

GRADNJA ŽELJEZNICA NA PODRUČJU ZAGREBA U DRUGOJ POLOVINI 19. STOLJEĆA U KONTEKSTU REFORMI ZEMLJIŠNOKNJIŽNOGA PRAVA

Izgradnji željezničkih pruga prethodili su obimni zemljišnoknjižni zahvati, koji su podrazumijevali izvlaštenje posjeda i unos promjena u zemljišne knjige.



Domagoj Čičko

Državni arhiv u Zagrebu
domagoj.cicko@gmail.com

UDK: 711.7:625.1

1. Uvod

Prva željeznička pruga na području današnje Republike Hrvatske otvorena je za promet 1860. između Čakovca i Kotoribe (tada u sastavu Ugarske) kao dio željezničke pruge između Beča i Budimpešte. Ukupna dužina dionice koja je prolazila danas hrvatskim teritorijem iznosila je 42 km. To je označilo početak izgradnje željezničke mreže u hrvatskim zemljama, koje su do kraja 19. st. inkorporirane u željezničke mreže austrijske i ugarske polovine Austro-Ugarske Monarhije. Već 1862. Zagreb je preko Zidanoga Mosta dobio prvu željezničku vezu, povezujući se sa Siskom, dok je 1873. izgradnjom pruge od Zakanya (Žaknja) bio povezan i s Rijekom. (1)

Dolazak željeznice u Zagreb zbog političkih razloga nije bio dočekan s oduševljenjem. Naime, vladao je stav da izgradnja željezničke pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak pogoduje isključivo ekonomskim interesima austrijskih zemalja, ne uzimajući u obzir hrvatske ekonomske i političke interese, koji su u željeznici vidjeli sredstvo gospodarskoga razvoja i političkoga povezivanja hrvatskih krajeva. (2) Ipak, pojava željeznice označila je presudan trenutak u budućem urbanističkom oblikovanju grada. Unatoč tome što su



Slika 1. Planska skica za gradnju željeznice na području katastarske općine Mraclin

prve trase željezničke pruge bile postavljene daleko od postojeće urbane sredine, njihova paralelna usmjerenost s prostornim urbanim razvojem uvjetovala je buduću odvojenost prostora s dviju strana željezničke pruge, koja je u određenoj mjeri ostala zamjetna i danas. Ta odvojenost nije bila samo prostorna, već i socijalna. Naime, izgradnja željeznice uvelike je uvjetovala i otežala prometno povezivanje područja s dviju strana željezničke pruge. Nadalje, s obzirom na to da su se prve tvornice zbog logističkih razloga gradile u neposrednoj blizini željezničke pruge, uz njih su nicala i prva radnička naselja, građena velikim dijelom južno od

željezničke pruge. Usto predio južno od željezničke pruge dugo je zadržao i ruralni karakter, s brojnim poljoprivrednim površinama, dok je područje sjeverno od željezničke pruge bilo rezidencijalno, s izraženim „građanskim“ karakterom. (3)

Izgradnji željezničkih pruga prethodili su obimni zemljišnoknjižni zahvati, koji su podrazumijevali izvlaštenje posjeda i unos promjena u zemljišne knjige. Budući da je tada Kraljevski sudbeni stol u Zagrebu kao gruntovna oblast bio nadležan za velik dio središnje Hrvatske, bilo je lakše provesti spomenute zemljišnoknjižne zahvate. Svejedno je to obuhvaćalo opsežne izmjene i radove u brojnim katastarskim (odnosno poreznim) općinama. U gradivu Državnog arhiva u Zagrebu, u fondu HR-DAZG-940 Zemljišnoknjižni odjel Sudbenog stola u Zagrebu, sačuvani su zemljišnoknjižni operati o izvlaštenju posjeda za potrebe izgradnje željezničkih pruga. (4)

2. Reforme zemljišnoknjižnoga prava u 19. stoljeću

Provedba navedenih zemljišnoknjižnih radnji bila je moguća ponajprije zahvaljujući opsežnim reformama provedenima u hrvatskim zemljama, a u sklopu širih reformskih nastojanja u cijeloj Habsburškoj Monarhiji tijekom 19. st. Osobito su važne bile promjene i reorganizacija u području uprave i pravosuđa u korelaciji s katastrom zemljišta. Već je 1811. bio donesen Opći građanski zakonik (za područje Austrije, a postupno je bio uveden i u drugim dijelovima Monarhije) u kojemu su, među ostalim, postavljeni temelji za razvoj modernoga zemljišnoknjižnog sustava. Za područje Banske Hrvatske i Slavonije stupio je na snagu 1. svibnja 1853.



Izvor: 4

Slika 2. Molba kojom se traži prijenos otkupljenih posjeda

Taj moderni zakonik ozakonio je privatno vlasništvo te slobodu rada, ugovaranja i oporučivanja. (5)

Iako je prva sustavna geodetska izmjera cijele Habsburške Monarhije bila provedena u drugoj polovini 18. stoljeća, u vrijeme cara Josipa II., ona je imala brojne nedostatke – od površnoga pristupa do primjene raznih postupaka prilikom mjerenja – pa su terenska mjerenja odnosno skice bile tek približno točne. U 19. su stoljeću u pogledu izmjere zemljišta i uspostave zemljišnoknjižnoga prava nastupile brojne novosti koje su ostale temelj gotovo do danas. Radi se o uvodnju Stabilmnoga katastra, poznatog i kao Franciskanski katastar. Dok su u Istri katastarske izmjere bile obavljane od 1818. do 1822., a u Dalmaciji od 1823. do 1838., na području Banske Hrvatske, Slavonije i Vojne krajine, zbog političkih nesuglasica bečkoga dvora i ugarskih elita, počele su znatno kasnije i trajale su od 1847. do 1877., kada su izrađeni katastarski elaborati čiji su podaci korišteni prigodom provedbe reforme zemljišnoknjižnoga prava. (6)

Prva reorganizacija pravosuđa provedena je 1850. prema *Privremenoj uredbi su-*

dovah za krunovinu Hrvatsku i Slavoniu, odnosno Sudbenome redu od 1. ožujka 1850. (7) Tim su propisima bili određeni sudovi prve, druge i treće molbe. Raspisom Ministarstva pravosuđa od 16. srpnja 1850. (8) krunovine Hrvatska i Slavonija bile su podijeljene na sudbene kotare i u njima su bili ustrojeni sudovi. Kao zborni sud prvoga reda osnovan je Zemaljski sud u Zagrebu (kasnije Kraljevski sudbeni stol u Zagrebu) za grad Zagreb i četiri kotara u Zagrebačkoj županiji. Bio je nadležan u drugoj (prizivnoj) molbi u građanskim i kaznenim predmetima za 10 kotarskih sudova. Kao prvostupanjski, kotarski sudovi imali su ograničenu nadležnost u odnosu na prvostupanjski Sudbeni stol u Zagrebu kako u građanskim i kaznenim predmetima tako i u zemljišnoknjižnim predmetima. (9)

Zemljišnoknjižna nadležnost Zemaljskoga suda u Zagrebu bila je određena zakonima donesenima već pedesetih godina 19. stoljeća, i to *Carskom provizornom naredbom o zemljišnim i intabulacijskim knjigama kod kotarskih sudova*, odnosno *Cesarskom naredbom* od 29. rujna 1850. kojom se odobrava i proglašuje *Privremeni gruntovnički red za krunovine Hrvatsku i Slavoniu* (10), zatim *Naredbom* Ministarstva pravosuđa za osnivanje zemljišnih knjiga od 18. travnja 1853. (11), u kojoj su navedene sve radnje koje se trebaju obaviti prije osnivanja gruntovnica s osobitim obzirom na plemićki zemljišni posjed te *Carskom Naredbom o predradnjama za osnivanje gruntovnice* iz 1853., (12) kojom je bilo određeno da treba *ustanoviti i skupiti podatke za sastavljanje gruntovne osnove popisom svih nekretnina (zemljišta i zgrada), popisom i ustanovljenjem vlasnika (zakonitog posjednika) nekretnine ili zadnjega stvarnoga posjednika*. Naposljetku je 1855. bio donesen *Gruntovni red*, (13) koji se sastojao od dvaju dijelova. U prvome dijelu *Gruntovnoga reda* doneseni su propisi o sastavljanju gruntovnih napisnika/uložaka te navedeni svi poslovi koje treba obaviti za potrebe njihova sastavljanja, a u drugome dijelu bilo je uređeno vođenje zemljišnih knjiga koje se mora provoditi u skladu s propisanim odredbama do sastavljanja novih zemljišnoknjižnih uložaka i knjiga. *Gruntovni red* ozakonio je princip, odnosno pravilo, da se stvarna prava na nekretninama mogu steći, izmijeniti ili ukinuti jedino upisom u zemljišnu knjigu.

Daljnje promjene u zemljišnoknjižnome pravu uslijedile su sa Zakonom od 3. kolovoza 1884. (14), kojim je bilo određeno da svi kotarski sudovi, osim onih u sjedištima sudbenih stolova, vode gruntovnicu, a prema *Naredbi Kraljevske hrvatsko-slavonsko-dalmatinske zemaljske vlade* od 17. kolovoza 1886. vođenje gruntovnice predano im je i u stvarnu nadležnost. (15) Nakon obrade katastarskih podataka, tj. Franciskanskoga katastra, krajem 19. stoljeća za sve katastarske općine Austro-Ugarske Monarhije bile su osnovane zemljišne knjige i tada je došlo do promjene stvarne nadležnosti, odnosno kotarski sudovi su u cijelosti preuzeli stvarnu nadležnost u vođenju gruntovnice. Od deset kotarskih sudova s područja mjesne nadležnosti Kraljevskoga sudbenog stola u Zagrebu osam ih je dobilo gruntovnu nadležnost (Dugo Selo, Jastrebarsko, Karlovac, Pisarovina, Samobor, Donja Stubica, Sveti Ivan Zelina i Velika Gorica), a gruntovnica za područje Kraljevskoga kotarskog suda I. u Zagrebu i Kraljevskoga kotarskog suda II. u Zagrebu i dalje je ostala pri Kraljevskome sudbenom stolu u Zagrebu (do 1931.). (9)

3. Izrada zemljišnoknjižnih operata za gradnju željeznice

Izgradnja željezničkih pruga, čemu su neophodno prethodili provođenje katastar-



Izvor: 4

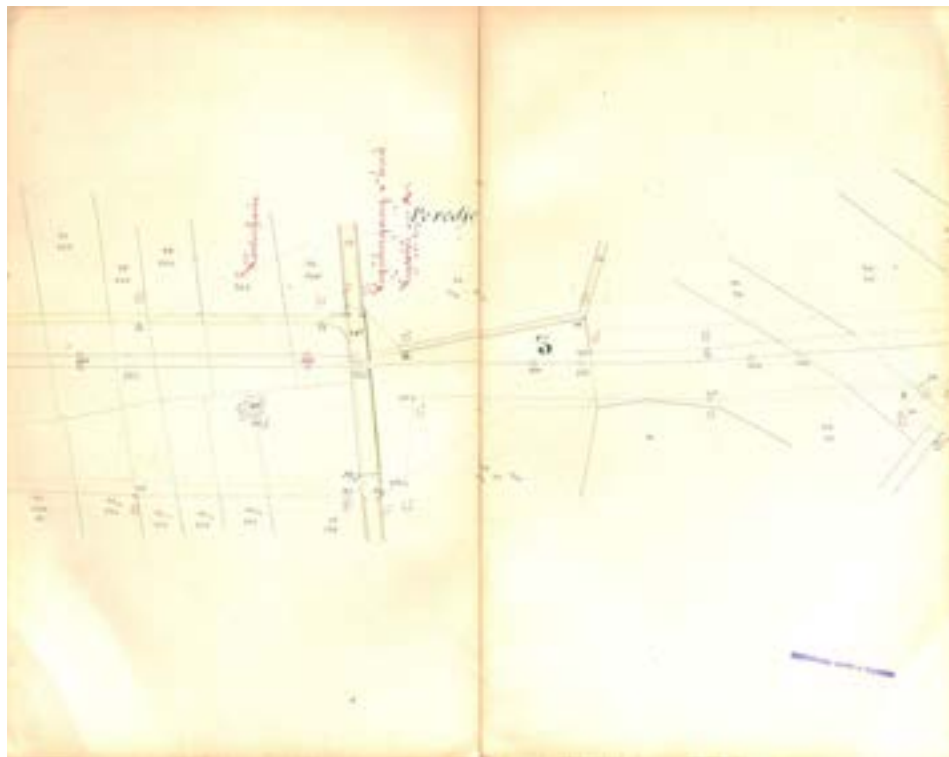
Slika 3. Naslovna stranica Registra izvlaštenih posjeda općine Donji Stenjevec.

skih izmjera i unos promjena u zemljišne knjige, bila je moguća upravo zahvaljujući opsežnim reformama provedenima u području uprave i pravosuđa, a od kojih je samo najvažniji dio ukratko prikazan u prethodnome dijelu teksta.

Poslovi izvlaštenja posjeda počinjali su slanjem molbi kojima se tražio prijenos otkupljenih posjeda. Molbe su u ime društava za gradnju željeznice (npr. Društvo južnih željeznica) Kraljevskome sudbenom stolu u Zagrebu kao gruntovnoj oblasti slali njihovi opunomoćenici. U tim su molbama bili naznačeni brojevi otkupljenih čestica te imena vlasnika od kojih su bile otkupljene te njihove površine i otkupne cijene. Uz molbe slali su se otpremni dokumenti dioničkoga društva za gradnju željeznica o otkupu čestica za gradnju željezničke pruge s podacima istovjetnima onima u molbama koje su se podnosile Kraljevskome sudbenom stolu u Zagrebu.

Nakon toga su se izrađivali registri izvlaštenih posjeda. Oni su se izrađivali po katastarskim općinama, a obuhvaćali su sve posjede izvlaštene za potrebe gradnje željezničke pruge u pojedinoj općini. U navedene su registre bili upisivani ime i adresa vlasnika, broj katastarskih čestica izvlaštenih parcela, ime rudine u koju spadaju, vrsta izvlaštene parcele, procjembeni razred kojemu pripada, površina cijele parcele i prihod koji se od nje očekuje izražen u forintama po jutru, površina izvlaštenoga zemljišta izražena u jutrima i hvatima, iznos iz vlastbene odštete po jutru te ukupni iznos plaćene iz vlastbene odštete.

Uz navedenu dokumentaciju prilagali su se i situacijski planovi te planske skice. Situacijski su planovi prikazivali veće dionice željezničke pruge koje su se prostirale kroz nekoliko katastarskih općina. Bili su izrađeni u mjerilima 1 : 1000 i 1 : 2500. U svojim su prikazima bili manje detaljni od planskih skica. One su bile rađene u mjerilu 1 : 2500 i detaljno su prikazivale položaj željezničke pruge u jednoj katastarskoj općini s označenim katastarskim česticama oko predviđene trase željezničke pruge.



Slika 4. Situacijski plan za izgradnju željeznice na području katastarske općine Sesvete

4. Zaključak

Gradnja željeznica imala je presudan utjecaj na oblikovanje urbanističkoga razvoja brojnih gradova diljem svijeta pa tako i Zagreba. Osim što je utjecala na sveukupni ekonomski razvoj, njezin se utjecaj odražavao i na razvoj socijalnog aspekta grada. Posljedice urbanističkih uvjetovanosti nastalih izgradnjom željezničkih pruga ostale su prisutne u urbanome tkivu grada Zagreba do danas.

Važan preduvjet za bilo kakvu izgradnju željezničkih pruga, među brojnim ostalim čimbenicima, bile su reforme u području uprave i pravosuđa provedene tijekom 19. stoljeća. Od posebne je važnosti bila provedba katastarske izmjere na razini čitave Habsburške Monarhije, a onda i hrvatskih zemalja. Nju je paralelno slijedilo i oblikovanje zemljišnih knjiga, u koje su uneseni podaci o stvarnome stanju posjeda i vlasništvu na terenu. Provedba spomenutih radnji bila je usko povezana sa širim političkim promjenama u kontekstu ukidanja feudalnoga sustava te mo-

dernizacije uprave i pravosuđa u sklopu građanskoga društva.

Iako se reforme vezane uz katastarske izmjere i zemljišnoknjižno pravo nisu provodile u izravnoj vezi s izgradnjom željeznica, svakako su imale odlučujući utjecaj na oblikovanje toga procesa. U tom je kontekstu bilo i moguće poduzeti inicijalne radnje za izgradnju željezničkih pruga na širem zagrebačkom području. To je podrazumijevalo otkup zemljišta za gradnju željezničkih pruga te unos promjena vlasništva u zemljišne knjige. Dokumentacija nastala u sklopu tih radnji (molbe, registri, skice i planovi), a koja se čuva u Državnome arhivu u Zagrebu, vrijedan je izvor za proučavanje različitih aspekata (tehnoškog, pravnog, prometnog) razdoblja gradnje prvih željezničkih pruga u Hrvatskoj u povijesnoj perspektivi. Njezinim sustavnim istraživanjem svakako se može upotpuniti slika toga perioda važnog za cjelokupan daljnji razvoj kako grada Zagreba tako i Republike Hrvatske.

LITERATURA:

- (1) Bunjevac, Helena. Željeznička industrijska baština: resursi koji vaze za identifikacijom i valorizacijom. *Informatica museologica*. Vol. 38. No. 1 – 2 (2007). 33–41.
- (2) Tomašević, Nikola. Polemika o željezničkom pitanju do 1862. godine u Pozoru i Narodnim novinama. *Povijest u nastavi*. Vol. 12. No. 23 (1) (2014). 35–54.
- (3) Lovra, Eva; Mladen Obad Šćitaroci; Bojana Bojanić Obad Šćitaroci. Preobrazbe urbane strukture; Uloga željeznice u oblikovanju urbanoga tkiva u gradovima Austro-Ugarske Monarhije (1867.-1918.). *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam*. Vol. 24. No. 2 (52) (2016). 188–201.
- (4) HR-DAZG-940 Zemljišnoknjižni odjel Sudbenog stola u Zagrebu (1848. / 1928.). *Operati za izvlaštenje željeznica*, kut. 1067.
- (5) Krešić, Mirela. Nasljednopravna načela Općega građanskog zakonika u praksi hrvatsko-slavonskih ostavinskih sudova. *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Vol. 63. No. 5–6 (2013). 1095–1117.
- (6) Jurić, Mirjana. Sustav zaštite katastarskoga gradiva Arhiva mapa za Hrvatsku i Slavoniju nekad i danas. *Arhivski vjesnik*. Vol. 54. No. 1 (2011). 69–95.
- (7) Privremena uredba sudova za krunovinu Hrvatsku i Slavoniu od 1. ožujka 1850. o ustrojstvu sudova. *Zemaljsko-zakonski i vladin list za krunovinu Hrvatsku i Slavoniu*, br. II (5). Zagreb. 1850.
- (8) Razpis Ministarstva pravosuđa od 16. srpnja 1850. o ustroju sudbenih kotara, odnosno kotarskih sudova. *Zemaljsko-zakonski i vladin list za krunovinu Hrvatsku i Slavoniu*, br. II (6). Zagreb. 1850.
- (9) Beuc, Ivan. *Povijest institucija državne vlasti Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije*. Zagreb. Pravni fakultet Zagreb. Centar za stručno usavršavanje i suradnju s udruženim radom. 1985.
- (10) Cesarska naredba od 29. rujna 1850. kojom se odobrava i proglašuje privremeni gruntovnički red za krunovine Hrvatsku i Slavoniu. *Zemaljsko-zakonski i vladin list za krunovine Hrvatsku i Slavoniu*, br. VI (39). Zagreb. 1850.
- (11) Naredba Ministarstva pravosuđa za osnivanje zemljišnih knjiga od 18. 4. 1853. krijeposna za Kraljevinu Ugarsku, Hrvatsku i Slavoniju, Srpsku Vojvodinu i tamiški Banat. *Zemaljsko-zakonski i vladin list za krunovine Hrvatsku i Slavoniu*, raz. I. komad IX (68). Zagreb. 1853.
- (12) Carska Naredba o predradnjama za osnivanje gruntovnice. *Državno-zakonski list*, br. 65. Zagreb. 1853.
- (13) Naredba Ministarstva pravosuđa od 15. prosinca 1855. krieposna za kraljevine Ugarsku, Hrvatsku i Slavoniju, srpsku Vojvodinu i tamoški Banat o Gruntovnom redu. *Državno-zakonski list*, br. 222. Zagreb. 1855.
Gruntovni red od 15. 12. 1855. *Državno-zakonski list*, br. 222. Zagreb. 1855.
- (14) Zakon od 3. kolovoza 1884. kojim se izjednačuje i nadopunjuje zakonske ustanove o ustrojstvu i nadležnosti sudova u Kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji. *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, br. IX (24). Zagreb. 1884.
- (15) Naredba Kraljevske hrvatsko-slavonsko-dalmatinske zemaljske vlade, odjela za pravosuđe od 17. kolovoza 1886., br. 11.833., kojom se u pogledu mjestnih sudova izdaju shodne odredbe, nužne uslijed novog arondiranja sudbenih i preustrojstva političkih oblasti. *Sbornik zakonah i naredbah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, br. XIII (42). Zagreb. 1886.

SAŽETAK

GRADNJA ŽELJEZNICA NA PODRUČJU ZAGREBA U DRUGOJ POLOVINI 19. STOLJEĆA U KONTEKSTU REFORMI ZEMLJIŠNOKNJIŽNOGA PRAVA

U ovome radu nastoji se dati prikaz izgradnje prvih željezničkih pruga na području Zagreba u drugoj polovini 19. stoljeća kroz prizmu zemljišnoknjižnoga prava i njegovih reformi. Reforme zemljišnoknjižnoga prava dio su širih reformskih strujanja u Habsburškoj Monarhiji tijekom 19. stoljeća, a posebno su u uskoj vezi s provođenjem sveobuhvatne katastarske izmjere. Bez spomenutih promjena ni gradnja željeznica ne bi bila izvediva na način na koji nam je danas poznat. Katastarske izmjere i oblikovanje zemljišnih knjiga omogućili su dokumentiranje vlasničkih i posjedovnih odnosa na terenu te poslužili kao ishodište za izvlaštenje zemljišta potrebnih za gradnju željezničkih pruga i unos nastalih promjena u imovinskopravnim odnosima u zemljišne knjige. Dokumenti koji su pritom nastajali vrijedni su izvori za istraživanje povijesti željeznica na području Zagreba i Hrvatske.

Ključne riječi: katastar, zemljišnoknjižno pravo, izvlaštenje, reforme, željeznica

Kategorizacija: stručni rad

SUMMARY

CONSTRUCTION OF RAILWAYS IN THE AREA OF ZAGREB IN THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY IN THE CONTEXT OF THE REFORM OF LAND REGISTRY LAW

This paper attempts to provide an overview of the construction of the first railway lines in the area of Zagreb in the second half of the 19th century through the prism of land registry law and its reforms. The land registry law reforms themselves are part of the wider reform movements in the Habsburg Monarchy during the 19th century and are especially closely related to the implementation of a comprehensive cadastral survey. Without the mentioned changes, even the construction of railways would not be feasible in the way we know it today. Cadastral surveys and the creation of land registry books made it possible to document ownership and property relations in the field and served as a starting point for the expropriation of land needed for the construction of railroads and the entry of changes made in property-legal relations into the land registry books. The documents that were created in the process represent valuable sources for researching the history of railways in the area of Zagreb and Croatia.

Key words: cadastre, land registry law, expropriation, reforms, railway

Categorization: professional paper

