nagibu do 2‰ nalazi se 66,2%, u nagibima preko 2 do 5‰ nalazi se 26,1%, a svega 7,7% ili 3,2 km u nagibu većem od 5‰. Po apsolutnim kotama penje se iz Koprivnice prema Varaždinu što čini visinsku razliku od 30,7 m. Na pruži su izgrađena tri veća mosta. Objavljen je i prvi vozni red za osobne vlakove u "Varaždinskim novostima" od 11. studenog 1937., a također i cijene - vožnja u III. razredu stoji 15,50 dinara. (cijena autobusa je tada stajala 90 din).

Odlazak iz Varaždina	Dolazak u Koprivnicu	Odlazak iz Koprivnice	Dolazak u Varaždin
3,18	4,55	5,28	7,20
5,28	7,29	10,38	12,10
13,32	15,09	14,27	16,02
17,55	19,13	21,34	23,27

Ova duga vozna vremena su vjerojatno posljedica mješovitih vlakova tj. uzimali su ili ostavljali teretne vagone na međukolodvorima, a u Ludbregu su se lokomotive namirivale s vodom. Vuču vlakova su vršile u prvo vrijeme lokomotive serije 50 i 51 JDŽ. Kolodvorske zgrade više nisu u MAV stilu, sve imaju natkrivene perone. Najjači kolodvor je Ludbreg. Za prvog šefa je postavljen Radišić Adam, prometni činovnik iz Koprivnice, prometnici su bili Novak Franjo iz Škrljeva i Franjić Franjo. Između Ludbrega i Koprivnice je kolodvor Rasinja gdje je prvi šef bio Sobota Stjepan, prometnik iz Oštarija, a prometnik Kovačević Dragutin, premještan iz direkcije Beograd. Između Ludbrega i Varaždina je kolodvor Jalžabet, gdje je za prvog šefa postavljen Kovačević Milivoj iz Gline, a za prometnika Prevolčić Alojz, prometnik iz Konjščine. Ostala službena mjesta su transportno otpremništvo Kunovec - Subotica između Koprivnice i Rasinje, a tovario se ugljen iz obližnjih ugljenokopa. Danas je stajalište kao i Čukovec između Ludbrega i Rasinje. Transportno tovarište je postojalo i u Martijanцу koji se nalazi između Ludbrega i Jalžabeta, a tovarili su se poljoprivredni proizvodi iz obližnjeg vlastelinstva. Danas je stajalište kao i Novakovec i Zbelava.

Interesantan je novinski članak pod naslovom "Već je počelo" objavljen u "Varaždinskim novostima" od 30. 12. 1937.: "Ono, čega smo se bojali i o čemu smo donijeli ovdje članak uoči otvaranja pruge Varaždin – Koprivnica, prebrzo se ostvarilo i u djelo provelo. Već drugi dan iza otvaranja pruge tj. 17. o. mj. bilo je u popodnevnom vlaku hladno, a vagon II razreda nije se ložio. Na upite putnika odgovorio je kondukter, da na tom vagonu ne funkcionira dovod pare. Tek na ulazu u Koprivnicu počelo se ćutiti, da se vagon počinje ložiti. Mnogi Varaždinci želeći da iskoriste priliku da vide novu prugu nijesu žalili troška, da se za skuplje pare prevezu u Zagreb novom prugom. No eto na sam Badnjak doživješe razočaranje, jer su u Zagreb stigli umjesto u 10,25 tek o podne. O putovanju na Štefanje donose zagrebački listovi ("Jutarnji list od 28. XII i "Obzor" od istog dana) ovu noticu: Noćni vlak koji je imao krenuti iz Koprivnice u Varaždin 26. o. mj. u 21,34, komponiran je u Koprivnici nenaložen. Vlak je bio krcat putnicima, a krenuo je iz Koprivnice tek u 22 sata i to puževom brzinom, jer je dobio u Koprivnici 17 vagona tereta. Kako je duvao jak vjetar, to su se putnici smrzavali u nenaloženim vagonima. Na pitanje putnika zašto ide vlak tako sporo i zašto je nenaložen, odgovorili su kondukteri da se radi prevelike preopterećenosti štedi sa parom. Između postaja Martijanца i Jalžabeta vlak je stao usred polja. Nestalo mu pare, pa je lokomotiva morala ići u Varaždin po vodu. Taj put lokomotive tamo i natrag trajao je 45 minuta. Putnici su kroz to vrijeme bili u velikoj neizvjesnosti. Kad je lokomotiva stigla krenuo je vlak opet lagano ali je ponovno stao između Zbelave i Varaždina. Ovo je stajanje doduše bilo kraće, ali je vlak ipak stigao u Varaždin mjesto u 23,27 tek u 1 sat u noći sa premrzlim putnicima (gotov citat). Pitamo, da li tomu zaista mora tako biti? Zar se na tu tako frekventiranu prugu moraju stavljati



u promet pokvareni vagoni? Zar se vlak mora tako opteretiti, da mora u najvećoj zimi stajati nasred pruge i da lokomotiva mora ići po vodu u Varaždin? Nije li vlakovođa u najmanju ruku već u Ludbregu mogao opaziti, da će mu ponestati pare i povući osobnu kompoziciju sobom, a onda se vratiti u Ludbreg po teretnu? Što se tiče željeznice naučeni smo na priličan red pa nas se taj pokušaj uvađanja nereda vrlo neugodno doima. Ovo smo upravili na adresu onih, kojih se to tiče.” Ovaj članak dokazuje koliko je ta pruga bila potrebna, ali govori i o tome kako polako nestaje red na željeznici koji je nastao u vremenima austrijske carevine. No, kako se radilo praktički o prvim danima rada ove pruge može se u dobroj mjeri govoriti o propustima koji prate sve početke.

U međuvremenu se, zahvaljujući i otvaranju ove tako dugo očekivane pruge, promet povećavao, kako tranzitni tako i lokalni. Samo industrijski kolosijek mađarskog dioničkog društva “Danica” u Koprivnici ostvarivao je utovar do 10 000 vagona godišnje,<sup>30</sup> a šljunčara Botovo je tovarila i do 400 vagona dnevno. To je iziskivalo i jače lokomotive. Tako na podravskim prugama sada voze i njemačke lokomotive oznake JDŽ/HDŽ/JŽ 20, proizvedene između 1913. i 1922. snage 552 kw, a brzine do 55 km/h pa su bile pogodne za teretne vlakove. Pored njih voze i lokomotive serije MAV 324, JDŽ/HDŽ/JŽ 22, proizvedene u MAVAG-u (Budimpešta) između 1910. i 1923., jačine 662 kw i brzine do 75 km/h pa su vukle putničke vlakove.

### Završno

Odmah na početku drugog svjetskog rata starojugoslavenska je vojska 7. travnja 1941. minirala dravski most kod Botova ne bi li spriječila prodor Nijemaca u Zemlju. Time se prekida i međunarodni promet. Uspostavom NDH željeznice potpadaju pod Ministarstvo prometa i javnih radova sa sjedištem Direkcije u Zagrebu i dobivaju naziv Hrvatske državne željeznice (HDŽ). Koprivnica kao jak željeznički čvor dobiva Prometnog kontrolora koji je pokrивao šire područje, pa tako i podravske pruge. On je bio vanjski nadzorni organ HDŽ-a s velikim ovlastima.

HDŽ u suradnji s MAV željeznicama uspijevaju provizorno osposobiti dravski most već 17. prosinca 1941. i ponovno se uspostavlja promet. Tako je bilo sve do 1945. kada ga ruši njemačka vojska pri povlačenju i od tada je međunarodni promet bio na duže vrijeme zatvoren. Tijekom rata stradaju sve podravske pruge, a i većina kolodvora (Kloštar, Đurđevac, Virje, Rasinja) a posebno željezničko čvorište Koprivnica.

Završetkom rata sve pruge spadaju pod Generalnu direkciju u Beogradu, u okviru Ministarstva prometa, te mijenjaju naziv u Jugoslavenske državne željeznice (JDŽ). Tadašnja Republika Hrvatska dobiva Direkciju, poslije ŽTP Zagreb. Prelaskom iz državnog socijalizma u samoupravni željeznice dobivaju naziv JŽ. Obnavljaju se pruge i kolodvorske zgrade, a 1945. Koprivnica dobiva direktnu spojnu prugu u dužini od 600 m između pruga Koprivnica – Virovitica i Koprivnica – Zagreb. To vrijeme zahtijevalo je povećani popravak uništenih vagona te se otvara radionica za popravak kola u Botovu, a poslije je izgrađena u samoj Koprivnici. Između Koprivnice i Botova otvorena su stajališta Peteranec i Koprivnica - Tvornica, koja su poslije ukinuta.

Na podravskim prugama voze sada jače lokomotive, neke još od prije rata. Za ekspresne i brze vlakove je bila lokomotiva MAV 424, poslije JDŽ/JŽ 11, građena u godinama 1924-26. u Budimpešti, jačine 854 kw, a brzine 90 km/h pa je vozila vlakove između Koprivnice i Zagreba. Za teretne su bile pogodne lokomotive njemačke proizvodnje pod nazivom JDŽ/JŽ 33 (HDŽ 30) snage 1014 kw i brzine do 80 km/h. Novi most kod Botova pušten je u promet 26. svibnja 1962. i tako je opet uspostavljen međunarodni promet. Tako povećani promet je rezultirao dogradnjom i rekonstrukcijom kolodvora Koprivnica, koja je i dovršena 1966. Koprivnica sada ima 15 kolosijeka i može zadovoljavati potrebe kao ranžirni kolodvor. I na ostalim kolodvorima je došlo do rekonstrukcija (Đurđevac, Bregi) radi sve većeg obujma prometa kako teretnog tako i putničkog. To se može vidjeti iz slijedećih tabela.

#### Volumen rada teretnog prometa u brutotonama

PRUGA	GODINA		
	1965.	1976.	1985.
Koprivnica-Gyekenyes	4 708 627	7 930 004	6 525 340
Koprivnica-Virovitica	4 143 339	8 061 219	6 237 601
Koprivnica-Varaždin	3 485 251	4 530 096	5 193 243

#### Broj otpremljenih putnika

PRUGA	GODINA		
	1965.	1976.	1985.
Koprivnica-Botovo	129 803	17 133	12 879
Koprivnica-Virovitica	1 608 258	477 062	684 407
Koprivnica-Varaždin	818 695	503 212	370 924

Podaci o broju otpremljenih putnika ne obuhvaćaju samo kolodvor Koprivnicu, ali su trendovi isti. U svakom slučaju vidi se, nakon rasta, opadanje prijevoza željeznicom u 80-im godinama pošto jača cestovni promet. Željeznički promet se nije na vrijeme prilagođavao novoj situaciji, već suprotno – u cilju jačanja samoupravljanja stvara se od ŽTP-a Zagreb više manjih ŽTP-a svaki s još više nižih organizacijskih cjelina. Tako su podravske pruge bile podijeljene na dvije uprave a unutar njih na više manjih cjelina. To sve prate česte reorganizacije. O jedinstvenom tehničko-tehnološkom sustavu sve je teže govoriti, a stručni se rad zapostavljao. To je izazvalo rast broja administrativnog osoblja na uštrb izvršnog, čiji je broj ionako opadao što zbog manjeg obujma rada, što zbog modernizacije. No, i u ovakvim okolnostima je zapravo mnogo ovisilo o ljudima i tradiciji; Podravske su se pruge dobrim dijelom modernizirale, uvedena je dizel i električna vuča vlakova, rekonstruirani su kapaciteti i čvršće se vezalo s gospodarstvom. Dugo očekivane željezničke pruge su ipak prošle Podravinom, a nestankom starih dobrih parnjača može se reći da je zauvijek nestala željeznica o kakovoj smo pisali.

## BILJEŠKE

1. Grad Koprivnicu na konferenciji je zastupao Lavoslav Bettelheim.
2. Godine 1865. izgrađena je pruga Zagreb – Karlovac i te godine nalazimo prve tragove nekih viših željezničkih vlasti u okviru DJŽ: Hrvatsko željezničko ravnateljstvo u Zagrebu. Funkcija mu je bila otkupljivanje zemljišnika” dok sam promet nadziru naročiti “Prometni inspektorati”. Godine 1881. Poslovna uprava u Zagrebu preusmjerena je radi upravljanja nad Južnim prugama na našem području.
3. B. Stulli: “Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825 – 1863” II, izd Sveučilište u Zagrebu, 1975, str. 99 – 101.
4. Isto
5. Protokol grada Koprivnice za 1868.g, Drž. arhiv Varaždin
6. Isto
7. Isto
8. Isto
9. Vidjeli smo da je Austrija od samog početka funkcioniranja željeznice inzistirala na jedinstvenosti i jednoobraznosti sustava. To je preduvjet kako bi tako glomazan sustav mogao funkcionirati rentabilno i sigurno; u eksploataciji željezničkog prometa istovremeno sudjeluje više raznorodnih službi koje tehnološki objedinjuje izvršna tehničko-prometna služba. Stoga je potrebna hijerarhija i vertikalni sustav naređivanja, izvršavanja i kontrole, što je moguće optimalno ostvarivati pod jednom željezničkom upravom.
10. Drava nije na čitavoj svojoj dužini od Legrada do Barča granična linija s Mađarskom; s onu strane rijeke ostala su sela Gola, Ždala i Gotalovo. U vrijeme gradnje pruge Žakanj – Zagreb hrvatsko-mađarska granica išla je nekako kroz kolodvor Žakanj pa su mještani ovih sela kao željezničku postaju koristili Gyekenyes koji je bio tada na hrvatskoj strani. Godine 1918. granica se pomiče za 900 m južnije, te Gyekenyes ostaje na mađarskoj strani. Poslije je za potrebe tih podravske sela otvoren kolodvor Botovo.
11. Kasnije su te lokomotive služile za vuču teretnih, pa i putničkih vlakova. Poslije su se takove lokomotive proizvodile u SI Brodu, a kako su se mijenjale željezničke uprave, lokomotive su mijenjale i oznake: JDŽ/HDŽ/JŽ 125 ili, popularno, – “Katicice“. Pri kraju svog radnog vijeka te su lokomotive obavljale manevarsku vuču u većim kolodvorima pa tako i u Koprivnici sve do 60-tih godina 20. st.
12. Kako bi se osigurala stalna raspoloživost izvršnog osoblja, počam od šefa kolodvora, prometnika, skretničara, nadzornika pruge, ložioničkog osoblja i ostalih, u kolodvorskim zgradama ili uz ulazno-izlazne skretnice, gradili su se službeni stanovi za to osoblje. Drugo je pravilo bilo da, naročito šefovi kolodvora i prometnici, ne mogu službovati u domiclnim mjestima življenja kako se ne bi stvarali prisniji odnosi sa stanovništvom ili pak međusobno, što bi slabilo potreban red i stegu. Stoga su bili i česti premještanji takovog osoblja iz jednog mjesta službovanja u drugi. A prekršaji, koje bi činili željeznički namještenici, strogo bi se sankcionirali; i Hrvatska je imala autonomne zakone kao npr. Kazneni zakon iz 1852. g.
13. Knjiga zapisnika skupštine Bjelovarsko-križevačke županije za 1910.g, Drž. arhiv Bjelovar
14. Isto
15. Isto
16. B. Stulli: “Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825 – 1863” II, str. 133-135, izd Sveučilišta u Zagrebu, 1975.
17. Isto, str. 198 i 199.
18. Pod pojmom lokalnih ili vicinalnih pruga podrazumijevaju se sporedne pruge koje su se gradile prvenstveno radi

zadovoljavanja lokalnih interesa i potreba. Takove se pruge u Mađarskoj nazivaju vicinalnom, a u Austriji lokalnom željeznicom.

19. Knjižice s voznim redovima za upotrebu putnika bilo je najrazličitijih vrsta za informiranje pučanstva.

20. Izvješće Bjelovarsko-križevačke županije za g. 1900, str.36. Drž. arhiv Bjelovar. No, ovdje treba imati na umu da je to tek početak funkcioniranja spoja ovim pravcem između Osijeka i Zagreba; vidjeli smo da su te veza bile uspostavljene prije izgrađenim prugama. Osim toga, vjerojatno su to u početku bili mješoviti vlakovi s dužim zadržavanjima na usputnim kolodvorima zbog ostavljanja ili uzimanja teretnih vagona. Vjerojatno su vlakovi i sačekivali ostvarivanje veza s priključnih uskotračnih slavonskih pruga. Na kraju, ne treba zanemariti i utjecaj DJŽ-a.

21. Izvješće Upravnog odbora i Kr. županijske oblasti u g. 1900, toč.XXII. Drž. arhiv Bjelovar.

22. Isto izvješće za g. 1906, toč. X. Drž. arhiv Bjelovar.

23. Zapisnik Bjelovarsko-križevačke županije od 19. srpnja 1909.g. Drž. arhiv Bjelovar

24. U "hijerarhiji" kolodvora međukolodvorima se u željezničkoj terminologiji nazivaju prolazni kolodvori tj. službena mjesta gdje se vlakovi zaustavljaju radi istovara i utovara putnika i robe i nastavljaju daljnju vožnju. Međukolodvori su između dviju rasporednih kolodvora tj. takovih službenih mjesta gdje vlakovi po zacrtanom voznom redu započinju ili završavaju vožnju. U pravilu su to čvorni ili završni kolodvori na nekoj pruzi. Najjači su ranžirni kolodvori tj. kolodvori gdje se prispjeli teretni vlakovi rastavljaju i sastavljaju novi.

25. U početku se stajalište zvalo Kloštar II, no poslije je, zbog čestih zabuna, preimenovano u Kloštar-Oderjan.

26. Kolodvorske zgrade u Đurđevcu i Virju su bile za vrijeme II svj. rata razrušene, tako da su 1952.g. sagrađene nove koje i danas postoje.

27. O tome u zapisniku sa skupštine Bjelovarsko-križevačke županije od 26. travnja 1910.g. Drž. arhiv Bjelovar.

28. Prvotno se kolodvor nazivao samo Novigrad, ali pošto ima više istoimenih mjesta u Hrvatskoj, u pedesetim godinama 20. st. preimovao se u Novigrad Podravski.

29. Godine 1919. predviđena je ustavom ustanova Komesara željezničke i parobrodске policije s posebnim nadležnostima čije je osoblje bilo podčinjeno Ministarstvu unutarnjih dela.

30. Odlukom Vlade Kraljevine Jugoslavije prestaje s radom 1937.g., a njezinu proizvodnju nastavlja "Zorka" iz Šapca.