

GRADNJA PODRAVSKE PRUGE

Za shvaćanje povijesnog razvoja Donje Podravine izvanredno je važno poznavanje otvaranja željezničke pruge. Naime, kroz Podravinu je riječni promet Dravom bio do polovice 19. stoljeća najvažniji put, koji je ove prostore vezivao sa srednjom Europom, vrlo uspješno i vrlo dobro. Vodenim putem stizali su do podravske sela trgovci koji su donosili željezne alate, kao i kolonijalnu robu. Međutim, polovicom devetnaestog stoljeća slika se počela mijenjati. Godine 1857. Beč se povezuje s Trstom željezničkom prugom, a 1860. Južna željeznica izgradila je i preko Čakovca, Murakerestura, Pragerskog i Kaniže prugu do Budimpešte. U 1862. društvo Južnih željeznica sagradilo je i prugu Zidani Most - Zagreb - Sisak, a 1865. isto poduzeće gradi prugu od Šopruna do Kaniže, i 1868. prugu od Murakerestura preko Žakanja u Barč: ona je dodirivala i Golu, gdje je stanovništvo Prekodravljana moglo ući u vlak. Pitanje spajanja Zagreba sa Budimpeštom riješeno je izgradnjom 103 kilometra duge željezničke pruge od Zagreba do Žakanja preko Križevca i Koprivnice, te je ova pruga, građena na trošak mađarske vlade, otvorena 1. siječnja 1870. godine. Mađarska kraljevska željeznica nije se željela koristiti žakanjskom prugom od koje su imale korist Južne željeznice, pa je 15. studenog 1894. predana prometu pruga od Dombovara preko Kapošvara do Gyekenyesa, pa sada iz Rijeke i Zagreba nije trebalo putovati u Peštu preko Žakanja i Kaniže, već preko Gyekenyesa i Dombovara, te je tako kilometar i pol istočnije od Žakanja smješteni Gyekenes mađarskih državnih željeznica privukao hrvatske putnike koji su prije išli u Budimpeštu preko Žakanja.

I bečka i mađarska veza s Hrvatskom bile su projektirane i zasnovane u vremenu vinkovačkog bana Josipa Šokčevića (1860-1867), koji je za Hrvatsku učinio mnogo dobra osobito na gospodarskom planu, ali je i mađarska i jugoslavenska historiografija uspjela njegovu povijesnu ulogu izbrisati ili minorizirati. Šteta da je 1868. morao dati ostavku, jer je nakon sklapanja Hrvatsko-ugarske nagodbe kojom su odluke o gospodarstvu potpuno prepuštene Mađarima, propalo i hrvatsko dioničko društvo za izgradnju željeznica u Hrvatskoj koje je bilo osnovano u jesen 1861. godine, a na čijem je čelu stajao biskup Strossmayer. Željeznice ovog društva trebale su biti građene na osnovu odluka zagrebačke željezničke konferencije bana Šokčevića od 20-22. kolovoza 1862. Financijski godišnjak Compass, koji je počeo izlaziti u Beču 1868. i koji je izlazio do 1944., pokazuje najbolje da je Hrvatska, pa i Podravina, već uoči sklapanja Hrvatsko-ugarske nagodbe bila na dobrom putu da se kao značajan faktor uključi u europske tokove, što je dobrim dijelom čak i posljedica Bachovog apsolutizma, koji je forsirao njemački jezik, ali i njemačko savjesno i uporno ponašanje pri radu.

Tijekom istog saziva Sabora na kojem je "per aclamacionem" izglasana i tako sporna Hrvatsko-ugarska nagodba raspravljalo se i o podravskoj željeznici. Na dvanaestoj sjednici Sabora 14. rujna 1868. consortium kneza Wilhelma Schaumburg Lippea, vlasnika tada golemog virovitičkog vlastelinstva, ali i

posjeda Darde u Baranji, zamolilo je da mu se odobri koncesija za izgradnju željezničke pruge dolinom Drave. Oni su na petnaestoj sjednici 21. rujna 1868. detaljno izložili razloge radi kojih je potrebno izgraditi željezničku prugu. Među prvim razlogom je spomenuto da ju je lako izgraditi, jer prolazi nizinom, a kao drugi da prolazi kroz gusto nastanjeni kraj, koji će omogućiti tom pučanstvu da se lakše uklopi u trgovinu i proizvodnju. Kao treće je navedeno da će se spajanjem ove pruge s pečujsko - barčskom željeznicom moći lagano otpremati do mora ugljen iz pečujskih ugljenokopa kao i poljoprivredno-stočarski proizvodi Baranje, gdje je golemi posjed Belje davao velike tržišne viškove koje je trebalo izvesti na svjetsko tržište. Molbu za izgradnju dravske pruge potpisali su Hugo Anker, Stjepan Kugler, Ferdo grof Pejačević, Albert Hoecker za kneza Wilhelma Schaumburg Lippea, grof Petar Pejačević, Dr. Dragutin Gvozdanović, barun Juraj Rauch, Koloman Miksić, Vilim Hatz, Todor Đurđević, Aurel Kušević i grof Juraj Drašković, sve zastupnici od Osijeka do Varaždina, plemstvo i činovnici.

No zastupnici iz savskih područja, dakle krajiških, bili su, kao i kasnije tijekom povijesti, glasniji, pozivajući se osobito na tiskani spis Ognjeslava Utješenovića Ostrožinskog, službenika hrvatske dvorske kancelarije u Beču "Über die Nothwendigkeit, und die Bedeutung einer Eisenbahn von Zentlin nach Fiume" i spis "Donau-Adria Bahnnetz", kojim je preferirana izgradnja "krajiške željeznice", koja je trebala ići od Zemuna do Siska, pa na jug do Senja, čisto krajiškim područjem.

Pored toga, budući da je saborski željeznički odbor izvijestio 25. rujna da će mađarska vlada financirati izgradnju željezničke pruge od Žakanja do Zagreba, te da će istu graditi poduzeće M.H. Veikersheim, zahtjev njemačkog kneza Lippea, već radi mađarsko-hrvatskog nacionalizma, nije naišao u Saboru na podršku. Željeznički odbor u sastavu smatra da je najvažnije da se Mađarska poveže s morem, a pored toga smatra da se Varaždin preko Čakovca može spojiti na austrijske i mađarske linije, te da prema tome nema potrebe da se gradi posebna podravska pruga. U odgovoru na zahtjev Lippea odbor kaže ovako: "Promotrivši ovaj odbor svestrano traženje napomenutoga consorciuma osvjedočio se je o tome, da pruga koju prerečeni consorcium graditi želi neodgovara težnjama i potreboćom zemlje i naroda našega; - na dalje da ista nije u suglasju sa projektivanom po ugarskome ministarstvu željezničkom mrežom; - te samo parcialni interes jedne strane naše zemlje i naroda zastupa; a osim toga namjenjeno to gradjenje stoji u opreci s načelom, koje je po saboru izraženo (misli se na Šokčevićevu konferenciju 1861. Opaska MKD), naime, da bi se pruga sredinom zemlje Slavonije vodila; - nemanje nebi isto to poduzeće odgovaralo obstojećim obćenitim načelom o gradjenju željeznicah u tom ustanovljenih, da naime željezničke pruge ne budu blizu paralelne..." (misli se dakako na pečujsko-barčku-kanižku prugu opaska MKD)¹. Dakako, kada se uoči da su željeznički odbor sačinjavali Mirko pl. Šuhaj, Mirko Bogović, biskup Vjenceslav Soić, barun Šimon Ottenfels, Ladislav Kukuljević, Miroslav Kraljević, Max Maller, Petar Maljević, Aurel Kušević, Dragutin Koretić i Hugo Anker, dakle osobe koje su bile zainteresirane za drugačija rješenja, ali uglavnom bez Podravine, upravo u nastojanju da se Slavonija razvija usko povezana s ugarskim prostorima, a jednako tako i područje Zagorja, koje je pak gravitiralo prema Austriji, ova je odluka razumljiva, jer je Sabor Levina Raucha bio izabran tako da je u njemu bilo malo zastupnika kojima je dobro Hrvatske ležalo u osnovi čitavog njihovog djelovanja. Sve su to bili ili činovnici koji su primali plaću od državnog erara ili pak veleposjednici koji su upravo u ovim prijelaznim vremenima nakon raskmećivanja ovisili o odlukama vlade i sudova kako bi svoja dobra mogli reformirati u racionalna i za život sposobna, sukobljavajući se na tom putu s golemim i brojnim gravaminama.

I što se sada događa? Stekavši izravnu i najkraću vezu s morem 1873. godine, otvaranjem pruge Karlovac - Rijeka, Mađari su ostvarili svoj glavni prometni cilj, te su nakon toga sprečavali da Koprivnica i Križevci dobiju željezničke spojeve s istokom i sa zapadom. Neizgradnjom željezničke pruge desnom obalom Drave od Varaždina do Virovitice otežano je uklapanje Podravaca u trgovinu i ovo područje dobiva željezničku prugu sa zaostatkom od pola stoljeća, što je bito presudno da je Podravina, nekoć upravo zbog prometne povezanosti Dravom i preko Drave s Podunavljem i svijetom tako napredan kraj, počela pokazivati na prijelazu iz devetnaestog u dvadeseto stoljeće znakove zaostajanja. Samo Kopriv-

nica i Virovitica, koje su dobile spojeve s Mađarskom, uspješno se razvijaju, ostavljajući mjesta između te dvije točke upućena samo na loše ceste drugog reda, jer je i riječni promet prestao zapuštanjem uređivanja i čišćenja Dravinog toka.

Nije stoga čudno što je zagrebački nadmjernik Antun Čop već 1884. godine, zalaganjem velikog župana Rubida iz Gornje Rijeke, dobio koncesiju za gradnju podravskog "tramvaja", koji bi vozio od Osijeka preko Virovitice i Koprivnice u Varaždin i Čakovec, a koji bi tjerale male lokomotive.² Veliki župan varaždinske županije Rubido, suprug velike pjevačice Zajčeve opere Sidonije Rubido, želio je ostvariti povezivanje Varaždina s Osijekom, gdje je više godina službovao, smatrajući da bi ova veza bila korisna za sav narod uz Dravu. No ban Khuen Hederváry mislio je drugačije, forsirajući izgradnju vertikalnih pruga Virovitica - Barcs, Donji Miholjac - Pečuh, Osijek - Vilany, a povezivanje hrvatskih Podravaca s hrvatskim Slavoncima bilo je protivno njegovim namjerama. Stoga se tek početkom dvadesetog stoljeća, kada je Khuen Hederváry prestao biti hrvatskim banom, poduzimaju koraci za uključivanje Podravine u prometni sustav države, ali i to ne preko gradnje državnih, već preko gradnje privatnih, vicinalnih pruga.

Pa tako i Varaždin ne dobiva prugu preko podravskog pravca, već tako što je 1886. izgrađen odvojak mađarske pruge do Čakovca i onda povezan Varaždin sa Zagrebom preko Zaprešića tzv. Zagorskom prugom, koja je bila loša i koja nije išla zapadnim dijelom Varaždinske županije, pa su opet čitava područja ostala prometno nepovezana sa Zagrebom i Varaždinom.

Stradao je i Bjelovar, koji je 1886. postao sjedištem prostrane županije Bjelovarsko-križevačke i koji u to vrijeme nije bio povezan željezničkom prugom niti na jednu stranu. Kako bi se to pitanje riješilo osnovano je dioničko društvo koje je trebalo u ovoj županiji graditi lokalne željeznice. Na čelu ovog društva Henrick Freund bio je ravnatelj bjelovarskog mlina Lavoslav Singer i 12. rujna 1894. predana je prometu 32 kilometara duga pruga Križevci - Bjelovar, a 1. studenog 1895. već je utvrđena i trasa pruge Bjelovar - Virovitica. Početkom 1895. uznadali su se i Virovci da će se veliki župan dr. Milutin Kukuljević -Sakcinski (veliki župan od 1893-1903., umro u Beču u VII. mjesecu 1910.) zauzeti za izgradnju podravske željeznice, koja je trebala ići od Virovitice do Koprivnice i Varaždina i tako povezati krajeve s desne obale Drave.³ Započeta je i gradnja pruga od Bjelovara preko Katalene, Kloštra i Pitomače do Virovitice, ali je ta pruga predana prometu tek 4. svibnja 1900. s nastavkom do Zdenaca 1908. godine⁴ Godine 1910. dobio je dr. Nikola Gjuričić-Biorac od ugarskog ministarstva trgovine koncesiju za izgradnju željezničke pruge Bjelovar - Novoselac - Križ, ali ta nije izgrađena.⁵ Izgradnjom pruge Bjelovar - Kloštar - Virovitica kraj oko Kloštra i Pitomače postao je vezaniji za svjetsku privredu od Đurđevca, Virja i Novigrada Podravskog, starih krajiških mjesta, u kojima je radi toga početkom ovog stoljeća vladalo silno nezadovoljstvo državnom gospodarskom politikom, koja nije "Picoke", tj. krajišnike Virovske i Đurđevačke satnije nagradila onako kako su to oni zasluživali, služeći vjerno caru u njegovim europskim ratovima, a zbog premalo zemlje nije bilo moguće razviti ni napredna seljačka gospodarstva. Izgradnja željezničke pruge i uključivanje ovog područja u željeznički sustav Evrope bila je za Podravce stoga i egzistencijalno pitanje i oni su upotrijebili sve svoje veze kod vlasti da se to pitanje pomakne s mrtve točke.

Iz članka, objavljenog u **Podravcu** početkom kolovoza 1900. već se govori o izgradnji pruge Koprivnica - Kloštar kao o posve sigurnom poslu, te su predstavnici dviju poduzeća iz Pešte došli u Virje, te su se interesirali u općinskom poglavarstvu o otkupnoj cijeni zemlje.⁶

No godine prolaze, ništa se ne pomiče, a zaostajanje se pokazuje sve teže, izraženo i u buni protiv Khuenovih mađarskih natpisa na željeznicama i njegove politike da su željeznice isključivo u funkciji Mađarske. Godine 1905. molbu općinskog zastupstva u Virju da se ovom "najnapućenijem" i "gospodarski" najjačem kraju dozvoli mjesečni sajam, zemaljska je vlada odbila, jer da nemaju željezničku prugu, a nisu ju imali jer je vlada činila sve da do izgradnje pruge ne dođe.⁷ Pritisak Novigradaca,

Virovaca i Đurđevčana da i oni dobiju željeznicu, kad ju već svi imaju, vršio se na razne načine, a mislim da je dobrim dijelom išao preko Radićeve Hrvatske pučke seljačke stranke, koja upravo na ovom "zane-marenom području" dobiva snažna uporišta i podršku u prvom desetljeću svog djelovanja.

U virovskim novinama je u proljeće 1905. objavljena bilješka: "Sa više strana čujemo pripovijedati, da će se još ove godine početi graditi željeznica od Kloštra do Virja. Prem mi u tu vijest ne vjerujemo, bilo bi ipak već jednom i vrijeme, da se ova važna pruga uistinu sagradi i da se za ovo pitanje što življe zauzmu sve mjerodavne ličnosti, pa i sama vlast".⁸ Ovo nadanje je uvećano sastankom kod "crljenog mosta", gdje se iskazalo da će se uskoro i mjeriti. Nepoznati autor, a vjerojatno urednik i vlasnik lista Peroslav Ljubić, napisao je da se za svaku željezničku prugu u Hrvatskoj mjerilo barem 15 do 20 godina, no kad će se izmjeriti, da će tek onda iskrsnuti problem odakle namaknuti dva milijuna forinti, pa će se vjerojatno od Mađara još čuti milozvučni "egy" ili "ot percz", pa sek ništa neće uraditi.⁹ Najjače đurđevačko poduzeće "Podravina", koja je imala u tom mjestu veliki paromlin, proturila je u tom vremenu vijest da će nabaviti jedan teretni automobil (kola na paru) od 50 met. centi koji bi služio za obavljanje promete na liniji Đurđevac - Koprivnica, te Ljubić piše da ni ovo "ne bi bila loša stvar", te su ova kola, ali kao "motorna" i počela u lipnju obavljati promet.¹⁰ Međutim, nakon velike pronevjere u ovom poduzeću 1907. godine i ovaj prvi podravski "autobus" prestaje voziti.

Naznaka da će s gradnjom željezničke pruge u Podravini ipak nešto biti bila je tzv. "ophodna rasprava" 22. srpnja 1905. u Đurđevcu na koju je došao iz Budimpešte Vladimir Ehrenhofer, koji je bio na čelu hrvatskog odsjeka u zajedničkom Ministarstvu trgovine, poduzetnici Freund koji su već sagradili željezničku prugu Bjelovar - Pitomača, te općinska zastupstva Đurđevca, Virja, Novigrada i Koprivnice i drugi interesenti. Sastanak je bio vrlo buran. Interesenti iz Đurđevca su tražili da se kolodvor sagradi odmah iza grada, a pruga neka presijeca put koji vodi u Kalinovac, kako bi i Kalinovčani imali stanicu, koju bi mogli koristiti i Ferdinandovčani. Virovsko općinsko zastupstvo je odbilo prijedlog da se željeznica stanica gradi odmah iza Piskorovih kuća, te je tražilo da se gradi kod "Marije", tj. kapelice prema Konacima i Molvama, što je i usvojeno.

Zanimljivo je da je zastupnik Imovne općine Đurđevačke dr. Andrija Peršić zatražio da se na ovoj pruzi namještaju isključivo Hrvati i da jezik bude hrvatski, što je bilo vrlo odvažno u vrijeme kada je mađarski jezik bio službeni jezik na svim željeznicama u mađarskom dijelu Monarhije i predmet spora u željezničkoj pragmatiki. Uskoro zatim stigla je obavijest da su braća Freund iz Pešte, dobili od ministarstva koncesiju za izgradnju pruge samo na potezu Kloštar - Virja, što je dočekano s velikim nezadovoljstvom koprivničkih zastupnika, jer je trgovački razvoj Koprivnice bio ovisan o njenom podravskom zaleđu.¹¹

Međutim, ministar trgovine Vereš je u rujnu 1905. ukinuo hrvatski odsjek u ministarstvu trgovine u Budimpešti, pa su premještanjem Ehrenhofera na drugo mjesto Hrvati ostali bez svog zaštitnika, a i ban Teodor Pejačević s posjedom u Našicama pomišlja samo na interese krajeva istočno od Virovitice, na ono što je podržavala osječka trgovačka i obrtnička komora, koja je krajeve zapadno od Virovitice smatrala siromašnima i nepoželjnim da budu uključeni u trendove za kojima su težili veliki slavonski veleposjednici. Ovakav stav Pejačevića, koji je naslijedio Khuena Hedervaryja, zaustavio je sve akcije na izgradnji željeznica u Podravini za nekoliko godina. Hrvatski ministar u Pešti Josipović, došao je u Podravinu i vidio da su Novigrad, Đurđevac i Virje velika sela, te je obećao da će se zauzeti za njihovu gradnju, no kao mađaron i Pejačevićeva osoba povjerenja ništa nije učinio, pa su Podravci upravo radi ovog neispunjenog obećanja postali 1907. njegova naoštija opozicija.¹²

Vrijeme, međutim, neumitno leti i na proljetnoj skupštini županije Bjelovarsko - križevačke 18. travnja 1907. trgovac Barac iz Kloštra, porijeklom iz Šemovaca, i Tomo Jalžabetić iz Đurđevca postavljaju pitanje što je s gradnjom podravske pruge, a bjelovarski advokat dr. Andrija Peršić pita i za prugu Križevac - Varaždin, koja se također trebala graditi. Naime županija je dala za gradnju pruge Kloštar - Koprivnica 200.000 kruna, ali imovna općina Đurđevačka odbija dati nova sredstva, budući da je

prilikom gradnje pruge Križevci - Kloštar već dala 400.000 kruna, a sredstva da su se utrošila prilikom gradnje pruge Križevci - Bjelovar, te su predstavnici imovne općine ustvrdili da se pri gradnji pruga novčana sredstva nekontrolirano troše.¹³

Odgovor na upit u županiji došao je od preduzimača Freunda, koji je izjavio da je bjelovarsko-križevačka županija obećala dati za prugu 150.000 kruna u deset godina, a Imovna đurđevačka općina da je dala također 200.000 kruna, ali da ta sredstva nisu dovoljna za početak radova na izgradnji pruge, te moli da se uplati barem polovica sredstava.¹⁴ Ovaj je predmet došao i pred Trgovačko-obrtničku komoru u Osijeku, koja 7. svibnja 1907. raspravlja o važnosti podravske željeznice i priznaje opravdanost njene izgradnje. O željezničkoj politici piše te godine i književnik Zvonimir Pužar, tada zaposlen u Virju kao blagajnik Pučke čitaonice. On spominje Petrinju, koja je nakon pet godina natezanja dobila 1905. željezničku prugu, što nije slučaj s virovskom prugom, gdje nema nikakvog pomaka s mrtve točke, iako prošlo već pola stoljeća od njenog planiranja.¹⁵ Peroslav Ljubić, 1908. urednik virovskih Hrvatskih novina također se odlučuje da progovori o povijesti virovske željeznice, koja već 40 godina čeka na svoje rješenje. Piše da je za sve to kriva mađarska politika, koja želi Hrvatsku učiniti što siromašnijom, bjednijom i nepovezanim s ostalim dijelovima Hrvatske.¹⁶ Vjerojatno ni tada ne bi bilo ništa od gradnje podravske željezničke pruge da nije na bansku stolicu sjeo Pavao Rauch, čiji se posjed nalazio u Martijancu, koji je razumio potrebe ovog dijela Hrvatske, a koji je pored toga nakon dugog vremena bio opet prvi ban koji je želio unaprijediti čitavu Hrvatsku gospodarski i ojačati njenu suverenost. Budući da se stara koncesija za izgradnju pruge ugasila, novu je dobio poduzetnik Galjuf, ali je on videći koje poteškoće postoje kod otkupa zemlje i pribavljanju sredstava, odustao od toga posla, pa se kao izvođač radova opet javlja Freund, ali kao dioničarsko društvo. U članku "Željeznica Kloštar - Virje"¹⁷ već je precizirano da će se u ovoj fazi graditi samo pruga Kloštar - Virje, pa dakle opet nije bilo spoja Slavonije s Podravinom i Hrvatskim Zagorjem. Zanimljivo je, da su se i općine Virje i Đurđevac obvezale uzeti svaka po 25.000 kruna temeljnih dionica, a Đurđevačka imovna općina je dala 150.000 kruna. Izvođač se morao obavezati Rauchu da će najkasnije za tri godine izgraditi i prugu Virje - Koprivnica.

U veljači 1909. pruga se već kolči i ministar trgovine zatražio je od koncesionara jamčevinu, što oni ne daju, jer upravne općine i imovna općina đurđevačka nisu uplatile prinose te prijete odustajanjem izgradnje pruge. Posebna delegacija odlazi k banu Rauchu, koji energičnom akcijom rješava ovaj problem.¹⁸ U svibnju 1909. ing. Marcus je oglasom zatražio radnike za gradnju pruge i u gostionici Majcova u Đurđevcu se vršila prijava za posao.¹⁹ Na gradnji pruge se zaposlilo nekoliko stotina radnika i 18. svibnja već je izvršen prvi pregled pruge u čemu su sudjelovali Ehrenhofer od Ministarstva trgovine, podžupan Hoeker, Slapničar od Đurđevačke imovne općine, te kotarski predstojnik Vuksan. Priređen je i banket u đurđevačkoj gostionici "Preradović", a iz članka objavljenog u novinama vidi se, da je u Virju trebalo sagraditi četiri tračnice, malu strojarnicu, crpilište za vodu, pa i okretnište sa skladištem za parnu lokomotivu, jer je Virje zadnja stanica na pruzi koja se gradi sa strane Kloštra, iako bi normalno bilo da je akcija započela s koprivničke strane.²⁰

Krajem srpnja počelo se s gradnjom kolodvora u Virju, Đurđevcu, Kalinovcu i Pitomači, pri čemu Đurđevac ima dvije stanice: glavnu i sporednu stanicu "Mlin".²¹ Mjesec dana kasnije Podravinom prolazi ban Rauch autom, raspitujući se da li se radovi na pruzi odvijaju planiranim tempom.²² Posljedica ovog njegovog putovanja je i to da je zemaljska vlada uskoro zatim odobrila Virju održavanje dva nova sajma, i to 21. lipnja i 18. kolovoza.²³ U rujnu dolazi u Đurđevac i podban Slavko Cuvaj s velikim županom Bjelovarsko-križevačke županije Teodorom Georgijevićem, (veliki župan od 1904 - 23.VII. 1910. kada je umro), te ih srdačno pozdravlja Tomo Jalžabetić, saborski i županijski zastupnik s Radićeve liste.²⁴

Iako još pruga nije bila dovršena, područje između Virja i Đurđevca postaje gospodarski zanimljivo. U jednom članku se s nadom piše: "Čim bude naša željeznica izgradjena i predana prometu, dobit će naše Virje odmah posve drugi oblik, a trgovina će i promet znatno pokročiti. Lijepo je što se je

odmah sa uređenjem cesta i pločnika, koji vodi do kolodvora započelo, ali bi si naše zastupstvo, odnosno naš mjesni odbor, stekli neizmjerne zasluge i priznanje čitavoga pučanstva, kad bi odmah stvorili još jedan novi put do kolodvora. Čujemo, da je mjernik g. Šandor Šarunac na želju mjesnog odbora izradio već i nacrt za taj novi put, pa kad bi se ta namisao, makar baš i ne posve onako, kako je u nacrtu, ostvarila, ono nema dvojbe da bi Virje time dobilo još ljepši oblik, a osim toga moglo bi se sve više i slobodnije razvijati.²⁵

Preko Hrvatske štedionice u Virju raspisan je i natječaj za upis dionica za virovski mlin, koji je trebao imati eksportni karakter, i iz kojega bi se brašno moglo otpremati preko Virovitice i Barcsa, ali i preko Koprivnice na sjever do Beča, odnosno na jug do Rijeke, koja je bila veliki potrošač ovog brašna.

U rujnu su se, nakon što je sagrađen most preko potoka Hotove, već polagale tračnice, a otvorenje je trebalo biti 19. studenog. No, kao i većina stvari na našim prostorima, otvorenje je izvršeno tek 3. prosinca u prisutnosti vrhovnog nadzornika željeznica Medanića, dra Mišulina, Ehrenhofera, poduzetnika braće Freund, savjetnika zemaljske vlade Stanislavljevića, tajnika Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu Hondla itd., a banket je održan u Bjelovaru.²⁶ Pišući o otvorenju pruge Kloštar - Virje nepoznati autor je napisao: "Na samom banketu nije bilo nikakvog isticanja mađarstva, čega su se mnogi bojali, kao što se nije niti kod otvorenja vidjeo niti jedan mađarski barjak. Ovo je svakako nužno spomenuti. Postaje Virje, Gjurgjevac i stanica Kalinovac na 15 kilometara dugo izgrađenoj pruži nose samo hrvatske natpise, što je takodjer posve u redu i zakonito."²⁷ Bila je to velika stvar i to je bilo čudo neviđeno s obzirom na druge pruge na kojima je dominirao mađarski jezik, svi natpisi bili i na mađarskom jeziku i svi željezničari morali znati mađarski. Ovaj ustupak bio je veliki uspjeh hrvatstva na ovim prostorima, a izboren je uz podršku bana Pavla Raucha, koji je mislio posve drugačije nego njegov otac Levin Rauch kao tvorac hrvatsko-ugarske nagodbe.

Od 4. prosinca 1909. Virovci i Đurđevčani mogli su sada vlakom doći do Kloštra, i onda prugom preko Bjelovara do Zagreba. Time se ispunio njihov davni i dugo iščekivani san, premda su zamjerali Koprivnici da nije izvršila veći pritisak na vladu da se odmah u jednom potezu izgradi još i tih 20 kilometara pruge do Koprivnice, koji bi stoci, žitu i brašnu Podravine otvorili najkraći put u srednju Europu. Veza Virja i Đurđevca sa svijetom odmah je rezultirala dolaskom Stjepana Radića u Virje na Duhove 1910. godine, kada on kaže da kod proširenja izbornog prava sniženjem cenzusa treba paziti da se tim pravom bude narod mogao i služiti, misleći time i na demokraciju i na prosvjeđivanje naroda i na njegovo gospodarsko jačanje putem kredita.²⁸

Podravci su bili nestrpljivi da se izgradi još i onih 20 kilometara pruge od Virja do Koprivnice. Međutim, opet je sve zapelo. Zavladala je duboka šutnja, koju remete silne svađe na političkom planu između hrvatsko-srpske koalicije i bana Nikole Tomašića. Za izgradnju pruge Virje - Koprivnica trebalo je opet odobrenje dati zajednički hrvatsko-ugarski sabor, a taj ne samo da se rijetko sazivao, već je trebalo i posebno mnogo napora da se hrvatske stvari stave na njegov dnevni red.²⁹ Pored toga, novi križevačko-bjelovarski župan bio je Gavro Predojević, čovjek koji nije imao ljubavi za Podravinu niti razumijevanja za njene probleme.

Gradnja pruge se oteže. Uznemirenim Podravicima Lav Singer objašnjava da koncesija važi tri godine, i da su 18. VIII 1910. održali raspravu za koncesiju, no da još nema građevne dozvole, jer ugarsko ministarstvo trgovine još nije zajedničkom saboru predložilo zakonsku osnovu.³⁰ Njihovo nestrpljenje je toliko da su delegati đurđevačkog i koprivničkog kotara otišli nekoliko dana kasnije do bana Tomašića, te su banu 26. siječnja rekli da uz krnju željeznicu "opet nikud naprijed", i traže da se stvar požuri i riješi što im je ban i obećao, što i nije bila mala stvar, jer je na zajedničkom saboru brodski zastupnik Radićević bio protiv podravske željezničke pruge.³¹ I osječka trgovačko-obrtnička komora požuruje izgradnju pruge, te Tomašić zahtijeva od ministra trgovine Dragutina Hieronyma da što prije stavi temu podravske pruge na sabor, ali je otišla 1. ožujka do ministra i podravska delegacija na čelu s

dr. Cjurom Balaškom, narodnim zastupnikom i đurđevačkim odvjetnikom, jer da pruga mora biti gotova do kraja godine.³² No ministar je 5. svibnja umro, ali je prije smrti zatražio da vicinalne željeznice, kakva je bila i ova pruga, daju 60% prihoda u korist državnih željeznica. Novi ministar Lukacs vratio je tangentu na 50%, ali tek kad je poduzetnik Henrik Freund i sin odlučio prodati ovu prugu Ugarskoj agrarnoj banci, pa su onda dogovoreni uvjeti i uplaćena je jamčevina, te se pruga u listopadu 1911. započela graditi.³³ Naime u siječnju 1912. ban postaje Slavko pl. Cuvaj od Ivanske, čiji je otac bio gradonačelnik Bjelovara od 1871 do 1881.

Dovršetak podravske pruge bio je sada pitanje časti ove ugledne krajiške obitelji, te je gradnja koja je započela krajem 1911 godine s koprivničke strane u veljači 1912. započela i s virovske strane, te je 20. veljače 1912. priređen u Virju pokladni korzo na koji je došlo i 400 pružnih radnika.³⁴ Zanimljivo je da je zajednički hrvatsko-ugarski sabor prihvatio ovu gradnju kad je ona već bila u tijeku na osnovu izvještaja ministra trgovine Beothya, a pruga je stajala je 2,174.120 kruna.³⁵ Istovremeno se gradila i pruga Bjelovar - Garešnica - Grubišno Polje, dužine 70,9 kilometara troškom od 10.350.000 kruna. Bili su to očito ustupci Cuvaju, kojega se nastoji zadržati na banskoj stolici, usprkos atentata, jer političke prilike u zemlji postaju sve kompliciranije i bez izgleda u brzo rješenje.³⁶

Bilo je najavljeno da će pruga biti otvorena 15. rujna 1912., te da će dnevno voziti tri vlaka na potezu Kloštar - Koprivnica, dok je jedan vlak bio lokalan samo na potezu Kloštar - Đurđevac.³⁷ Pruga je, međutim, otvorena tek 9. studenog 1912. godine.

Trebalo je izgraditi i prugu Koprivnica - Varaždin, da bi se načinila čitava podravska pruga, a 8. travnja 1914. dovršena je gradnja prekrasnog koprivničkog kolodvora. Čak je podijeljena 1916. i koncesija za gradnju te pruge, koju je dobilo društvo lokalnih željeznica koje je već držalo prugu Bjelovar - Virovitica - Barcs.³⁸ Iako je ta pruga bila silno potrebna, osobito tijekom prvog svjetskog rata kada bi ova pruga bila najkraći spoj fronta na istoku sa njemačkim prostorima, Hrvatski sabor, kojem je predsjednik Bogdan Medaković, Crnogorac, a zbog izbornog sistema prevladavaju ne samo u zagrebačkom saboru već i u zajedničkom saboru u Pešti pristaše hrvatsko-srpske koalicije već pripremaju teren za stvaranje jugoslavenske države te sabotiraju ovu izgradnju i ometaju čak i projekciju ove pruge. Godine 1908. križevački mjernik Viktor pl. Šimončić je projektirao prugu Križevci - Varaždin kroz Varaždinske toplice, no ni ova pruga nije nikada izvedena iz istog razloga.³⁹

Poslije završetka prvog svjetskog rata izgradnja podravske pruge bila je još važnija nego prije, kako za samu Koprivnicu, tako i za njen spoj sa Zagorjem. Veza s Mađarskom državom je gotovo potpuno prekinuta, jer je Beograd svim načinima i sredstvima nastojao raskinuti tisućugodišnje veze između Hrvatske i Mađarske. Svaki prijelaz novostvorene granice smatrao se špijunažom i izdajom, pa se nije mogla koristiti ni golska stanica niti za prijevoz putnika, a kamoli robe. Koprivnica je sada postala zadnja stanica u kutu jedne nezavršene željezničke mreže, pa od toga stradavaju svi njeni privredni i industrijski potencijali, a osobito tvornica gnojiva "Danica". Međutim, zbog relativno velikog izvoza žita i mesa u Austriju i u Beč, koji se ranije gotovo isključivo snabdijevao s podunavskih prostora, "Skplošno stavbena družba" iz Maribora predložila je 1921. gradnju pruge Koprivnica - Varaždin, u koju je pored njenih 60.000 dinara, grad Koprivnica obećao dati 25.000 dinara, a Varaždin 85.000 dinara, jer je svima njima bilo u interesu da se ta pruga izgradi.⁴⁰ Međutim, vlada u Beogradu, želeći imati željezničke pruge u svojoj nadležnosti, nije odobrila gradnju u privatnoj režiji, a sama nije bila voljna da izgradi ovu prugu čiju je izgradnju sve do 1927. forsirala i zagrebačka Trgovačko-obrtnička komora, ukazujući na njenu važnost i potrebu izgradnje u godišnjim izvješćima svake godine. Država se stalno ispričavala prioritetima na istoku zemlje, pa je tako došlo i vrijeme velike svjetske krize, kada je državni budžet reduciran, zahvativši i izgradnju ove pruge, koja se 1929. počela trasirati i za čiju su gradnju tada osigurana novčana sredstva.

Vjerojatno Koprivnica ne bi ni do danas bila spojena s Varaždinom željezničkom prugom da nije došlo do velike svjetske krize, koja je potresala privredom Jugoslavije, prijeteci potpunim gospodarskim slomom. Jedini izlaz iz ove krize u koju je zemlja sve dublje tonula, našao se u izvozu poljoprivrednih proizvoda u Hitlerovu Njemačku. Budući da je bilo apsurdno da se žito i stoka iz Slavonije prevozi preko Koprivnice u Zagreb i onda preko Varaždina u inozemstvo zbog neizgrađene trase od svega 40 kilometra, zauzelo se sada i ministarstvo saobraćaja da se koprivničko-varaždinska pruga od 40 kilometra izgradi, a podržali su ju i svi politički ljudi Podravine i Dravske banovine. Prugu je započeo graditi ing. Ante Barić sa sedam inženjera i dva geometra u svibnju 1935. godine. Trebalo je izgraditi most na potoku Gliboki i preko Bednje, te više manjih propusta, kao i gradnju vrlo kompliciranog podvožnjaka u Koprivnici.

Međutim, pregovori za otkup zemljišta, kao i zemljani radovi odvijali su se s velikim poteškoćama, jer je prilikom isplate zemlje seljacima država ustezala porez koji je seljak bio dužan državi, pa mnogi nisu dobili ništa. Zaredali su sporovi, pa je sa 850 vlasnika postignuta direktna pogodba, u 232 slučaja rješavala je banovinska komisija, a 530 slučajeva završilo je na sudu. Pored toga, građevinski poduzetnik Dušan Stojadinović, koji je dobio koncesiju za izgradnju zemljanih radova od Koprivnice do Ludbrega za svotu od 6.571.199 dinara, plaćao je za iskop kubičnog metra zemlje svega tri do četiri dinara, prisiljavajući još k tome radnike da taj novac troše u njegovim magazinima za snabdijevanje, gdje su kupovali potrebnu hranu po vrlo visokim cijenama. Dionicu od Ludbrega do Varaždina trebao je izgraditi mariborski poduzetnik Nasimbeni za 4.460.370 dinara. Zbog vrlo teških uvjeta rada i slabe zarade zemljani radovi su se odvijali s velikim poteškoćama, a krajem 1935. došlo je i do štrajka, pa su radovi prekinuti do veljače 1936. kada su nanovo obnovljeni, ali sada samo sa 200 radnika. Trebalo je izgraditi i šest staničnih zgrada, bunara i stražara uz prugu, pa se gradilo i radilo tijekom čitave 1936. i 1937. godine. Iako je licitacija za nabavku 67.000 komada hrastovih pragova održana još u veljači 1936., ipak je polaganje ovih pragova započeto tek polovicom 1937. godine, jer je u državnom proračunu ponovno nastao manjak novaca za ovu izgradnju.

Pored toga, radi štednje, podvožnjak u Koprivnici je izrađen u obliku potkove, pa iako je mlinarski poduzetnik Matija Peršić rekao gradskim ocima Koprivnice da to neće funkcionirati, ministarstvo saobraćaja je inzistiralo upravo na izgradnji ovakvog podvožnjaka, koji je uskoro postao "kanal smrti", "tehnička besmislica" i kupalište za žabe, pa je trebalo prema groblju izlazeći krak kasnije produžiti i izraditi podvožnjak kakav treba. Postavljanje tračnica vršeno je istovremeno sa strane Koprivnice kao i od Varaždina, pa je 22. rujna 1937. spajanje tračnica proslavljeno u Ludbregu, ali bez prisustva Ludbregžana, koji su bili ogorčeni načinom kako se ova pruga gradila, tj. bez njih i protiv njih s obzirom na brojne sudske rasprave. Pruga je 26. listopada 1937. godine proglašena sposobnom za promet, ali je službeno otvorena tek 16. prosinca 1937. u prisustvu mnogih istaknutih osoba tadanjeg režima. Na otvorenju su bili: ban Savske banovine dr. Viktor Ružić, ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho, ministar financija Dušan Letica, rođen u Glini, ministar trgovine i industrije Milan Vrbanić, guverner Narodne banke dr. Miloš Radosavljević i drugi. Senat je zastupao dr. Želimir Mažuranić, unuk "pučkog" bana Ivana Mažuranića, a kralja divizijski general Antić. Bili su prisutni i zastupnici ovog kraja Viktor Fizir iz Ludbrega, dr. Ilić, koprivnički javni bilježnik i Milan Novaković, ravnatelj koprivničke bolnice, te dr. Iveković iz Varaždina. U svom kratkom govoru ministar saobraćaja Mehmed Spaho je otvoreno rekao da je pruga izgrađena zbog pojačanog izvoza u Austriju i Njemačku, te da će radi toga i vicinalnu prugu Koprivnica - Virovitica trebati podiću na rang glavne pruge II. reda. Prugu je posvetio tek postavljeni nadbiskup msgr. Alojzije Stepinac rekavši da želi "...da ova pruga služi u prvom redu ciljevima mira", te kao da je predosjećao ratna vremena koja su uskoro počela kovitlati ovim područjem.⁴¹

U prvom vlaku koji je krenuo iz Koprivnice prema Varaždinu uzelo je prilikom otvorenja pruge učešće oko 500 ljudi, te je time izvršeno tako dugo očekivano povezivanje Koprivnice i Varaždina, starih hrvatskih gradova izvanredne povijesti, a bilo je olakšano i povezivanje s Međimurjem. Na izdatak

od 66.000.000 dinara, koliko je stajala izgradnja pruge Koprivnica - Varaždin, beogradska se vlada odlučila teška srca, investiravši od 1919-1936. u izgradnju pruga na području Jugoslavije 3.377.000.000 dinara, od čega samo 229.000.000 dinara za pruge u Hrvatskoj, Slavoniji i Dalmaciji (6,8% cjelokupne svote)⁴². I tu je svotu, kao i sve radove koje su izvodile Jugoslavenske državne željeznice pred drugi svjetski rat, utrošila preko svojih poduzetnika koji su obavljali zemljane radove i izrađivali pragove, te možemo reći da je pruga Koprivnica - Varaždin građena kroz Podravinu – ali "mimo Podravaca".

Podravska pruga je imala veliku važnost za vrijeme Drugog svjetskog rata, pa bi bilo zanimljivo istražiti obim prometa na toj pruzi. To je bila pruga koja je tijekom tog rata dva puta onesposobljena za promet, pa je gotovo godinu dana bila izvan upotrebe, da bi ju Nijemci nakon proboja virovitičkog mostobrana potpuno onesposobili za promet prepilivši pragove, kako bi usporili prodor partizanskih jedinica prema zapadu i tako si osigurali povlačenje. No obrada ove teme nije predmet ovog rada, pa ćemo zaključiti da je trebalo gotovo stotinu godina da se izgradi podravska pruga i da je prosto nevjerojatno s kakovim su se sve poteškoćama sukobljavali graditelji ove pruge, koja ni danas nema rang pruge prvog reda, iako je u ovom posljednjem ratu izvršila jednu od najvećih zadaća u svojoj okolini, postavši jedina željeznička veza između Slavonije i Zagreba.

BIBLIJESE:

- Dnevnik Sabora kraljevina Hrvatske i Slavonije 1868-1871, Zagreb, 12, 15, i 19. zasjedanje. Pristranost Sabora prema Lindeovom prijedlogu izražena je i odbijanjem prijedloga da se elaborat podravske pruge riska i tako uoči poznatim građanskoj javnosti (str. 207 Dnevnika). Razlozi pojedinih članova željezničkog odbora su različiti. Tako na primjer zastupnici požeške županije pozivali su se na zaključke da željezničku prugu treba graditi na potezu Sisak - Kutina - Pakrac - Požega - Đakovo, koji je zaključak usvojen na Požeškoj županiji 26. siječnja 1862. (R. Stull, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863., II, Zagreb 1975. str. 104.) Možda je zanimljivo spomenuti da je 1902. knez Lippe odlučio rasprodati svoje posjede u Slavoniji i Baranji zbog zapreka koja mu je stajala budimpeštanska vlada u njegovim pokušajima da dobra modernizira.
2. Rudolf Horvat, Povijest trgovine, obrta i industrije, Zagreb 1994, 160. Horvat ima u ovoj knjizi i posebno poglavlje posvećeno izgradnji željeznica u Hrvatskoj.
 3. Podravec, Đurđevac, 3, 1.II. i 18.IX.1895.
 4. Nezavisnost, Bjelovar, 21, 23.IV.1908.
 5. Isto, 28, 11.VI.1910.
 6. Podravec, Virje, 15, 4.VIII.1900.
 7. Hrvatske novine, Virje, 7, 7.II.1905.
 8. Isto, 16, 15.IV.1905. - Željeznica do Virja?
 9. Isto, 19, 6.V.1906.
 10. Isto, 19, 6.V. i 24, 10.VI.1905.
 11. Isto, 30, 22.VII., 33, 12.VIII. i 38, 16.IX.1905.
 12. Isto, 29, 19.VII.1906. - Što je sa podravskom željeznicom?
 13. Isto, 47, 18.XI.1905. i 17, 25.IV.1907.
 14. Isto, 19, 9.V.1907.
 15. Isto, 31, 1.VIII.1907.
 16. Isto, 16, 16.IV, 46, 1.XI, 47, 19XI. i 51, 17.XI.1908. - Peroslav Lubić: Podravska željeznica.
 17. Isto, 2, 7.I.1909.
 18. Isto, 8, 18.11.1909. 19. Isto, 19, 6.V.1909.
 19. Isto, 19, 6.V.1909.
 20. Isto, 21, 20.V. i 28, 8.VII.1909.
 21. Isto, 24, 10.VI.1905. 22. Isto, 26, 24.VI.1909.
 23. Isto, 34, 19.VIII.1909.

24. Isto, 38, 16.IX.1909.
25. Isto, 37, 9.IX.1909. - Što nam još treba?
26. Isto, 49, 2.XII. i 50, 9.XII.1909.
27. Isto, 50, 9.XII.1909.
28. Isto, 20, 19.V.1910.
29. Isto, 40, 6.X.1910.
30. Isto, 2, 12.I.1911.
31. Isto, 3, 19.I., 4, 28.I. i 13, 30.III.1911.
32. Isto, 6, 9.II.1911. i 9, 2.III.1911.
33. Isto, 21, 25.V.1911, 10, 10.III.1912. i Nezavisnost, 47, 21.X.1911.
34. Hrvatske novine, 42, 18.XI.1911. i 8, 21.II.1912.
35. Nezavisnost, 13, 24.II. i 30, 22.V.1912.
36. Isto, 30, 22.VI.1912.
37. Srbobran, 177, 4.IX.1912. - Željeznica Virje - Koprivnica.
38. Nezavisnost, 36, 5.VIII.1916.
39. Isto, 7, 11.I.1908.
40. M. Kolar-Dimitrijević: Privredne i socijalne prilike ludbreškog kotara u međuratnom razdoblju. Monografija Ludbreg, Ludbreg 1984, 277. Iz ovog rada preporučava se izgradnja pruge Koprivnica - Varaždin i nema recentnih istraživanja.
41. Podravske novine, Koprivnica, 18.XII.1937.
42. R. Horvat: Hrvatska na mučilištu, Zagreb 1942, 568.