

H I S T O R I J S K I Z B O R N I K

Godina XXXIX (1)

Zagreb 1986.

Izvorni znanstveni članak
UDK 949.713 »18/19«: 650: 2

VARAŽDINSKA REGIJA U ŽELJEZNIČKOM SUSTAVU HRVATSKE (1825—1918)

Bernard Stulli

Varaždinska regija u prometnom sustavu prve polovice i sredine 19. stoljeća

Regija o kojoj raspravljamo bila je, u prometnom smislu, već potkraj šezdesetih godina 19. st. čvrsto uokvirena četirima važnim željezničkim prometnicama. Sa zapada bečko-tršćanskom željezničkom magistralom, otvorenom god. 1857, ali na potezu Maribor—Zidani Most—Ljubljana dovršenom već 1849. god. Sa sjevera važnom željezničkom spojnicom koja je od Budima preko Kaniže, Kotoribe i Čakovca kod Pragerskog utjecala u spomenutu bečko-tršćansku magistralu. S juga našu je regiju uokvirila pruga Zidani Most—Zagreb—Sisak, povučena tradicionalnim prometnim putem uz Savu, a otvorena 1862. god. Konačno, s istoka proteže se peštansko-riječka magistralna željeznička linija, otvorena na cijeloj duljini god. 1873, ali na potezu od Žakanja i Drave preko Koprivnice i Križevaca do Zagreba otvorena već 1869. god. i koja kod postaje Drnje, mjesta u Varaždinskoj županiji, tangira područje naše regije. Takvim ukupnim okruženjem naša je regija bila bitno unaprijed određena, definirana s gledišta razvoja željezničke mreže, ograničena na željezničke pruge drugoga reda, a i takve su se na njezinu području počele graditi tek sredinom osamdesetih godina 19. st.

Međutim, iako je rezultat bio takav, već 60 godina ranije, tj. god. 1825. kada se oblikuju prve zamisli o željezničkim vezama panonskog i sveukupnoga srednjoevropskog prostora s morem, kao najjeftinijim i svjetskim prometnim putem, i varaždinska regija spada među ona područja preko kojih se predviđalo i predlagalo ostvarenje novih željezničkih prometnica.

Kako znamo, poznati riječki trgovac Andrija L. Adamić god. 1825. predlaže željezničku prugu od Šoprona kroz zapadnu Ugarsku pa kroz varaždinsku regiju do Zagreba, s ciljem usmjeravanja tokova robnog prometa prema

riječkoj luci na Kvarneru.¹ Po Adamiću bi ovo bila ne samo prva već i najvažnija spojnica srednjoevropskoga gospodarskog prostora s morem željeznicom kao novim prometnim sredstvom. I u Ugarskoj i u Hrvatskoj našla je ta zamisao mnogo pobornika.² Tako i u varaždinskoj regiji. Funkcioner rudarskog organa u Radoboju P. Wormastini god. 1836. precizira i trasu predlagane pruge kroz ovaj kraj, i to linijom: Varaždin—Vidovec—Jurketinac—Cerje—Ivanec—Lepoglava—Radoboj—Oroslavje—Zagreb, smatrajući tu trasu povoljnijom od varijante Varaždin—Varaždinske Toplice—Novi Marof—Zelina—Zagreb.³ I ovaj prijedlog, kao i slični iz Ugarske, posebno iz Šoprona, poslije Adamićeve smrti, ne predviđaju izlaz ove pruge na Rijeku, nego od Zagreba uzvodno Savom prema Trstu, s očitom željom da za nju pridobiju vladajuće u Beču. Ovi međutim izrađuju svoju koncepciju željezničke prometnice iz Beča preko Štajerske i Kranjske na Trst. Dilema je time otvorena, ali se na odlučujuće rješenje nije moralo dugo čekati. Nadvojvoda Ivan, zemaljski poglavar Štajerske, a vrlo utjecajna ličnost na dvoru, živo je radio u prilog štajerskoj varijanti. Kad je ugarski palatin Josip, također austrijski nadvojvoda, god. 1841. u pismu vladaru spočitnuo zašto se ne usvaja varijanta pruge na more kroz zapadnu Ugarsku, vladar mu je 1842. god. odgovorio kako se mora iz financijskih razloga usvojiti rješenje bečko-tršćanske pruge kroz Štajersku.⁴ Time je bila konačna odluka donesena. Kako smo već naveli, do god. 1849. izgrađena je ta pruga sve do Ljubljane, a god. 1857. otvorena je na cijeloj duljini od Beča do Trsta. Vladajući u Beču su stalno naglašavali kako je to temeljna željeznička magistrala Carevine, osnova cijele buduće željezničke mreže u državi, pa će sve ostale naknadno izgrađene pruge biti tek pobočne željezničke veze na ovu magistralu. Vrlo postojano i odlučno vodila je država prometnu politiku u tom smislu. Bilo je nastojanja i poslije 1842. god. da se ostvari željeznička veza kroz zapadnu Ugarsku i Hrvatsku do mora.⁵ Grad Šopron se najviše zalaže za to, posebno npr. god. 1849,⁶ ali bez uspjeha. Šopron je dobio vezu, ali više u jugoistočnom pravcu, i to na Kanižu, a dodavši tome i ostvarenu prugu Kaniža—Zagreb preko Koprivnice i Križevaca, vidi se kako je i ta pruga prema moru zaobišla s istoka našu regiju.

Ne samo postojanje takve opisane kapitalne željezničke linije kao što je magistrala Beč—Trst u neposrednoj blizini zapadne granice varaždinske regije, nego i smišljena i dosljedna austrijska politika svestranog forsiranja te prometnice, naročito putem određene tarifne politike u robnom transportu, bilo je dakako od presudne važnosti za trajnu sudbinu cjelokupne prometne mreže varaždinske regije, u prvom redu pak njezinih željezničkih prometnica.

Osjetilo se to ubrzo i na sjeveru naše regije. Snaga iz Beča diktiranog prometnog sustava vrlo je brzo ostvarila čak iz samog središta Ugarske, tj. iz Budima pobočnu željezničku vezu na bečko-tršćansku magistralu. Vo-

¹ B. Stulli, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863, I, Zagreb 1975, 42—43.

² Isto, 45, 201—202, 206.

³ Isto, 258—260.

⁴ Isto, 19.

⁵ Isto, 378—380. Varaždinska i šopronska županija pokušale su to postići još i svojim predstavkama od 7. II. i 8. III. 1842.

⁶ Isto, 587—589, 591—592.

dila je iz Budima duž Blatnog jezera na Kanižu pa preko Kotoribe i Čakovca do stanice Pragersko na bečko-tršćanskoj željeznici. Otvorena je 1860. god.⁷ Grad Varaždin je nastojao da pruga bude izgrađena trasom Kaniža—Varaždin—Maribor kako bi se unaprijedila trgovina tih tradicionalnih trgovačkih središta. Veća akcija u tom pravcu bila je poduzeta i god. 1855. uz sudjelovanje gradskog poglavarstva, trgovačkog zbora, podružnice Gospodarskog društva i veleposjednika varaždinskog kraja, uz podršku Trgovačke komore u Zagrebu.⁸ Nije bilo uspjeha od tih nastojanja. Mjerodavni krugovi austrijske vlasti tumačili su da je trasa kroz Međimurje kraća i racionalnija, s manjim troškovima za mostove preko Drave te da »vojni razlozi« ne dozvoljavaju trasu s desne obale Drave,⁹ ali je bilo općenito poznato da je ostvarenju trase kroz Međimurje najviše pridonio utjecajni grof Festetić silno zainteresiran za izvoz željeznicom drva iz svojih prostranih šuma u Međimurju.¹⁰ Pruga za Pragersko ostala je stalno značajna za robni promet, pa je i ona svojom linijom bitno utjecala na vrstu željezničkih prometnica i dinamiku njihove izgradnje na području varaždinske regije.

Nisu protekle ni dvije godine od otvaranja te pruge kroz Međimurje, prve željezničke prometnice na hrvatskom tlu, a već je s južne strane naše regije otvorena pruga Zidani Most—Zagreb—Sisak. Dakako, opet tek jedna pobočna linija na bečko-tršćansku magistralu,¹¹ značajna u robnom prometu, položena samim rubom naše regije, nužno je postala bitnom odrednicom za sudbinu željezničke mreže u cijeloj regiji sjeverozapadne Hrvatske.

Konačno, i s istočne strane regija je bila određena, definirana i bitno ograničena opet jednom magistralnom linijom, tj. željezničkom prugom Pešta—Rijeka. Donoseći plan prometne mreže Ugarski je sabor već 1836. god. naglasio kapitalno značenje te linije.¹² Poznato je koliko je mađarski ekspanzionizam radio na ostvarenju željezničke pruge prema Rijeci do god. 1848.¹³ Nakon austro-ugarske nagodbe 1867. god. to je jedna od glavnih gospodarsko-političkih akcija, dovršena 1873. god. Ne samo prometna nego i opća gospodarska politika koja je poticala tu ekspanziju prema Rijeci dovoljno govori o značenju peštansko-riječke željezničke prometnice, te koliko je ona, položena uz istočni rub naše regije, moćno prejudicirala rješavanje željezničkog pitanja na području sjeverozapadne Hrvatske. Njezina izgradnja na potezu od Kaniže do Zagreba potakla je uz ostalo i rivalitete između Križevačke i Varaždinske županije. Bilo je, naime, zamisli da bi se pruga položila preko Varaždina, što je Križevačku županiju potaklo na formiranje posebnog odbora sa zadaćom: »... nastojati oko toga, da željeznica kanjižanska skopčana bude sa Zagrebom ne preko Varaždina nego preko Križevaca«, a obrazlažući to križevački veliki župan Vukotinović dodaje: »to je

⁷ Isto, 97—98.

⁸ Isto, 84, 633—634.

⁹ Isto.

¹⁰ Stj. Belošević, Zagorskom željeznicom i njezinim pobočnim prugama, Varaždin 1932, 8—9.

¹¹ B. Stulli, Prijedlozi i projekti ... I, 108 i slijed., II, 220—222.

¹² Isto, I, 16—17, 256—258.

¹³ Isto, 53 i slijed.

da kako životno pitanje ne samo za naš grad nego i za cijelu domovinu, jer što će nam hasniti opet nova željeznica na kraju naše zemlje uz Štajersku, gdje već ima željeznica, a ovdje da ostane pusto, gdje baš od istoka ima budućnost za trgovinu našu» ...¹⁴

Kako vidimo već se javlja i teza da unutar naše regije, omeđene opisanim željezničkim prugama prvoga reda, nisu ni potrebne neke važnije željezničke prometnice, jer su atraktivna snaga i potencijal kapitalnih linija koje ju okružuju dovoljni. Drugim riječima sveukupno djelovanje opisanog stanja i stvorenih odrednica značilo je neizbježno odgađanje bilo kakve izgradnje željezničkih prometnica unutar regije sjeverozapadne Hrvatske, a kada to bude i došlo na dnevni red, bit će to samo *prometnice regionalnog značenja*, koje će se po tadašnjoj kategorizaciji nazivati *vicinalne* željeznice.

Uza sve to silno su otežane opće okolnosti za uspješniji razvoj željezničke mreže kada je za režima Bachova apsolutizma god. 1858. austrijska država i cijeli kompleks tzv. *Južne željeznice*, čiju je okosnicu tvorila bečko-tršćanska magistrala, prodala međunarodnom financijskom konzorciju sa sjedištem u Parizu, a prihvativši u čl. 25. ugovora klauzulu po kojoj Društvo južne željeznice ima prednost prečeg prava u daljnjoj izgradnji željezničkih pruga na tlu Carevine s desne strane Dunava. Najteže su time bile pogođene tzv. zemlje krune ugarske, dakle i Hrvatska i Slavonija. Praktički to je značilo, u velikoj mjeri, prepuštanje daljeg razvoja prevažnog željezničkog pitanja na milost i nemilost navedenog međunarodnog financijskog konzorcija Društva južne željeznice.¹⁵

Pad režima Bachova apsolutizma i tzv. obnova ustavne ere u Austrijskoj monarhiji pobudili su mnoge nade i u Hrvatskoj, kako u političkom tako i u gospodarskom pogledu. Dakako, i u pogledu uspješnijeg rješavanja željezničkog pitanja. U Hrvatskoj se mnogo poduzimalo u tom pravcu. Kako je poznato, pripremljena je i održana i posebna banska konferencija o željezničkom pitanju u mjesecu kolovozu 1862. Tada se koncipira i prvi plan željezničke mreže u Hrvatskoj i Slavoniji s okosnicom na željezničkoj magistrali Zemun—Zagreb—Karlovac—Rijeka, s ograncima za Osijek, Slavonski Brod i Senj.¹⁶ Sve se snage i nastojanja usredotočuju na akciju da se ishodi odobrenje takvoga plana i na izgradnju zemunsko-riječke željeznice. Ostali se prijedlozi službeno ne ističu, sve u želji da glavnu liniju što prije odobre nadležni bečki organi, pa potom započne njezina izgradnja.¹⁷ Međutim posvuda se postepeno kristaliziraju zamisli o potrebnim trasama željezničkih prometnica, te počinje pripremati dokumentacija o njima.

¹⁴ Isto, II, 95—96. Lj. Vukotinić u pismu hrvatskom dvorskom kancelaru I. Mažuraniću.

¹⁵ Isto, I, 70 i slijed., 92 i slijed., II, 192—194. U istom djelu (II, 163—165) reproducirali smo tekstove §§ 1—2, 23—25. Tekst ugovora od 23. IX. 1858. između države i Društva južne željeznice u cjelini vidi kod: I. Pollanetz — H. Wittek: *Sammlung der das oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutio-Urkunden*. Wien 1870, 197—220.

¹⁶ B. Stulli, *Prijedlozi i projekti* ... I, 108 i slijed.

¹⁷ Grad Varaždin zastupao je L. Kukuljević koji o tome podnosi 30. VIII. 1862. Gradskom poglavarstvu u Varaždin svoj izvještaj. Ni on nije na banskoj konferenciji iznosio neke posebne zahtjeve; Isto, II, 213.

Prijedlog iz 1861. za željeznicu: »Iz Čakovca kroz Varaždin prema Ivancu i dalje«

Inicijativu za ovu željezničku prugu poduzelo je Gradsko poglavarstvo Varaždina 1861. god. Tražeći podršku Varaždinske županije, ono obrazlaže i predlaže: apsolutistički režim onemogućio je povezivanje Varaždina prugom Kaniža—Pragersko; to je bilo »veoma kratkovidno zanemareno izravno spajanje«, koje će Varaždin vrlo teško osjetiti u svojoj dosadašnjoj ulozi »prometnog emporijuma ne samo čitave županije ovoga imena, već i čitave županije križevačke, znatnog dijela zagrebačke, a i vojničko-graničarskih regimentah sv. jurjevačke i varaždinske«; prijeko je potrebno izgraditi željezničku prugu od Čakovca »kroz Varaždin tja do bogatih ivanečkih i jerovačkih rudah, dapače i dalje tja do Purge kao najbližeg mjesta pred gorostasnim šumama maceljskim«; treba izabrati odbor, s jednakim brojem članova iz gradske i županijske skupštine, koji će poraditi na ostvarenju takve željeznice »iz Čakovca kroz Varaždin prema Ivancu i dalje«.18 Zajednički odbor je odmah i formiran,19 te je odlučio ponuditi Društvu južne željeznice da njegovi stručnjaci izvrše »trasiranje i proračun nakanjenog željezničkog poteza iz Čakovca kroz Varaždin do Ivanca ili Lepoglave i dalje«.20 Upućena je i molba austrijskom Ministarstvu trgovine da dozvoli spomenute »prethodne radnje«, a Hrvatska dvorska kancelarija zamoljena da je podrži.21 Na upit te Kancelarije22 dalo je Namjesničko vijeće Trojedne kraljevine ovakvo mišljenje o varaždinskom zahtjevu: traži se stvarno dozvola prethodnih radnji za prugu »od Čakovca na Ivanec do Zaprešića, ili pako samo od Čakovca do Ivanca«; Vijeće izjavljuje da ne može prihvatiti varijantu sve do Zaprešića, i to: »s jedne strane zato, što je udaljena od najkratjega pravca k Primorju hervatskom, što bi odveć blizo bila i paralelno tekla sa željeznicom od Pragerhofa k Zidanom Mostu, i što nebi u doticaj došla sa brodovitim riekami, s druge strane pako zato, što bi građenje iste željeznice preko planine Očure, dotično Veternice, sa nerazmierno velikim troškom skopčano bilo, što bi prolazila kroz manje plodne, tiesne i briegovite prediele zagorske, a udaljena ostala od plodnijih i prostranijih predielah Hrvatske i Slavonije, te nebi ni u tom smislu odgovarala načelom i koristi narodnog gospodarstva«. Nasuprot tome Namjesničko vijeće smatra korisnom prugu od Čakovca preko Varaždina samo do Ivanca ili do Lepoglave, jer bi se njome mogao dopreмати »kameni ugalj iz majdanah otvorenih kod Ivanca i Kaniže Ivanečke za potrebu istočne željeznice od Pragerhofa do Budima«, a omogućila bi »da grad Varaždin dođe u neposredni savez sa željeznicom, jer bi se onda tergovina i obertnost u znamenitom gradu tome bolje razviti mogla, obćenje bi olakšano bilo, a okolica varaždinska i bednjanska dolina mogu se među najplodnije prediele Hervatske uverstiti te bi lakše procvalo poljsko gospodarstvo u tih predielah«. Vijeće dalje navodi kako Varaždinska županija raspolaže glavnicom od

18 Isto, II, 87—89.

19 Isto, 91.

20 Isto, 95.

21 Isto, 98.

22 Isto, 99.

29.823,91 forinte, koju može upotrijebiti za troškove trasiranja željezničke pruge, a Vijeće preporučuje da to bude »pobočna željeznička pruga od Čakovca preko Varaždina do Ivanca i dotično do Lepoglave«. Što se tiče najkraćeg pravca iz ovih krajeva do Hrvatskog primorja Vijeće smatra da bi to bila pruga: »od Kotoribe na Muri preko Legrada u Zagreb«. Namjesničko vijeće nije propustilo da ujedno upozori i na preče pravo Društva južne željeznice na izgradnju predmetnih željezničkih pruga.²³

Već pri ovoj prvoj odlučnijoj varaždinskoj inicijativi došle su eto do punog izražaja sve one teškoće i ograničenja u izgradnji željezničkih prometnica što su proizlazile iz uvodno opisanog okruženja sjeverozapadne Hrvatske kapitalnim željezničkim prugama, ali i ograničenja po prečem pravu Društva južne željeznice na temelju ugovora iz 1858. god. Pridružila su se tome i načelna razmimoilaženja o linijama usmjeravanja prometa prema Hrvatskom primorju, jer varaždinskoj koncepciji i Namjesničko vijeće suprotstavlja liniju: Kotoriba—Legrad—Zagreb. Takvo rješenje uporno zastupa i susjedna Križevačka županija, i to trasom od Kotoribe »na Legrad, Koprivnicu, Sokolovac, Križevce, Božjakovinu i Zagreb, ovdje takovu spojiti sa skoro gotovim nasipom željeznice do Siska, a od ovuda preko Karlovca k moru.«²⁴ Svi ti momenti i razlike u shvaćanjima nisu predstavljali prolazne teškoće, već faktore vrlo složenog spleta okolnosti u kojima se našla prometna problematika sjeverozapadne Hrvatske.

Ogledalo se to i u rješenju što je iz Beča stiglo sredinom 1862. god. na varaždinsku molbu. Varaždinskom željezničkom odboru izdana je »koncesija za predbiežne radnje glede pobočne željeznice od Čakovca preko Varaždina, s ograničenjem do Ivanca i Lepoglave«. Javljajući to Hrvatska dvorska kancelarije upozorava: ... »No ako bi došlo zbilja do izvedenja ove pobočne željeznice, tada će imati Društvo južne željeznice pod jednakimi uvjeti, svakako prednost pred trećimi poduzetnici, po smislu dotične koncesije svoje; i još k tome se naglašava: »U ostalom čini se pozorno Kraljevsko namiestničko vijeće, da nipošto namiera nije dozvoljeti produženje ove pobočne željeznice do Zaprešića.«²⁵

Varaždin nije sustao pred zaprekama. Željeznički odbor obračunavao je 1863. god. s Društvom južne željeznice troškove za operat o trasiranju pruge Čakovec—Varaždin—Lepoglava,²⁶ ali je uz to pripremio, a Gradsko je poglavarstvo uputilo vladaru opširno obrazloženu predstavku s dva glavna zahtjeva: uređenje plovnosti Drave ne samo uzvodno od Legrada nego sve do Varaždina, i, trasiranje željezničke pruge iz Čakovca preko Varaždina ne samo do Lepoglave već sve do Zaprešića. U opširnoj argumentaciji posebno se nabrajaju vrste robe koje će biti predmetom željezničkog prometa, pa se navodi: »više milijunah centih ugljena« što ga mogu dati rudnici »u Drenovcu, Kalinovcu, Železovci, Cerju, Ivanču i Očuri«; cink iz Ivanca, sumpor iz Radoboja, te ostalo »silno blago« koje postoji i moći će se koristiti »čim se kod nas podigne rudarstvo«; zatim drvna građa iz »do 100.000 jutarah šumah« iz vara-

²³ Isto, 108—111.

²⁴ Isto, 99—101.

²⁵ Isto, 163.

²⁶ Isto, 348—349.

ždinskog kraja, pa građevni materijal (kamen i vapno, posebno »otesani kamen iz Vinice«, te kreč iz Varaždinskih Toplica); od poljoprivrednih dobara napominje se kukuruz i vino; nadalje, ugojena stoka; konačno, ističe se i razna sitna trgovačka roba, koju varaždinski trgovački stališ raspućava »od štajerske međe do Virovitice«. Procjenjuje se da grad Varaždin godišnje uvozi i izvozi željeza, željezne robe, soli, mirodija, sitne robe, rukotvorina i dr. do 600.000 centi. Sveukupno uzevši tvrdi se da bi uz rješenje dvaju spomenutih osnovnih prometnih pitanja (plovna Drava do Varaždina, željeznica Čakovec—Varaždin—Zaprešić) Varaždinska županija mogla već prve godine »u promet staviti 6,345.800 funti trgovačke robe«. Varaždin je mimoiden pri izgradnji pruge Kaniža—Pragersko, a sada mu, kaže ova predstavka, prijeti opasnost od Legrada, mjesta »bez obstanka i budućnosti«. Podacima se dalje obrazlaže kako je od Bečaja kroz Franjin kanal do Varaždina, i od tuda kroz Zaprešić do Zidanog Mosta za 48 milja bliže negoli kroz Sisak do Zidanog Mosta; regulacijom Drave do Varaždina i željeznicom Čakovec—Zaprešić dobiva se »najkraća« veza i prema jugu i zapadu, a još bi veći efekt bio, kaže se dalje u predstavci, »ako će se Sopron sa Čakovcem željeznicom skopčati, jer će se time jednakim pravcem sjever spojiti sa jugom«. Napomenuvši i strateško značenje Varaždina, te njegove povijesne zasluge u otporu turskoj sili predstavka naglašava kako grad Varaždin i županija ne zaslužuju da njihovi interesi ustupaju interesima »drugih miestah«.²⁷

Nakon ove predstavke od 20. IV. 1863, Željeznički odbor u Varaždinu podnosi zahtjev da mu se dozvoli produženje trasiranja pruge i na dionicu od Lepoglave do Zaprešića.²⁸ Ban to preporučuje radi umirenja javnosti u Varaždinskoj županiji, a uz napomenu Hrvatskoj dvorskoj kancelariji da trasiranje neće prejudicirati izgradnju pruge do Zaprešića.²⁹ Ta je pak Kancelarija tražeći suglasnost Ministarstva rata ovako postavila problem: ... U prošlogodišnjem postupku Hrvatska dvorska kancelarija bila je protivna ovakvom produženju pruge do Zaprešića, a to iz razloga što je smatrala da su projekti drugih pruga važniji za razvoj trgovačkog prometa. Međutim, nakon što je u međuvremenu pruga Zemun—Rijeka »načelno osigurana«, te nakon što je izdano i odobrenje za trasiranje pruge Legrad—Križevci—Zagreb, otpadaju sada one ranije rezerve i primjedbe koje je Hrvatska dvorska kancelarija morala prošle godine postaviti u pogledu dionice Lepoglava—Zaprešić. U sporazumu s banom Trojedne kraljevine Hrv. dvor. kancelarija smatra da se sada može dozvoliti trasiranje i spomenute dionice.³⁰

Politički naglasak istaknut u varaždinskoj predstavi imao je očito izvjesnog efekta. Pitanje pruge do Zaprešića uzeto je u pretres,³¹ i trasiranje je dozvoljeno 9. X. 1863. i za dionice Lepoglava—Zaprešić.³² Međutim, u postupku

²⁷ Isto, 369—375. Isti tekst objavljen je i ranije u: Saborski spisi Sabora kraljevinah Dalmacije, Hrvatske i Slavonije od god. 1865—1867. Zagreb 1900, 69—72.

²⁸ B. Stulli, Prijedlozi i projekti ... II, 382.

²⁹ Isto.

³⁰ Isto, 389.

³¹ Isto, 396.

³² Isto, 410.

kod centralnih organa Ministarstvo rata je naglasilo »da ono svakako daje prednost prugi željezničkoj projektiranoj iz Legrada u Zagreb, ter da na podieljenje dozvole zamoljene po Željezničkom odboru u Varaždinu pristaje samo s toga, što dozvola za predbiežne radnje ne saderžaje u sebi dozvole za građenje!«³³ Kako se vidi, shvaćanjima i težnjama Križevačke županije i Namjesničkog vijeća u prilog željezničke veze Legrad—Križevci—Zagreb pridružilo se sada i utjecajno Ministarstvo rata Carevine, što je značilo novu veliku zapreku potrebama i zahtjevima varaždinske regije.

Ban Šokčević se našao u neprilici kako da saopći gornje rješenje javnosti, posebno onoj u Varaždinskoj županiji. Javio im je samo dio istine, tj. o dozvoli da se trasiranje izvrši do Zaprešića, a prešutio stav Ministarstva rata, obrazloživši to Hrvatskoj dvorskoj kancelariji ovako: »premda sam i ja još sveudilj istoga mnienja, obnašao sam nereći ništa rečenomu Družtvu (tj. »Željezničkom društvu varaždinskom«, op. B. S.), i to jedno stoga, što bi ta viest neugodno dirnula i rečeno Društvo i sve one, koje pomenuto poduzetje zanima, a drugo što o takovu primišlju rečenoga Ministarstva neima ni spomena u viesti razglašenoj o toj dozvoli jurve od svih javnih listovah, a napokon ni u obaviesti koju je o tom predmetu već prie nekoliko danah upravio na me ministar rata.«³⁴

Polovično obaviješteni, u Varaždinu su oduševljeni postignutim rješanjem. Biranim riječima »Društvo železničko« iz Varaždina zahvaljuje 2. XI. 1863. banu, ističući kako dozvolom trasiranja do Zaprešića »svane nama na našem obzorju nova osvjeta srietnie budućnosti«; radi se o pitanju tako važnom za narod »koj svoju bolju budućnost na velikom i u boljem razvitku prometa očekuje.«³⁵

Situacija je bivala tim složenija što je više napredovala akcija iz Križevačke županije da se prugom Kotoriba—Legrad—Koprivnica—Križevci—Zagreb riješi pitanje povezivanja željezničke linije Kaniža—Pragersko s prugom Sisak—Zidani Most. Namjesničko vijeće Trojedne kraljevine odlučno zagarava (22. I. 1863) ovakvu varijantu kao »savez kojim bi se najkratjim putem postiglo obćenje iz unutarnjosti Hervatske sa unutarnjosti kraljevine Ugarske, naročito pako između glavnih gradovah napomenutih kraljevinah, a u svoje vrijeme iz unutarnjosti Ugarske s hervatskim primorjem«. Vijeće ponavlja »glavni cilj težnjah i radinosti svoje, da sve hervatsko-slavonske željeznice dobiju pravac svoj naprama hervatskom primorju, gdje bi izhodište svoje imale na jadransko more; samo postignutjem ove sverhe moći će se osiegurati materialni napriedak i blagostanje kraljevinah ovih, dočim se u protivnom slučaju nebi prepriečiti mogla propast naroda hervatsko-slavonskoga.«³⁶ I Hrvatska dvorska kancelarija smatra to najprikladnijim rješanjem, najkraćom i najjeftinijom vezom, od »velike važnosti« jer bi se položila »linijom jedne nedvojbeno potrebne velike željezničke pruge od Budima preko Zagre-

³³ Isto.

³⁴ Isto, 411.

³⁵ Arhiv Hrvatske. Namjesničko vijeće (u nastavku, skraćeno: AH, NV), svez. 30, br. 1933/1863. god.

³⁶ B. Stull, Prijedlozi i projekti ... II, 304—305.

ba i Karlovca prema Rijeci i Senju». ³⁷ Uz takve preporuke već je 16. III. 1863. Željeznički odbor u Križevcima dobio dozvolu za trasiranje pruge »od Drave preko Legrada, Koprivnice i Križevaca u Zagreb, a 25. X. 1864. je taj Odbor već imao gotov operat za tu prugu, i operat je već 25. XI. 1864. podnesen Ministarstvu trgovine u Beču na odobrenje. ³⁸

U godinama koje su slijedile vrlo je živa podrška u javnosti za ovu prugu koja od Kotoribe do Zagreba s istočne strane zaobilazi varaždinsku regiju. Ne zalaže se za nju samo Križevačka ³⁹ već npr. i Požeška županija, ⁴⁰ ne samo Trgovačka komora u Zagrebu, ⁴¹ nego i Osječka. ⁴² Za nju istupa i Odbor za željeznice Hrvatskog sabora ubrajajući je među 5 najvažnijih pruga u Hrvatskoj i Slavoniji u svojoj predstavi vladaru, ⁴³ što podupire i Namjesničko vijeće Trojednice ^{44a} i Hrvatska dvorska kancelarija. ⁴⁴ Ukratko, opisana je aktivnost u znatnoj mjeri zasjenila pitanje željezničke prometnice Čakovec—Varaždin—Zaprešić.

³⁷ Isto, 305.

³⁸ Isto, 306.

³⁹ Saborski spisi ... 1865—1867. Zagreb 1900, 50—51.

⁴⁰ Isto, 44. Obračajući se Saborskom željezničkom odboru 19. XII. 1865. Požeška županija uz ostalo kaže i ovo: ... »Županija pako varaždinska i križevačka skupa sa Međimurjem broji dušah 258.008. Od ovih Međimurje imađe željeznicu sredinom Međimurja, kotar varaždinski imađe željeznicu kod Čakovca, kotar ivanički kod Čakovca i otvorit će se kroz isti kotar koncesionirana željeznica do Lepoglave, kotar klanjački, pregrađski i zlatarski, zatim krapinski ne daleko u savezu stoji sa željeznicom zagrebačko-optujskom, i stajat će u savezu sa željeznim potezom u Lepoglavi« ...

⁴¹ Isto, 35, 47—48. Dajući mišljenje o novom planu željezničke mreže u Austrijskoj monarhiji, ova Komora ubraja prugu Kotoriba—Zagreb među 4 najvažnije za Hrvatsku i Slavoniju, uz tvrdnju: to je najkraći put od Beča i Budima do Zagreba, preko Karlovca i Rijeke do mora; posebno važna za žitnu trgovinu iz podunavskih žitorodnih krajeva; i za Hrvatsku vrlo važna, a treba je izgraditi preko Koprivnice i Križevaca.

⁴² Isto, 119: »Komora predlaže, da se sagradi također pruga kotoribsko-zagrebačka, jer bi se ovom prugom i njezinim nastavkom zagrebačko-riečkom, robi iz Budima i Soprona dolazećoj otvorio put do Kvarnerskog mora, dočim bi ona bez spomenute pruge i nadalje na veliku štetu izvozne trgovine dalekim putem u Trst udariti morala.«

⁴³ Isto, 182—184. To su: 1) od Karlovca do Rijeke i Senja; 2) od Siska do Zemuna s ograncima od Đakova u Osijek i Slav. Brod; 3) od Kotoribe do Zagreba; 4) od Zagreba do Osijeka, a preko Erdöda bi se produljila do Velike Kikinde, i 5) od Velike Kaniže do Osijeka.

^{44a} Arhiv Hrvatske. Namjesničko vijeće, svez. 23, br. 13795/god. 1864. U svom dopisu Hrvatskoj dvorskoj kancelariji 20. X. 1864. Vijeće uz ostalo kaže: treba insistirati da se u novoj željezničkoj mreži Austrijske monarhije zadrži glavnoj našoj pruzi Zemun—Rijeka onaj pravac što ga je vladar već odobrio 13. IV. 1863, »te da se ne samo ova, već i pruga iz Kotoribe u Zagreb, i ona iz Sv. Petra na Rieku među prešne uversti«.

⁴⁴ Arhiv Hrvatske. Hrvatska dvorska kancelarija (u nastavku skraćeno: AH. HDK), br. 19/pr. 1865. god. u tekstu članka što ga je poslala novinama Agramer Zeitung, pod naslovom: »O pravom stanju našega željezničkog pitanja«.

U takvim okolnostima Željeznički odbor u Varaždinu odlučuje se na novu akciju, pa njegov predstavnik K. Bedeković predaje potkraj prosinca 1865. god. Saborskom odboru za željeznice »nacrt prometnih potrebah i zahtjevah grada i županije varaždinske«, te »nacrt i osnovu o jednom željezničkom ogranku koji bi se od Čakovca preko Drave i kroz varaždinsku županiju graditi, i protežući se uz grad Varaždin i mjesta Cerje, Ivanec, Lepoglava, Mihovljan, Poznanovec, Bračak, Jakovlje, kod Zaprešića s južnom željeznicom Sisak—Zidani Most se spojiti imao«. ⁴⁵ Trgovačka komora zagrebačka podupire akciju. ⁴⁶ Na petoj sjednici Saborskog odbora za željeznice 31. XII. 1865. raspravlja se o varaždinskom elaboratu, koji je vrlo iscrpan, a predstavlja ponešto dopunjen tekst već poznate nam varaždinske predstavke od 20. IV. 1863, koje smo sadržaj opširnije prikazali. U ovom elaboratu detaljnije su prikazani izvori proizvoda rudarstva u Zagorju, te sve veće značenje »ugljevija«, i kako je baš ivanečki ugljen prikladan za loženje »parokretah (locomotivah)«; istaknuto je bogatstvo nalazišta »u dolini Golubovec«; tvrdi se kako se može očekivati godišnje do 400.000 centi ugljena, a razvitkom i proširenjem eksploatacije da se može očekivati i do 1.000.000 centi; prikazuje se kako je sadašnjim transportom preko Ormoža ovaj ugljen skup i ne može ni izdaleka konkurirati u Trstu mnogo boljem engleskom ugljenu, pa bi tek smanjenjem prijevoznih troškova bio pogodan i za brodove »Austrijskog Lloyda« u Trstu. Osuđujući »lokaliziranje« trgovine sjeverozapadne Hrvatske u Legradu, varaždinski elaborat upozorava mjerodavne: Trojedna kraljevina može napredovati samo »ako se interesi tako sjeverne kao i južne strane domovine pravedno uvažavaju«; životno značenje pruge Zemun—Rijeka jest neosporno, ali će »glavne željeznice« samo onda biti »spasonosne«, ako »iz njih pobočne pruge kao zrake sunca izticaoju«. U argumentaciji je posebno napomenuto kako Varaždinska županija ima 4.409 stanovnika na 1 kvadratnu milju, tj. »najveće relativno pučanstvo u Hrvatskoj, Slavoniji i Ugarskoj«, a tolikom stanovništvu da nije dovoljno poljodjelstvo i »vinarstvo«, nego su nužni i novi izvori prihoda, jer u protivnom, ono će biti prisiljeno »isto tako kao Irci se izseliti«! Temeljni zahtjevi ostaju: uređenje Drave za paroplovidbu uzvodno od Varaždina, te izgradnja željezničke prometnice od Čakovca preko Varaždina do Zaprešića predloženom trasom. ⁴⁷

Ni ova nova akcija iz Varaždina nije pokolebala prevladavajući stav mjerodavnih faktora kako u ovom dijelu Trojednice treba prije svega forsirati pitanje pruge Kotoriba—Legrad—Koprivnica—Križevci—Zagreb, i do njezina ostvarenja ne poticati liniju po varaždinskom zahtjevu. Jedini je ustupak bio u tome da je Hrvatska dvorska kancelarija 11. VI. 1866. zatražila od Ministarstva rata da podupre odobrenje »željezničkog ogranka« od Čakovca do Varaždina, uz napomenu kako u nedalekoj budućnosti treba očekivati osposobljavanje Drave za paroplovidbu do Varaždina. ⁴⁸ To je bilo sve što se postiglo.

⁴⁵ Arhiv Hrvatske. Sabor (u nastavku skraćeno: AH. Sabor), br. 966/1867. god.

⁴⁶ Isto.

⁴⁷ Isto.

⁴⁸ AH.HDK, br. 343/pr. 1866. god.

Opću je situaciju sve više pogoršavala i tarifna politika Društva južne željeznice. Hrvatski sabor je u predstavci na vladara 14. III. 1866. protestirao: ... »Neznamo, da li po pravu, utemeljenomu na ugovoru ili ne, Društvo južne željeznice obara i povisuje vozarinu na svojih prugah posvema nepravedno. Tako je obalilo vozarinu za stanovite vozne predmete na pravcu ugarskom daleko izpod vozarine koju pridržava na pravci hrvatske željeznice. Između ostalih prevoznih predmeta navesti ćemo samo drvo za gorivo: od jednoga hvata drva pobira južno društvo na hrvatskoj željeznici za 1 milju 2 for. 99 novč., a na ugarskih željeznicah samo 1 for. 60 novč.; na 3 milje kod nas 8 for. 19 novč., na ugarskih 3 for. 70 novč.; na 4 milje kod nas 9 for. 49 novč., na ugarskih 4 for. 75 novč.; na 5 miljah kod nas 10 for. 79 novč., na ugarskih 5 for. 80 novč. dakle, na hrvatskih linijah dvostruku vozarinu. Tim načinom radi prometno društvo na očitu štetu hrvatske trgovine i prometa, koje struke baš u našoj domovini najjače podpore trebaju, buduće su dosele među svim kraljevinami i zemljami najmanje njege uživale.«⁴⁹

Stanovito olakšanje za izgradnju željeznica i u Hrvatskoj nastupilo je nakon što je državi uspjelo da u pregovorima s Društvom južne željeznice bar vremenski nešto ograniči preče pravo tog Društva na izgradnju. Hrvatska dvorska kancelarija mogla je 26. XII. 1866. obavijestiti bana Šokčevića: ... »akoprem se Društvo južne željeznice nije dalo skloniti na to, da sasvim odstupi od svojega prava prednosti, koje mu po koncesiji pripada, to je ipak isto Društvo prilikom novo učinjena ugovora sa c.k. vladom, odstupilo od svojega prava prednosti u pogledu željezničkih prugah na desnoj obali Dunava u kraljevini Ugarskoj, Hrvatskoj i Slavoniji, za vrieme od 7 godina počamši od 1. siječnja 1867. s jedinim izuzetkom linije kanižko-osiečke, glede koje ustanove § 23 koncesione izprave od 23. rujna 1858. u krieposti ostati imadu, te da je stime uklonjena najveća zaprieka koja dosada građenju tih željeznicah na putu stajaše.«⁵⁰

U nastojanju da iskoristi nove okolnosti Gradsko zastupstvo Varaždina uputilo je 31. VIII. 1867. predstavku na vladara, tražeći da se već pri izgradnji željezničke pruge do Rijeke uzme u obzir i Varaždinska županija, »koja do sada izključena od željezničke mreže gotovo propada« kao i čitavo Zagorje. Neka se riječka pruga spoji s »južnom željeznicom preko Varaždina i Ivanca do Zaprešića«, a grad Varaždin će besplatno ustupiti zemljište za kolodvor, kao i operat trasiranja pruge koji je izrađen 1864. god. na trošak grada i županije. I prije stupanja na snagu tzv. nagodbenog režima Hrvatska dvorska kancelarija prosljedila je ovu varaždinsku predstavku već 5. IX. 1867. ugarskom ministru komunikacija »na uredovni postupak«.⁵¹

Zadržavajući stalnu inicijativu, a nastojeći što prije bar nešto postići, grad Varaždin je 15. II. 1868. pripremio i novu predstavku na vladara oborivši se u njoj oštro na Društvo južne željeznice. Optužuje to Društvo kao značajnog protivnika pruge Čakovec—Varaždin—Zaprešić, što da se vidi već iz operata koji je ono izradilo za spomenutu prugu po narudžbi grada i županije, jer da

⁴⁹ Saborski spisi . . 1865—1867, Zagreb 1900, 204.

⁵⁰ AH.NV, sv. 30, br. 1708/pr. god. 1866.

⁵¹ AH.HDK, kor. br. 4074/41, god. 1867.

operatom nije odabrana najpogodnija trasa pruge; uz to, da Društvo drži monopol opskrbe ugljenom, pa mu izvoz ugljena iz zagorskih rudnika pomoću predviđene zagorske željeznice nikako ne konvenira. Predstavkom se ističe potreba »hitrih i jeftinih obćila«; pruge Budim—Pragersko i Sisak—Zidani Most, kaže se dalje, pojačale su konkurenciju ugarskih proizvođača onima iz Hrvatske i Slavonije; da je Drava plovna do Varaždina, kako su to tražili i Štajerska, Kranjska, Varaždinska županija i grad Varaždin, bila bi veza s Banatom bliža negoli savskim putem; sadašnje propadanje varaždinske regije ubrzo će otvorenje pruge Žakanj—Zagreb (Žakanj—Koprivnica—Križevci—Zagreb), osim ako se Varaždin spoji kod Čakovca s prugom Budim—Pragersko. Predstavkom se dalje tvrdi: obje pruge, ona za Pragersko, kao i druga iz Siska do Zidanog Mosta »nisu ništa drugo nego kao korito naglo tekućega i derajućega potoka«, koji samo prolazi kroz Hrvatsku da dođe do svoga cilja; i pruga Žakanj—Zagreb bit će istog tipa, ni od nje se Hrvatska nema »ničemu nadati, nego dapače ima se bojati, da će joj se po tom u kulturnom i historičkom obziru ako ne sve a to mnogo uništiti, što nije tako lako nadoknaditi«; prve žrtve su: županija i grad Varaždin. Traži se željeznička veza Varaždina s željezničkom prugom kod Čakovca.⁵²

Banski namjesnik u Zagrebu prosljedio je ovu predstavku 18. III. 1868. Hrvatskoj dvorskoj kancelariji, preporučujući ovu molbu za prugu: »od Čakovca do Varaždina«.⁵³ Analognu je predstavku uputila 15. II. 1868. vladaru i mala skupština Varaždinske županije.⁵⁴

U međuvremenu su nastale povoljnije prilike za zagorsku željeznicu i time što je u raspravama vođenim u tzv. kraljevinskom odboru o rješenju državno-pravnih pitanja između Ugarske i Hrvatske, deputacija kraljevina Hrvatske i Slavonije uz ostalo naglasila i interes ovih kraljevina na izgradnji željezničke prometnice Čakovec—Varaždin—Zaprešić, a ugarska je deputacija priznala taj interes i obećala mu podršku. Kada je Hrvatska dvorska kancelarija 1. VIII. 1868. uputila obje gorespomenute varaždinske predstavke ugarskom ministru za javne radove i komunikacije na daljnji postupak, u svom dopisu je podsjetila na to ugarsko obećanje ovim riječima: ... »a sa strane ugarske deputacije obećano je ovoj obrazloženoj želji najpotpunije priznanje i svoje-vremena djelotvorna preporuka i podrška kod Ugarskog sabora«.⁵⁵

⁵² Isto, kor. br. 1133/12, god. 1868.

⁵³ Isto.

⁵⁴ Isto. Vidi uz to i: AH.VŽ, zapisnici skupština, god. 1868, br. 664. Namjeravalo se da tu predstavku vladaru preda deputacija županije, predvođena grofom I. Erdödyjem. Kasnije (1. IX) konstatira se kako nisu bile »pogodne okolnosti« za deputaciju, pa je predstavka upućena preko Hrvatske dvorske kancelarije (isto, br. 2166). U međuvremenu je skupština obaviještena da je gotov i u županiji pohranjen operat za prugu Čakovec—Zaprešić, što su ga izradili stručnjaci Južne željeznice, a uz trošak od 13.598 for. i 59 novč. što će popola namiriti županija i grad Varaždin (isto, br. 730). Na skupštini od 15. VI. 1868. primljena je »na ugodno znanje« vijest da su H. Goldberger i braća Klein dobili koncesiju, na 1 godinu, za predrađnje »konjske željeznice« Čakovec—Varaždin (isto, br. 1257).

⁵⁵ AH.HDK, kor. br. 1133/12, god. 1868.

Šira podrška zagorskoj željeznici očitovala se i u stavu Željezničkog odbora Hrvatskog sabora, koji 17. IX. 1868. zaključuje: da Sabor predstavkom na vladara zatraži izgradnju željeznice »od Čakovca preko Varaždina do Zagreba«, i to — *na državni trošak*.⁵⁶ U predstavljeni koju je Sabor uputio 25. IX. 1868. riječ je o pruzi »od Čakovca preko grada Varaždina do Zaprešića«, a i ovom prilikom je napomenuto kako je u raspravama o hrvatsko-ugarskoj nagodbi u kraljevinskom odboru zaključeno da će zahtjev za tom željezničkom prugom na »pravedan odziv naći«.⁵⁷

U god. 1868. bile su nadošle i neke financijske poteškoće za Varaždinsku županiju, jer još nije bila namirila dugovanje Društvu južne željeznice za izradu operata o trasiranju pruge Čakovec—Zaprešić, izrađenog 1864. god. Obratila se stoga Županija Namjesničkom vijeću u Zagrebu za pomoć predlažući da bi založila toliko svojih obveznica »državnoga narodnoga zajma« koliko je potrebno da dobije gotovine 3.500 for. kao zajam iz »bankovne filijalne blagajne, ili iz kojega zemaljskoga fonda«. Vijeće se zaista odazvalo, te je 7. IX. 1868. dalo nalog Kr. zemaljskoj blagajni da varaždinske obveznice u nominalnoj vrijednosti od 8.050 for. založi kod područne filijale banke, a da Varaždinskoj županiji stavi na raspolaganje iznos od 3.500 for.⁵⁸

Svakako najznačajnije priznanje i afirmaciju doživio je, u to vrijeme, zahtjev za željezničkom prugom Čakovec—Varaždin—Zaprešić kada je 17. IV. 1869. predsjednik Hrvatskog sabora, u smislu zaključka sjednice toga Sabora od 16. IV. 1869, uputio predsjedništvu zajedničkog Ugarskog sabora zahtjeve za pet željezničkih pruga na području Hrvatske i Slavonije, a među njima:

- »2) radi željezničke pruge od Čakovca preko Varaždina u Zaprešić, koje su već i prigodom pretresivanja kraljevinskih odborah o nagodbi sa kraljevinom Ugarskom potaknute bile i stoga je zajedničkom saboru iz odnosnih spisah najpače iz zapisnika III zajedničke sjednice poznato«.⁵⁹

Ovim je, dakle, priznanjem ušao zahtjev za zagorskom željeznicom u tzv. nagodbeno razdoblje. Varaždinski načelnik i narodni zastupnik D. Pust češće je tvrdio da je ta pruga »iz državnih razloga sa strane Ugarske obećana, što da je bilo ponavljano sa strane prvih državnika, vladinih ljudi kao i zastupnika Ugarskog sabora, a da je veliki nezaboravni patriot Deak nagla-

⁵⁶ Saborski spisi Sabora kraljevinah Dalmacije, Hrvatske i Slavonije od god. 1867—1870. Zagreb, 1905, 45—46.

Prema svjedočanstvu narodnog zastupnika D. Pusta u izvještaju se Željezničkog odbora ovako politički obrazlagala podrška varaždinskom zahtjevu: »Mi znamo da je Varaždinska županija u pitanju koje smo jučer pretresali, tj. u pitanju unije s Kraljevinom Ugarskom, bila osobito lojalna, pa obzirom na to Željeznički odbor predlaže Saboru: ovo željezničko pitanje moglo bi se unijeti u jednu posebnu predstavku na vladara koja je već pripremljena, te zamoliti koncesioniranje ove željezničke pruge.«

⁵⁷ AH. Sabor, br. 7, god. 1872.

⁵⁸ AH.NV, svez. 25, br. 10215, god. 1868.

⁵⁹ AH. Sabor, br. 159, god. 1869.

sio kako je izgradnja te željezničke linije, na državni trošak, ugarski dug časti.⁶⁰

Međutim praktično je rješenje sporo napredovalo. Na interpelaciju zastupnika P. Horvata, upućenu ugarskom ministru komunikacija, 25. VI. 1870. bilo je odgovoreno da će još u jesen iste godine biti podnesen nacrt zakona o izgradnji pruge Čakovec—Zaprešić.⁶¹ God. 1871. vlada je dala trasirati tu prugu, objavivši i tzv. javnu jeftimbu, na kojoj je bila najpovoljnija ponuda Opće austrijske banke iz Beča.⁶² No, opet je došlo do zastoja, pa ništa nije operativno učinjeno, niti je Saboru podnesen zakonski prijedlog o izgradnji pruge.

2. IV. 1872. banski namjesnik Vakanović je raspisom obavijestio županije, gradove i trgovačke komore kako je ugarski ministar trgovine prihvatio njegov prijedlog, te odredio da jedna komisija »prouči gospodarske, obrtničke, trgovačke, demografske i topografske prilike« u interesu »više važnih komunikacionih predmetah u kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji«, pa da u dogovoru s interesentima podnese prikladne prijedloge. Među pitanjima koja se navode nalazi se i: kako na »najshodniji način izvesti željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji«, i to: ... »Čakovec—Varaždin—Ivanečka pruga produljenjem do Zaprešića«; ... te kako da navedene pruge najbolje odgovore potrebama »dotičnih okolica« i gdje bi sve imale biti željezničke stanice.⁶³

M. Bogović je kao predsjednik toga »povjerenstva« obilazio terene, pa tako i varaždinski, u pratnji inž. L. Zornberga, koji o tome bilježi u svom izvještaju:

... »Nakon toga uputi se povjerenstvo u Zaprešić, da pregleda projektiranu zagorsku željezničku tracu Zaprešić—Varaždin—Čakovačku. Tu se dese gospoda: Preuzv. baron Levin Rauch, grof Nugent, grof Sermage i vlastelin Jakovlja Jurica pl. Josipović. U društvu s ovom gospodom bude obidena željeznička traca preko Jakovlja i Oroslavja, alternativa preko Stubičkih Toplicah do Bračaka na međi županije varaždinske gdje se gospoda baron Rauch i grof Sermage povjerenstvom oprostije. U varaždinskoj županiji pregledana bje željeznička traca od Bračaka preko Poznanovca, Sutinskih Toplicah, zatim obe alternative preko Očure i Veternice do Ivanca. Kod Ivanca izvidi povjerenstvo na lievoj obali Bednje nalazeće se rude belgijske i unionske banke za kameniti ugajl. Zatim bude pregledana i treća alternativa željezničke trace tj. razvođe

⁶⁰ AH. Zemaljska vlada, odjel za unutarnje poslove (u nastavku skraćeno: AH.ZV, UO), svez. 11—3, 12877, br. 21390, god. 1876. u predstavlci koju je 31. X. 1876. uputio ugarskom ministru komunikacija.

⁶¹ Isto. D. Pust dodaje da su iste godine stručnjaci razgledali teren za trasu pruge, predviđajući na njoj ove željezničke stanice: Varaždin, Cerje, Ivanec, Lepoglava, Golubovec, Mače, Poznanovec, Bračak (u Varaždinskoj županiji), te Jakovlje (u Zagrebačkoj županiji). D. Pust spominje i delegaciju županije i grada Varaždina, koja da je 20. XII. 1870. posjetila u Pešti i predsjednika vlade Andrásya i niz ministara, i koji da su se izjasnili u prilog zagorske željeznice Čakovec—Zaprešić, osim nešto suzdržanoga ministra za komunikacije.

⁶² Isto.

⁶³ Isto, svez. 13, br. 4598, god. 1872.

Bednje i Krapine u okolici Novogmarofa sa prelazom u Varaždinske Toplice i u Varaždin. U Varaždinu na gornjoj strani grada bliz zagrebačke državne ceste projektirani kolodvor nije na ovom mjestu shodnim pronađen, te je uz sudjelovanje gradskog zastupstva i trgovačkog stališa položaj ovoga kolodvora ustanovljen bliz zemaljske u Ludbreg vodeće ceste. Premoštenje rijeke Drave u Varaždinu bilo bi najzgodnije izpod postojećeg dravskog mosta, kojim načinom bi se i sveza ove trase sa željeznicom čakovačkom bez zaprieke postignuti mogla. Po kazivanju gospodina povjerenika odredilo je već visoko ministarstvo komunikacijah shodna za traciranje Čakovačko-Ivanečke željeznice, naloživši mu da glede izvlasbe nuždnoga zemljišta bez odvlačke potrebite odredbe učinia...⁶⁴

Stalno traženje novih proučavanja, alternativa, prijedloga i elaborata, dobro poznati postupak vladajućih koji odgađaju rješenje, pratilo je, kako vidimo, i sudbinu zagorske željeznice.

20. VIII. 1872. grupa narodnih zastupnika Hrvatskog sabora podnosi interpelaciju, tražeći zaključak: Sabor priznaje važnost i potrebu pruge »iz Čakovca preko Varaždina, Lepoglave i Zagorja u Zaprešić«, te preporučuje »svojim poslanikom na zajedničkom saboru ugarsko-hrvatskom kao i svojem kraljevinskom odboru«, da se svojski založe za što skoriju njezinu izgradnju. Sabor to usvaja na sjednici istoga dana.⁶⁵ Po obavijestima iz Pešte 28. III. 1872. izgledalo je da se nešto rješava,⁶⁶ ali se to praktički nije očitovalo, pa Varaždinska županija upućuje Hrvatskom saboru 6. VIII. 1873. predstavku tražeći intervenciju na zajedničkom ugarsko-hrvatskom saboru, kako bi se predložila na raspravu zakonska osnova o izgradnji pruge »Čakovec—Varaždin—Ivanec—Zaprešić«. Narodno-gospodarstveni odbor Sabora zaključio je pozvati Zemaljsku vladu Trojednice da poduzme u tom smislu potrebne korake.⁶⁷

Gospodarska kriza koja je god. 1873. počela sve snažnije potresati i Habsburšku Monarhiju svakako je otežala gospodarske djelatnosti, posebno investicijska ulaganja.

Određeni napredak ostvario je varaždinski načelnik D. Pust kada je 1875. god. zatražio i postigao tzv. pretkoncesiju za zagorsku željeznicu, tj. dozvolu da obavi predradnje i u smislu propisa izradi operat za nadležnu raspravu o pruži, što ima da prethodi postupku traženja građevne dozvole. U rješenju ugarskog ministra za javne radove i komunikacije od 23. XII. 1875. kaže se da dozvola vrijedi jednu godinu u svrhu predradnji za »parovoznu željeznicu od Čakovca preko Varaždina, Ivanca i Očure do Zaprešića«. Ovlaštenik koncesije jest: Dragutin Pust i drugovi.⁶⁸ Iako su bili u pitanju samo prethodni radovi, a ne građevna dozvola, bilo je od značenja da će se trasirati cijela linija od Čakovca do Zaprešića, a ne samo neki njezin dio. Uskoro je to došlo do punog izražaja.

⁶⁴ Isto, izvještaj je datiran 18. VI. 1872.

⁶⁵ AH. Sabor, br. 335, god. 1872.

⁶⁶ Isto, br. 7, god. 1872.

⁶⁷ Isto, br. 577, god. 1873.

⁶⁸ AH.ZV, UO, svez. 11—3, 12877, br. 25153, god. 1875.

Na svojoj sjednici od 29. IV. 1876. mogao je sada Željeznički odbor grada i županije varaždinske da zaključi početak tehničkih radova, pa je L. Maciejovskom iz Beča povjerio izradu tehničkog operata. Ovaj je to i obavio tramom: Čakovec—Varaždin—Tužno Cerje—Ivanec—Lepoglava—Golubovec—Mača—Poznanovec—Zabok—Jakovlje—Zaprešić, s varijantom od Lepoglave preko Bednje na Jesenje—Krapinu—Sv. Križ—Zabok. Troškovi takve pruge, dužine 99,05 km (13,1 milja), za izgradnju i za poslovna sredstva proračunati su na 2,824.000, za interkalarne kamate 65.000, a za emisiju »akcija i prioriteta« na 1,800.000 forinti; okruglo, »nominalni kapital« bio bi 4,688.000 guldena.

Prosječni godišnji promet (slabe i dobre godine) cijeni operat na ovoj liniji s 4,287.000 centi, ne uzevši u obzir povećanje prometa koje bi uslijedilo nakon izgradnje pruge. Ukupni brutoprihod procijenjen je na 887.000 forinti. Troškovi poslovanja na 320.000 for. Po tome čisti se prihod procjenjuje na 567.000 for., što bi odgovaralo 12^o/_o-tnom ukamaćenju nominalnog kapitala.

Izradeni tehnički operat podnesen je zatim ugarskom Ministarstvu za javne radove i komunikacije.⁶⁹

Okolo »Rudarske željeznice« za izvoz zagorskog ugljena 1875—1879.

18. XI. 1874. konstituiralo se u Beču dioničko društvo »Steierisch-croatische Glanzkohlen-Gewerkschaft«, ili »Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo« kako ga nazivaju hrvatski organi. Ono je kupilo nalazišta ugljena u Hrvatskom zagorju, i to: od »Varaždinskog društva« za 300.000 for.; od viteza Stavenowa Jakšića od Kaiserwehrea za 540.000 for. (uz to i od Rudarskog društva istog Jakšića rudnik Berta u Slavoniji za 12.000 for.); od C. Formachera za 12.000 for. i od G. Schünemanna za 30.000 for. Sjedište je novoformiranog društva u Beču, a generalni je direktor spomenuti Stavenow Jakšić. Već 23. X. 1875. Društvo održava u Beču svoju prvu redovitu godišnju skupštinu, na kojoj je prisutno 67 glasova, a prisutan je i šef Rudarskog satništva iz Zagreba A. Lazartović. Izvještaj uprave, te nalazi i mišljenja eksperata o zagorskim nalazištima ugljena i o njihovoj eksploataciji štampom su objavljeni.⁷⁰ Svi su izvještaji vrlo optimistični, kako u pogledu potencijala zagorskih ugljenih nalazišta, uz rudnik sumpora u Radoboju koji također pripada istom Društvu, tako i u pogledu kvalitete ugljena i mogućnosti njegova plasmana na tržištu. Jedan od stručnjaka čak tvrdi da se radi o nalazištu koje je »možda najveće u Evropi, uz do sada poznato najveće poduzeće u Saarbrückenu«!;⁷¹ drugi procjenjuje moguću godišnju proizvodnju na dva milijuna centi, ali da uz odgovarajuća ulaganja bogatstvo ovih nalazišta zapravo omogućuje osjetno povećanje čak i do 6 milijuna centi godišnje;⁷²

⁶⁹ Isto, br. 24216, god. 1876, u štampanom elaboratu D. Pusta.

⁷⁰ Bericht des Directions-Rathes an den am 23. October 1875 zu Wien abgehaltenen Gewerkentag der steierisch-croatischen Glanzkohlen-Gewerkschaft nebst Special-Berichte und Gutachten. Wien 1875.

⁷¹ Isto, 31.

⁷² Isto, 36—37.

nadalje, da se radi nedvojbeno o »najvažnijem ugljenom kompleksu na jugo-istoku Austrijske monarhije, najboljeg kvaliteta, jednakom ugljenu najboljem štajerskom svjetlom ugljenu«. ⁷³ Kao jedno od glavnih pitanja za uspješnu eksploataciju i dalji razvoj istaknuta je potreba izgradnje odgovarajuće željeznice do najbliže stanice jedne od postojećih pruga južne željeznice.

U izvještaju uprave preporučuje se ostvarenje željezničke veze od rudnika do Čakovca ili Ormoža, na postojećoj pruzi Kaniža—Pragersko, pa da se može ugljen transportirati preko Pragerskog do Trsta, ili preko Kaniže do Beča ili Budimpešte, ili pak preko Kaniže do Zagreba i Rijeke, kao i prema Osijeku. Društvu je uspjelo, kaže se dalje, dobiti obećanje od zemljišnih posjednika da će besplatno ustupiti potrebno zemljište za prugu, a osobitu je pripravnost pokazao grad Varaždin, obećanjem da će besplatno ustupiti ne samo dio gradskog teritorija preko kojega će prolaziti pruga, nego i čitav teren potreban za kolodvor ukoliko pruga prođe kroz Varaždin. Uz to, da je Društvo u kontaktu s raznim veleindustrijalcima Austrije koji su voljni osigurati potreban građevni materijal i opremu s time da neki pristaju na plaćanje kroz 5 ili čak 10 godina, a jedno poduzeće prihvaća naknadu isporukom ugljena. ⁷⁴

Dvojica geoloških stručnjaka iznijela su mišljenje da se ovaj zagorski rudarski revir može spojiti »kratkim rudarskim željeznicama, s jedne strane preko Varaždina s Čakovcem, a s druge preko Rogatca na stanicu Poljčane, za transport do tržišta na sjeveru i jugu, gdje ovaj ugljen po svojoj kvaliteti i zalihama može konkurentno nastupiti«. ⁷⁵ Rudarski upravitelj G. Podeschva smatra naprotiv da bi najpogodnija veza bila na željezničku stanicu u Zaprešiću, a to iz ovih razloga:

- od Radoboja—Semnice pod Sv. Jakobom ima do Zaprešića svega 5 milja, i to kroz ravnicu;
- do Ptuja preko Krapine ima također 5 milja, ali kroz mnogo teži teren, tj. i skuplji za izgradnju;
- glavna tržišta za plasman ugljena su »samo Beč, Rijeka, Trst i Zagreb«;
- kada bi Beč bio jedino moguće tržište, tada bi najbolja veza bila na Ptuj, Ormož ili Čakovec, ali kad su to uz Beč još i Rijeka, Trst i Zagreb, tada ostaje Zaprešić najpogodnijom vezom na južnu željeznicu;
- željeznice na prugama Žakanj—Zagreb, Sisak—Zagreb i Zagreb—Karlovac—Rijeka dobivaju ugljen iz vrlo udaljenog Trifaila, a isto tako i sam grad Zagreb, dok bi željeznicom na Zaprešić zagorski rudnici mogli nadmašiti tu konkurenciju;
- Društvo bi, dakle, izgradilo liniju Sv. Križ—Zaprešić, a to je zapravo jedna od dionica pruge Knittelfeld—Krapina—Sv. Križ—Zaprešić, pa bi se interesovima ove pruge mogla kasnije prodati i spomenuta dionica Sv. Križ—Zaprešić.

»Iz svega proizlazi«, zaključuje G. Podeschva, »da bi ugljena željeznica Semnica—Sv. Križ—Zaprešić prema jugu bila najjeftinija i najracionalnija

⁷³ Isto, 35.

⁷⁴ Isto, 5.

⁷⁵ Isto, 36.

za naš veliki i prostrani revir svjetlog ugljena i sumpora, koji se proteže preko Gotalovca, Zajezde, Beleca, Osterča, Purke, Vojnovca, Golubovca, Veturnice, Semnice, Radoboja, Krapine, Petrovskoga, Putkovca, Hlevnice, Huma i Prislina.⁷⁶

Generalni direktor Jakšić podržavao je prijedlog uprave i preporučivao: »jednu sasvim jednostavnu vučnu željeznicu do Ormoža ili do Čakovca«, koje da bi izgradnja koštala oko 300.000 guldena; izgraditi je što »primitivnije«; ako se tom linijom danas-sutra izgradi »velika željeznica«, bilo da je gradi vlada ili neko dioničko društvo, njima se lako može ustupiti zemljište na kojemu je položena rudarska željeznica, dakako uz naknadu i bez gubitaka, a dignute šine upotrijebiti u rudarskom reviru; koliko god bude moguće ne upuštati se u gradnju mosta preko Drave, »nego jednostavno koristiti jednu skelu na kojoj su šine, pa vagoni mogu na nju preći, kao što to i drugdje postoji.«⁷⁷

Rentabilnost proizvodnje i plasmana ugljena Jakšić ovako procjenjuje: troškovi proizvodnje neće biti veći od 8 kr po centi ugljena; kad bi ugljen u Ormožu koštao i do 20 kr po centi, to bi bilo povoljno, jer iz Beča nude ovom Društvu 30 kr po centi loco Ormož, što dalje znači: čisti prihod od 10 kr po centi, a proizvede li se godišnje dva milijuna centi ugljena, čisti bi prihod iznosio godišnje 200.000 guldena.⁷⁸

Zaključak je skupštine da se uzme zajam za izgradnju pruge »od rudnika do južne željeznice«, a koji može iznositi do 500.000 for., te se uprava ovlašćuje da takav zajam sklopi.⁷⁹

»Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo« zaista je pregnulo da svoju »rudarsku željeznicu« ostvari, i to linijom od rudnika preko Lepoglave direktno na Ormož, trasom koja je mimoilazila i grad Varaždin; k tome, od zamisli jednostavne rudarske željeznice prešlo je na zahtjev za normalno-tračnom prugom, koja bi uz prijevoz ugljena služila i »javnom prometu«.

Konzorcij D. Pusta, kao koncesionar za prugu Čakovec—Varaždin—Zaprešić, kao i sam grad Varaždin vidjeli su u opisanim nastojanjima Rudokopnog društva veliku opasnost za ostvarenje temeljne zagorske željeznice. Pokušali su i pregovorima da usklade nastojanja Društva i konzorcija, ali bez uspjeha. Pustov konzorcij poveo je stoga širu akciju preko upravnih i predstavničkih organa.

Ponajprije su D. Pust i grupa narodnih zastupnika podnijeli prijedlog Hrvatskom saboru da donese zaključak po kojemu bi zemaljska vlada Trojednice trebala da sa zajedničkom ugarskom vladom postigne slijedeća utana-

⁷⁶ Isto, 43—44.

⁷⁷ Isto, 55—61.

⁷⁸ Isto, 60.

⁷⁹ Isto, 68—69.

Nova uprava bila je ovako izabrana: Nikolaus Fürst Esterhazy, kao predsjednik, a za slučaj da on ne prihvati tada Carl Ritter von Hauer; kao članovi uprave: Hermann Ritter Stavenow Jakić von Kaiserwehr, Ludwig Graf Wallis, Christian Eckhoff, Carl Ritter von Hauer, Dr. Victor von Raindl, Gustav Godefroy, Gustav Schünemann, Rudolf Scherz de Vaszoja, Josef Nachmann.

čenja: da će se stalna građevna dozvola za zagorsku željeznicu dati samo onome tko se obveže da će izgraditi cjelinu pruge od Čakovca preko Varaždina do Zaprešića, kao prugu normalnog kolosijeka; da se na ovu prugu primijene građevne povlastice za »vicinalne željeznice«; da će zajednička ugarska vlada izdavati građevne dozvole nakon dogovora sa zemaljskom vladom Trojednice; da se pri građenju »privatnih industrijskih željeznica«, normalnog ili uskog kolosijeka, dopusti pravo eksproprijacije zemljišta i drugih nekretnina, jednako kao što to biva pri gradnji rudarskih željeznica; i, konačno, da se kod privatnih industrijskih ili rudarskih željeznica može dopustiti »javni promet« i s drugim teretima. Sabor je sve to 26. X. 1876. i usvojio.⁶⁰

Kako su, međutim, upravni organi koncem listopada 1876. već obavili i tzv. »obhod« rudarske željeznice »od Očure prema Ormožu«, D. Pust se odlučio da ugarskom ministru javnih radova i komunikacija uputi opsežnu dokumentiranu predstavku-elaborat o cjelini nastalog pitanja i spora.

Pust opširno izlaže: značenje Varaždina na širem planu trgovačke djelatnosti; stanje svih prometnica na regiji; činjenicu mimoilaženja Varaždina pri izgradnji pruge Kaniža—Pragersko; momente suvremene gospodarske regresije na području cijele regije; detalje iz historijata nastojanja u prilog temeljnoj zagorskoj željeznici od Čakovca preko Varaždina do Zaprešića. Posebno se detaljno Pust osvrće na akciju Štajersko-hrvatskog rudokopnog društva i njegovu »željeznicu za ugljen« (Kohlenbahn) od rudnika kod Očure do Lepoglave, koje je izgradnja već započeta 22. X. 1876, i k tome, kaže Pust, »inscenirana na svečani način« i s ciljem da takva pruga bude izgrađena sve do Ormoža. U toj akciji Pust uočava težnju da se onemogući izgradnja cjeline pruge Čakovec—Zaprešić, te da se »monopolizira prodaja ugljena iz ovih krajeva«, pa k tome da se zada »smrtni udarac drugim nalazištima ugljena i industrijskim pothvatima Zagorja«, kao i namjeru da se županija i grad Varaždin isključe iz željezničke mreže. U nastavku Pust navodi kako mu je nepoznato koji su to motivi utjecali da je Štajersko-hrvatsko društvo prekinulo pregovore s njegovim konzorcijem; iznosi podatke po kojima spomenuto Društvo poslovnno-financijski slabo stoji. Pust ponovno naglašava kako bi pruga Čakovec—Zaprešić bila korisna za izvoz ugljena iz svih rudnika Zagorja, a uz to, omogućujući izvoz ne samo u Štajersku i Trst, nego, preko Zaprešića i na Rijeku, za koju bi, kao i prugu Karlovac—Rijeka, to bilo od velike koristi. Nasuprot tome, kaže on dalje, pruga Očura—Lepoglava—Ormož koristila bi samo malom dijelu Zagorja, a potpuno bi uništila grad Varaždin, umrtvila bi jednu značajnu »poreznu snagu«. Na kraju Pust daje i određene prijedloge: ako Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo ima financijskih sredstava da izgradi cijelu prugu Čakovec—Zaprešić, nitko nema ništa protiv toga, pa će i Pustov konzorcij to pomoći; prije nego li se tom Društvu, ili njegovu direktoru Jakšiću, da konačna dozvola za izgradnju, treba ih uputiti da stupe u kontakt s Varaždinskom županijom i gradom Varaždinom, pa da se oba projekta fuzioniraju, zadovolje svi interesi i cjelokupno stanovništvo ovih krajeva.⁶¹

⁶⁰ AH. Sabor, br. 341, god. 1876.

⁶¹ AH.ZV, UO, svez. 11—3, 12877, br. 21390, god. 1876.

Kasnije je ovoj osnovnoj predstavi Pust dodao dva elaborata, na njemačkom jeziku, otisnuta štampom, datirana: Budimpešta, u prosincu 1876. U prvom, pod naslovom »Podaci o projektiranoj pruzi Čakovec—Varaždin—Zaprešić kao javnoj željezničkoj prometnici«, daje kronološki pregled važnijih nastojanja oko ostvarenja ove pruge u razdoblju od 1861. do 1876. god. Drugome je dao naslov: »Podaci o prednostima javne vicinalne željeznice Čakovec—Varaždin—Zaprešić nasuprot normalnotračnoj privatno-rudarskoj željeznici Očura—Lepoglava—Ormož koju od ugarskog ministarstva za komunikacije traži Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo u Beču«. U drugom stampatu opširno prikazuje: gdje se sve može plasirati zagorski ugljen (domaće željeznice što se račvaju na raskršću Zakany; Rijeka i njezina luka, odakle se opskrbljuje i Orijent; interes i Egipta); detalji pregovaranja između Štajersko-hrvatskog rudokopnog društva i varaždinskih faktora oko pitanja željeznice, pri kojima je Društvo uvijek govorilo samo o jednoj uskotračnoj pruzi za prijevoz njegova ugljena, a svoju namjeru da gradi prugu normalnog kolosijeka nikada nije saopćilo Županiji i gradu Varaždinu; kako su D. Pust i dr. dobili pretkoncesiju 23. XII. 1875. za prugu Čakovec—Zaprešić, pa nakon izrađenog projekta uputili svog ovlaštenika, tehničkog savjetnika F. Tesedika da se sa spomenutim Društvom dogovori o količini ugljena koju bi ono garantiralo za prijevoz na čakovečko-zaprešićkoj pruzi, a na koje se razgovore Društvo nije htjelo odazvati; o neobjašnjivom protivljenju toga Društva pruzi Čakovec—Zaprešić, iako bi mu ta pruga najviše koristila, jer njihovu ugljenu otvara mnogo šira tržišta negoli rudarska željeznica Očura—Ormož, a sve te prednosti dobivaju na dar, bez ikakvih svojih žrtava. I u ovom dokumentu Pust definira: »Županija i grad Varaždin mogu imati prednost samo od jedne javne željeznice podvrgnute općim normama, koja polazeći iz jedne direktno utiče u drugu glavnu prugu; koja najveći dio, dapače, cijelu županiju presjeca i obuhvata čitavu unutrašnju trgovinu, a to je pruga od Čakovca preko Varaždina kroz Zagorje do Zaprešića za koju se već 15 godina stalno vodi borba.« U zaključku Pust napominje kako je nažalost već izdana građevna dozvola Štajersko-hrvatskom društvu za dionicu pruge od Očure do Lepoglave, a još nije stavljeno u dvojbu produljenje iste pruge do Ormoža, pledirajući ponovno za dogovore između spomenutog Društva i njegova (Pustova) konzorcija radi ostvarenja željezničke prometnice Čakovec—Zaprešić, jer, ističe Pust: nezamislivo je da država preferira privatne interese pred onima cijele jedne županije od 42 četvorne milje površine i 212.000 stanovnika!⁸²

Plan Štajersko-hrvatskog društva za prugu do Ormoža doživio je komisijske primjedbe zbog slabog rješenja o premošćenju rijeke Drave. Upozoravajući na tu činjenicu, kojom se dobilo na vremenu, varaždinski veliki župan O. Utješenović obratio se banu I. Mažuraniću; rezimirajući sve važnije argumente protiv projekta Očura—Ormož, molio je bana da se kod ugarske vlade zauzme da preporuči Pustovu predstavku i da poradi: da se pri odobravanju izgradnje željeznice u Varaždinskoj županiji »uvaži pravac Čakovec—Varaždin—Zaprešić i da mu se iz obćih državnih i zemaljskih pučko

⁸² Isto, br. 24216, god. 1876. Priložena su oba stampata.

i državno-gospodarstvenih obzira dade prednost pred svakim drugim projektom ove vrsti; svakako pak da se odluka glede građevne dozvole za željezničku prugu na Ormož odgodi dokle se u pretres ne uzme i predlog koga će naskoro staviti društvo Pust i drugovi — bilo to samostalno, ili možebit u društvu s onim koje nastoji sada oko pruge na Ormož⁸³. U istom je smislu kod ugarskog ministra za komunikacije intervenirala i Zemaljska vlada Trojedne kraljevine 15. XI. 1876.⁸⁴ I sam D. Pust se obratio banu Mažuraniću 24. XII. 1876, dostavljajući mu svu goreopisanu svoju dokumentaciju, s molbom da se zauzme za pravilno rješenje zagorske željeznice, a intervencija kod nadležnog ugarskog ministarstva komunikacija da je tim više potrebna jer mjerodavni odjelni predstojnik tog ministarstva »nam Hrvatom nije baš jako nagnut, a njegovo mnjenje je obično odlučujuće, te je već nekoliko putah uzprkos višekratnoga i stalnoga obećanja, nenadno protivno rješenje usliedilo⁸⁵«.

24. I. 1877. Zemaljska vlada Trojednice vrlo odlučno istupa kod spomenutog ministarstva sa zahtjevom: da se Pustov prijedlog povoljno riješi, a da se Štajersko-hrvatskom društvu ne da dozvola, tim više što se »rudarske željeznice« mogu dozvoljavati samo na rudarskim područjima, a takvo se područje ne proteže sve do Ormoža. I hrvatski ministar u ugarskoj vladi angažiran je da poradi u istom pravcu.⁸⁶

Opisane okolnosti nisu upućivale na izgleda za brže ostvarenje zagorske željeznice od Čakovca preko Varaždina do Zaprešića. Osim toga i slabo stanje tečajeva dionica svih dioničkih društava za eksploataciju željezničkih pruga prevladava u ovo vrijeme. Sve je to navelo Gradsko poglavarstvo Varaždina, na čelu s D. Pustom, da pokušaju ostvarenje barem dionice Varaždin—Čakovec. U tu svrhu stupili su u poslovne veze s bečkim nadinženjerom H. Böhmom, koji bi uz varaždinsku općinu bio sukoncesionar takve pruge, a ujedno bi izradio projekt za nju. Iz toga projekta je proizlazilo da se zamišlja pruga od 1,5 milje, s normalnim kolosijekom, a za čiju izgradnju je potrebna glavnicica od 487.000 for. Glavnicu ima pribaviti poduzetnik inž. Böhm, a općina garantira $6\frac{1}{2}\%$ kamata i 1% amortizacije, tj. ukupno 36.500 for. S obzirom na to da poduzetnik daje opremu (81.000 for.), to se glavnicica umanjuje na 406.000 for., a iznos općinske garancije na 30.500 for. Bio bi potreban godišnji brutoprihod ove pruge od 41.500 for. da bi se pokrili troškovi uprave i garantirani iznos. Računa se na promet koji bi donio minimum 50.500 for. brutoprihoda, pa bi preostajao višak »od najmanje 9.000 for. koji sačinjava zaslужbu prometnoga poduzetništva«. Varaždinska je općina poslala takav operat, zajedno s nacrtom svog ugovora što bi ga sklopila s inž. Böhmom, na uvid i prethodnu ocjenu Zemaljskoj vladi u Zagrebu.⁸⁷ Vlada je 8. IV. 1878.

⁸³ Isto, br. 21390, god. 1876.

⁸⁴ Isto.

⁸⁵ Isto, br. 24216, god. 1876.

⁸⁶ Isto.

⁸⁷ Isto, svez. 10—4, br. 5048, god. 1878.

Uzimajući u obzir teške opće okolnosti, i to baš financijske, Općina, uz ostalo, naglašava: ... »Odtuda proizlazi kao nuždna konsekvencija to, da se željeznica što najviše moguće jeftino gradi, i da uprava što najviše moguće bude jeftina, za da se godišnja svota garancije iz čistoga prihoda pokrrije.«

vratila Općini svu tu dokumentaciju s određenim napomenama na građevnu osnovu, a posebno i na proračun rentabiliteta koji treba pažljivije i temeljitije proučiti, jer postojeća financijska konstrukcija često nije pouzdana; primjedbe se odnose i na prijedlog financijskog aranžmana Općine s inž. Böhmom, za koji je rečeno da je za Böhma povoljan, a za Općinu »tegotan«.⁸⁸

Jakšičevo je društvo međutim uspjelo dobiti građevnu dozvolu. »Poduzetništvo za izgradnju željezničke pruge Ormož—Očura« vodio je mjernik H. Legros. Radovi su 1878. god. prilično odmakli na dionici Očura—Lepoglava (9 km), ali su se odmah javile i financijske teškoće, pa intervencije upravnih i sudskih organa zbog zakasnele isplate radne snage.⁸⁹

Te iste 1878. god. počeo se ublažavati spor sa Štajersko-hrvatskim rudokopnim društvom, na čemu je radio i varaždinski veliki župan O. Utješenović. On 17. VIII. 1878. izvještava Zemaljsku vladu u Zagrebu: nastojao je »da se ova dosadašnja diametralno različna nastojanja ujedine«, te da se usvoji »obćekorisni pravac« pruge »Čakovec—Varaždin—Lepoglava—Očura—Mače—Zaprešić«. Uspio je, kaže, da se Štajersko-hrvatsko društvo »oprijateljilo s idejom željeznice Čakovec—Varaždin—Zaprešić«, kako su mu to usmeno saopćili predstavnici tog Društva dr. Raindel i dr. Schünemann iz Beča; izjavili su da su voljni sporazumjeti se s gradom Varaždinom i drugim interesentima o pravcu pruge ako je i Zemaljska vlada zainteresirana za istu prugu i smatra je »zemaljskim interesom« te je voljna podupirati prijedlog njezine izgradnje. Utješenović dalje navodi kako se uvjerio u bogatstvo ugljenih nalazišta na području Varaždinske županije, pa »da bi se obstanak željeznice u pitanju već izvažanjem silnoga uglja osigurati mogao«. Bilo bi uputno, zaključuje Utješenović, da Zemaljska vlada da traženo očitovanje o zemaljskom interesu i svojoj podršci za prugu »Čakovec—Varaždin—Lepoglava—Očura—Zaprešić«; on smatra da će takvo očitovanje spomenuto društvo valjda upotrijebiti »za primamljenje kapitalistah«, što da bi bilo korisno za zemlju.⁹⁰

Zemaljska je vlada kratko odgovorila Utješenoviću 30. IX. 1878. kako ne smatra potrebnim davati nikakva očitovanja, jer je iz javnih rasprava održanih u Hrvatskom saboru u listopadu mjesecu 1876. god. dovoljno poznato kako ona zagovara izgradnju zagorske željeznice.⁹¹

Veliki župan Utješenović uporno nastoji da objedini sve interesente. S tom glavnom namjerom objavljuje 1879. god. i svoju publikaciju »Prirodna blaga sjeverne Hrvatske«.⁹² Što svojim tekstom a što dokumentacijom stručnjaka naglašava velike gospodarske mogućnosti varaždinske regije, posebice baš u domeni eksploatacije rudnog blaga, ali uz uvjet što skorije izgradnje

⁸⁸ Isto.

⁸⁹ AH.VŽ, br. 916, god. 1878. U pismu što ga H. Legros, kao šef »Eisenbahn Bau-Unternehmung Friedau—Očura«, upućuje Varaždinskoj županiji, navode se imena predradnika (»capi«) koji su potpisali namire za konačno isplaćene radnike, a po kojima se vidi da se radi o radnicima Talijanima.

⁹⁰ Isto, br. 14621, god. 1878.

⁹¹ Isto.

⁹² Die Naturschätze im nördlichen Croatien, von O. Utiešenović, Wien 1879.

željeznice. Daje pregled svih nalazišta rudnog blaga, kao i svih interesenata i nosilaca rudarskog poduzetništva, sa željom da istakne kako se ne radi samo o Štajersko-hrvatskom rudokopnom društvu, već o nizu poduzeća i pojedinaca, vlasnika ili ovlaštenika rudnih polja. On ih nabraja, kao i njihova rudna polja,⁹³ kako bi prije svega podvukao svoju glavnu želju: treba ujediniti napore svih interesenata, pa usklađenom akcijom ostvariti željezničku prugu kroz Zagorje kao *opći interes*. On osobno smatra da takav opći interes najbolje zadovoljava linija: Čakovec—Varaždin—Lepoglava—Očura—Zaprešić. Uz to, ovako rekapitulira sve dotadašnje projekte:

- Varaždinska županija i grad Varaždin predložili su 1861. god. liniju Čakovec—Varaždin—Lepoglava—Očura—Zaprešić, kao prugu prve klase, uz troškove izgradnje od 10,5 milijuna guldena; operat je kasnije prerađen na prugu druge klase, i troškovima od 6,5 milijuna;
- Levin barun Rauch i J. Horvath predlagali su istu liniju via Budinščina;
- Varaždinski načelnik D. Pust predlagao je također liniju ad 1), kao vicinalnu željeznicu, a operatom iz 1877. god. i građevnim troškovima od 4,688.000 for.;
- jedan bečki konzorcij predlagao je liniju Beč—Novi (na Uni) preko Ormoža, Varaždina, Novog Marofa, pa preko Siska;
- konzorcij na čelu s D. Pustom predlagao je liniju: Čakovec—Varaždin—Varaždinske Toplice—Ljubeščica do tamošnjega rudnika svijetlog ugljena;
- Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo ima već koncesiju za gradnju željeznice od Očure do jedne točke na pruzi Budim—Pragersko, te je već gotovo dovršilo dionicu od rudnika kod Sv. Jakoba do Lepoglave, u duljini od 9 km; prvotno zamišljena samo kao rudarska, sada se izgrađuje za javni promet; služiti će samo jednom dijelu rudarskih revira, a ostali bi trebali željezničku vezu na prugu Sisak—Zidani Most radi plasmana rudnog blaga prema Jadranu i Bosni;
- Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo dobilo je nedavno koncesiju za predradnje na nastavku svoje spomenute pruge Očura—Ormož, za priključak iz Očure na prugu Sisak—Zidani Most kod Zaprešića, kao i za varijantu preko Marije Bistrice (zbog manganove rudače) prema stanici Sv. Ivan na pruzi Kaniža—Zagreb.⁹⁴

⁹³ Od poznatijih poduzeća to su:

- Steierisch-croatische Glanzkohlen-Gewerkschaft
- Golubovacer Glanzkohlen-Bergbau und Consorten
- Lupinjaker Glanzkohlen-Bergbau des Grafen E. Palffy und Consorten
- Kohlen-Industrie-Verein, Wien
- Max Schmid & Trauner Glanzkohlen-Bergbau, Krapina
- Oesterreichisch-belgische Bergbau- und Zink-Gewerkschaft, Ivanec
- Radobojer Schwefel- und Kohlen-Gewerkschaft

Uz njih još dvadesetak što udruženih što pojedinačnih poduzetnika i interesenata. Od domaćih su tu: Kukuljević, Bedeković, Erdödy, Pust, Oršić, Pongratz, Fodroczy, Formacher, Gorupić, i dr.

⁹⁴ Die Naturschätze... 3—4.

U ovoj publikaciji Utješenović objavljuje i stručno mišljenje rudarskog inženjera Th. Zlocha,⁹⁵ koji također naglašava više nego goruću potrebu željeznice za uspješnu eksploataciju zagorskih rudnika, pa misli da od »brojnih« prijedloga tri zaslužuju pažnju, i to: 1) Zaprešić—Sv. Križ—Krapina—Gjuranec—Hlevnica do štajerske granice; 2) Zaprešić—Novi Marof ili Ivanec—Varaždin—Čakovec, i 3) Zaprešić—Krapina—Ivanec—Varaždin—Čakovec. Temeljitim ispitivanjem ovih triju linija, kaže Zloch, treba doći do odluke, a uzimajući u obzir kako grad Varaždin tako i već izgrađeni dio pruge Očura—Lepoglava.⁹⁶

I u zaključku svoje publikacije Utješenović po toliki put ponavlja prijeku potrebu objedinjavanja napora svih interesenata u trasi »općeg interesa«, a ta jest: Čakovec—Varaždin—Lepoglava—Očura—Zaprešić.

Stanje sveukupnih prometnica u sjeverozapadnoj Hrvatskoj 1870—1875. god.

U sklopu nagađanja Trojedne kraljevine s Kraljevinom Ugarskom potrebno je i to »da se između troškova koje će u našoj domovini čitava država ugarska, i koje će samo Hrvatska i Slavonija nositi morati, stalna međa postavi« — kaže banski namjesnik Vakanović 11. II. 1868, pa nastavlja: »U ovom pogledu veliku važnost imaju gradnje željeznica i cestah te čišćenje i reguliranje brodonosnih riekah; trebalo bi dakle u napried barem znati, koje željeznice, ceste i rieke imao bi kraljevinski odbor za državne očitovati, te tako na teret i trošak ciele ugarske države staviti i našu domovinu u ovom obziru od posebnih graditeljnih troškova sačuvati.«⁹⁷ Namjesničko je vijeće povjeralo zemaljskom Građevnom ravnateljstvu da ono pripremi prijedloge, a u svom prijedlogu to je Ravnateljstvo ovako prikazalo cestovne prometnice u sjeverozapadnoj Hrvatskoj:

1. Zagreb—Varaždin, da ostane državna cesta; pridržava svoju dosadašnju važnost »budući da željezničke pruge imaju na nju jako malo upliva«.
2. Varaždin—Koprivnica—Virovitica—Našice—Osijek, da ostane državna cesta; pridržava svoju prijašnju važnost i spojiti će Varaždin i okolice do Koprivnice s legradsko-zagrebačkom željeznicom.
3. Varaždin—Križevci, da se uvrsti među državne ceste.
4. Zagreb—Markuševac—Karivaroš—Stubičke Toplice—Gornja Stubica—Marja Bistrica, municipalni put; važan kao veza glavnog grada Zagreba s donjim Zagorjem i Stubičkim Toplicama, i kao najbliža veza s Varaždinom.
5. Podsused—Zaprešić—Kuplenovo, da se uvrsti među državne ceste, kao veza gornjega Zagorja i Krapinskih Toplica s kolodvorom u Zaprešiću.

⁹⁵ Rudarski inženjer Theodor Zloch se potpisuje kao opunomoćenik: »Banca agricola in Venedig, der Radobojer Kohlen- und Schwefel-Bergbau-Unternehmung, des hochwürdigen Metropolitan-Domcapitels zu Agram (als Bergbaubesitzers), Sonnenberg's Kohlenbergbau in Krapina«!

⁹⁶ Die Naturschätze... 42—43.

⁹⁷ AH.NV, sv. 24—2141, god. 1868, br. 3377.

6. Varaždin—Ormož, da ostane državna cesta; otvaranjem željeznice Kaniža—Pragersko zadobila je još veće značenje negoli prije.
7. Zagreb—Miljana, da ostane zemaljska cesta; dovodi cijelu svoju »okolice« u vezu sa željeznicom u Zaprešiću.
8. »Figarova cesta« od Mavrače do štajerske granice prema Brežicama, da ostane zemaljska cesta; nije ništa izgubila od svoje prijašnje važnosti.
9. Zabok—Tuhelj, da ostane zemaljska cesta; zadržala svoju važnost.
10. »Zagrebačko-krapinska« cesta od međe Zagrebačke županije do štajerske međe; da ostane zemaljska cesta; zadržala svoju važnost.
11. »Varaždinsko-krapinska« cesta, od Varaždina do zagrebačko-poličanske ceste, da ostane zemaljska cesta; zadržala svoju važnost.
12. Varaždin—Vratno, da ostane zemaljska cesta; zadržala svoju važnost.
13. Vratno—Zavertje, da se uvrsti među municipalne ceste; promet više ne gravitira prema Zavrtju, nego do Vratnoga u Ormož kao najbliže željezničke stanice.
14. Vratno—Ormož, da se uvrsti među zemaljske ceste; promet se usmjerava na Ormož kao najbližu željezničku stanicu.
15. Greda—Vratno, da se uvrsti među zemaljske ceste; dovodi tamošnje predjele najkraćim putem do željeznice u Ormožu.
16. Gubaševo—Krapinske Toplice—Pregrada—Rogatec, da se uvrsti među državne ceste; dovodi tamošnje predjele u vezu sa željeznicom, i to, s jedne strane u Poljčanama, s druge u Zaprešiću.
17. Drenovo—Klanjec do međe Zagrebačke županije kod Gjungjeka, da se uvrsti među državne ceste; dovodi tamošnji vrlo napućeni predjel u vezu sa željeznicom u Zaprešiću.
18. Zabok—Bračak—Turnišće—Konjščina, da se uvrsti među državne ceste; ostvaruje vezu mnogih predjela donjega Zagorja.
19. »Cesta od tuheljske zemaljske ceste preko smerdećih i Krapinskih Toplicah do zemaljske ceste kod Vidovića«, da se uvrsti među državne ceste; služi kao komunikacija znamenitom predjelu.
20. Tuhelj—Horvatska—Pregrada; Horvatska—Desinić; Miljana—Desinić—Sopot do Pregrade, da ostanu municipalne ceste; nemaju veće važnosti.
21. Od zemaljske ceste preko Mihovljana u Zlatar i dalje do Lovrečana, da ostane municipalna cesta.
22. »Trakostjansko-višnička« cesta od Lepoglave preko Bednje, Trakošćana i Višnice do međe voćanske, da ostane municipalna cesta.
23. »Klenovnička cesta« od varaždinsko-zagorske zemaljske ceste kod Druškovca na Klenovnik do brda Volnišćice, da ostane municipalna cesta.
24. Varaždin—Biškupec—Jankovec, da ostane municipalna cesta.
25. »Jalžabetska cesta« od zagrebačko-varaždinske državne ceste kod Turčina preko Jalžabeta do Martijanca, da ostane municipalna cesta.
26. Turčin—Varaždinske Toplice do međe Križevačke županije prema Tuhovcu i Cernilu, da ostane municipalna cesta.
27. Vidovec—Bela—Konjščina, da ostane municipalna cesta.
28. »Žarovnička cesta« od Ivanca pokraj Jerovca i Kamenice u dolini žarovničkoj do Višnice, da ostane municipalna cesta.

29. »Voćanska cesta« od Petrijanca na Zelendvor, Ladanje i Voću do međe, da ostane municipalna cesta.
30. »Klenovničko-kamenička cesta« od Volenšćice pri Klenovniku do Kamenice, da ostane municipalna cesta.
31. Lepoglava—Kamenica, da ostane municipalna cesta.
32. »Lipovnička cesta« od Lukavca do Klenovnika, da ostane municipalna cesta.
33. Petrijanec—Vinica, da ostane municipalna cesta.
34. Cerje Tužno—Črešnjevo—Sv. Ilija—Tomaševac, da ostane municipalna cesta.
35. Varaždin—Beretinec do Bele, da ostane municipalna cesta.
36. Od međe Zagrebačke županije kod Kuplenova preko Luke i Velikog Terговиšća do Gubaševa, da se uvrsti među državne ceste; veza gornjega Zagorja i Krapinskih Toplica s kolodvorom u Zaprešiću.
37. Zagrebačko-varaždinska cesta kroz Novi Marof od međe Zagrebačke županije do međe Varaždinske županije, da ostane državna cesta.
38. »Pušćanska cesta« od zaprešićko-topličke ceste preko Pušće do međe Varaždinske županije, da ostane zemaljska cesta; dovodi klanječki kotar u vezu sa željeznicom u Zaprešiću.
39. »Poličanska cesta« od krapinskoga mosta do mosta Bračak na međi Varaždinske županije, da ostane zemaljska cesta; spaja Zagorje sa željeznicom u Zaprešiću.
40. Put od Popovca preko Kašine i Laza u Bisticu da se sagradi i uvrsti među municipalne ceste; najbliža veza sa Zagrebom i željeznicom; tamošnja okolica donosila bi svoje plodine na zagrebački trg.

U svom konačnom prijedlogu kategorizacije Građevno ravnateljstvo razvrstava:

- u državne ceste: Zagreb—Varaždin; Varaždin—Križevci; Varaždin—Koprivnica—Virovitica—Našice—Osijek;
- u zemaljske ceste: Pušća—Miljana; od krapinskog mosta kod Podsuseda preko Oroslavja, Zaboka i Krapine do Lupinjaka; Zabok—Veliko Trgovišće—Tuhelj; Zabok—Bračak—Turnište—Konjšćina; Zagreb—Markuševac—Karivaroš—Stubičke Toplice—Gornja Stubica—Marija Bistrica—Konjšćina—Bela—Varaždin; Varaždin—Krapina; Varaždin—Vratno—Ormož; Greda—Vratno.

Sve se ostale svrstavaju u *municipalne ceste*.⁹⁸

Takav je prijedlog Namjesničko vijeće uputilo 20. III. 1868. Hrvatskom saboru. Uvijek je ostalo središnjim pitanjem: koje će cestovne prometnice kao »državne ceste« biti održavane na trošak centralne državne blagajne u Budimpešti, a koje će kao »zemaljske« biti na teretu zemaljskoj blagajni Hrvatske i Slavonije u Zagrebu. Kada je 1871. god. bila napokon dovršena kategorizacija, u grupi državnih cesta ostala je samo prometnica: Čakovec—Varaždin—Za-

⁹⁸ Isto.

greb (koja se nastavlja preko Karlovca do Rijeke).⁹⁹ U grupu zemaljskih su uvrštene: Podsused—Bistra—Jakovlje—Trgovište—Gubaševo—Krapinske Toplice—Rogatec; od krapinskog mosta—Zaprešić—Brdovec do Sutle; Zagreb—Markuševac—Stubičke Toplice—Marija Bistrica—Konjšćina—Bela—Varaždin; Varaždin—Koprivnica—Virovitica; Varaždin—Toplička cesta od Turčina do Varaždinskih Toplica; Novi Marof—Varaždinske Toplice (tj. od raskrižja kod Mozđjanca preko Ljubešice) i dalje na Slanje do Ludbrega; Novi Marof—Križevci.¹⁰⁰

Opisana je kategorizacija uglavnom odgovarala zahtjevima Varaždinske županije šezdesetih godina. Od izmjena-ispravaka kojima je ta županija težila spomenimo zahtjev iz 1862. god. da se »zemaljskim« cestama proglaše:

- u kotaru novodvorskom »od Drenov-klanca na Gjungjeka«, 2000 hvati, jer je usmjerena »k zagrebačkoj željeznici«, te je kroz to »najglavnije sredstvo valjanom prometu celog gornjeg Zagorja«;
- u kotaru krapinsko-topličkom od Maloga Trgovišta kroz Krapinske Toplice do krapinske zemaljske ceste, 4000 hvati, »ova bi jedina cesta upravno spajala gornje sa donjim Zagorjem«;
- od Turčina do Varaždinskih Toplica, 4000 hvati, ljeti vrlo važna za goste koji dolaze u Varaždinske Toplice.

Nasuprot tome, dosadašnja zemaljska cesta Varaždin—Petrijanec—Dubrava neka postane samo »kotarska« cesta — traži Varaždinska županija.¹⁰¹

Hrvatska dvorska kancelarija god. 1865. smatrala je da treba »osobitu pozornost obratiti« i na ceste: »od Zagreba na Markuševac u Stubičke Toplice«, te »od Gornje Stubice na Mariju Bistricu i Konjšćinu«, zatim »od Podrutah kod Gotalovca na Belu, koji je put već god. 1856. prosiečen bio« nadalje, na spoj »Krapine na Jesenje do Bednje«...¹⁰²

Glede odnosa između cestovnih i željezničkih prometnica Hrvatska dvorska kancelarija zauzimala je slijedeće načelno gledište: najprije »dobra i postojana cesta sredinom zemlje iz hervatskoga primorja do Dunava u Sriemu, ter iz dravske doline na Koprivnicu i Križevac u Zagreb, dakle *pravcem željezničkih osnovah*, dosele poznatih. Jer premda će željeznice služiti za sverhe velikoga tergovničkoga prometa, ipak nije koristno ustupiti željeznicama monopol u prometu, tim manje, što u slučaju kakovih zapriekah u pogledu obćenja željezničkoga mnogokrat nastaje potreba običnih putevah pravcem željezničkim.«¹⁰³

Od željezničkih pruga koje su okruživale Hrvatsko zagorje najviše je na funkciju cestovnih prometnica djelovala linija Kaniža—Pragersko. Ona je u znatnoj mjeri povećala robne tokove na cestama prema Čakovcu i Ormožu.

⁹⁹ Za »državne« ceste to je odredila odluka ugarskog ministra za javne radove i komunikacije br. 8479 od 10. VI. 1870.

¹⁰⁰ AH.ZV, UO, sv. 22, 731, god. 1869 (7585—1871. god.).

¹⁰¹ AH.NV, sv. 22—338, br. 8702, god. 1864.

¹⁰² Isto, br. 8745, god. 1865.

¹⁰³ Isto, u dopisu Namjesničkom vijeću u Zagrebu 27. V. 1865.

Zakonom od 30. XII. 1873. »o izvedenju javnih radnjah i građevinah« bila je regulirana i tzv. »težačka odkupnina« za rad na cestama.¹⁰⁴ Međutim, ta se odkupnina s mnogo zaostataka ubirala, a i cjelokupan njezin iznos nije omogućavao temeljitiju i pravovremenu brigu oko održavanja cestovne mreže. Stanje mreže 60-ih i 70-ih godina 19. st. pretežnije je slabo.¹⁰⁵ Izgradnja novih cestovnih prometnica vrlo je rijetka pojava.

Ban Mažuranić potaknuo je 1875. god. raspravljanje o »novoj cestovnoj mreži« u Hrvatskoj i Slavoniji. Pod njegovim predsjedanjem radilo je 8—10. I. 1875. posebno »anketno povjerenstvo«. Zbog gospodarskih teškoća zemlje opet se i previše nametalo pitanje: kako smanjiti broj »zemaljskih« i »kotarskih« cesta »prema raspoloživim novčanim sredstvima«. U diskusiji nije bilo toliko osvrta na ceste u sjeverozapadnoj Hrvatskoj. Od važnijih može se spomenuti diskusija o cestovnim pravcima iz Zagorja prema Rogatecu. Ispoljila se veća briga za trgovački značajnije ceste, a čuo se i glas kako »imade dosta sagrađenih cesta u županiji varaždinskoj«. ¹⁰⁶ Na temelju prijedloga spomenutog povjerenstva, zemaljska je vlada predložila Hrvatskom saboru novu podjelu po kojoj su u sjeverozapadnoj Hrvatskoj u kategoriju »zemaljskih« cesta ušli samo ovi pravci: Zagreb—Podsused—Dolnja Bistra—Oroszlavlje—Sv. Križ—Krapina—Lupinjak do štajerske granice kod Rogateca; Varaždin—Koprivnica—Virovitica; Varaždin—Lepoglava—Krapinske Toplice; raskršće zemaljske ceste Varaždin-krapinsko-topličke kod Grede—Vratna do dravskog prijevoza kod Ormoža; Križevci—Novi Marof. Izuzevši državnu cestu Čakovec—Varaždin—Zagreb, sve su ostale ceste »kotarske« ili »obćinske«. ¹⁰⁷ Sačinjen je i kartografski prikaz te nove kategorizacije.¹⁰⁸

Citirani se elaborat, upućen Saboru 1875. god., ne upušta u razmatranje međuzavisnosti cestovne, postojeće i buduće, mreže i one željezničke koja se projektira. Međutim, zahvaćen je njime problem plovnosti rijeka, opet s gledišta koje će biti »državne« a koje »zemaljske«. Regiju sjeverozapadne Hrvatske posebno je interesirala regulacija Drave za parobrodarski promet, uzvodno bar do Varaždina. U razdoblju 1860—1880. god. stalno se to pitanje potiče iz Varaždina, i po pravilu u povezanosti s rješavanjem željezničkog pitanja.

¹⁰⁴ Cit. zakon ukida dužnost davanja rabote, tj. radne snage i podvoza za građenje i održavanje zemaljskih i kotarskih cesta; a uvodi obavezu: da svaki muški stanovnik s navršenih 18 godina plaća u ime otkupa javnih radova 1 for. 20 novč. te po 1 for. za svaku glavu tegleće stoke.

¹⁰⁵ AH.ZV, UO, građevni odsjek, »Glavni izvještaj o produktivnih javnih radnjah u podžupaniji varaždinskoj god. 1851—1856, zatim god. 1875—1880.«, br. 1364 od 24. I. 1881. izrađen je s izrazitom tendencijom da uzveliča brigu i rad O. Utješenovića oko uređenja cestovnih prometnica na području Varaždinske županije, pa ističe zapuštenost cesta samo u razdoblju 1857—1874. god. kada Utješenović nije bio funkcionar na tom području. Kada se sredstva za održavanje cesta žele iskoristiti u neke druge svrhe, Zemaljsko građevinsko upraviteljstvo u Zagrebu dosljedno se tome protivi, i to zbog slabog stanja zemaljskih i kotarskih, a pogotovo općinskih cesta.

¹⁰⁶ AH.ZV, UO, sv. 11—3, god. 1875, br. 12805.

¹⁰⁷ Isto.

¹⁰⁸ Isto, prilog A.

God. 1863. Varaždinska županija traži predstavkom na Hrvatsku dvorsku kancelariju da se regulira Drava i uzvodno od Legrada, sve do Varaždina, kako zbog poplava, tako i radi trgovine iz Štajerske preko Varaždina prema Istoku.¹⁰⁹ Takvi se zahtjevi ponavljaju. Bilo je međutim mišljenja, nakon izgrađene željezničke pruge Kaniža—Kotoriba—Čakovec—Pragersko, da je dovoljno ako parobrodi mogu stizati uzvodno do Legrada, na ušću Mure u Dravu.¹¹⁰ S druge strane Dunavsko parobrodarsko društvo iz Beča, koje je imalo privilegij parobrodarstva i na Dravi, pronašlo je plovidbu Dravom toliko nesigurnom da je npr. 1865. javnim proglasom obznanilo da obustavlja svoju parobrodarsku djelatnost na liniji od »Osijeka do Kakonje—Kotoribe«.¹¹¹ Uzbuna koju je to izazvalo učinila je potrebnim poseban komisijski uviđaj pri kojemu je utvrđena neopravdanost obustave plovidbe.¹¹² Na predstavku pak varaždinsku stiglo je 1866. god. vladarevo rješenje: »da će se uređenje rijeke Drave gore od Legrada obzirom na stanje deržavnih financijah nastaviti što prije moguće bude tek onda, kada brodarenje na donjem dielu iste rijeke do Legrada podpunoma osigurano bude«.¹¹³

God. 1871. mješovita hrvatsko-ugarska komisija razmatrala je pitanje regulacije Drave. Pokušala je tada ugarska vlada da troškove regulacije prebaci na »zemaljski« teret, ili pak da ih snosi mješovito društvo koje bi se u te svrhe osnovalo. Komisija je odbila obje alternative, te pozivom na utanačenja iz ugarsko-hrvatske nagodbe 1868. god. insistirala da takve troškove na ovoj »državnoj« rijeci mora snositi centralna državna blagajna u Budimpešti.¹¹⁴ I god. 1872. organi iz Zagreba odlučno stoje na gledištu kako o potrebi regulacije Drave uzvodno sve do štajerske granice tako i da se to izvrši na »državni trošak«.¹¹⁵

Uzevši u cjelini cestovne i riječne prometnice, morala je zemaljska vlada Hrvatske i Slavonije u elaboratu za Sabor 1875. god. utvrditi nepovoljnije stanje te godine u odnosu na 1870. god. Naime, god. 1870. bilo je na području Hrvatske i Slavonije ukupno nešto preko 79 milja *državnih* cesta i 101 milja *državnih* rijeka, a god. 1875. samo nešto preko 61 milju cesta i nešto preko 62 milje riječnih tokova za koje je troškove održavanja snosila centralna državna blagajna u Pešti.¹¹⁶ Materijalne obaveze su prebacivane na samu Hrvatsku i Slavoniju. U teškim gospodarskim prilikama, pogoršanim krizom što je izbila 1873. god. sve je teže bivalo i održavanje postojećeg prometnog mehanizma i kompleksa, a pogotovo je bilo otežano misliti na ostvarenje novih prometnica. Najviše je to odgađalo početak izgradnje željezničkih prometnica na području regije sjeverozapadne Hrvatske.

¹⁰⁹ AH.NV, svez. 30, br. 511/pr. god. 1863.

¹¹⁰ Isto, br. 16398, god. 1866. u izvještaju M. Baltića, kojemu je priložen i komisijski zapisnik »o uređenju rijeke Drave u svrhu uredne plovidbe parnih brodovah«.

¹¹¹ Isto, sv. 22—6242, br. 12553, god. 1865.

¹¹² Isto, kao i br. 7573/1865, 7971/1866 i 16150/1865.

¹¹³ Isto, sv. 22—146, br. 10023, god. 1866.

¹¹⁴ AH.ZV, UO, sv. 22—1768, br. 5639, god. 1871.

¹¹⁵ Isto, sv. 13, br. 4598, god. 1872.

¹¹⁶ Isto kao u bilješci 106, prilog E.

Izgradnja »zagorske željeznice« 1885—86. i njezina eksploatacija

Nakon mnogih dogovaranja i prilagođavanja konačno se početkom osamdesetih godina približilo vremenu rješenja. Trebalo se prije svega pomiriti s time da od izgradnje na državni trošak nema ništa. Nadležni su u Pešti jasno stavili do znanja da se može raditi samo o pruži »mjesnog interesa« za koju će se sredstva sabrati udjelima interesenata. Glavni su interesenti bili: Varaždinska županija, grad Varaždin, podžupanija zagrebačka, zemljoposjednici sjeverozapadne Hrvatske, kao i dosta brojni interesenti na eksploataciji rudnog blaga ovoga kraja. Među ovim potonjima bilo ih je dosta slabe platežne moći, a i spekulanta koji nisu ni namjeravali faktički obavljati rudarsku djelatnost.

Nije bio lako ostvarljiv zadatak pridobivanja brojnih interesenata da obećaju svoj ulog i da se udruže. Praktički je u tim poslovima predvodio Mirko (Imbro) pl. Josipović, kasniji veliki župan varaždinski i hrvatski ministar u Budimpešti (od 1889. god.), kao čovjek režima, odabran za ove poslove oko željeznice. Josipović je u mjesecu veljači 1883. god. u Zlataru održao sastanak predstavnika svih triju podžupanija na području Varaždinske županije, osiguravši njihove udjele za građevnu glavnicu.¹¹⁷

Koliko god je aktivnost poznatog unionista M. Josipovića bila važna da se nadležni organi u Budimpešti privole na odobrenje plana izgradnje zagorske željeznice, na brže su rješavanje tog pitanja svakako djelovali i značajni buntovni pokreti seljačkih masa u kolovozu i rujnu 1883. god., a u kojima su se na području sjeverozapadne Hrvatske osobito isticale mase u kotarevima: Stubica, Zlatar, Ivanec, Novi Marof i Krapina.¹¹⁸

U svom elaboratu od 4. X. 1883. O. Utješenović, varaždinski veliki župan i vladin povjerenik za tu županiju, svestrano analizira uzroke pobune i pokreta seljaka, kao i mjere za trajnije uklanjanje tih uzroka.¹¹⁹ S mnogo razumijevanja za životne tegobe i nevolje zagorskog seljaka Utješenović u 12 točaka rezimira glavne probleme slabog materijalnog položaja gusto napučenog Zagorja, iz kojih zatim niču trajna i sve teža nezadovoljstva, mržnja prema uniji s Ugarskom, te političke suprotnosti; ističe neodrživost postojećeg stanja, uz ostalo i zbog širih političkih interesa cjelokupne države u danim okolnostima, te potrebu efikasnijih mjera pomoći, koja mora biti radikalnije i trajnije naravi, sa strane zajedničke ugarske kao i zemaljske vlade u Zagrebu.

U t. 11) Utješenović naglašava nedostatke prometnog sustava, a naročito nedostatak željeznica, što se »izričito pripisuje zajedničkoj vladi«. Dodaje tome i prigovor ugarskoj tarifnoj politici u željezničkom prometu, navodeći primjer: vozarina na pruži Pešta—Rijeka tako je podešena »da je prijevoz brašna iz Budimpešte u Rijeku jeftiniji nego li iz Zagreba u Rijeku, pa Zagreb ne može konkurirati Rijeci iako je upola bliži Rijeci«. U nastavku teksta,

¹¹⁷ Vidi u dopisu M. Josipovića od 6. XI. 1884. upućenom Zemaljskoj vladi. AH.ZV, UO, svez. 3—3, br. 52891, god. 1884.

¹¹⁸ Iscrpno o tome: D. Pavličević, Narodni pokret 1883. u Hrvatskoj, Zagreb 1980, posebno 198 i slijed.

¹¹⁹ Arhiv JAZU, XV—39, A, 3. Rkp. ost. O. Utješenovića.

obrazlažući najefikasnije mjere trajnijeg poboljšanja materijalnog stanja zemlje, konkretno ističe: nema tog poboljšanja dok se ne izgradi željeznica od Dunava i Slavonije u pravcu Karlovca i Rijeke, a naročito i pruga »od Čakovca preko Varaždina, Lepoglave—Očure do Zaprešića«, uz odgovarajuće ceste koje će se na njih nadovezivati.

Nakon što je ponovio kako je nedvojbeno prijeka potreba izgradnje zagorske željeznice, Utješenović ovako rezimira neka ranija nastojanja i postojeće dileme oko trase te pruge:

Štajersko-hrvatsko rudokopno društvo već je u tom pravcu, prije nekoliko godina, izvelo donji stroj za jednu normalnotračnu željeznicu od njihova rudnika kod Sv. Jakoba u Očuri do Lepoglave, u duljini od gotovo jedne milje, a izgradilo je i više zgrada. Ta linija vodi pokraj velikog kaznenog zavoda Lepoglave, gdje se industrijski radi, i pokraj tvornice cinka u Kulevčici, »od koje bi željeznička pruga dobivala značajne terete na prijevoz«. Sada se, nastavlja Utješenović, i zastupnik u Saboru M. Josipović bavi projektom željeznice kroz Zagorje, ali u drugom pravcu, i to preko: Novog Marofa, Budinščine do Zaprešića, »koju liniju većina stanovništva Varaždinske županije ne smatra svrsishodnom, jer ta linija pretpostavlja vrlo mnoge i skupe pobočne linije, kojih se izgradnju predvidivo ne može postići. Takva bi glavna linija bila suviše udaljena od Gornjeg Zagorja, kojemu je ona najpotrebnija, a da mu donese pravu korist. Prinuđen sam stoga, da tu liniju, u smislu često izraženih želja županijskih skupština, proglašim potpuno nesvrsishodnom, te obzirom na gorenavedeno da preporučim liniju preko Lepoglave.« I na kraju, Utješenović zaključuje s konstatacijom o nužnosti djelotvorne trajne pomoći, a ta je prvenstveno u izgradnji željeznice, koje liniju ovako precizira: u pravcu Čakovec—Varaždin—Lepoglava—Očura—Mače—Zaprešić, uz jednu liniju, s određene točke te pruge, preko Krapine i Rogateca do Poljčana na Južnoj željeznici, čemu teži i Vojvodina Štajerska — jer to su dugogodišnje želje stanovništva Varaždinske županije i kr. slob. grada Varaždina.¹²⁰

Ova Utješenovićeva upozorenja imala su određenog utjecaja. U svakom slučaju, pripreme za ostvarenje zagorske željeznice toliko su napredovale¹²¹

¹²⁰ Utješenović upućuje ovaj elaborat kraljevskom komesaru u Hrvatskoj generalu Rambergu, a datira ga: Krapinske Toplice u Zagorju 4. X. 1883. Primjerak istog izvještaja na njemačkom jeziku vidi u AH.ZV, Pr. kut. 121, br. 4215/Pr. 7. X. 1883.

U ranijem izvještaju od 28. IV. 1883. Utješenović se zalaže i za izgradnju nove ceste »od Druškovca izpod Prišlina prema Kiseloj vodi (Rohitscher Sauerbrun)« s time da se odmah gradi dionica od Prišlina do Vučegorice, »da ovo siromašno pučanstvo prilike za zaslugu nađe« (v. Isto, br. 4162/Pr. 4. X. 1883).

¹²¹ Isto, ZV, Pr. 6, br. 479, god. 1884. Veliki župan varaždinski poslao je 1. XI. 1883. Zemaljskoj vladi tehničke operate pruge, a 20. XII. 1883. grupa zemljoposjednika i vlasnika rudnika u Zagorju predstavkom zagovara važnost pruge: Čakovec—Varaždin—Novi Marof—Budinščina—Konjščina—Zabok—Zaprešić, s pobočnom prugom Zabok—Krapina. S druge strane traži se doprinos i grada Zagreba, a njegovo građsko zastupstvo 31. I. 1884. zaključuje: predstavkom na bana zagovarati izgradnju zagorske željeznice, ali zamoliti »da se pruga izvede na lijevoj obali Krapine i da se priključi prugi južne željeznice izpod krapinskog

da su u god. 1884. mogle biti donesene sve važnije odluke za njezinu izgradnju. Početkom mjeseca veljače 1884. god. poslala je Zemaljska vlada sve operete za prugu u Budimpeštu;¹²² 1. III. održana je tamo »koncesionalna razprava« i koncesija dodijeljena M. Josipoviću; zatim je na toj osnovi izrađen zakonski nacrt o izgradnji zagorske željeznice, a zakon je usvojen na proljetnom zasjedanju Ugarskog sabora.¹²³ Vladar ga je sankcionirao 18. VI. 1884. kao zak. članak XXXI.¹²⁴ To je zakon »o izgradnji čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa«. Iz kratkog zakonskog teksta proizlazi da se konačno usvojeno i propisano rješenje sastoji: od osnovne linije Čakovec—Varaždin—Budimpešta—Zabok—Zagreb, te od pobočne linije Zabok—Krapina. »Dozvolna izprava čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice mjestnoga interesa« sastavni je dio zakonskoga teksta. Evo njezinih najvažnijih odredbi:

»Mirko pl. Josipović kao dozvolbenik dobiva pravo, da iz Čakovca preko Varaždina, Budimpešte, Zaboka do Zagreba vodeću glavnu prugu, i od Zaboka do Krapine vodeću pobočnu prugu, kao željeznicu mjestnog interesa sagradi i u prometu drži« (§ 1). Ako se u tijeku gradnje pokaže potreba izmjene linije, to treba da bude odobreno posebnom dozvolom (§ 3). Pruga se izgrađuje s jednim kolosijekom, a čim promet na njoj naraste toliko da godišnji bruto-dohodak po kilometru prijeđe 14.000 for., »bit će dozvolbenik dužan na zahtjev vlade priredit i drugu kolotečinu bez svake odštete«; ova obaveza traje 70 godina od izdavanja dozvole, a kroz posljednjih 20 godina ima »dozvolbenik« pravo na naknadu za takav drugi kolosijek (§ 4). Kolosijek ima biti iste širine kao kod željeznica »prvoga reda«; »u Varaždinu, Novomaruofu, Brestovcu, Zaboku i Krapini imat će se izvesti po dvie, na ostalih postajah pako samo po jedna čekaonica«; na pruzi mora biti 12 stanica, ne računajući Čakovec i Zagreb, a može ih se prema potrebi urediti i više; »dozvoljena željeznica uticati će u Zagreb i to ili neposredno ili pako uz zajedničku porabu (peage) odgovarajućeg poteza povlaštene južne željeznice među Zaprešićem i Zagrebom, odnosno kr. ugarske državne željeznice među Zdenčinom i Zagrebom«; o zajedničkoj upotrebi zagrebačkog kolodvora moraju »interesirane željeznice sklopiti ugovor, uz odobrenje vlade«; »ustanovljuje se, međutim, da Zaprešić glede prelaznog prometa dozvoljene željeznice — izuzamši promet tičući se austrijskog područja — podnipošto nemože biti postajom predaje i preuzimanja, već da se ovaj promet *svakako preko Zagreba* ima upraviti«; za poslovna sredstva mora se upotrijebiti iznos od najmanje 3.750 for. po kilometru (§ 5); čim promet na pruzi toliko naraste »da će se uređenje noćne službe pokazati probitačnim ili potrebitim«, mora »dozvolbenik« prugu »nadopuniti i urediti«

mosta iza Podsuseda«. Obrazlagalo se to time da pruga treba koristiti i Zagrebu kao čakovečko-zagrebačka, a ne da bude pruga Čakovec—Zaprešić. Vidi: Zapisnik skupštine zastupstva sl. i kr. gl. grada Zagreba održane 31. siečnja 1884. § 4. AH. ZV, Pr. 6, br. 480, god. 1884.

¹²² AH.ZV, Pr. 6, br. 474, god. 1884.

¹²³ Isto, br. 2090, god. 1884. Načelnik grada Varaždina javlja 12. V. 1884. o oduševljenju u gradu na vijest da je prihvaćen zakon o zagorskoj željeznici. Isto iz Krapine (Isto, br. 2140, god. 1884).

¹²⁴ Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju. God. 1884. Zagreb 1884, br. 41, str. 359—371.

u smislu propisa, a na vlastiti trošak s time što ga takva obaveza veže prvih 70 godina trajanja dozvole, a nakon toga samo na temelju pogodbe s vladom (§ 7); u roku od pola godine mora »dozvolbenik« podnijeti sve tehničke detaljne operate, kao i dokaze da je osigurao građevnu glavnicu, a u roku od dvije godine od komisijskog ophoda trase mora dovršiti izgradnju pruge i predati je javnom prometu s time da se i pojedine dionice pruge mogu predavati prometu čim su dovršene (§ 8); utvrđuju se granice za »maksimum vozarinah«, te uz ostalo određuje: »Obvezuje se napokon dozvolbenik, da će glede prometa među postajama željeznice svoje i Rieke na zahtjev kr. ugarskih drž. željeznica u svakom slučaju pristati na ustanovljenje neposrednih tarifah, i da će u ove neposredne tarife glede česti vlastite pruge uvijek za 20 postotakah jeftinije pristojbene stavke zaračunati, nego li će dozvoliti bud putem tarife bud putem pogodnosti u prometu slične robe sa Trstom. Podjedno obvezuje se dozvolbenik, da neće pristati na takove tarifalne odredbe, kojim bi se promet, koj se kroz Zagreb može upraviti preko Karlovca ili Zakanja odvratio na čakovački pravac« (§ 13); »Dozvolbenik ima pravo ustrojiti dioničko društvo, te u svrhe pribave potrebitih novacah izdati na ime ili na pokazatelja glaseće prvenstvene i temeljne dionice, koje se na ugarskih, austrijskih i inozemskih burzah prodavati i uredovno bilježiti mogu«; Društvo se može oformiti čim 30% temeljne dioničke glavnice »stranom u gotovom novcu, stranom u obvezanoj nepokretnoj vrijednosti, dvostruko pokriće pružajućom hipotekarnom uknjižbom osigurano, stranom pako, po občinah i municipijih putem zakonito preuzete obveznosti pokriveno bude«; »Društvo nasljeđuje sva prava i obveznosti dozvolbenika« (§ 20); ukupno potrebna »nominalna glavnicu« za ovu prugu utvrđuje se iznosom od 6,200.000 forinti (§ 21); »trajanje dozvole ove, sa zaštitom proti građenju nove željeznice« ustanovljuje se na 90 godina računajući od otvorenja pruge javnom prometu (§ 25); »po izminuću dozvole« ili ako dođe do otkupa, »stupa država u bezteretno vlasništvo i uživanje dozvoljene željeznice predat se imajuće u dobrom stanju...« (§ 26).¹²⁵

Već i putem zakona o izgradnji ugarska vlada podređuje i ovu željezničku prugu »mjesnog interesa« nekim osnovnim načelima svoje poznate tarifne politike u željezničkom prometu. Ostale mjere takve politike dolazit će kasnije do sve većeg izražaja.

Josipović je nakon donošenja zakona pregnuo da pronađe i okupi dioničare, kako bi što prije došlo do osnivanja dioničkog društva »čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice«.¹²⁶

¹²⁵ Isto.

¹²⁶ Do kraja 1884. god. donijeli su odgovarajuće odluke: podžupanija varaždinska, podžupanija krapinsko-toplička, podžupanija zlatarska, grad Varaždin, podžupanija zagrebačka. Vidi: AH.ZV, UO, svez. 3—3, br. 52891, god. 1884, isto, svez. 3—10, br. 52099, god. 1884; isto, svez. 10—4, br. 27555, god. 1886. Gradsko zastupstvo Zagreba votiralo je 14. I. 1885. iznos od 50.000 for. Vidi: Zapisnik skupštine zastupstva sl. i kr. gl. grada Zagreba 14. I. 1885, § 16. Zagrebački kaptol je isprva uvjetovao iznos učešća definiranjem konačne trase pruge prema kaptolskom posjedu Varaždinskih Toplica, ali je na Josipovićevu urgenciju od 22. XI. 1884. ipak donio odluku o sudjelovanju iznosom od 10.000 for. Vidi: Arhiv Prvostolnog

Kakvo će i čije biti očekivano dioničko društvo, te čemu treba zahvaliti ovako brzu i uspješnu posljednju fazu u dvadesetogodišnjim nastojanjima na ostvarenju zagorske željeznice, pokazao je ugovor što ga je koncesionar M. Josipović sklopio 24. X. 1884. s Direkcijom kr. ugarskih državnih željeznica. Po tom ugovoru: za čitava trajanja koncesije poslovanje će zagorske željeznice voditi Direkcija kr. ugarskih drž. željeznica, koja će koncesionaru, odn. društvu koje će njega zamijeniti, plaćati godišnji paušalni iznos od 240.000 for. kao i polovicu »eventualnog viška prihoda«!¹²⁷ To su bili uvjeti koje je mađarska državna politika tražila, Khuenov režim u Hrvatskoj provodio, a koncesionar M. Josipović, kasniji veliki župan varaždinski i hrvatski ministar u ugarskoj vladi prihvatio. Ni željeznice »mjesnoga interesa« nisu mogle ostati u domaćim hrvatskim rukama.

M. Josipović je 4. II. 1885. izvijestio Zemaljsku vladu da su već stigli radnici odn. tehničko osoblje na teren izgradnje pruge, tražeći da im vlasti osiguraju nesmetan rad.¹²⁸ No, trebalo je još da čitavu trasu pruge pregleda komisija sastavljena od upravnih funkcionera i tehničkih vještaka, što se službeno nazivalo »politički obhod«. Obavljen je sukcesivno tijekom 1885. god., po dionicama pruge, a tako su slijedile i građevne dozvole za pregledane dionice.¹²⁹

U povodu takvog komisijskog uviđaja 2. i slijedećih dana svibnja 1885. bilo je spora i diskusije i oko šire problematike izgradnje željezničkih prometnica u Hrvatskoj. Zemaljska vlada iz Zagreba pisala je o tome ugarskom ministru javnih radova i komunikacija 10. VI. 1885, uz ostalo, i ovo: »Pošto se niti kod ustanovljenja željezničkih trasah, niti kod obhoda na licu mjesta ne izpitivaju izvesti se imajuće građevine, niti se projekt ma koji čas prije obhoda interesentom ili oblastim ne pokazuje, pak niti kr. ovoj zemaljskoj vladi ma kakova prilika pruža da osnovu projektirane željeznice uvidi, već se kod obhoda samo za koji čas dopušća interesentom u projekte zaviriti, i to samo glede predmetah o kojih se kod obhoda razpravljati smije, prem je za ovu zemaljsku vladu od ne male važnosti kako se željeznice u ovih kraljevinah dograđuju, to se i Vaša Preuzvišenost neće oteti osvjedochenju da bi za stvar veoma koristno bilo, da se meni odnosno mojemu izaslaniku kod obhoda prilika dade potanje uputiti se ob osnovi graditi se imajuće željeznice« ... Pitanje je o položaju izaslanika Zemaljske vlade Hrvatske i Slavonije u ophodnom povjerenstvu, jer njemu treba omogućiti da kod »zaključnih razpravah« iznese eventualne primjedbe i prijedloge, »a ne da se isti kao nenadležna stranka izključuje kad povjerenstvo o pitanjih i predlozih kod obhoda potaknutih razpravlja«. Uz te načelne primjedbe, kaže se dalje, treba reći

kaptola, Acta sessionum 1884. br. 136, 699, 747. Prema broju kilometara pruge na kojima su zainteresirani, a računajući 1.000 for. po kilometru, dioničari su kalkulirali svoje udjele.

¹²⁷ Statuten der Csakathurn-Agramer Einsenbahn Actien-Gesellschaft, Budapest 1886, str. 4—5, § 7.

¹²⁸ AH.ZV, Pr. 6, br. 559, god. 1885.

¹²⁹ Isto, br. 1595, 1512, 1533, god. 1885; sv. 10—4, br. 16277, 23242 i 26405, 28652 i 36406, god. 1885.

da je pri ophodu zagorske željeznice izaslaniku Zemaljske vlade »uzkraćena diskusija glede predmetah lih na obhod spadajućih«¹³⁰

U opisanim prilikama osnovano je sredinom 1885. god. i »Dioničko društvo čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice«. Organi ugarske vlade u Pešti odobrili su mu statute 23. V. 1885. Prethodno navedene okolnosti objašnjavaju odredbe tog statuta, kao što su npr.:

Postojeći ovlaštenu koncesionar (tj. M. Josipović) »osniva dioničko društvo« zagorske željeznice (§ 1), kojemu je svrha »izgradnja i poslovanje« te željeznice (§ 2). »Poduzeće traje 90 godina, računajući od otvaranja pruge« (§ 3). Firma društva na mađarskom jeziku glasi: »Csakatornya-Zagrabi vasut reszveny-tarsasag«, a na njemačkom jeziku: »Csakathurn-Agramer Bahn Actiengesellschaft« (§ 4). Firma je protokolirana kod Trgovačkog i mjenbenog suda u Budimpešti (§ 5). »Sjedište je društva u Budimpešti, a poslovni je jezik isključivo mađarski« (§ 6). Dosadašnji koncesionar prenosi na društvo sva svoja prava iz »dozvolne izprave« (zak. čl. XXXI od 1884. god.), kao i iz ugovora što ga je 24. X. 1884. sklopio s Direkcijom kr. ug. drž. željeznica (§ 7). Građevni je kapital cit. zakonom utvrđen iznosom od 6,200.000 for.; za njegovu realizaciju je iznos od 2,480.000 for. podijeljen na 12.400 komada temeljnih akcija, od 200 for., glasećih na pokazatelja, a iznos od 3,720.000 for. na 15.500 prioritetnih dionica, od 200 for. glasećih na pokazatelja; prema tome, osnovni kapital društva iznosi 5,580.000 for. (§ 8). U slučaju da prihodi neke poslovne godine ne mogu pokriti 5%-tne dividende i odgovarajuću amortizaciju, pa se manjak mora naknađivati slijedećih poslovnih godina, posjednici temeljnih dionica tako dugo neće primati nikakve dividende dokle god ne budu potpuno namireni oni s prioritetnim dionicama; isto tako u slučaju prestanka ili likvidacije društva prednost namirenja imaju prioritetne dionice (§ 9). Amortizacija temeljnih dionica ne može tako dugo započeti dokle god nisu sve prioritetne dionice amortizirane (§ 10). Na glavnoj skupštini društva dioničar s 10 dionica ima jedan glas (§ 14). Glavna skupština je sposobna da zaključuje ako je najmanje 7 dioničara, osobno ili putem opunomoćenika, deponiralo deseti dio emitiranih dionica (§ 18). Zaključci glavne skupštine donose se apsolutnom većinom glasova (§ 19). Poslove društva vodi direkcija od najmanje 5 a najviše 9 članova, izabranih od glavne skupštine na 3 godine; najmanje dvije trećine njezinih članova moraju biti ugarski državljani nastanjeni na području zemalja ugarske krune (§ 23). Ugarska vlada si izričito pridržava pravo nadzora nad društvom; vlada je ovlaštena da preko odgovarajućih organa ispituje i kontrolira poslovanje, te promet željeznicom; njezini organi imaju pravo da prisustvuju sjednicama direkcije društva i na glavnim skupštinama, te da suspendiraju zaključke protivne općoj koristi i u uvjetima isprave o koncesiji; vlada je ovlaštena da vrši uvid u izgradnju, opremu i održavanje, te da naređuje uklanjanje nedostataka (§ 37).¹³¹

¹³⁰ Isto, sv. 10–4, br. 23242, god. 1885.

¹³¹ Isto kao u bilješci 113. Jedan primjerak štampanog teksta Statuta priložen je spisima: AH.ZV, UO, svez. 10–4, br. 20275, god. 1889.

U aktima Društva iz 1885. god. navode se kao »direktori«: Ritter Albert von Biedermann i Julius v. Szököly.

Ugarski državni organi u Budimpešti pobrinuli su se, kako se vidi, da u njihovim rukama bude i poslovanje ovoga Društva, i svestran nadzor nad njim, pa svakako da nisu zaboravili ni »brigu« o pitanju posjeda dionica zagorske željeznice, kako »temeljnih« tako posebno i »prioritetnih«.

Sredinom 1885. god. radovi na izgradnji pruge u punom su jeku.

I varaždinska je štampa 1885. god.¹³² dosta pisala o željezničkom pitanju objavljujući: razne detalje o pristiglim radnicima i građi za prugu; niz poučnih feljtona za šire slojeve o značenju željeznice, uz prigodnu pjesmu »varaždinskoj željeznici«; o proglašenju M. Josipovića počasnim građaninom Varaždina zbog »zasluga« za ostvarenje zagorske željeznice; o dravskom mostu, koji bi trebalo urediti za željeznički i ostali promet i sl.¹³³ Neke od tih vijesti vrijedi i ovdje zabilježiti:

20. II. 1885. »Glavno poduzetničтво« započelo je »svoje radnje«. U Varaždin je stigla grupa inženjera koji pripremaju plan izgradnje. Posebno proučavaju pitanje mosta preko Drave, koji će služiti i za »opći promet«. Inženjeri imaju pisarnu »u kazalištu«. Gradska će općina u svojoj ciglani pripremiti milijun komada opeka. Općina je preuzela za 40.000 for. dionica zagorske željeznice, a da namakne ta sredstva, uzet će zajam uz 5% kod privatnika, pa će izdati »zadužnice od 100 for.,« a svake godine da se 20 takvih zadužnica isplati; nada se odazivu općinstva, »da ne moramo uvijek kucati na tuđa vrata«. Varaždinska je štedionica upisala već 2.000 for. tog zajma. Inženjeri rade duž cijele pruge. »Ovom zgodom upozorujemo pučanstvo našega divnoga ali siromašnoga Zagorja, da će kod gradnje ove željeznice trebati veliki broj težaka, gdje će moći, koji bude htio raditi, mnogo zaslužiti. Treba pamtit, da se težaci kod željezničkih gradnja ne plaćaju po danu, već po pogodbi na mjeru. Tko je marljiv zaslužiti će ovako više. Gospoda župnici, načelnici i bilježnici neka idu našoj siročadi na ruku, neka pouče narod, da neđa da nam dođu i opet strani radnici koji bi nam groše izpod nosa odnjeli«...¹³⁴

31. VII. 1885. Vijest iz Krapine. Ovo »trgovište oživljuje«, a najviše tome doprinosi početak izgradnje zagorske željeznice, što je započelo 27. VII. »Bogu budi hvala da jedva jedamput dođemo sa našim milim glavnim gradom bielim Zagrebom u bližnji doticaj. Bilo bi zaista vrijeme, da bi se i u Varaždinu također iz dubokog sna prenuili«...¹³⁵

14. VIII. 1885. Rad na zagorskoj željeznici počeo »u veliko«. Na pruži radi 1800 radnika. Pruga od Krapine do Zagreba otvorit će se vjerojatno »koncem ove godine«.¹³⁶

¹³² »Varaždinski glasnik. List za narod«, 1885. god.

¹³³ Isto, br. 1/2. I. 1885. bavi se varaždinskim kolodvorom, pa obećava ovako: »Do kolodvora voditi će liepa cesta providena drvoredom od platana. Između svakoga stabla, za sada dakako samo svjetiljka od petroleja, ali za deset godina bit će cesta svjetlija jer budemo imali plin, a za dalnjih deset godina bit će bome na toj cesti uvijek dan, jer ćemo onda već imati i električnu svjetlost«... »Ondje između koprivničke i Anine ulice podignut će se krasna zgrada sa zlatnim napisom 'Varaždin'. To vam je taj kolodvor, kamo ćemo rado zalaziti, da se okrepimo friškim gradačkim pivom i dobrimi frankfurteri«...

¹³⁴ Isto, br. 8/20. II. 1885.

¹³⁵ Isto, br. 31/31. VII. 1885.

¹³⁶ Isto, br. 33/14. VIII. 1885.

Već u tijeku izgradnje čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice štampa propagira potrebu još jedne pruge, i to: Varaždin—Tužno Cerje—Ivanec—Le-poglava—Očura—Golubovec.¹³⁷ Pruga bi služila prometnim potrebama rudar-skih revira kroz koje prolazi, a ujedno uz prugu Zabok—Krapina predstavlja drugu najvažniju pobočnu prugu glavne zagorske linije Čakovec—Varaždin—Zaprešić. Praktički gledano, ovakva cjelina značila je rješenje starih dilema i spora o željezničkim prometnicama između varaždinskih inicijativa i onih Štajersko-hrvatskog rudokopnog društva.¹³⁸

Tijekom 1886. god. izgradnja je uspješno nastavljena i dovršena na cijeloj trasi od Zaprešića do Čakovca.

1. IX. 1886. Upraviteljstvo kr. ugarskih drž. željeznica u Zagrebu javilo je Zemaljskoj vladi da će se »pod upravom kr. ugarskih drž. željeznica stojića zagorska pokrajna pruga sa glavnim dielom iz Zaprešića u Varaždin i sa pobočnim dielom iz Zaboka u Krapinu dne 4. rujna t.g. javnom prometu predati.«¹³⁹

8. XII. 1886. javio je ugarski ministar javnih radova i komunikacija banu u Zagrebu da je i dionica pruge Varaždin—Čakovec dovršena i pregledana, te da će 13. XII. 1886. biti predana javnom prometu. Neke još manjkajuće radnje mora Društvo te pruge dovršiti do 1. VI. 1887.¹⁴⁰

Kao na svakoj novoj željezničkoj pruzi bilo je i na ovoj podosta dopun-skih radova koje je trebalo obaviti, a i takvih koji su se s vremenom javljali i postajali zaista nužni za pravilan i siguran promet. Mnoge je radove trebalo Društvo zagorske željeznice izvesti i radi nesmetanog korištenja zemljišta oko pruge sa strane raznih vlasnika. Ponajviše se tu radilo o: putovima, prije-lazima, propustima za vodu ispod pruge, brkljama na prijelazima preko pruge, mostovima i sl. Kad god je upravna vlast na zahtjev interesenata pozvala Društvo zagorske željeznice da obavi neki od tih radova, Društvo je to po pravilu odbijalo i ulagalo utok protiv naredbe upravne vlasti. Iz takvog ustrajnog ponašanja Društva rađali su se, dakako, nepotrebni sporovi.¹⁴¹ Do-gađalo se da Društvo ne poštuje ni ministarske naredbe. Takvom jednom zgodom Varaždinska se županija žali Zemaljskoj vladi u Zagrebu kako zaista više ne zna što da radi kada mora »tečajem više godina izricati odluke u niekom predmetu, za koje prema dosadanjem iskustvu već unapred pred-vida, da se neće moći ovršiti«; na kraju je dala izvesti određene radove, pa zatim naredila »ovršnu zapljenu iznosa od 7.270 K iz one svote što ju kr. ugarske drž. željeznice imaju platiti vicinalnoj zagorskoj željeznici odnosno

¹³⁷ Isto, br. 12/20. III. 1885.

¹³⁸ Namjesništvo Štajerske iz Graza čim je saznalo za rješenja o zagorskoj željeznici, interesiralo se pismeno kod Zemaljske vlade u Zagrebu o trasi te pruge, te o zadnjoj stanici na hrvatsko-štajerskoj granici, radi eventualnog produženja pruge na štajerskom teritoriju. Vidi: AH.ZV, UO, svez. 10—4, k. br. 10424, br. 50055, god. 1884.

¹³⁹ AH.ZV, UO, sv. 10—4, br. 40526, god. 1886.

¹⁴⁰ Isto, br. 53965, god. 1886.

¹⁴¹ Od brojnih primjera vidi npr. AH.ZV, UO, svez. 10—4, br. 17223, god. 1894; isto, sv. X 1898/564, br. 36266 i 26129, god. 1894; isto, br. 16435, god. 1895, i dr.

spomenutom Društvu u ime otstupa primitaka.¹⁴² U tadašnjim političkim prilikama i položaju Hrvatske očito je bila nerijetka praksa: društva sa sjedištem u Pešti smatrala su da se mogu na opisani način ponašati u Hrvatskoj prema njezinim zemaljskim organima!

Kad se radilo o troškovima, pa i o nevelikom ulaganju sredstava, za neke više nego potrebne radove, ugarsko ministarstvo pomaže Društvu da izbjegava svojim obavezama. Tako npr. god. 1894. Zemaljska vlada preporučuje predstavku Varaždinske županije da se na željezničkoj stanici Veliko Trgovišće uredi čekaonica II. razreda i »jedna daščara za veći broj putujućih radnika«. Ugarski ministar trgovine odgovara na to banu: uviđa opravdanost, jer i ova i druge čekaonice na pruži Čakovec—Zagreb »ne odgovaraju potrebama«, ali za sada ne može udovoljiti, »jer dioničarsko društvo ove vicinalne željeznice imade i drugih važnijih te žurnijih zadaćah koje se radi financijalnih razlogah do sada nisu mogle riešenju privesti«; uz to, ugarske državne željeznice ne raspolazu vjeresijama »za takve investicije«, a kako nema niti izgleda »da će se kod primitakah zagorske željeznice pokazati suvišci, to ne preostaje ništa drugo nego čekati na ono vrijeme kada će se financijalno stanje dioničarskoga društva vicinalne željeznice na bolje krenuti.«¹⁴³

U okviru preostalih uplata dionica zagorske željeznice ostalo je neriješeno pitanje iz kojih će izvora uplatiti obećane udjele tri podžupanije varaždinske regije (varaždinska, zlatarska i krapinsko-toplička). Iako neveliki, ti su iznosi bili problem za siromašne hrvatske municipije. Nakon dugog pravnog i financijskog razglabanja pronađeno je ovo rješenje: M. Josipoviću, vlastelinu u Jalkovcu, dozvoljen je odlukom od 1888. god. zajam od 60.000 for., i to ništa manje nego iz zemaljske zaklade »naukovne i vjerezakonske«, uz obavezu da posuđeno vrati počev od 1. I. 1889. u 6 jednakih obroka s kamatom od 6%, a da za sigurnost pozajmljene glavnice založi spomenutim zakladama svojih 300 komada temeljnih dionica »čakovačko-zagrebačkog dioničkoga društva«, zajedno s kuponima počev od 1. VII. 1888. do uključivo 1. VII. 1894, »koje su dionice dužne preuzeti obstojale podžupanije varaždinska, zlatarska i krapinsko-toplička od M. Josipovića izplatom svote od 60.000 for.«. U ime navedenih podžupanija svotu od 60.000 for. isplatila je M. Josipoviću Zemaljska vlada Trojedne kraljevine »iz odkupne zaklade svoje«¹⁴⁴

Nakon pronađenog rješenja Vlada iz Zagreba pisala je »Ravnateljstvu dioničarskog društva čakovačko-zagrebačke željeznice« u Budimpešti: »Za unapređenje gradnje zagorske željeznice podpisale su skupštine obavšave podžupanije:

Varaždinske	28.000 for.
Krapinsko-topličke	35.000 for.
Zlatarske	37.000 for.
Ukupno	100.000 for.

¹⁴² Isto, br. 22424, god. 1899, te br. 57402, god. 1900.

¹⁴³ Isto, sv. 10—4, br. 38576, god. 1894.

¹⁴⁴ Isto, br. 25604, god. 1888.

uz preuzeće dotičnih temeljnih dionica. Na račun toga izplaćeno je uslied ovostranih doznakah kod Kr. zemaljske blagajne u Zagrebu iz odkupnine javnih radnjah tamošnjemu punomoćniku odvjetniku Nikoli pl. Crnkoviću 40.000 for. pak je od njega u to ime preuzeto 200 komadah temeljnih dionica toga Društva po 200 for., naime br. 10601 do 10700, br. 6051 do 6100, br. 6201 do 6250. Za ostalih 60.000 for. nabavljat će se temeljne dionice prema ustanovljenim rokovima. Obzirom na § 14 pravila toga Društva, glasom kojega svaki posjednik 10 dionica imade pravo glasa, priobćuje se da Kr. hrvatsko-slavonska zemaljska vlada posjeduje sada 250 temeljnih dionica, te će prema tomu u glavnih skupštinah zastupana biti.¹⁴⁵

Sa svega 250 dionica bilo je to zaista puko formalno »zastupanje«, ali je potpuno odgovaralo stvarnom položaju u koji su Beč i Pešta doveli nagodbenu Hrvatsku.

Izveštaji Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu za razdoblje 1886—1890. god. pokazuju kako mađarska prometna politika sve više nepovoljno utječe na prometne prilike u Hrvatskoj. I nova tarifna politika na željeznicama, posebno putem tzv. »pojasnog cijenika« što je stupio na snagu 1. VIII. 1889, nije imala u Hrvatskoj povoljne učinke.¹⁴⁶ Uz ostalo stoga je i na zagorskoj željeznici bilo u istom razdoblju dosta primjedaba i protesta zbog tarifa, kao i zbog voznog reda. K tome, rudarska proizvodnja, prije svega proizvodnja ugljena kao najvažnije moguće izvozne robe, nije napredovala prema očekivanju, iako su izgradnjom zagorske željeznice poboljšane prilike za plasman na tržište.

God. 1886. bilo je u zagorskim rudnicima 235 radnika (222 muškarca, 7 žena i šestero djece), god. 1888. pao je taj broj na 104, da bi se 1890. god. povećao na 216 (212 m + 4 ž).¹⁴⁷ Proizvodnja se svijetlog ugljena ovako kretala:

god. 1886. 5,728.997 kg = 16.320,98 for. vrijednosti
god. 1887. 3,331.000 kg = 8.094,40 for. vrijednosti
god. 1888. 4,276.800 kg = 10.530.— for. vrijednosti
god. 1889. 5,406.700 kg = 14.411,50 for. vrijednosti
god. 1890. 6,825.000 kg = 25.320.— for. vrijednosti.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Isto, br. 20275, god. 1889.

Zagrebački odvjetnik N. Crnković bio je opunomoćenik Društva čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice. Kada je predao Zemaljskoj vladi prvih 200 kom. dionica, vlada ih je ovako raspodijelila: Varaždinskoj županiji 168, a Zagrebačkoj 32 kom. (v. isto, br. 35094, god. 1888).

22. V. 1889. Državno nadodvjetništvo u Zagrebu dalo je pravno mišljenje, po kojemu su upitne dionice nabavljene za »Zemaljski erar«, pa je on njihov vlasnik i posjednik, a ne navedene podžupanije, koje nisu pravne osobe, pa nisu niti mogle biti pravni subjekti. Dosljedno tome Zemaljska vlada mora da nastupa kao dioničar na skupštinama Društva zagorske željeznice (v. isto, br. 20275, god. 1889).

¹⁴⁶ Statističko izvješće Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu obuhvaćajuće sve gospodarske grane komorskog okružja od godine 1886—1890. Zagreb 1892, 11—12.

¹⁴⁷ Isto, 485 i slijed.

¹⁴⁸ Isto, 514 i slijed.

Najviše je svijetlog ugljena proizvodio rudnik u Lupinjaku (vlasništvo M. Poschingera, od 1889. god. J. Sonnenberga), koji je od 1,800.000 kg u 1886. god. povećao proizvodnju na 3,600.000 kg. u 1890. god. Rudnik svijetlog ugljena I. R. Magesa iz krapinskog kraja imao je 1886. god. 3,000.000 kg proizvodnje, ali je 1888. god. pao na svega 350.000 kg, da bi 1890. god. dosegao tek 650.000 kg. God. 1890. javlja se međutim i rudnik »Maria Franz« u Ljubešćici s 1,100.000 kg proizvodnje svijetlog ugljena.¹⁴⁹

Prema istim izvještajima Zagrebačke komore, za isto razdoblje, opseg »mjestnoga prometa« (izražen u tisućama metričkih centi) na zagorskim i nekim drugim željezničkim stanicama (ugarskih drž. željeznica) u Hrvatskoj daje ovu sliku: Rijeka 2.237, Zagreb 931, Karlovac 608, Koprivnica 327, Sisak 254, Križevci 236, Dugoselo 215, *Varaždin* 189, *Drnje* 120, *Konjšćina* 100, *Varaždinske Toplice* 68, *Čakovec* 67, *Zabok* 48, *Budinščina* 30, *Krapina* 24, *Zaprešić* 20, *Zlatar-Bistrica* 18, *Novi Marof* 15, *Sv. Križ* 5, *Veliko Trgovišće* 0,540.¹⁵⁰

Promet putnika na zagorskoj željeznici u razdoblju 1887. do 1890. god. pokazuje ovakav porast: god. 1887 = 63.468, god. 1888 = 72.619, god. 1889 = 151.807 i god. 1890. = 212.265 putnika. U god. 1890. imali su putničkog prometa: *Varaždin* 32.789, *Čakovec* 27.966, *Krapina* 19.591, *Zabok* 16.115, *Novi Marof* 14.387, *Veliko Trgovišće* 10.665, *Zlatar-Bistrica* 10.548 putnika.¹⁵¹

Varaždinska je štampa 1890. god. osobito kritizirala stanje kolodvora u gradu Varaždinu, tražeći da se taj kolodvor »koji nijednomu uvjetu obćih potreba ne odgovara, propisno razširi«; »magazin« je, kaže se dalje, nedavno »za tri metra produljen«, ali je ipak premalen, pa dio tereta ostaje na otvorenom izložen vremenskim nepogodama; »na sramotu pak sbilja služi staja postajnog glavara okružena gnojištem«; »Sve ipak nadkriljuje grobnici nalična pivnica. Čovjek bi morao u prvi mah pomisliti, kad istu vidi, da su tuj pokopani kakovi mučenici. Ovakova šta pristaje Budinščini, Turčinu itd. ali ne drugom gradu Hrvatske. Neide svaka čizma na svaku nogu«¹⁵²

Stalne su bile pritužbe na vozni red zagorske željeznice, koji nije odgovarao potrebama pučanstva. Taj je vozni red potkraj 1890. god. ovako izgledao:

Vlak 311 iz Zagreba u 14,35 dolazi u Varaždin u 21,01.

Vlak 311 iz Varaždina u 8,24 dolazi u Zagreb 14,10.

Vlak 313 iz Zagreba 5,35 dolazi u Varaždin u 10,27.

Vlak 314 iz Varaždina u 4,04.

Vlak 316 iz Čakovca u 22,31 dolazi u Varaždin 23,05.

Vlak 315 iz Varaždina u 4,19 dolazi u Čakovec u 4,47.¹⁵³

Bilo je pokrenuto pitanje korištenja zagorskog ugljena za pogon lokomotiva na ugarskim državnim željeznicama, ali je 1894. god. ugarski ministar

¹⁴⁹ Isto.

¹⁵⁰ Isto, 803.

¹⁵¹ Isto, 809 i slijed.

¹⁵² Varaždinski viestnik, br. 43/29. XI. 1890, uvodnik.

¹⁵³ Isto.

trgovine odgovorio: da su pokusi s raznim vrstama u toku, no da već iz dosadašnjih rezultata proizlazi »da bi se krapinski ugljen, s obzirom na njegovu kakvoću i cieniu, sa ponuđenimi ostalimi ugljeni natjecati mogao samo glede godišnje potrebštine zagorskih vicinalnih željeznica, koja iznaša popriliči 4.000 do 5.000 tonah, no i to može samo onda učiniti ako se bude nakon kasnije poduzet se imajućih temeljitih proučavanjäh moglo razabrati da veliki sumporni sadržaj (4.13—6.12⁰/o) spomenutoga ugljena u velikoj mjeri neupliva štetonosno pri loženju kotla«. Rudnici neka pošalju više svoga ugljena na spomenuta ispitivanja kvaliteta — preporučuje ministar.¹⁵⁴

Prema pristupačnim štampanim godišnjim izvještajima o poslovanju u razdoblju 1887—1902. god.¹⁵⁵ uprava je Društva zagorske željeznice ovako prikazivala javnosti svoje financijsko stanje: (v. str. 42)

Od god. 1900. obračunavalo se u krunama (i helerima) koje su bile dvostruke vrijednosti prema dotadašnjim forintama.

Tekstovi izvještaja su vrlo sažeti. Od malobrojnih problema koji se u njima spominju navodimo: o sporovima s ugarskim državnim željeznicama zbog dodatnih radova na zagorskoj željeznici (god. 1893, 1899, 1900, 1902); o interesu za izgradnju pruge Krapina—Rogatec (god. 1895, 1896); izjava da bi preuzeli izgradnju te pruge, kao i one na liniji Novi Marof—Koprivnica, ako bi im se i na te pruge protegnule olakšice dobivene za zagorsku željeznicu (god. 1899); izjava o istoj temi, na godišnjoj skupštini 1901. god.: »Izgradnja obiju spomenutih linija, po sebi se razumije, utjecat će povoljno na promet naše željeznice. Pri tome, ipak, očekivani veći prihodi, uslijed našeg ugovora,¹⁵⁶ neće neposredno utjecati na materijalne interese našeg Društva, i zanimaju nas samo s gledišta hoćemo li se time više približiti onom trenutku da naš prihodi dostignu ili premaše minimalnu zakupninu u iznosu od godišnjih 480.000 Kruna, koju kr. ugarski drž. željeznice nama moraju plaćati.«

Sastav uprave ovog Društva malo se mijenjao u opisanom razdoblju. God. 1893. sačinjavaju je: M. Josipovich, Gerhardt, Szokoly, Bisicz, Gulacsy, Konyi i Mezei, a u nadzornom su odboru: Fenyvessy, Kilenyi, Bodnar i Imredy. Neznatne su izmjene u tom sastavu i na skupštini 1903. god.

Zemaljska vlada Trojednice ima u ovom razdoblju ukupno 500 dionica zagorske željeznice i redovito upućuje svog predstavnika na godišnje skupštine u Budimpešti.¹⁵⁷

¹⁵⁴ AH.ZV, UO, sv. 10—4, br. 26289, god. 1894.

¹⁵⁵ Objavljivani su dvojezično, na mađarskom i njemačkom jeziku, pod naslovom: »Csakatornya-Zagrabi vasut-részvény-társasag« uz naznaku poslovne godine. — »Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft«.

¹⁵⁶ Misli se na ugovor što ga je 24. X. 1884. sklopio koncesionar M. Josipović s Direkcijom kr. ug. drž. željeznica. Vidi bilješku 127.

¹⁵⁷ Vidi: AH.ZV, UO, sv. 10—4, kor. br. 11473, god. 1894; isto, sv. 1898/569, br. 17730, 23451, god. 1897; br. 28993, 33403, 29527, god. 1898; br. 29527, 31601, god. 1899; br. 24523, 30673, god. 1900; br. 24782, 28983, god. 1901; br. 20697, 25735, god. 1902; br. 24689, 29669, god. 1903. Predstavnik Zemaljske vlade na skupštinama bio je, po pravilu, dr. Humel, ministerijalni savjetnik kod hrvatskog ministra u Budimpešti.

Godina	Brutoprihodi	Čisti prihodi	Otkup kupona prioritetnih i temeljnih dionica	Prenos za sljedeću poslovnu godinu
1887.	.... 157.947 for. 31 novč.	.... 51.899 for. 57 novč.	44.640.— for.	.... 7.059 for. 57 novč.
1888.	.... 171.782 for. 06 novč.	.... 41.044 for. 30 novč.	40.920.— for.	.... 124 for. 30 novč.
1889.	.... 217.427 for. 66 novč.	.... 40.868 for. 75 novč.	39.680.— for.	.... 188 for. 75 novč.
1890.	.... 250.033 for. 80 novč.	.... 43.228 for. 32 novč.	40.920.— for.	.... 2.308 for. 32 novč.
1891.	.... 292.089 for. 75 novč.	.... 43.421 for. 65 novč.	40.920.— for.	.... 2.501 for. 65 novč.
1892.	.... 306.132 for. 18 novč.	.... 43.493 for. 69 novč.	40.920.— for.	.... 2.573 for. 69 novč.
1893.	.... 356.846 for. 67 novč.	.... 85.848 K 99 h	81.840.— K	.... 4.008 K 99 h
1894.	.... 366.611 for. 86 novč.	.... 85.334 K 63 h	81.840.— K	.... 3.494 K 63 h
1895.	.... 342.535 for. 97 novč.	.... 85.997 K 62 h	81.840.— K	.... 4.157 K 62 h
1896.				
1897.				
1898.				
1899.				
1900.				
1901.				
1902.				

I na prijelazu stoljeća ponavljali su se sporovi s Društvom zagorske željeznice kod svakog zahtjeva dopunskih radova na pruzi. Iako je npr. komisijski utvrđena 1899. god. prijeka potreba »neklih naknadnih gradnja i naprava« na linijama Čakovec—Zagreb i Zabok—Krapina, Društvo se ustrajno oglašivalo na sve naredbe upravnih vlasti da te radove izvede.¹⁵⁸ Pribjegavalo je praksi da radove izvede Ravnateljstvo ug. drž. željeznica, a troškove naplati pljenidbom prihoda Društva. Tako je bilo i god. 1903. s izgradnjom novog željezničkog mosta na određenoj dionici pruge; jednako i s drugim srodnim zahtjevima i radovima tako da iste 1903. god. Varaždinska županija već rezignirano piše Zemaljskoj vladi u Zagrebu: »Konačno nemože ova kr. županijska oblast propustiti i to opaziti, da su žalibože sve dosada preduzete razprave i pravomoćne odluke odnoseće se na dioničko društvo zagorske željeznice bezuspješne i neovršene ostale«¹⁵⁹ Dakle, nikakvi upravni niti sudski postupci nisu mogli privesti ovo Društvo sa sjedištem u Budimpešti da ispunjava neke osnovne obaveze prema sigurnosti prometa u zemlji iz koje neumorno crpi materijalne koristi.

Integralni dio ugarske službene politike bilo je i uskraćivanje statističkih podataka o prometu i poslovanju pojedinih željezničkih pruga. Uskraćivani su i službenim organima Kraljevine Hrvatske i Slavonije. Naknadna rekonstrukcija statističkih pregleda nije nimalo olakšana. J. Gorničić pokušao je rekonstruirati robni promet na zagorskoj željeznici u god. 1901. i 1903. Kako se vidi iz njegove tabele dominira promet zagorskim kamenim ugljenom, pa drvnom građom, a zatim daleko zaostaju druge vrste robe.^{160a} Iako se po tonaži to ne očituje, godišnji izvještaji Varaždinske županije iskazuju, i u navedenim godinama i kasnije, značajan izvoz peradi i jaja, pa ponešto i vina.

Upravne je vlasti i u Zagrebu i u Pešti vrlo uznemirila predstavka Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu od 2. IX. 1908. koja je sadržavala teških primjedbi i optužbi o stanju i funkcioniranju »čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice«. Komora ponajprije podsjeća kako se već dugo vremena javljaju primjedbe o toj željeznici, pogotovo o njezinoj »glavnoj pruzi« Zaprešić—Čakovec, izražene u »bezbroynim predstavkama«, a prigovori su se ticali »koli ograničenih tovarnih prilika i građevnih manjaka same pruge, toli obćih prometnih nedostataka osobnog i terefnog prometa«. Tvrdi da je pruga faktično »potpuno zanemarena«, a da je i građena 1884. god. (!) »površno bez uvažavanja propisanih sigurnostnih mjera i uredaba«; nedavnoj nesreći na pruzi da je glavni uzrok u nevaljaloj »podgradnji« pruge; nasipi su nedovoljno solidni; »treba gornju građu temeljito popraviti i propisno uzdržavati, jer danas iz javnih glasila već svak znađe, da na pruzi ovoj stoje u porabi trošne, dapače i gnjile podvlake«; »kod nuždskih reforma ne smiju biti mjerodavni interesi dioničara, već jedino interes osobne sigurnosti putnika i trgovačkog prometa«; zagorska željeznica kao »jedina od većih vicinalnih željeznica u Hrvatskoj i Magjarskoj još uvijek podnaša tek toware od 18 tona«, a ta okolnost »prieći

¹⁵⁸ AH.ZV. UO, sv. X. 1899/395, br. 57138, 79446, 33374, 85403 i 21080.

¹⁵⁹ Isto, sv. X. 1898/569, br. 12193, 12577, 22556, 26065 i 34645, god. 1903.

^{160a} Gorničić, kao bilj. 164, str.

svladavanje većeg prometa«... »što je na veliku štetu ne samo prometnih i industrijalnih poduzeća diljem ciele pruge, nego i tranzitnog prometa koji je na toj pruzi već dosta razgranjen«; stanje pruge uvjetuje »minimalnu brzinu vlakova«. Ovaj dugi niz prigovora Komora zaključuje konstatacijom da se na zagorskoj liniji razvio osobni i teretni promet »do nepredviđenog obsega«, pa da važni gospodarski razlozi imperativno nalažu da se toj pruzi »bez odugovlačenja u najobilatijoj mjeri pokloni pažnja«, posebno: »da se zagorska željeznica izluči iz djelokruga uprave u Szombathelyu te podčini svojoj prirodnoj nadležnosti u Zagrebu«!¹⁶⁰

Zemaljska vlada u Zagrebu stavila je ovu predstavku ad acta s napomenom da je ne može zagovarati i poduprijeti, jer da je »osnovana na tendencioznim novinskim glasinama«. Njezini savjetnici opovrgavali su neke prigovore tehničke naravi, ali o čitavom nizu vrlo važnih primjedaba nisu bili u stanju da išta odgovore. Dakako, šutnjom su prešli i preko pitanja: zašto je zagorska željeznica pod upravom direkcije željeznica u Szombathelyu, a ne pod direkcijom u Zagrebu.¹⁶¹

Zagrebačka trgovačka komora nije sustala. U svom štamptom objavljenom izvještaju za god. 1908. ona upozorava javnost:

... »Odnošaji na zagorskoj željeznici bivaju sve to nesnosljiviji te su prava poruga modernog prometnog obćila. Ovogodišnja nesreća na toj pruzi, kojoj je palo žrtvom nekoliko ljudskih života, pokazala je svu primitivnost njenih uredaba. Crta od Varaždina do Budinščine doduše je u novije vrijeme popravljena, nu dok se ne rekonstruira gornji dio pruge odanle do Zagreba, ne može se od te pruge očekivati, da će udovoljavati i skromnim zahtjevima modernog osobnog prometa, napose glede pospješjenja vožnje. Kao karakteristiku u tom pravcu treba zabilježiti, da je između Varaždina i Zagreba uvedena automobilna vožnja, pa bi već ta okolnost imala nadležne krugove opominjati, da je skrajno vrijeme, da se pristupi radikalnom uređenju za ovozemni promet toli važne zagorske željeznice.«¹⁶²

Kad je ista Komora za svoj štampani izvještaj o radu u god. 1910. pripremala statistički pregled o »poslovnim rezultatima privatnih željeznica u Hrvatskoj u god. 1910.«, nije dobila od Društva zagorske željeznice podatke o robnom i putničkom prometu, pa je mogla objaviti samo na poznati način za javnost sročene financijske pokazatelje za zagorsku željeznicu, i to: poslovni pretičak 480.000 kruna, a čisti višak 472.000 kruna.¹⁶³

Srodne pokazatelje o poslovanju za god. 1906, također službene provenijencije, analizirao je J. Gorničić utvrdivši da objavljeni podaci o prihodu ne odgovaraju pravom stanju stvari; umjesto stvarnih prihoda iskazivani su fiktivni gubici, koje navodno Ugarska sanira, pretvarajući ih u određene viškove! Posebno baš za zagorsku željeznicu isti autor utvrđuje: ... »O kakvom gubitku na zagorskoj željeznici moglo se jedva govoriti. Ta je pruga služila

¹⁶⁰ AH,ZV, UO, sv. 10—4, br. 49785, god. 1908.

¹⁶¹ Isto.

¹⁶² Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu... u god. 1908. Zagreb 1909, 150.

¹⁶³ Isto, ... u god. 1910. Zagreb 1912, 141.

više godina kao prijelazna-tranzitna — za pošiljke sa sjevernih magjarskih pruga, vicinalnih i državnih, i to uglavnom za pošiljke upućene na Rijeku i druga odredišta. Neznatna brzina vlakova — prosječno oko 20 km na sat — dopuštala je u pogonskoj službi upotrebu lošeg ugljena — lignita — s najviše 2.500 kalorija, potrošak maziva kod jednostavnih lokomotiva nije tako velik kao na glavnim prugama. Isto vrijedi i za trošenje pragova, a i samih tračnica, koje su u početku i još mnogo godina bile tek 23 kg teške po metru dužine.¹⁶⁴

Svem u tome treba još dodati da tijekom decenija nije učinjeno gotovo ništa za povećanje uporabljivosti zagorske željeznice. Pitanje je bilo da se osposobi za podnošenje većih tereta. Međutim, još i 1909. god. težina kola nije prelazila 12 tona, a na pruzi Zabok—Krapina iznosila je još i 1926. god. samo devet tona. Takvo stanje pruge nije omogućavalo potpuno korištenje vagona do njihove nosivosti, umanjivalo je rentabilnost pruge, teško pogađalo industrijska poduzeća uz prugu.¹⁶⁵

Određene pokazatelje o razvoju robnog prometa na zagorskoj željeznici daju nam i statistički podaci o prometu stokom na toj željeznici, objavljeni od Varaždinske županije za razdoblje 1902—1913. god.:

Godina	Otpremljeno						Dopremljeno							
	konja	teladi	goveda	svinja	ovaca	koza	ukupno	konja	teladi	goveda	svinja	ovaca	koza	ukupno
1902.	4	—	2.130	22.961	—	—	25.095	20	—	109	204	—	—	333
1903.	7	—	3.044	19.851	—	—	22.902	—	—	7	429	—	—	436
1904.	1	—	1.447	29.202	—	—	30.680	—	—	139	176	—	—	315
1906.	30	—	3.262	29.100	—	—	32.392	2	—	9	3.854	—	—	3.865
1907.	13	104	1.638	35.848	2	—	37.605	3	—	21	333	6	—	363
1908.	14	172	4.393	32.296	—	1	36.876	—	—	27	647	—	—	674
1909.	12	57	1.886	23.686	—	3	25.644	5	—	896	1.022	—	—	1.823
1911.	8	654	4.304	41.913	—	—	46.879	6	7	60	200	—	—	273
1912.	13	633	6.748	25.319	—	—	32.713	3	—	732	399	33	—	1.167
1913.	27	389	4.446	36.071	—	—	41.433	15	65	378	285	—	—	743

Tovarne su stanice bile u 1913. god.: Ivanec, Veliko Trgovišće, Zabok, Sv. Križ, Krapina, Budinščina, Novi Marof, Konjščina i Zlatar-Bistrica.¹⁶⁶

Raspoloživi podaci upućuju nas da s J. Gorničićem zaključimo: ... »da je zagorska željeznica bila u cijelo vrijeme magjarskog 'imperija' jedna od najunosnijih, pače najunosnija od svih vicinalnih željeznica i da je bila već

¹⁶⁴ J. Gorničić-Brdovački, Razvitak željeznica u Hrvatskoj do god. 1918. Zagreb 1952. Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, JAZU, knj. 3, str. 187—188.

¹⁶⁵ Isto, 189.

¹⁶⁶ Izvještaj o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj u godini ... 1902. i slijed.

prije 50 godina lukrativno poduzeće peštanskih gromovnika, što su oni sistematski krili od Hrvata i njih sistematski prikračivali.¹⁶⁷

Pruga Varaždin—Golubovec

Već je tijekom izgradnje zagorske željeznice 1885. god. isticano da njezinoj »glavnoj« pruzi Čakovec—Zaprešić i »pobočnoj« Zabok—Krapina treba dodati još i pobočnu prugu *Varaždin—Golubovec*, pa da će tek tada biti osigurana osnova zagorske željezničke mreže.

U proljeće 1885. god. i varaždinska štampa propagira program takve pruge do Golubovca koji je predložila tvrtka Williere-Legros i dr. Pruga bi prolazila kroz mjesta: Biškupec, Nedeljanec, Zamlača, Vidovec, Tužno Cerje, Greda, Maruševec, Druškovec, Stražnjevec, Ivanec, Kaniža, Lepoglava, Očura, Veterinica i Golubovec. Bila bi duljine 37 km, sa stanicama: Varaždin, Tužno Cerje, Ivanec, Lepoglava, Očura i Golubovec »za osobne i teretne, dočim Sv. Jakob samo za teretne vlakove«. Troškovi bi izgradnje iznosili 1,375.171 for. 20 novč. »Veliku budućnost« vidi pisac članka za ovu prugu u izvozu ugljena, »koji osigurava već danas 5% dohotka od ciele glavnice«, a pošto će prolaziti cijelim sjevernim dijelom Hrvatske, »obzirom na produktivnost naše domovine«, ovoj se pruzi može proreći najbolji napredak. Očekuje se da pruga pomogne »blagostanju čitave zemlje«, promaknuću »domaće industrije«, »živahnom prometu u obće«, pa se apelira za podršku ovom pothvatu. »Poduzetničтво« daje 200.000 for., »dočim bi se isto tako velika svota od interesenata subskribirati imala«. Štampa apelira na javnost da podupre akciju, te da se interesi javi u Ivanec radi potpisivanja udjela.¹⁶⁸

Vlasnici eksploatacije ugljena u golubovečkom rudarskom rajonu bili su glavni inicijatori ove željezničke pruge, a u njihovo ime inž. H. Legros istupa i traži građevnu dozvolu.¹⁶⁹ Iz Pešte je 23. II. 1886. javljeno banu u Zagreb da je Legros položio dužnu jamčevinu te da će mu se izdati »dozvolna izprava« pod uvjetom: da za potrebe nabave prometnih sredstava na predloženoj pruzi umjesto ponuđenih 60.000 for. dâ iznos od 180.000 for. »u gotovu novcu na raspoloženje Ravnateljstvu kr. ugarskih drž. željeznica«.¹⁷⁰ Nakon što je takav uvjet prihvaćen vladar je rješenjem od 21. IV. 1886. odobrio, a ugarski ministar za javne radove i komunikacije izdao je 7. V. 1886. »dozvolnu izpravu za građenje i promet vicinalne željeznice *Varaždin—Golubovec* i pobočne pruge *Očura—Sv. Jakob*«. ¹⁷¹

U ispravi se prije svega utvrđuje: »Mjernik Hippolyte Legros kao dozvolbenik dobiva pravo, da iz varaždinske postaje čakovačko-zagrebačke vicinalne

¹⁶⁷ J. Gorničić, n. d. 190.

¹⁶⁸ Varaždinski glasnik, br. 12/20. III. 1885.

¹⁶⁹ Inž. H. Legros, koji navodi da mu je sjedište u Ormožu obraća se pismom na francuskom jeziku hrvatskom banu 26. VI. i 20. VII. 1885. tražeći da ga primi kako bi bana upoznao s pitanjem pruge: »*Varaždin—Ivanec—Lepoglava—Golubovec* et *St. Jakob*«. Vidi: AH.ZV, Pr. 6, br. 2588 i 2928, god. 1885.

¹⁷⁰ Isto, br. 798, god. 1886.

¹⁷¹ Isto, ZV, UO, svez. 10—4, br. 22520, god. 1886.

željeznice izlazeću, preko Tužna, Ivanca, Lepoglave i Očure do Golubovca vodeću glavnu prugu, i od Očure do Sv. Jakoba vodeću pobočnu prugu, kao vicinalne željezničke pruge izgradi i u prometu drži» (§ 1). Većina ostalih odredbi ove isprave jednaka je onima u srodnoj ispravi za prugu Čakovec—Zaprešić, koju smo ranije iscrpnije prikazali. Bile su to standardne norme za slične dozvole. Od osobitosti dozvole za ovu golubovečku prugu spomenimo:

»Dozvolbenik« je dužan urediti na pruži barem pet stanica, ne računajući varaždinsku; kod Sv. Jakoba mora biti »postaja za tovarenje ugljena«; mogu se kasnije, uz dozvolu vlade, urediti i druge stanice; o priključivanju ove pruge na varaždinskom kolodvoru s čakovečko-zagrebačkom željeznicom, te o proširenju varaždinskog kolodvora na trošak ovog »dozvolbenika« mora ovaj sklopiti ugovor s Društvom zagorske željeznice, a ugovor mora potvrditi ugarska vlada; potvrdi iste vlade podložan je i konačni izbor željezničkih stanica i ranžirnih kolosijeka. (§ 5d). Najviša vozarinska stavka po osobi i kilometru: u višem razredu 5 novč., u nižem 3 novč.; kola višeg razreda imaju se urediti poput kola drugog razreda na željeznicama prvoga reda, a kola nižeg razreda kao kola trećega razreda na željeznicama prvoga reda; kod otpreme robe ustanovljuje se najviša tarifa za svakih 100 kg po kilometru u prvom razredu komadne robe 0,92 novč., u drugom »obaljenom« razredu komadne robe 0,66, a za robu većeg opsega 1,18 novč.; »za kameno ugljevlje, sol, drvo za ogriev i za gradivo, gnoj, kamen i opeku, ako se u tovarih celihi kolah odpremaju, računa se za 100 kg po km 0,52 novč. u srebru kao najviša tarifalna stavka; za sva ostala pitanja prometa robe vrijede propisi ugarskih drž. željeznica; »čim čisti dohodak ove pruge kroz tri, jednu za drugom slijedeće godine naraste na 7 postotakah uložene glavnice, imati će vlada pravo, da uz saslušanje dozvolbenika cjenik razmierno obali«; ako se zakonom reguliraju tarife za sve ugarske drž. željeznice, to će vrijediti i za ovu prugu (§ 13). Potrebna faktična glavnica za izgradnju i »svrsi shodno uređenje« pruge utvrđuje se iznosom od 1.300.000 for., a u tu je svotu uvrštena »kao pričuvna zaklada« svota od 30.000 for. koja se prvenstveno ima upotrijebiti za pokriće troškova na proširenju varaždinske željezničke stanice (§ 20).¹⁷²

7. VII. 1886. izvršen je već i propisani komisijski »obhod« trase projektirane pruge.¹⁷³ Međutim, početak radova, pa napredovanje izgradnje, nije se odvijalo prema očekivanju. Poduzetnik Legros se žalio kako u svojim naporima nailazi stalno na sve nove poteškoće, pa i pri nabavi potrebnog materijala.¹⁷⁴ S druge strane Varaždinska županija je smatrala potrebnim da i Vladu u Zagrebu upozori na brojne nedostatke uočene kod izgradnje, te je zatražila još jedan »povjerenstveni obhod« pri kojemu bi se sve pritužbe raspravile.¹⁷⁵ S pritužbama na spomenute nedostatke se nastavilo; upućene su i ugarskom ministru komunikacija, pa je ovaj morao davati i neka objašnjenja.¹⁷⁶ To se zbivalo tijekom 1889. i početkom 1890. god. Pruga još uvijek nije bila dovr-

¹⁷² Isto.

¹⁷³ AH.ZV, UO, svez. 10—4, br. 28004, god. 1886.

¹⁷⁴ Isto, br. 16101, god. 1890.

¹⁷⁵ Isto, br. 11218, k. br. 28879, god. 1890.

¹⁷⁶ Isto.

šena, a u § 8 »dozvolne izprave« bilo je utvrđeno dovršenje izgradnje u roku od dvije godine nakon izvršenog »obhoda« (7. VII. 1886), tj. 7. VII. 1888. Ugarski ministar za komunikacije bio je prisiljen da izda »dodatak k dozvolnoj izpravi« 19. II. 1890. određujući njime:

- »zadnji rok« predaje pruge javnom prometu ustanovljuje se danom 30. VI. 1890;
- iznos od 100.000 for. i temeljne dionice u nominalnoj vrijednosti od 80.000 for. mora »dozvolbenik«, najkasnije prije otvaranja prometa predati Ravnateljstvu kr. ugarskih drž. željeznica, »koje upravlja promet željeznice ove, te će isto na raspolaganje staviti i prometna sredstva potrebna na željeznici«. ¹⁷⁷

Kako se vidi, poduzetniku je preciziran konačni rok dovršenja izgradnje pruge, a ugarska je vlada potvrdila kako će njezino Ravnateljstvo državnih željeznica voditi poslovanje i ove male varaždinsko-golubovečke željeznice, kao što vodi i poslovanje čitave zagorske željeznice.

29. VI. 1890. obavljen je komisijski pregled izgrađene pruge. Utvrđeno je tada da je dio pruge od Varaždina do Lepoglave toliko izgrađen da se 1. VII. 1890. može predati javnom prometu s time da se neki manji nedostaci što prije uklone. Za dionicu od Lepoglave do Golubovca riješeno je da će se otvoriti prometu nakon što Ravnateljstvo kr. ugarskih drž. željeznica izvjesti ugarskog ministra trgovine da su dovršeni preostali radovi. Za pobočnicu pak Očura—Sv. Jakob mora se nakon dovršetka radova zatražiti novi komisijski pregled. Otvaranje dionice Lepoglava—Golubovec javnom prometu uslijedilo je rješenjem od 13. IX. 1890. no i opet uz klauzulu: s time da se uklone nedostaci ustanovljeni pri komisijskom »obhodu«. ¹⁷⁸

Nisu to bile jedine neprilike. Poduzetnik Legros pokušao je izigrati i radnike zaposlene na izgradnji, uskrativši im sredinom 1890. god. isplatu zasluženih 14.164 for. Masa od 400 do 500 radnika se pokrenula 2. do 4. kolovoza 1890. god. u pobunu protiv poduzetnika i izgrađene pruge. Pobuna je zauzela tolike razmjere da je u Ivanec bila upućena jedna satnija pješačke pukovnije br. 101. Taj »vojnički brahijum« zatražila je Varaždinska županija. ¹⁷⁹

Da nekako smiri radničku pobunu, upravna je vlast sama isplatila dio radničkih potraživanja, a kako isplaćeno nije mogla utjerati od poduzetnika, zatražila je od Dioničkog društva izgrađene pruge Varaždin—Golubovec da

¹⁷⁷ Isto, br. 16101, god. 1890.

¹⁷⁸ Isto, br. 37172, god. 1890.

¹⁷⁹ Isto, svez. X. 1898/1009, br. 29249, god. 1896. Županija je objašnjavala Vladi kako je krivnjom »poduzetničtvu gradnje« bila prisiljena da »za uzdržanje mira i reda, ter sigurnosti željezničkih predmeta, zatraži vojnički brahijum«. Dugotrajan je spor nastao tko će platiti troškove vojničkog brahijuma. Niti do 1899. god. nije bilo to riješeno, i te godine ugarski ministar trgovine izdaje nalog da Dioničko društvo mjesne željeznice Varaždin—Golubovec mora isplatiti taj trošak od 240 for. 72 novč. Društvo je to isplatilo 1902. god.! Vidi: AH.ZV, UO, svez. X. 1898/282, br. 7216 i 24828, god. 1899; br. 18684 i 24641, god. 1902.

ono namiri isplaćeni iznos. Protiv takve odluke Kotarske oblasti u Ivancu uložilo je spomenuto Društvo utok, koji Županija šalje Zemaljskoj vladi u Zagrebu na rješenje, pa uz to navodi:

Kako je opće poznato »jenjala je već koncem travnja 1890.« izgradnja ove pruge »uslied lahkoumne manipulacije sa novčani sredstvi glavnog poduzetnika H. Legrosa«, i to toliko da je bilo očito da pruga neće biti dovršena do ugovorenog roka; u neprilici zbog toga Društvo je poslalo na teren novog inženjera, koji je forsiranjem radova uspio da barem dionica do Lepoglave bude uglavnom dovršena koncem mjeseca lipnja; Legros je već potkraj mjeseca travnja bio toliko prezadužen da već nitko nije htio za njega ništa raditi; uz novog inženjera radnici su pohitili na posao nadajući se isplati svoje zarade, ali je novcem i dalje manipulirao Legros, pa »siromašni radnici ostadoše praznih ruku«, čekajući još i danas svoju mukom stečenu zaradu. Županija traži da Zemaljska vlada potvrdi odluku Kotarske oblasti u Ivancu i Županije, da ishodi isplatu radnicima, jer će se inače »nemiri« u Ivancu »još u većoj mjeri ponoviti«. ¹⁸⁰

Dioničko društvo za eksploataciju izgrađene pruge odbijalo je isplatu radničkih tražbina, jer je to obaveza poduzetništva koje je prugu gradilo, a kako se od poduzetnika nije moglo ništa utjerati, upravne su vlasti smatrale da jedino to Društvo može biti obveznik, jer je ono moralo voditi nadzor kako poduzetnik ispunjava svoje obaveze. Natezanja oko isplata su se oteglila tako da je još i 5. X. 1892. Varaždinska županija morala urgirati kod Zemaljske vlade u Zagrebu: treba ishoditi da se dužne isplate radnicima što prije izvrše, jer su neisplaćeni radnici »veoma uzrujani, i da se priete, da će spomenutu jur prugu oštetiti ne budu li do skora izplaćeni«. ¹⁸¹

Uz radnike javili su se i drugi vjerovnici. To su bili razni liferanti, poduzetnici i trgovci, koji su pri ovom poslu »nastradali«, kako je pisala varaždinska štampa. Ni vlasnici zemljišta ekspropriiranog za prugu nisu bili dugo namireni, a plaćali su i porez za tu zemlju jer nije bila još provedena uknjižba na Društvo novoizgrađene pruge. ¹⁸²

Željezničkom prugom Varaždin—Golubovec upotpunjena je 1890. god. mreža zagorskih željeznica, no njezina je izgradnja pokazala pod kakvim se preteškim uvjetima, naročito eksploatacijom radne snage, dolazilo do novih željezničkih prometnica od kojih je tako napućeno Zagorje očekivalo toliko »blagostanja«.

U prvoj godini rada bilo je težih prigovora sa strane korisnika. Varaždinska štampa je pisala: općinstvo se tuži, »da se putnici koji plaćaju treći vozni razred moraju voziti i uvlačiti u vagone za marvu«; u jednom »mješovitom vlaku« da i nije bilo drugih vagona osim onih »za marvu«. ¹⁸³

Vozni je red potkraj 1890. god. bio: vlak br. 648 iz Varaždina u 17,20 stiže u Golubovec u 19,50; iz Golubovca odlazi u 5,40, a dolazi u Varaždin u 8

¹⁸⁰ Isto, svez. X. 1898/1009, br. 29249, god. 1896.

¹⁸¹ Isto.

¹⁸² Varaždinski viestnik, br. 49/5. XII. 1891. Još 1894. god. vodila se velika diskusija oko korektnosti postupka eksproprijacije između Agramer Tagblatta (od 27. X. 1894) i Varaždinskog viestnika (br. 44 od 3. XI. 1894).

¹⁸³ Varaždinski viestnik, br. 36/11. X. 1890.

sati.¹⁸⁴ Koncem god. 1894. vozilo se: iz Varaždina za Golubovec u 8,10 i u 17,25, a iz Golubovca u Varaždin u 7,40 i u 14,40 sati.¹⁸⁵

U godinama koje su slijedile tražila su razna rudarska poduzeća priključke rudarskim željeznicama ili kolosijecima na željezničku prometnicu Varaždin—Golubovec. Tako je npr. god. 1896. dioničko društvo »Kohlen-Industrie Verein« iz Beča kao vlasnik rudnika kamenog ugljena pokraj stanice Kulevčica zatražilo dozvolu da izgradi »ugibalište kolotečine«. Ugarski ministar trgovine to dopušta propisujući niz tehničkih detalja kao uvjete izgradnje i određujući: proračunski iznos ima se doznačiti Ravnateljstvu kr. ugarskih drž. željeznica koje će obaviti izgradnju; troškove održavanja kolosijeka snosi molitelj koncesije; »glede sagrađenja i držanja u prometu kolotečine ima molitelj koncesije sa željeznicom Varaždin—Golubovec te sa kr. ugarskim drž. željeznicama koje rukovode promet, sklopiti ugovor«.¹⁸⁶

God. 1899. Henrik van Royen iz Budimpešte je zatražio, a ugarski ministar trgovine odobrio da mu se da jednogodišnja pretkoncesija za »uzkotračnu parovoznu rudarsku željezničku prugu« od željezničke stanice Golubovec »do rova golubovačkog ugljenika«. Međutim, dioničko društvo Société anonyme des charbonages de l'IVanschitza« smatralo je da mu navedena rudarska željeznica nanosi štetu, pa je postavilo odštetni zahtjev. Taj je zahtjev odbijen s motivacijom: tužitelj još nije započeo eksploatacijom na području uz predviđenu rudarsku željeznicu, a do tada nema prava postavljati slične odštetne zahtjeve.¹⁸⁷

God. 1902. dobilo je dozvolu i spomenuto društvo Société anonyme des charbonages de l'IVanschitza« pa je izgradilo »željeznicu na žičano užu, što vodi od postaje Sv. Jakob vicinalne željeznice Varaždin—Golubovec do ugljenika«, kao što i »na postaji Sv. Jakob oživotvorenu završnu kolotečinu i k istoj spadajuće ugibalište«.¹⁸⁸

God. 1900. zatražili su Općina Ivanec i grad Varaždin od ugarskog ministra trgovine da se na pruži Varaždin—Golubovec u oba smjera uvede novi (treći) vlak; navodili su kako bi trebalo da stalno voze oni vlakovi koji po ljetnom voznom redu saobraćaju samo nedjeljom i praznikom, a to tim više što su prošle zime ti vlakovi ionako bili uvedeni, ali kao teretni vlakovi. Ministar je potvrdio da su takvi vlakovi bili uvedeni, ali da je to bilo za nuždu, jer je Društvo južne željeznice dio svojih potreba za ugljenom (dnevno 28—30 vagona) tada dobavljalo iz »ugljenika u Kulevčici«. Zahtjev odbija s objašnjenjem da su dostatni postojeći vlakovi: »2 po 2 mješovita vlaka«, s putničkim prometom »između 20 i 30« putnika, »a niti u teretnom prometu ne opaža se jošte znatniji poskok«.¹⁸⁹

»Dioničko društvo mjestne željeznice Varaždin—Golubovec« izdalo je ukupno do god. 1906. dionica za 2,308.000 kruna. Čisti suvišak iznosio je iste

¹⁸⁴ Isto, br. 43/29. XI. 1890.

¹⁸⁵ Isto, br. 52/29. XII. 1894.

¹⁸⁶ AH.ZV, UO, svez. 10—4, br. 60230, god. 1896.

¹⁸⁷ Isto, sv. X. 1899/418, br. 59732 i 64526, god. 1899; br. 7097, 30172, 32399, 48738, 72881 i 80814, god. 1900; br. 22495, god. 1902.

¹⁸⁸ Isto.

¹⁸⁹ AH.VŽ, kut. 1817, br. 7629/974, spisi od 29. I. i 9. II. 1900.

godine 52.746 K, a dividende prvenstvenih dionica nosile su 5,5⁰/. Svi su zainteresirani mnogo očekivali od efekta ove željezničke pruge, a taj je ponajviše zavisio od uspjeha plasmana ugljena iz rudarskih rajona kroz koje je pruga prolazila. Međutim, kvaliteta ugljena nije ispunila očekivanja. Ukupni opseg i strukturu sveukupnog robnog prometa kroz godine 1901. i 1903. pokazuje priložena reprodukcija tabele. Ugljena je 1901. god. otpremljeno 58.292 tone, a 1903. 57.077 tona.¹⁹⁰

Iscrpnije i egzaktne podatke o poslovanju i ove pruge Varaždin—Golubovec teško je dati zbog poznatog pomanjkanja podataka. Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu stalno je ponavljala, pa tako i god. 1903. kako ona raspolaže jedino podacima za lokalnu željeznicu Zagreb—Samobor!¹⁹¹ Mađarska je uprava krila stvarne podatke od Hrvatske i njezine javnosti iz razloga koji nesumnjivo upućuju na činjenicu da poslovanje željezničkih poduzeća nije bilo pasivno. To vrijedi i za prugu Varaždin—Golubovec.

Da su se ispunila očekivanja o proizvodnji rudnika ugljena, bila bi poslovna bilanca još povoljnija. U izvještaju Zagrebačke komore za god. 1908. navodi se: »Po množini produkcije stoji na prvom mjestu ugljenik u Ivanču«... »nalazi se u dobrom stanju te iskazuje ljetos nešto veću produkciju nego lani, a znameniti dio iste izvozi u Magjarsku i Austriju«... »Ugljenik u Starom Golubovcu bori se sveudilj sa financijskim neprilikama i posljedicama prijašnjih griješaka te iskazuje ove godine neznatnu produkciju«... Sveukupna godišnja potrošnja ugljena kod industrijskih poduzeća na području Zagrebačke komore doseže oko 1,5 milijuna kvintala, »od kojih obilata trećina potječe iz Austrije« — kaže se u istom izvještaju.¹⁹² Bečko društvo koje je eksploatiralo dio rudnika ugljena kod Ivanca isticalo je ovakve teškoće u poslovanju: »Procvat našeg poduzeća sprečavaju odviše visoke tarifalne stavke kod južne i državne željeznice, koje proizvode veoma poskupljuju. To je upravo jedan bitni razlog što naš ugljen ne može da zauzme na zagrebačkom tržištu položaj koji mu pripada. Osim obaljenja podvoza poslužila bi našoj svrsi izgradnja željeznice Varaždin—Golubovec do Krapine, koja u zračnoj crti iznosi duljinu od samo 4 km, jer bi nam tako Zagreb, Karlovac, Sisak i druga važnija mjesta bila bliža, dočim nam sada stramputica preko Varaždina uvjetuje nerazmjerni gubitak vremena i poskupljuje proizvod, na štetu ne samo našu, nego i u obzir dolazećih industrijskih poduzeća, koja bi tako imala jeftiniji gorivi materijal.«¹⁹³

Izvještaj iste Komore za god. 1910. iskazuje slične probleme. Opet se hvali »veliki rudnik smeđeg ugljena bečkog ugljenarskog društva u Ivanču, koji je najznačajniji u Hrvatskoj«, a s druge strane se konstatira: »Dionički ugljenik Ivančica u Golubovcu obustavio je radi nedostatnosti kapitala svoje poslovanje, a drugi dionički ugljenik također u Golubovcu, pao je s unutrašnjih razloga pod stečaj.«¹⁹⁴

¹⁹⁰ J. Gorničić-Brdovački, Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918, 192.

¹⁹¹ Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu o narodno-gospodarstvenim odnošajima svog područja u godini 1903. Zagreb 1904, 93.

¹⁹² Isto, u godini 1908, Zagreb 1909, 140—141.

¹⁹³ Isto, 138.

¹⁹⁴ Isto, u godini 1910. Zagreb 1912, 127.

Željeznica Varaždin—Golubovec imala je u god. 1910. ove poslovne rezultate: otpremljenih putnika 125.000, a robe 119.000 tona; poslovni pretičak iznosio je 80.000 kruna, a čisti suvišak 58.000 kruna.¹⁹⁵

Prijedlozi pobočnih linija

U razdoblju od 1891. do 1918. god. bilo je razmjerno dosta prijedloga za izgradnju pobočnih željezničkih pruga, kojima bi se upotpunila i učinila efikasnijom cjelokupna zagorska željeznička mreža. Za niz takvih prijedloga izdalo je nadležno ugarsko ministarstvo tzv. pretkoncesiju, tj. dozvolu za prethodne radove, neke je pri prvom predlaganju odmah odbilo, a mali je broj takvih pobočnih pruga i ostvaren. Sve prijedloge za koje smo mogli do sada pronaći bar neke podatke, prikazat ćemo kronološkim redom kako su se javljali:

24. III. 1891. dobili su G. Pejačević, F. Rarrel i drugovi jednogodišnju dozvolu za predradnje na pruzi: od Sv. Jakoba (zadnje stanice na pobočnoj pruzi Očura—Sv. Jakob na liniji Varaždin—Golubovec) kroz Šemnicu Gornju i Radoboj do Krapine. Nije se radilo samo o korisnom povezivanju pobočnice Varaždin—Golubovec s onom Zabok—Krapina, već se radilo i o širem prometnom rješenju. Naime, isti su ovlaštenici, istim rješenjem, dobili i pretkoncesije i za pruge: Krapina—Đurmanec—Lupinjak prema štajerskoj granici u pravcu Rogateca, te Varaždin—Martijanec Dolnji—Ludbreg—Koprivnica. Uz to su namjeravali tražiti dozvolu i za prugu od Lupinjaka sve do Rogateca, i dalje do Poljčana, pa preko Slovenskih Konjica, do Donjeg Dravograda. Time bi se ostvarila šira prometna veza: Donji Dravograd—Poljčane—Krapina—Sv. Jakob—Varaždin—Koprivnica. Dakle, još jedan željeznički spoj bečko-tršćan-

Prema godišnjim izvještajima o »javnoj upravi« u Županiji varaždinskoj broj radnika u rudnicima Ivanca i Golubovca kretao se u razdoblju 1901—1909. god. ovako:

	1901.	1902.	1903.	1904.	1906.	1907.	1908.	1909.
Bečko industri- jalno ugljenar- sko društvo od god. 1870.	200	250	300	300	250	250	250	250
Dioničarsko dru- štvo od god. 1900.	160	180	120	100—120	150—180	150—180	20	pod ste- čajem
Société anonyme des charbonages de l'Ivančica od god. 1900.	240	280	280	200	130	400	400	30

¹⁹⁵ Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore ... u godini 1910, str. 141.

ske i peštansko-riječke magistrale. »Bude li se nazočna osnova oživotvorila, postati će Varaždin jedna od najvažnijih željezničkih točaka, jer će, kako je gore spomenuto, od Varaždina velevažne i unosne željezničke pruge razilaziti se prema iztoku, zapadu, sjeveru i jugu« — pisala je i nadala se varaždinska štampa.¹⁹⁶ Spomenuti ovlaštenici nisu stigli dalje od dozvoljenih predradnji.

9. VIII. 1893. S. Hirschmann, tvrtka iz Čakovca, i L. Grauer i sin, tvrtka iz Zalaegerszega, dobili su jednogodišnju dozvolu za predradnje na vicinalnoj pruzi: Golubovec—Maće—Poznanovec, »eventualno do postaje Bedekovčina« (na pruzi Čakovec—Varaždin—Zagreb). Kroz slijedeće tri godine im je ugarski ministar trgovine produljivao dozvolu,¹⁹⁷ ali je sve ostalo na prijedlogu, bez rezultata.

23. I. 1894. Ugarski ministar trgovine nije udovoljio molbi H. Holea iz Zagreba, koji je tražio pretkoncesiju za vicinalnu željezničku prugu: Konjščina—Dugoselo.¹⁹⁸

9. V. 1894. Tvrtka »Lepavinaer Holzgeschäft. Alexander Weiss« tražila je preko Kotarske oblasti u Zlataru pretkoncesiju za željeznicu: »od belečke gore do Budinščine«.¹⁹⁹ Nema podataka da li je udovoljeno molbi.

20. IV. 1895. V. Badl iz Krapinskih Toplica i dr. M. Steiner iz Zagreba, dobili su jednogodišnju dozvolu za predradnje »vicinalne parostrojne željezničke pruge projektirane od postaje Zabok—Krapinske Toplice, čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice, iliti od koje prikladne točke ove željezničke pruge među sada spomenutom postajom i postajom Veliko Trgovište, preko doline potoka Kosteljnice pa do Krapinskih Toplica«. Višekratno je bila produljivana ta dozvola, pa još i 17. XI. 1899. na daljnu godinu dana.²⁰⁰ Ovlaštenici su se odlučili za liniju Veliko Trgovište—Krapinske Toplice. Tijekom 1897. god. tražila se financijska konstrukcija za pokriće troškova izgradnje pruge, uz onih 30.000 for. što ih je još 1894. god. votirala skupština Varaždinske županije. Oba prijedloga županije odbila je Zemaljska vlada u Zagrebu, uz

¹⁹⁶ Varaždinski viestnik, br. 15/11. IV. 1891. uvodnik: »Osnova novih željezničkih pruga u području županije varaždinske i bjelovarsko-križevačke«.

¹⁹⁷ AH.ZV, UO, sv. 10—4, br. 40862, god. 1894.

¹⁹⁸ Isto, br. 6084, god. 1894.

¹⁹⁹ AH.VZ, kut. 1814, br. 5283.

²⁰⁰ AH.ZV, UO, sv. X. 1898/699, br. 23746, 35179, god. 1895; br. 40363, 82754, 86418, god. 1898; br. 2129, 81220, god. 1899; br. 13408, god. 1900.

»Varaždinski viestnik« je pisao kako je u Krapinskim Toplicama formiran poseban odbor koji potiče realizaciju pruge, a tamošnje općinsko zastupstvo da je votiralo 300 for. za troškove trasiranja. Štampa naglašava kako kotar Pregrada ima »nezatne« koristi od postojeće zagorske željeznice, a sa željezničkim ogrankom Zabok—Krapinske Toplice da bi dobio »veliki zamah i u gospodarstvu i u trgovini« radi bolje veze sa Zagrebom koji se sve više podiže i kao moguće tržište na koje bi i ovi zagorski krajevi mogli plasirati svoje poljoprivredne proizvode, posebno voće, zatim stoku i perad; uz to u ovom dijelu Zagorja ima i kamenog ugljena, škriljevca i mramora; Toplice bi mnogo dobile na posjetu predloženom prugom; uz bolje prometne veze »sve se laglje unovči, a i laglje se dođe do krajcare«; poskočila bi i cijena zemljišta, »a zatim mora da ide svaki racionalni gospodar s razloga, što nam se na nj danonice sve višji porez odmjeriva«. Vidi: br. 37/15. IX. 1894. i br. 44/3. XI. 1894.

konačni stav: »što se ne može niti kr. hrvatsko-slavonsko-dalmatinska vlada niti županija varaždinska upustiti u obvezu trajuću 90 godinah.«²⁰¹ God. 1898. Vlada je ipak prihvatila financijski plan, nakon što je Županija povećala svoj ulog na 50.000 for.²⁰² God. 1899. ovlaštenici su odustali od pothvata s time da se votirana županijska sredstva ulože za željezničku prugu Krapina—Lupinjak u pravcu Rogateca u Štajerskoj, kao prugu prioritetnijeg značenja.²⁰³

13. I. 1895. A. Weiss dobio je jednogodišnju dozvolu za predradnje na »uzkotračnoj parovoznoj vicinalnoj željeznici«: od Budinščine preko Gertovca do šume Gradinovo. Naknadno je određeno da samo dionica Budinščina—Gertovec ima kategoriju »vicinalne« željeznice, a ostatak do šume Gradinovo da bude »obrtna« željeznica, tj. industrijski kolosijek za izvoz drvne građe iz šuma u Ivančici.²⁰⁴ Komisijski pregled projektirane trase je bio izvršen, ali nema podataka da bi bila izdana i građevna dozvola.²⁰⁵

13. XII. 1895. Dr. Lj. Schwarz »i kointeresent« dobili su jednogodišnju pretkoncesiju za »uzkotračnu parovoznu vicinalnu željeznicu«: od trgovišta Zlatar preko stanice Zlatar-Bistrica (zagorske željeznice) do mjesta Marija Bistrica.²⁰⁶ Nema podataka dokle su stigli spomenuti ovlaštenici u svojim nastojanjima.

²⁰¹ AHZV, UO, sv. 10—4, br. 21159, god. 1896; br. 3696 i 38964, god. 1897. Izvješće upravnoga odbora i kr. podžupana Županije varaždinske... za vrieme od 1. I do 31. XII 1894. Varaždin 1895, 87; Isto, ... za vrieme od 1. I do 31. XII 1897. Varaždin 1898, 19—22

²⁰² Izvješće upravnoga odbora i kr. podžupana Županije varaždinske ... za vrieme od 1. I do 31. XII 1898. Zagreb 1894, 22.

²⁰³ Isto, ... za vrieme od 1. I do 31. XII 1894, 26—27.

²⁰⁴ A. Weiss je podnio molbu u jesen 1894. god., a ugarski ministar trgovine javljajući banu u Zagreb kako molitelj predlaže prugu kojoj je svrha »izvažati drva iz šumah na Ivančici« traži izvještaj o »osobnih i materijalnih odnošajih molitelja«. Traženi je izvještaj dao načelnik grada Zagreba i u njemu naveo: Molitelj posjeduje imetak od oko 800.000 for., i to: 1) dobro Budinščina, 1160 rali šume, nešto livada, oranica i zgrada, što je kupio za 104.000 for.; 2) posjed s velikom zgradom (skladištem) iza postaje Južne željeznice u Zagrebu, procijenjeno na 52.000 for.; 3) posjed na Gornjem Prekrižju u Zagrebu, vila s baščom i vinogradom, vrijednosti 50.000 for.; 4) gotovina uložena kod Eskomptne banke u Zagrebu 230.000 for.; 5) dionice: Eskomptne banke 70.000 for., Zagrebačke pivovare 10.000 for., Zagrebačke kožare 10.000, Zagrebačke papirnice 20.000, Prve hrvatske štedionice u Zagrebu 10.000 for.; 6) državni papiri, deponirani kod raznih banaka, 250.000 for. Sveukupno 806.000 forinti. Uz to ima A. Weiss »glavno skladište duhana« za cijelu Hrvatsku i Slavoniju u Zagrebu. Svoj izvještaj zagrebački načelnik Mošinski završava mišljenjem: »Solidan i pouzdan poduzetnik, jer posve ranžiranih sklonostih i neduguje nikomu ništa, a svaki pothvat koji je do danas poduzeo, bio je vazda solidan i promišljen te bez svakog gubitka dovršen. Skroz korektnoga moralnog i političkoga vladanja, spada među najuglednije građane glavnoga grada Zagreba i uživa ne samo kod domaćih novčanih zavodah nego i kod iste austro-ugarske banke znatan kredit, te je u svakom pogledu preporuke vriedan.«

Vidi: AHZV, UO, sv. 10—4, br. 54935, god. 1894.

²⁰⁵ Povjerenstvena rasprava o građevnoj dozvoli kod Minist. trg. u Budimpešti bila je zakazana za 15. III. 1896, ali je zatim otkazana na neizvjesno vrijeme.

²⁰⁶ AHZV, UO, sv. 10—4, br. 1025, god. 1896.

20. VI. 1896. Tvrtka Grünwald i Schwarz iz Varaždina dobila je dozvolu za izgradnju »prenosive uzkotračne željeznice projektirane na ručnu snagu«, za svrhe prijevoza materijala do »okružne peći«, na području porezne općine Knežinec.²⁰⁷

8. VIII. 1898. »Dioničarsko društvo kamenika i vapnenika« u Budinščini dobilo je građevnu dozvolu za »tovarnu stanicu« između Budinščine i Novog Marofa. Društvo nije ostvarilo izgradnju. Kasnije, 14. VII. 1903, na molbu tvrtke »Kroatische Stein und Kalkgewerkschaft Melcher et Co.« iz Budinščine odobrio je ugarski ministar trgovine da se na nju prenese gornja građevna dozvola.²⁰⁸ Nema podataka kada je i u kojoj mjeri iskorištena spomenuta dozvola.

11. V. 1898. Dr. A. Herzog, odvjetnik, dr. S. Bošnjaković, kr. zemaljski kemičar, i E. Spitzer, svi iz Zagreba, zatražili su pretkoncesiju za »parovoznu ili električnu vicinalnu željeznicu« od stanice Zlatar, Marija Bistrica, na pruzi Čakovec—Zagreb, do Sesveta (stanice kr. ugarskih drž. željeznica), »eventualno do grada Zagreba«. Ugarski ministar trgovine javio je 11. II. 1899. banu da je odbio tu molbu, »i bez obzira na prigovore proti Egidiju Spitzeru«,²⁰⁹ ne precizirajući u čemu su ti prigovori.

18. III. 1898. P. Dumičiću odobrene su predradnje za »rudničku željeznicu« od Konjšćine do njegovih rudnika ugljena. Tijekom 1899. god. se izgrađivala.²¹⁰

26. III. 1900. Odobrena je izgradnja »obrtne kolotečine projektirane polazkom iz postaje Varaždin u prudište, koje će se kraj postaje Varaždin otvoriti u svrhu racionalnijeg pošljunčivanja zagorske vicinalne željeznice i njezinih krilnih pruga«. Iste je godine izgrađena, te je 23. VI. 1900. odobrena njezina predaja prometu.²¹¹

10. XI. 1901. Odobrena je predaja prometu »obrtne željeznice« na području vlastelinstva grofa D. Lamberta u Slanju.²¹²

14. VIII. 1902. H. Kittner iz Cerja Tužnog dobio je dozvolu za izgradnju »ugibalnišne kolotečine« kod profila 123/4 na pruzi Varaždin—Golubovec između stanica Cerje Tužno i Ivanec, za potrebe svoje tvornice opeka.²¹³

27. IV. 1905. Kod Kotarske oblasti u Klanjcu vodi se postupak u povodu molbe Lj. Weissa i M. Zabavnika da im se dozvoli izgradnja uskotračne že-

²⁰⁷ AH.VŽ, kut. 1829, br. 5770/773 od 20. VI. 1896.

²⁰⁸ AH.ZV, UO, sv. 1898/555, br. 29482, i br. 56085, god. 1898; br. 6160, god. 1899; br. 63407, god. 1903.

Iz dopisa Kotarske oblasti u Novom Marofu vidi se da je poslovođa cit. Dioničkog društva D. Berger, te da je sjedište ravnateljstva u Budimpešti.

²⁰⁹ Isto, sv. X. 1898/729, br. 34723, 82177, god. 1898; br. 13365, god. 1899. Dr. S. Bošnjaković je odmah otpao, jer kao državni činovnik ne može biti nosilac ovlaštenja za predradnje.

²¹⁰ AH.ZV, UO, Građevni odsjek, 12, br. 36312, god. 1898.

²¹¹ AH.ZV, UO, sv. X. 1900/120, br. 17501, 27532, 30677, 50674, god. 1900.

²¹² AH.VŽ, kut. 1819, br. 14346, god. 1901.

²¹³ Isto, kut. 1821, br. 4529/679, god. 1902; kut. 1822, br. 10453/1319, god. 1902.

ljeznice na liniji Radakovo—Pojatno.²¹⁴ Nema podataka o rezultatima postupka.

9. X. 1907. Društvo »Société anonyme des charbonages de l'Ivančica« dobilo je dozvolu za izgradnju »rudničke željeznice na konjsku silu« u području općine Veternica, priključkom na stanicu Golubovec.²¹⁵

20. I. 1908. Dr. Pál Mandel, odvjetnik iz Budimpešte, dobio je jednogodišnju dozvolu za predradnje na »normalnotračnoj vicinalnoj željeznici« koja bi vodila »ogrankom iz postaje Zlatar-Bistrica, vicinalne željeznice Čakovec—Zagreb, preko Marije Bistrice do općine Podgorje«. ²¹⁶ Nema podataka koje je radnje obavio ovlaštenik.

25. VI. 1907. I. Obad iz Zagreba dobio je jednogodišnju pretkoncesiju za »normalnotračnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja će voditi izlazom iz postaje Sv. Ivan Zelina projektirane vicinalne željeznice Sesvete—Sv. Ivan Zelina u pravcu prema Sulincu, Kominu, Bisagu, Breznici i Humu do postaje Ljubušice, koja je projektirana na vicinalnoj željezničkoj pruzi što no će voditi od Križevaca do Varaždina«. ²¹⁷

²¹⁴ Isto, kut. 1826, br. 6264/673, god. 1905.

²¹⁵ AH.ZV, UO, sv. 10—4, br. 14411, 38448, god. 1907.

U zapisniku od 18. III. 1907. o povjerenstvenom »obhodu« trase ove pruge kaže se uz ostalo ... »Interesenti tj. zemljoposjednici preko kojih zemljišta imade željeznica ići očituju, da proti samoj željeznici nemaju prigovora, da su voljni zemljište dobrovoljno odstupiti uz cijenu od 3 Krune po kvadratnom hvatu i to tako, da to zemljište ne prodaju za uvijek već samo uz odštetu od 3 Krune za vrijeme dok će ta željeznica u prometu biti u zakup daju. Nakon toga što će ugljen u Veternici iscrpljen biti, te stoga željeznica dalje nepotrebna ima im se za željeznicu potrebno zemljište vratiti besplatno. Nadalje traže, da im se jošte prije nego što im se zemljište za željeznicu oduzme, plati odšteta od 2 Krune po kvadratnoj hvati također jedanput za uvijek za ono zemljište, koje je ugljenarsko društvo jur kod novog rova okupiralo bacajući na isto iskopine iz rova. Razumije se samo po sebi, da oni ostaju i vlasnici zemljišta oko rova, te im se ima to zemljište povratiti čim rudokop prestane.«

²¹⁶ Isto, br. god. 1907.

²¹⁷ Isto, br. 30115, god. 1907.

Zemaljska vlada u Zagrebu odobrila je Zagrebačkoj županiji participaciju u predloženoj pruzi Sesvete—Sv. Ivan Zelina, uz slijedeće uvjete:

»1. Dozvolbenik imati će prije doznake svakoga dospeloga obroka kod kr. hrvatsko-slavonske zemaljske blagajne položiti temeljnih dionica u istomu iznosu.

2 Prvi obrok doprinosu doznačiti će se dozvolbeniku nakon bezzapriečnog otvaranja željeznice, ako je dioničko društvo već konstituirano, inače pako s danom upisa dioničkog društva u trgovački registar nadležnog trgovačkog suda.

3. U ravnateljstvo dioničarskoga društva ima se izabrati jedan član kojega bude imenovala županijska skupština.

4 Dozvolbenik ima za sebe i svoje pravne sljednike izdati pravno očitovanje, da će za zemaljske i obćinske ceste potrebiti materijal dovažati uz vozne pristojbe i pogodnosti što ih pružaju kr. ugarske drž. željeznice.

5. Obvezom za doprinos ostaje se dozvolbeniku u rieči, ako se do 1. srpnja 1909. željeznica preda javnom prometu.

6. Sve postaje imaju se nazivati izključivo takovim nazivima, koji su sadržani u Mjestopisnom riečniku Kraljevina Hrvatske i Slavonije.

7. Dozvolbenik će izgraditi i o svom trošku uzdržavati sve privozne kolodvorske ceste do prve javne ceste, i

Pitanje je inače bilo pokretano dvije godine ranije. I. Obad je 2. I. 1905. dobio pretkoncesiju za izgradnju vicinalne željeznice Sesvete—Sv. Ivan Zelina, a od Zagrebačke županije zatražio doprinos za tu prugu »iz 3/4 dohodka odkupnine javnih radnjah«. Županija je odobrila 40.000 for. plativo u 10 jednakih godišnjih obroka. »Nakon toga izrazilo je pučanstvo kotara i okoliša želju, da se obzirom na podignuti se imajuće industrije projekt uskotračne željeznice napusti, te gradi vicinalna željeznica normalnom kolotečinom od Sv. Ivana u Sesvete, a odavle putem peazkog prometa u Zagreb na drž. kolodvor«. Za ovakvu prugu dobio je I. Obad, u zajednici s tvrtkom Gfrerer, Schoch i Grossmann, 29. XII. 1905. novu pretkoncesiju. Međutim, Zemaljska vlada nije odobrila navedenu participaciju Zagrebačke županije s razloga »što za sada nema u tu svrhu raspoložive odkupnine javnih radnja«. Ovlaštenici su na to zatražili od Zagrebačke županije da poveća iznos svojega udjela.²¹⁸ Nema podataka dokle su ovlaštenici stigli u svojim nastojanjima.

11. VI. 1911. Stj. Fodor, kr. ugarski dvorski savjetnik, dobio je pretkoncesiju za »normalnotračnu parovoznu ili električnu vicinalnu željeznicu«: od Varaždina »tangiranjem općina Nedeljanec, Vidovec, Ladanje Dolnje, Ladanje Gornje, Vinica, Vratno i Križovljani, u pravcu općine Ormož na austrijskom području, do zemaljske granice, eventualno od općine Križovljani tangiranjem općine Brezje do općine Dubrave na zemaljskoj granici«. Ministarskom naredbom od 21. X. 1911. ta je pretkoncesija prenesena na budimpeštansku tvrtku Gerster-Megyeri. Novi pretkoncesionar predložio je na ispitivanje troškovnik za dionicu. Varaždin—Vinica. Povjerenstvo ga je povoljno ocijenilo, utvrdivši da će pruga »imati udovoljiti putem lagljega donošenja u promet proizvoda ugljenika Ladanje Dolnje«. Ovlaštenik nije izgradio tu prugu. J. Bombelles dobio je 13. III. 1918. građevnu dozvolu za prugu Varaždin—Vinica, te je kao svoje vlasništvo izgradio tijekom 1918. i 1919. god., a prometu je predana 1920. god. Vodila je od željezničke stanice Varaždin u ukupnoj duljini od 17,5 km kroz tadašnje općine Varaždin, Sračinec, Majerje, Petrijanec, Petrijanečka Nova Ves, Vinica Trg i Ladanje Gornje. To je bila uskotračna pruga kolosijeka 0,76 m. Vlasnik je namjeravao produžiti prugu dalje od Vinice za još 3 km od kamenoloma Starigrad.²¹⁹

Pobočna pruga Zabok—Stubica

Do god. 1918. ostvarena je samo još jedna pobočna pruga na zagorsku željeznicu Čakovec—Varaždin—Zagreb. Iz Zaboka, povučena u istočnom pravcu, bila je to pruga Zabok—Gornja Stubica.

8. Sve materijalne grabe tako izvesti, da budu imale dovoljan pad, pa da u njima neće zaostajati oborinska voda.«

²¹⁸ Isto.

Budimpeštanska tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann javlja se u ovo vrijeme češće u raznim poslovnim pothvatima, pa i željezničkim, na području Hrvatske i Slavonije. Npr. i u poduzeću: »Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica dioničarsko društvo«, kojega su pravila štampana u Osijeku 1907. god.

²¹⁹ ZTP Zagreb, Tehnička dokumentacija, 223

Kotar Stubica pripadao je Zagrebačkoj županiji, pa se od nje očekivalo sudjelovanje u troškovima za izgradnju linije za Stubicu. Na skupštini te Županije 6. VII. 1906. raspravljalo se o tome, pa je zaključeno da se iz 3/4 otkupnine javnih radnji nabave za 60.000 kruna temeljne dionice »projektirane vicinalne željeznice Zabok—Stubica«. ²²⁰

Iste 1906. god. kotar Stubica ima 36.936 stanovnika; »na zaradi u Americi« ima 372 osobe, od čega jedna žena. Stubičke Toplice nisu tada još privlačne, pa imaju navedene godine svega 149 posjetilaca. Značajniju gospodarsku granu predstavlja uzgoj i prodaja stoke, tako da je god. 1906. izdana u tom kotaru 28.161 marvinska putnica. Određeno značenje ima i eksploatacija šuma, pa je te godine odobrena sječa 1.173 m³ građevnog i 6.310 m³ ogrjevnog drva. U to vrijeme stubički kotar ima 24 trgovca, 69 »sitničara« i 265 obrtnika. ²²¹

Glavni interesent stjecanja koncesije za izgradnju pruge Zabok—Stubica bio je Ivan Obad, posjednik iz Zagreba. O njegovoj molbi raspravljalo se 3. VIII. 1909. u Ministarstvu trgovine u Budimpešti, kada su utvrđeni uvjeti za izgradnju spomenute pruge. ²²² I. Obad ih je prihvatio, a Zagrebačka mu je županija osigurala na skupštini od 20. XII. 1909. udio u iznosu od 100.000 kruna. ²²³ Međutim, s peštanskim Ministarstvom trgovine bilo je još mnogo razgovora. To mu je Ministarstvo 30. VII. 1910. javilo:

- »Faktična glavnica za gradnju i poslovni uređaj« iznosi 1,391.000 kruna, tj. 103.784 krune po tekućem kilometru, a od toga 93.000 kruna »za nabavu prometnih sredstava«.
- Ovom željeznicom će se »besplatno« voziti »kr. ugarska pošta«, i za to će država davati kroz 50 godina godišnji »paušal« od 5.500 kruna; kao posebnu državnu potporu (po § 7 zak. čl. IV-1888. god.) za podupiranje vicinalnih željeznica, kroz 50 godina, dobit će 6.950 kruna. Za navedeni »paušal« i za posebnu potporu dužan je I. Obad »predati u vlasništvo države temeljnih dionica u nominalnoj vrijednosti od 110.000 + 139.000 = 249.000 Kruna«. »Kako su 35% od građevne i poslovno-uređajne glavnice, koja iznaša 1,391.000 Kruna, tj. od okruglog iznosa od 487.000 Kruna djelomično namaknuti sa doprinosom interesenata u iznosu od 169.000 Kruna« ... »te sa gornjim u izgled stavljenim doprinosom države od 249.000 Kruna, ukupno dakle do 418.000 Kruna, to bi još preostao manjak od 69.000 Kruna za pokriće kojeg bi se imalo skrbiti Vaše Gospodstvo« (tj. I. Obad)
- »Tečaj emisije prvenstvenih dionica utanačuje se sa 78.«
- »Na molbu Vašeg Gospodstva, da bi projektiranu vicinalnu željeznicu uzele kr. ugarske drž. željeznice u zakup, i to sa čakovačko-zagrebačkom željeznicom, zatim na molbu zastupnika željeznice Čakovac—Zagreb dioničkog društva, da bi se po kr. ugarskim drž. željeznicama u ovo doba plaćena zakupnina povisila u razmjeru faktičnih glavnica pruge Zabok—

²²⁰ XXI. Izvješće o stanju javne uprave u županiji zagrebačkoj za god. 1906. Zagreb 1907. 32.

²²¹ Isto, 36, 44, 70, 151, 163, 169.

²²² AH.ZV, Pr., sv. 6—14, br. 3915, god. 1911.

²²³ XXIV. Izvješće o stanju javne uprave u županiji zagrebačkoj za god. 1909. Zagreb 1910, 20.

—Stubica i Dioničkog društva željeznice Čakovac—Zagreb, priobćujem, da ove molbe nisam obnašao uvažiti ne samo poradi veličine zamoljene zakupnine, već ni s načelnih obzira. A isto tako ni Vašu alternativnu molbu, koja smjera onamo, da bi se prvenstvenim dionicama projektirane vicinalne željeznice osigurala garancija do 4^o/_o-nih kamata. Uza sve to priobćujem ipak za orijentaciju, da u slučaju, ako bi Vaše Gospodstvo kod podignuća vicinalne željeznice i dalje želilo proizlaziti iz zakupa vicinalne željeznice, zakupnina, koja bi se mogla u izgled staviti, nebi mogla premašiti godišnji iznos od 39.000 Kruna; uz to bi se zakupni ugovor tako utanačio, da se unj nebi mogle uvrstiti takove ustanove, koje bi prouzročile državnim željeznicama teških rizika kakovih sadržaje ugovor o poslovodstvu vicinalne željeznice Čakovac—Zagreb!²²⁴

Kako se vidi, peštanski nadležni organi postavljaju sve teže uvjete. Ne samo da ne žele olakšati uvjete utvrđene svojedobno u ugovoru sa zagorskom željeznicom Čakovec—Varaždin—Zagreb, nego ih žele pooštriti, na svoju korist, u eventualnom ugovoru o zakupu pruge Zabok—Stubica.

I. Obad pokušao je novom molbom god. 1911. nastojeći ishoditi da Ministarstvo trgovine povisi paušalnu zakupninu od 39.000 na 49.200, ili barem na 45.000 kruna, jer bi inače »ostvarenje željezničke sveze između Zaboka i Stubice ostalo neizvedivo te se nebi dalo financirati«. Zemaljska vlada u Zagrebu preporučila je takvu molbu,²²⁵ ali je ona ostala bezuspješna. Ministarstvo je ustrajalo na ranije postavljenim uvjetima.²²⁶

I opet je kao »jedino« rješenje preostalo da Hrvatska plati više, da bi »dobila« i ovakvu malu vicinalnu željeznicu. Na skupštini od 21. II. 1914. Zagrebačka županija raspravlja o molbi I. Obada za povećanje »subvencije« od 100.000 na 130.000 kruna, pa zaključuje: »da se iz 3/4 otkupnine javnih radnja i građevina, štono pripadaju županiji zagrebačkoj imadu nabaviti temeljne dionice vicinalne željeznice iz sadašnje postaje Zabok (Krapinske Toplice) preko Stubičkih Toplica na donju i gornju Stubicu u iznosu od 130.000 Kruna, plativih u desetgodišnjim obrocima po 13.000 Kruna bez kamata, dočim bi se za istu svotu imale preuzeti temeljne dionice u odgovarajućem iznosu, uz ustanovljene uvjete«.²²⁷

Tek nakon ovih zaključaka moglo se prići ostvarenju pruge. »Politički obhod« izvršen je 26. V. 1914.²²⁸ Uskoro je započeta gradnja, koja je dovršena god. 1916. linijom: Zabok—Hum, Lug—Oroslavje—Stubičke Toplice—Donja Stubica—Gornja Stubica, u duljini od 13,4 km. Komisijski pregled izvršen

²²⁴ AH.ZV, Pr. sv. 6—14, br. 3915, god. 1911.

²²⁵ Isto.

²²⁶ Isto. Minist. trgovine zaključuje svoj odgovor: ako je interesent (I. Obad) voljan da izvede prugu Zabok—Stubica na temelju ranije postavljenih uvjeta, neka javi da je položio »dozvolbenu jamčevinu«, te da u roku od tri mjeseca od primitka ovoga odgovora dostavi i »na izgradnju željeznice odnoseće se obvezatno očitovanje«.

²²⁷ XXIX. Izvještaj o stanju javne uprave u županiji zagrebačkoj za god. 1914. Zagreb 1916, 23.

²²⁸ ŽTP Zagreb. Tehnička dokumentacija, fasc. 917, 07.00-22/1.

je 18. XI. 1916, a kako nije bilo posebnih primjedaba, utvrđeno je da se izgrađena pruga može predati javnom prometu s time da vlak kreće 19. XI. 1916.²²⁹ Ratne godine u kojima se to zbiva ponajmanje su mogle da pokažu koliko će ta nova pobočna pruga u zagorskoj željezničkoj mreži pogodovati gospodarskom životu i bar ponešto pomoći teškom životu zagorskih seljaka kroz čiju je zemlju prolazila.

Željezničke veze sa susjednim regijama

Ovakve su veze bile prije svega uvjetovane i determinirane onim željezničkim prometnicama prvoga reda kojima je bila uokvirena regija sjeverozapadne Hrvatske, kako smo to već uvodno prikazali. Ipak u razdoblju do 1918. god. na te je veze dominantno utjecala granica na Sutli koja je dijelila austrijski od ugarskog dijela Dvojne monarhije, jer, rivaliteti i suprotnosti između austrijske i mađarske željezničke i tarifne politike nisu nikako pogodovale vezama preko spomenute granice. Nastojanja i prijedloga za ostvarenje veza bilo je podosta, a na koje su se pravce usredotočili pokazat će pregled koji slijedi.

Čakovec—Lendava. Otvorena je prometu 19. X. 1899.²³⁰ linijom: Čakovec—Čakovec Buzovec—Novo Selo Rok—Krištanovec—Vratišinec—Mursko Središće—Lendava, u duljini od 23 km. Daljnja je veza na sjever išla prugom na Zalaegerszeg, i dalje u zapadnougarsku željezničku mrežu. Ova željeznička veza nije pogodovala nekom uspješnijem djelovanju i poslovanju zagorske željezničke mreže, jer je i koncipirana i izvedena s ciljem, da što bolje poveže zapadnougarsko područje sa željezničkom prugom Kotoriba—Pragersko a time i s bečko-tršćanskom magistralom. Zato je i ostvarena još potkraj 19. st. i ostala *jedina ostvarena veza*, u cijelom razdoblju do 1918. god., sjeverozapadne Hrvatske s drugim susjednim regijama, uz one stare točke veze u Čakovcu i u Zaprešiću.

Varaždin — Ormož. Prvi pretkoncesionar za željeznicu Varaždin—Vidovec—Maruševec—Vinica—Ormož bio je Stj. Fodor, generalni direktor Sveopćeg električnog d. d. u Budimpešti, od kojega je ovlaštenje preuzeo inž. B. Gerster 25. V. 1911. Novi pretkoncesionar izveo je sve potrebne predradnje i proračune, a po njima: pruga bi imala 28 km duljine; troškovi izgradnje iznosili bi 2,240.000 kruna, tj. 80.000 po kilometru, no uz trošak izgradnje mosta preko Drave od 200.000 kruna, sveukupno 2,440.000 kruna; dio od 35% = 855.000 bio bi pokriven s 14% doprinosom državnog erara, zatim doprinosima rudnika »Ugljenik Ladanje Donje«, zainteresiranih veleposjednika i dr., tako da je

²²⁹ Isto.

Nešto podataka, ali među njima i netočnih, o ovoj pruzi donose: J. Gorničić-Brdovački, n. d. 198; Stj. Belošević, Zagorskom željeznicom i njezinim pobočnim prugama. Varaždin 1932, 61.

²³⁰ I. Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem, Ljubljana 1968, 557 navodi točno 19. X. 1899. kao datum otvaranja. Inače se u literaturi pogrešno navodi: 19. X. 1890.

preostala svota od 150.000 kruna koju je još trebalo pokriti.²³¹ Pretkoncesionar je isticao šire značenje ove pruge, kojom bi »cijelo zaleđe varaždinsko od Varaždina pak sve do Ormoža u prometnom i produktivnom obziru neobičnom snagom poraslo, spojeno s jedne strane zagorskom željeznicom prema jugu, a svjetskim prugama počam od Ormoža sa sjeverom«; uz to »bi bilo omogućeno aktivno djelovanje mladoga i nadobudnoga ugljenika Ladanje, te time osnovan temelj razmjernom gospodarskom porastu cijeloga kraja«.²³² S takvim obrazloženjem pretkoncesionar je tražio od Varaždinske županije da preuzme temeljnih dionica projektirane pruge u iznosu od 150.000 kruna. U diskusiji na županijskoj skupštini bilo je primjedaba: da bi bio poželjniji pravac pruge od Vinice preko Križovljana do Ptuja, jer bi time pruga imala »izravan priključak, a po tom bolju i zgodniju vezu s glavnim cislitavskim prugama«; da se pravac usmjeri što bliže Petrijancu; da se vodi računa o interesima maruševačkoga kraja i sl. Skupština je na kraju ostala kod pravca predloženog od pretkoncesionara, tj. linijom na Ormož, a kao svoj udio votirala je iznos od 130.000 kruna, »na račun 3/4 otkupa javnih radnja županije varaždinske«.²³³ Na skupštini te Županije 15. XI. 1911. rečeno je da se povoljno odvijaju nastojanja oko izgradnje pruge Varaždin—Ormož, »i to tim više, jer je i pitanje o eksploataciji dravske električne snage, s kojom je izgradnja te željezničke pruge u savezu, pokročilo daleko napred«.²³⁴ U teškoćama s pregovorima kod austrijskih vlasti radi priključka u Ormožu, pretkoncesionar se odlučio obaviti izgradnju u dvije etape, od kojih bi prva bila dionica Varaždin—Vinica. God. 1912. tvrdi da bi odmah mogao početi izgradnjom te prve dionice, ako mu Varaždinska županija odobri korištenje čitavog votiranog iznosa od 130.000 kruna već za tu prvu dionicu. Skupština je prihvatila pod uvjetom da gradnja počne iste godine, te da se nakon završetka pregovora s austrijskim vlastima svakako izgradi i ostatak pruge Vinica—Ormož.²³⁵ Pretkoncesionar B. Gerster nije ispunio dano obećanje. U međuvremenu pokrenuta je akcija rudnika Ladanje Dolnje da uspostavi »žicanu željeznicu« od tog rudnika s jedne strane prema Ormožu, a s druge prema Cerju Tužnom. U toj situaciji skupština Varaždinske županije 1913. god. apelira na bana i ugarskog ministra trgovine da se odmah započne izgradnjom pruge Varaždin—Ormož, a istodobno da se uskrati koncesija za izgradnju spomenute »zračne žicane željeznice«, i time: »interese cjelokupnog pučanstva ove županije pred interese pojedinaca stave i zaštite tim više, što će izgradnjom normalne željezničke pruge biti i samom ugljeniku Ladanje Dolnje najbolje posluženo«.²³⁶ U nadošlim ratnim godinama pruga nije izgrađena. Nastojanja su ostala neostvarena. Iz poglavlja o prijedlozima zagorskih pobočnih pruga vidjeli smo da je dionicu Varaždin—Vinica priveo 1920. god. javnom prometu veleposjednik Bombelles.

²³¹ Izvještaj o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1911. Varaždin s. a. 35.

²³² Isto, 36.

²³³ Isto, 36—37.

²³⁴ Isto, 66.

²³⁵ Isto, ... za god. 1912. Varaždin s. a. 24—25.

²³⁶ Isto, ... za god. 1913. Varaždin s. a. 31, 109.

Ljutomer—Ormož—Varaždin—Novi Marof—Radešić—Hrastje—Sv. Ivan Zelina—Dugoselo. Bio je to dio dalekosežno zamišljene pruge Beč—Novi na Uni. U svom djelu objavljenom 1879. god. O. Utješenović navodi da je to bila zamisao jednog bečkog konzorcija.²³⁷ Trasa pruge govori o namjerama: eksploatacije prirodnih izvora kako u krajevima kroz koje bi prolazila pruga tako i bosanskih izvora kojima svojom krajnjom stanicom u Novome ona teži. Ovo je bila najzamašnija zamisao željezničkog povezivanja u smjeru sjever-jug kroz sjeverozapadnu Hrvatsku.²³⁸ Prema dosada poznatim podacima nisu izvršene neke važnije predradnje. Jednako ne raspoložemo za sada niti detaljima za željeznicu »Radgonska—Optuj—Krapina«, koju je 1893. god. svojom predstavkom zagovarala Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu.²³⁹

Krapina—Lupinjak—Rogatec. Oko god. 1890. javljaju se već organizirana nastojanja u prilog ovoj pruzi. Već smo ranije naveli da je 1891. god. konzorcij Pejačević, Rarrel i dr. dobio pretkoncesiju, uz ostalo, i za prugu »od Krapine kroz mjesta Gjurmanec i Lupinjak do granice Kraljevine Hrvatske kod Rogatca.«²⁴⁰ I Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu u svom izvještaju za god. 1893. ubraja tu prugu među »nedvojbeno uharne«, zagovarajući njezinu izgradnju: »preko Rogatca do Južne željeznice.«²⁴¹ Varaždinska štampa izvještava iste godine: da je 25—27. IV. izvršen »politički obhod« trase; da bi se pruga na štajerskoj strani vezala na prugu za Rogatec—Kisela Voda—Sv. Marcin—Grobelno, pa se kod Grobelnog veže na bečko-tršćansku magistralu; da su pretkoncesionari već sklopili i »građevni ugovor« s tvrtkom »A. Schwarz de Simony« koja je gradila i zagorsku željeznicu.²⁴² Ista štampa prikazuje kako se Krapina i Gjurmanec nisu nadali »toli brzu rješenju ovoga zamašnoga pitanja«, a da je već i skrajnje vrijeme da se pučanstvu ovoga kraja pogodnog filokserom nećim pomogne, pa ističe: »ako nam je i nestalo vinorodnih gorica, eto nam bogatih ugljenika na domaku starodrevne Krapine«; iz tih rudnika »ključati će doskora vrelo liepa dohodka ne samo za Trifailsko ugljenarsko društvo, koje ih je otkrilo« ... »nego i za samo mjesto, te mjestno i okolišno stanovništvo, pošto će doskora na stotine radnikah u tih ugljenicah privriedu naći, od kojih će osobito trg Krapina znamenitu korist crpsti.«²⁴³ Dioničko društvo čakovačko-zagrebačke (zagorske) željeznice pokazivalo je sredinom 90-ih godina također interes za željezničku prometnicu Krapina—

²³⁷ O. Utješenović, Die Naturschätze im nördlichen Croatien, Wien 1879, 3.

²³⁸ Vjerojatno je u vezi s tom zamisli i pruga Wien—Radkersburg—Steierische Grenze iz god. 1873, koju spominje: Geschichte ... I/2, 15.

²³⁹ Statističko izvješće Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu za god. 1893. Zagreb 1894, 183.

²⁴⁰ Varaždinski vjestnik, br. 15/11. IV. 1891, u članku: »Osnova novih željezničkih pruga u području županije varaždinske i bjelovarsko-križevačke«.

²⁴¹ Statističko izvješće Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu, obuhvaćajuće sve grane komorskoga okružja za god. 1893. Zagreb 1894, str. VI.

²⁴² Varaždinski vjestnik, br. 17/29. IV. 1893, u članku: »Željeznica Krapina—Lupinjak«.

²⁴³ Isto, br. 18/6. V. 1893.

U br. 20/20. V. 1893. navodi se kako je grad Krapina mnogo žrtvovao za željeznički promet, usprkos teškom financijskom stanju općine.

—Rogatec. U izvještaju za god. 1896. naglašava svoju spremnost da takvu prugu izgradi, ali pod uvjetom da je osigurana izgradnja onog dijela na štajerskoj strani. Kako se pak s te strane ništa još ne poduzima, Društvo je ostalo u iščekivanju.²⁴⁴ Isto se to ponavlja i u izvještaju za god. 1897.²⁴⁵ U izvještaju Varaždinske županije za god. 1899. opet se naglašava kako bez pruge Krapina—Rogatec zapravo nije još ostvarena »posvemašnja izgradnja zagorske željeznice«; ogranak do Rogateca je »životno pitanje svijuh četiri zagorskih kotara Varaždinske županije koje je upućeno sve svoje sirovine, stoku, svinje i poljske proizvode izvažati u alpinske krajeve, dakle prema zapadu, jer nemože sličnim proizvodima konkurirati sa susjednom Ugarskom a niti sa našom Podravinom, te neimajuć u tu svrhu prikladne željezničke sveze prinuđeno je sve svoje gospodarske proizvode ili samo trošiti ili u bezicienu prodati«; neki rudnici udaljeniji od krapinskog kolodvora napustili su proizvodnju, jer im je preskup transport ugljena do najbliže željezničke stanice, a rudnici zapošljavaju mnogo radnika.²⁴⁶ Na županijskoj skupštini god. 1900. građevni je poduzetnik A. Schwarz tražio doprinos Županije od 200.000 kruna, a podžupan predložio neka se odobri 180.000, no kako se je V. Badl odrekao gradnje pruge Veliko Trgovišće—Krapinske Toplice za koju je Županija obećala 100.000 kruna, to se ovaj iznos prenosi na korist željeznice Krapina—Rogatec pa još treba odobriti samo 80.000 kruna za istu prugu.²⁴⁷ U zaključku skupštine precizirano je da se radi o dijelu pruge od Krapine do hrvatsko-štajerske granice kod Hlevnice kraj Lupinjaka, za koju se votira iznos od 200.000 kruna, otplativih u deset jednakih godišnjih obroka, počev od godine u kojoj se započne izgradnja.²⁴⁸ Ove iste god. 1900. izjavilo je Dioničko društvo zagorske željeznice da je voljno izgraditi tu liniju od Krapine prema Rogatecu ako mu se ugovorom osiguraju iste pogodnosti koje je dobilo kod zagorske željeznice, te, pod istim uvjetima da bi prihvatilo i izgradnju pruge Novi Marof—Koprivnica.²⁴⁹ Međutim, u nastavku se pokazalo da nadležni organi ne prihvaćaju te ponude. Na skupštinama Varaždinske županije stalno se potiče pitanje izgradnje pruge od Krapine prema Rogatecu. Tako npr. i god. 1902, kada se ističe da bi se tom prugom moglo uspješno izvoziti i zagorsko vino, koje je traženo u Štajerskoj uslijed toga što tamošnji vinogradi nisu još regenerirani.²⁵⁰ Te je godine stigla i vijest da počinje izgradnja dionice Grobelno—Rogatec do štajersko-hrvatske granice. To je potpuno aktualiziralo pitanje izgradnje dionice na hrvatskoj strani od Krapine

²⁴⁴ AH.ZV, UO, sv. 1898/569, br. 23451, god. 1897.

²⁴⁵ Isto, br. 33403, god. 1898.

²⁴⁶ Izvješće upravnoga odbora i kr. podžupana Županije varaždinske ob uređovnom djelovanju pomenutoga odbora kr. županijske i područnih joj kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1899. Varaždin 1900, 25—26.

²⁴⁷ Isto, 27—28.

²⁴⁸ Isto, 29—30.

²⁴⁹ AH.ZV, UO, sv. 1898/569, br. 30673, god. 1900.

²⁵⁰ Izvješće upravnoga odbora... Županije varaždinske... za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1901. Varaždin 1902, 26—28. Skupština je odobrila dodatnih 50.000 kruna za tu prugu.

preko Lupinjaka do granice. Ustanovljeno je, međutim, da za taj pothvat nedostaje još 17% temeljne glavnice. Županija je rezimirala svoje doprinose: 200.000 kruna, pa naknadno još 50.000, uz daljnjih 20.000 kruna na ovoj skupštini 1902. god., tj. svega 270.000 kruna, ali je ostala činjenica da za upotpunjenje temeljne glavnice još uvijek nedostaje iznos od 240.000 kruna. Opširnijom predstavkom na ugarskog ministra trgovine zatražila je Županija da se taj iznos odobri iz »fonda kr. ugarskih drž. željeznica odnosno iz državnog investicionalnog fonda«. U predstavci se ponavljaju argumenti o važnosti tržišta u austrijskim »alpinskim« zemljama za proizvode poljoprivrede, stočarstva i rudarstva sjeverozapadne Hrvatske, a uz to se navodi kako će pobočna pruga Zabok—Krapina s produljenjem do Rogateca i Grobelnog, postati željeznička prometnica sa značajnijim prihodom. Uz tvrdnju kako će to značiti povoljniju poslovnu bilancu za cjelinu zagorske željeznice, predstavkom se traži subvencija u iznosu od 240.000 kruna kojima se osigurava propisana temeljna glavnica za prugu od Krapine preko Lupinjaka do hrvatsko-štajerske granice.²⁵¹ I u god. 1903. nastavlja Županija neumorno svoje nastojanje. Kako je te godine dovršena izgradnja dionice od Grobelnog preko Rogateca do štajersko-hrvatske granice, bio je to važan poticaj i argument za nastavak te linije preko Lupinjaka do Krapine. Trgovačko-obrtnička komora u Zagrebu također potiče rješenje, navodeći kako se radi o svega 14,5 km pruge čiju izgradnju »naše Zagorje nestrpljivo očekiva«.²⁵² U god. 1904. bilo je mnogo obećanja Ministarstva trgovine u Pešti, ali još uvijek nije bila osigurana cjelina svote temeljne glavnice,²⁵³ pa je Županija morala votirati daljnji svoj udio s još 52.000 kruna, a uz to su dali doprinose: 12.000 kruna zastupstvo trga Krapine; 4.000 općinski odbor Sv. Križ—Začretje; 2.000 općinski odbor Gjurmanec; 10.000 A. Thierry, ljekarnik u Pregradi; 5.000 M. Ottenfels—Gschwind, vlastelin iz Bežanca; 5.000 J. Vranyczany, vlastelin u Sv. Križu; 1.000 kruna »koncesionari, naime građevno poduzetništvo Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte«.²⁵⁴ Izvještaj Varaždinske županije za god. 1904. optimistički smatra da je pitanje o izgradnji ove pruge »konačno« i »povoljno riješeno«.²⁵⁵ Međutim, potkraj god. 1906. mogla se još uvijek samo izraziti nada da će izgradnja započeti 1907. god.²⁵⁶ Umjesto toga austrijska je vlada te godine postavila zahtjev da njezina *Južna željeznica* vodi poslovanje kako dionice od Grobelnog do štajersko-hrvatske granice tako i dionice od te granice do Krapine!²⁵⁷ To je značilo daljnje raspravljanje, a k tome je 1908. god. ugarski ministar dodao kako zapravo još nije u svim detaljima fiksirana

²⁵¹ Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj god. 1902, Varaždin 1903, 24, 37—38, 44, 46—50.

²⁵² Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu o narodno-gospodarstvenim odnosajima svog područja u god. 1903. Zagreb 1904, 86.

²⁵³ Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj u god. 1903, Varaždin 1904, 24—25, 34.

²⁵⁴ Isto, ... u god. 1904. Varaždin s. a. 24, 30—32, 42—43, 44.

²⁵⁵ Isto, 166.

²⁵⁶ Isto, ... u god. 1906. Varaždin s. a. 33.

²⁵⁷ Isto, ... u god. 1907. Varaždin s. a. 21.

temeljna glavnicu, već to treba tek da se učini.²⁵⁸ Tijekom god. 1909. opet se mnogo raspravljalo, a težište je bilo na tome da još manjka određeni iznos temeljne glavnice. Posebna je rasprava vođena o tome 11. VIII. 1909. kada je utvrđeno da je Županija dosada dala 322.000 kruna, a zainteresirane općine i privatnici 28.000, dakle ukupno 350.000 kruna. Županija bi, međutim, trebala dati još 161.200, koji iznos faktički nedostaje, pa bi njezin ukupni doprinos za ovu prugu bio 511.200 kruna. Opet je isticano veliko gospodarsko značenje te pruge, koja će biti »eminentno ekspresna željeznica« nasuprot postojećoj zagorskoj pruzi. Bilo je podosta diskusije i značajnih prijedloga na tom skupu. Zaključcima je prihvaćen dopunski doprinos Županije od 161.200 kruna, a uz to: »da se koncesionarima stavi praeclusivni rok za položenje kaucije do konca mjeseca rujna 1909.; da se kod gradnje daje prednost domaćemu pučanstvu, i da se mole mjerodavni faktori, da se oko toga poradi, da se na ovoj kao i na svim ostalim željezničkim prugama uvede hrvatski jezik kao uredovni, i da se zamoli preuzvišeni g. ban za dalnju moćnu naklonost i podporu kod mjerodavnih faktora.«²⁵⁹ Kronika događanja oko ove male pruge Krapina—Lupinjak vrlo mnogo govori o općem položaju i stanju Hrvatske onoga vremena, pa tu kroniku treba nastaviti. U god. 1910. napustio je i Trgovačko-obrtničku komoru zagrebačku optimizam, pa u svom izvještaju za proteklu poslovnu godinu mora da izjavi: »Slabija sreća prati skoro četiri decenije postojeći projekt pruge Krapina—Lupinjak u duljini od samih 14,5 km, koja je u svom nastavku na austrijskoj strani (Rogatec—Grobelno) jur sedam godina u javnom prometu, jer je izgradnja ove kratke vicinalne željeznice tik prije dokrajčenja dugotrajnih pregovora od strane ministarstva trgovine napuštena. Opravdana je pretpostavka, da se radi samo o privremenoj odgodi, jer i ako oživotvorenjem pruge Karlovac—Metlika Hrvatska dobiva novi put za izvoz u Austriju, kamo ona u gospodarstvenom pogledu najpretežnijim dielom gravitira, to se ipak baš s ovog važnog razloga ne može odreći zahtjeva, da se njenom trgovačkom prometu i u relaciji prema zemaljskoj međi kod Lupinjaka čim prije stvori sredstvo novog oduška.«²⁶⁰ Nadležni su faktori prebacivali odgađanje rješenja jedan na drugoga. Ugarski se ministar trgovine 1910. god. pravdao kako je sva krivnja na koncesionar ma koji traže pretjeranu paušalnu odštetu od kr. ugarskih drž. željeznica, a ne zadovoljavaju se 50%-tnom odštetom od ukupnog brutoprihoda. Ministar savjetuje: neka Županija zatraži koncesiju, pa kao koncesionar potraži građevnog poduzetnika koji će htjeti preuzeti izgradnju uz ove uvjete: poduzetnik dobiva »od strane države u ime otpreme pošte glavničnu vrijednost od 72.000 Kruna, te još posebnu državnu pripomoć u glavničnoj vrijednosti od 195 000 Kruna; osim doprinosu županije varaždinske, interesiranih općina i privatnika«. Županijska je skupština prihvatila i zaključke u tom smislu,²⁶¹ ali je ujedno

²⁵⁸ Isto, ... u god. 1908. Varaždin s. a. 38.

²⁵⁹ Isto, ... u god. 1909. Varaždin s. a. 48—51.

²⁶⁰ Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu ... u god. 1910. Zagreb 1912, 140.

²⁶¹ Izvještaj o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1911. Varaždin s. a. 24—25.

izrazila kako se je »veoma neugodno dojmio« jedan odgovor ugarskog ministra financija u pitanju izgradnje upitne »za županiju varaždinsku prevažne željezničke pruge«. Naime, taj je ministar izjavio kako bi trebalo napustiti zamisao o toj pruzi.²⁶² Ministrovom izjavom su nadležni faktori u Budimpešti konačno i javno izrekli svoje stvarno stanovište o pruzi Krapina—Lupinjak kojom bi se područje sjeverozapadne Hrvatske vezalo novom željezničkom prometnicom sa susjednom Štajerskom i sa željezničkom mrežom Cislajtanije. Na županijskim skupštinama 1912. i 1913. god. mogao se samo potvrditi zašto, bez izgleda na neki napredak.²⁶³ Posljednju akciju u prilog izgradnji pruge Krapina—Lupinjak povela je Trgovačko-obrtnička komora zagrebačka u mjesecu travnju 1918. god. U predstavi na ugarskog ministra trgovine Komora rezimira historijat nastojanja i gospodarsku važnost prometnice, pa traži da se izgradnja te željeznice stavi »u program onih javnih nužnih radnja, koje će se odmah nakon zaključka mira imati izvesti, te da u tom povodu odredi već sada sve nužne predradnje«. Ministar se, dakako, u svom odgovoru od 15. VI. 1918. opravdao ranijim »pretjeranim« zahtjevima »dozvolbenika« kao i ratnim prilikama.²⁶⁴ Izolirano gledajući bila je ova akcija Komore u 1918. god. jedna beznačajna epizoda. No, sa širega gledišta bila je to vrlo karakteristična pojava: u potpuno neadekvatno vrijeme postavlja se, politikantski, jedan nerealan zahtjev, a upućuje se »nadležnom« organu koji je ne samo u decenijama poslije 1868. god. dovoljno pokazao da ignorira hrvatske zahtjeve. Što se od njega traži u mjesecu travnju 1918. godine?

Varaždin—Koprivnica. Rano su se javile i zamisli da se sjeverozapadna Hrvatska poveže željezničkim prometnicama u pravcu istoka, Podravinom i uopće prema Slavoniji, a to je značilo — tradicionalnim putovima ekspanzije varaždinske trgovine. Prva etapa u tom nastojanju bila je željeznička veza Varaždin—Koprivnica, God. 1891. dobio je već višekratno spomenuti konzorcij Pejačević, Rarrel i dr. pretkoncesiju za liniju »od Varaždina preko Martijanca Dolnjeg, Ludbrega i do Koprivnice«.²⁶⁵ I Trgovački zbor grada Varaždina potiče izgradnju takve pruge.²⁶⁶ Kod njena obrazloženja varaždinska štampa naglašava kako će se ta pruga u Koprivnici »spojiti sa glavnom prugom Budimpešta—Dombovar—Žakanj—Zagreb—Rijeka, ali će uskoro ista štampa dati pravu i potpunu sliku stvarnog dometa te željezničke veze prema istoku, pišući: »A pošto je od Virovitice prema Osijeku željeznička mreža već danas što izgrađena, a što financirana, te pošto je i pruga od Koprivnice do Varaždina samo pitanje vremena, nade je da ćemo za nekoliko godina imati prugu od Varaždina do Osieka, koja bi spajala svu sjevernu Hrvatsku i Slavoniju onako, kako južnu već danas veže u duljini od 394 km željeznica Sisak—Zemun.«²⁶⁷ Zagrebačka Trgovačko-obrtnička komora također je

²⁶² Isto, 25, 47, 65—66.

²⁶³ Isto, ... za god. 1912. Varaždin s. a. 23; Isto, ... za god. 1913. Varaždin s. a. 32.

²⁶⁴ Izvještaj o poslovanju Trgovačke i obrtničke komore u Zagrebu, u ratnoj godini 1918. do proglašenja nezavisnosti Države SHS. Zagreb s. a. 186—187.

²⁶⁵ Varaždinski viestnik, br. 15/11. IV. 1891.

²⁶⁶ Isto, br. 27/2. VII. 1892.

²⁶⁷ Isto, br. 13/1. IV. 1893.

među »uharne« pruge uvrštavala i liniju »Virovitica—Koprivnica sa produženjem Ludbreg—Varaždin.«²⁶⁸ U god. 1894. javili su se već drugi ovlaštenici na predradnje. Stj. Daubachy iz Slanja i dr. R. Neumann, odvjetnik iz Budimpešte, dobili su pretkoncesiju za vicinalnu željeznicu Varaždin—Martijanec—Ludbreg—Subotica—Koprivnica. I u ovom slučaju naglašava se da će se takva pruga priključiti na liniju Koprivnica—Virovitica.²⁶⁹ Nakon dvije slijedeće godine javio se i treći interesent. Bio je to barun K. Jordis pl. Lohausen, koji traži pretkoncesiju »za uzkotračnu parnu cestovnu željeznicu (Dampf Tram Bahn) za promet osobah i teretah, koja bi vodila od Varaždina uz doticaj sa Ludbregom, Koprivnicom i Gjurgjvcem do Virovitice«. O osobi molitelja dala je Zemaljska vlada u Zagrebu vrlo povoljno mišljenje, a gospodarsko značenje predložene pruge ovako ocjenjuje: neće biti toliko važna za osobni promet, koliko za izvoz proizvoda iz kotara ludbreškog do željezničkih stanica u Varaždinu i Koprivnici, te iz koprivničkog i durđevačkog kotara do Koprivnice i Virovitice; efikasnija bi bila, kaže vlada, izgradnja jedne »vicinalne« željeznice Varaždin—Koprivnica—Virovitica, pa bi takvoj trebalo »prednost dati«; rentabilitet pruge će vjerojatno biti »povoljan«, jer ona prolazi krajem koji je »gospodarstveno u svakom pogledu bogat«. Ugarski ministar trgovine podijelio je barunu Jordisu 7. VII. 1896. pretkoncesiju za »uzkotračnu cestovnu željezničku prugu (tramway) na parnu silu, eventualno za parovoznu vicinalnu željezničku prugu sa redovitom tračnicom« na liniji Varaždin—Virovitica.²⁷⁰ Niti ovaj barun nije ostvario ništa, pa je 28. VII. 1898. mjernik F. Peyer iz Zagreba dobio pretkoncesiju za »parovoznu vicinalnu željeznicu« od »Novog Marofa prema Varaždinskim Toplicama, Svibovcu, Slanju, Ludbregu, Cvetkovcu do Koprivnice«. Kako je novi ovlaštenik iste godine umro, njegova udova u zajednici s H. Catinelijem i K. Weidmannom, kao novi »konzorcij«, dobivaju 15. IV. 1899. jednogodišnju pretkoncesiju za istu prugu. »Politički obhod« trase održan je 21. XI. 1899, a »koncesionalna razprava« 3. XI. 1900. u Budimpešti. Već kod komisijskog »obhoda« varaždinski su zastupnici insistirali da to bude pruga Varaždin—Koprivnica, a ne Novi Marof—Koprivnica. Pruga je bila zamišljena u dužini od 52 km, uz troškove izgradnje od 3,452.000 kruna, tj. 66.385 kruna po jednom kilometru. Doprinosi su bili obećali: 80.000 kruna Varaždinska županija; 120.000 Zagrebački kaptol, kao posjednik gospoštije Varaždinske Toplice; 120.000 gospoštija Slanje, a 20.000 kruna zainteresirane općine.²⁷¹ Nije uspio niti ovaj pothvat iako je u pripremama došao dalje od svih prethodnih.

²⁶⁸ Statističko izvješće Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu ... za god. 1893. Zagreb 1894, str. VI.

²⁶⁹ Varaždinski viestnik, br. 33/18. VIII. 1894.

²⁷⁰ AHZV, UO, sv. 10—4, br. 14492, god. 1896.

U dokumentima se navodi da je Jordisova supruga barunica Kussevich, vlasnica gospoštije Vidovec.

²⁷¹ Isto, sv. X. 1898/854, br. 52931, 56920, god. 1898; br. 681, 10885, 29929, 32818, 40202, 45518, 75735, 79795, 85745, god. 1889; br. 6193, 14143, 15906, 21142, 43567, 49639, 69207, god. 1900; br. 16702, god. 1901.

Izvješće upravnog odbora ... Županije varaždinske ... za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1898, Varaždin 1899, 123.

Kada se u skupštini Varaždinske županije raspravljalo o zahtjevu pretkoncesionara da Županija financijski sudjeluje u troškovima izgradnje, isticane su ove osobitosti predložene pruge: njome će se spojiti »Podravina sa Zagorjem i podići glasovite kupke Varaždinske Toplice, te jamačno odpočeti u velike eksploatacijom ugljenika kalničkih kod Ljubešćice, čime bi ova željeznica znatno unaprijedila industriju i trgovinu u varaždinskoj županiji«. Podžupan je predložio da Županija svoju participaciju od 40.000 forinti = 80.000 kruna uvjetuje time: »da će svi vlakovi obćiti izravno od Koprivnice do Varaždina (ili Čakovca) preko Novog Marofa u Koprivnicu, te da isto društvo koje će ovu željeznicu graditi doprinese 60.000—80.000 forintih za proširenje svijuh kolodvorskih sgrada željezničke postaje u Varaždinu«. ²⁷² Tijekom god. 1907. i 1908. pokušavali su K. Weidmann i H. Bollé, kao ovlaštenici pretkoncesije, da nešto učine na istoj liniji Novi Marof—Varaždinske Toplice—Svibovec—Slanje—Ludbreg—Cvetkovec—Koprivnica, ali nisu uspješni. ²⁷³ Varaždinska županijska skupština ustrajno je poticala uspješnije rje-

²⁷² Izvješće upravnoga odbora ... Varaždinske županije ... za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1899. Varaždin 1900, 27.

²⁷³ AHZV, UO, sv. 10—4, br. 33439, god. 1907.

H. Bollé i dr. pokušavali su i od Bjelovarsko-križevačke županije dobiti neki doprinos. God. 1906. traže 120.000 kruna. Na skupštini te Županije razna su mišljenja o tom zahtjevu, a zaključak je bio: neka molitelji ponove svoju molbu nakon što bude izgrađena željeznička pruga Kloštar—Virje—Koprivnica, koja je za ovu Županiju važnija (v. Izvještaj upravnoga odbora i kr. županijske oblasti Županije bjelovarsko-križevačke o stanju uprave i njihovom djelovanju u god. 1906. podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u god. 1907. Bjelovar 1907, 11).

Za god. 1905. kaže se, uz ostalo, o koprivničkoj trgovini: ... »Trgovina je u svakom pogledu liepo cvala, što pokazase mnogobrojni sajmovi, mnogobrojne trgovačke posaoice i liep dohodak. Osobito je razvijena trgovina sa rogatom marvom, a u najpretežnijoj mjeri sa svinjama, peradi i jaji. Svi ovi proizvodi odpremajaju se danomice i mogu se naći na velikim tržištima. Znatna je u ovom kotaru i trgovina s konjima, gdje se uzgaja tako liepih konja, da se za jedno pol godine staro ždrijebe dobije 100 do 300 kruna, a za jedan par utovljenih volova do 1000 Kruna« ... »God. 1905. bilo je trgovačkih nastana 15, obrtnika, kojih je obrt vezan na osposobljenje 58, a onih kojih je vezan obrt na dozvolu 4, obrtničkih i trgovačkih pomoćnika bilo je 68, a naučnika bud trgovačkih bud obrtničkih 39« ... (Isto, ... u god. 1905. ... Bjelovar 1906, 76). Za poslovanje u god. 1906. naglašeno je: ... »Naročito su željeznice u veliko pomagalo trgovini obzirom na izvoz rogata marve, svinja, te konja, koje kupuju domaći i strani trgovci na sajmovima u Bjelovaru, Križevcima i Koprivnici, zatim na velikim godišnjim sajmovima u Rači i Ivanić gradu, pak ih željeznicom odpremajaju sa dotične željezničke tovarne postaje kako u tuzemstvo, tako i u Austriju naročito Trst, Beč i Inomost, te i u ino inozemstvo, naročito konje u Italiju i Njemačku, a rogatu marvu u Njemačku, a naročito znatno u BavarSKU, za klanje i potrošak« ... (Isto, ... za god. 1906, Bjelovar 1907, 80).

God. 1909. još je jednom na skupštini Bjelovarsko-križevačke županije riječ o željeznici Koprivnica—Varaždin, koja bi se izgradila kao nastavak pruge »od Virja do Koprivnice«; navodi se da je takav prijedlog postavljen, ali da je nakon objašnjenja predsjedavajućega skupština prešla dalje na dnevni red; ne kaže se kakvo je bilo to objašnjenje (v. Isto, ... za god. 1909. ... Bjelovar 1910, 42—43).

O trajnom protivljenju Ugarske da se otvaraju željezničke veze Slovenije i Ugarske preko granice koja je dijelila Translajtaniju od Cislajtanie vidi i: F. Suklje, Iz mojih spominov. III, Ljubljana 1929, 80 i slijed.

šenje. Tako npr. i god. 1911. očituje se želja da se požuri pitanje izgradnje pruge »Koprivnica—Ludbreg—Varaždin, kao nastavak u gradnji se jur nalazeće pruge Pitomača—Kloštar—Virje do Koprivnice«. ²⁷⁴ Slično i god. 1913. kada se u skupštini postavlja pitanje: »hoće li se potrebno poduzeti od strane hrvatske vlasti, da se spomenuta pruga na veliku korist cijele Podravine, a osobito gornje, što prije izgradi?« ²⁷⁵ To su bili posljednji spomena vrijedni poticaji u razdoblju do sloma Austrougarske 1918. god.

Varaždin—Križevci. Prvi je poznati prijedlog iz god. 1889. Tada su G. Rosenthal i S. Schwarz zatražili dozvolu za predradnje na vicinalnoj željeznici Novi Marof—Križevci. Prema podacima što ih je dala Bjelovarsko-križevačka županija S. Schwarz je bio posjednik u Križevcima, suvlasnik »tvornice drvene robe koja makinami radi i posla daje 18—20 svakdanjim radnikom«. Županija je smatrala: »da bi mu se bezzapriečno mogla podijeliti dozvola za trasiranje u pitanju stojeće željeznice«. ²⁷⁶ Od ove akcije nije bilo nekog rezultata. Tijekom god. 1898. javila su se dva interesenta. Najprije je »trgovački agent« iz Varaždina M. Kohn zatražio pretkoncesiju za »električnu željeznicu« od Varaždina do Križevaca. Njegovu je molbu odbio ugarski ministar trgovine. ²⁷⁷ Nešto kasnije traži M. Klein, građanin Varaždina, pretkoncesiju također za »električnu željeznicu«, i to »od Varaždina preko Varaždinskih Toplica do postaje kr. ugarskih drž. željeznice u Križevcih«. Ugarski je ministar trgovine 3. XII. 1898. odbio i ovu molbu. ²⁷⁸ God. 1902. pridružuje se i Bjelovarsko-križevačka županija nastojanju da se Križevci željezničkom prometnicom povežu u pravcu Varaždina, dionicom Križevci—Novi Marof, »koja bi upotrebom već postojeće sveze Virovitica—Križevci spojila Slavoniju sa Štajerskom i ostalim zapadnim zemljama u Monarhiji«, dodaje se tome: »Preko te pruge bi se na najkraći i najjeftiniji način dali eksportirati naši domaći proizvodi u Štajersku i dalje u Njemačku.« Posebna deputacija urgirat će kod nadležnih organa za ovu i još neke pruge koje su od posebnog interesa za Županiju. ²⁷⁹ Nakon toga se tek 1906. god. javlja slijedeći poduzetnik. To je bio V. Šimončić, »c. i kr. nadporučnik u miru i posjednik u Križevcu«. On je 1906. god. dobio jednogodišnju pretkoncesiju za »normalno-tračnu

²⁷⁴ Izvještaj o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1911. Varaždin s. a. 45—46.

²⁷⁵ Isto, ... za god. 1913. Varaždin s. a. 32.

²⁷⁶ AH.ZV, Pr. sv. 6, br. 3377, god. 1889.

²⁷⁷ AH.ZV, UO, sv. X. 1898/495, br. 12942, god. 1898.

²⁷⁸ Isto, br. 40364, 49818, 82506, god. 1898.

²⁷⁹ Izvještaj upravnog odbora i kr. županijske oblasti o stanju uprave i njihovom djelovanju u god. 1901. podnešen proljetnoj županijskoj skupštini u god. 1902. Bjelovar, 1902, 41.

U to vrijeme su pretkoncesionari: tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte, te Stj. Daubachy, građevni poduzetnik iz Zagreba. Pretkoncesiju su stekli rješenjem ugarskog ministra trgovine od 16. V. 1901. (v. AH.ZV, UO, sv. X. 1898/854, br. 18702 i 43123, god. 1901).

parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja će voditi od postaje Križevci kr. ugarskih drž. željeznica, dotaknućem općine Križevci, Sv. Helena, Vratno—Apatovac, Ljubešćica i Grana, do postaje Novi Marof vicinalne zagorske željeznice, te ogrankom iz ove pruge kod Ljubešćice preko područja općine Kurilovec do Varaždinskih Toplica«, a koja je pruga naredbom od 24. X. 1906. br. 73889 »proširena« od Varaždinskih Toplica do Varaždina.²⁸⁰ Ovlaštenik Šimončić obratio se molbom za doprinos i Varaždinskoj županiji, tražeći »subvenciju nabavom temeljnih dionica« u iznosu od »200.000 dotično 250.000 Kruna«. U županijskim dokumentima linija je pruge označena: »od Križevca preko Ljubešćice, Varaždinskih Toplica do Varaždina sa ogrankom Ljubešćica—Novi Marof«. U skupštini se povela življa diskusija o tom zahtjevu. Predsjedavajući je istaknuo kako je Županija već angažirana doprinosom od 310.000 kruna za prugu Krapina—Lupinjak, u godišnjim obrocima sve do 1917. god. K tome, Županija se obvezala i doprinosom od 80.000 kruna za prugu Varaždin—Koprivnica, dakle, ukupno 390.000, pa da se Šimončićeva molba može uzeti u obzir tek poslije 1917. god. Predlaže: »da se molitelj u tom smislu shodno obavijesti, a njegovo patriotskičko poduzeće za sada tek naj-srdačnije po ovoj županijskoj skupštini pozdravi!«²⁸¹ Pretkoncesionar Šimončić se dosta trudio da organizira svoj pothvat. Teškoća je bilo podosta, pa je morao tražiti i produljenja svoje pretkoncesije, a dobio ih je u dva navrata: 14. IV. 1907. i 9. V. 1908, oba puta na još jednu godinu.²⁸² U god. 1907. ponovno je pitanje njegove subvencije pred skupštinom Varaždinske županije. Potakli su to: grof I. Beroldingen, vlastelin u Ljubešćici, te trgovci Marko i Leopold Steiner, prvi iz Ljubešćice, a drugi iz Novog Marofa. U pitanju je bio doprinos od 100.000 kruna. Ovoga puta predsjedavajući predlaže povoljno rješenje, na način: »da se onih 80.000 Kruna što su svojedobno g. 1899. votirani za naumljenu izgradnju željezničke pruge Ludbreg—Koprivnica, stave u izgled molitelju g. Viktoru pl. Šimončiću a povrh toga votira još iznos od 20.000 Kruna, dakle ukupno 100.000 Kruna, s razloga, što je naumljen za izgradnju željezničke pruge Ludbreg—Koprivnica i onako na pol napuštena, dok se ob izgradnji pruge Križevci—Varaždin živo radi pa će ovom potonjom i onako ona prva dapače posve bez predmetnom postati.«²⁸³ Iz diskusije skupštinske vrijeđi spomenuti prijedlog skupštinaru F. Fizira: »da će se zamoljena subvencija od 100.000 Kruna u gornju svrhu votirati samo pod uvjetom, ako bude zajamčeno, da će na toj željezničkoj pruzi biti službeni jezik hrvatski«. S ovakvom dopunom skupština je prihvatila prijedlog predsjedavajućega.²⁸⁴

²⁸⁰ AH.ZV, UO, sv. 10—4, br. 29437, god. 1907.

²⁸¹ Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1906. Varaždin s. a. 42—43.

²⁸² AH.ZV, UO, sv. 10—4, br. 29437, god. 1907.

²⁸³ Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1907, Varaždin s. a. 33.

²⁸⁴ Isto.

Šimončić je zatražio i od Bjelovarsko-križevačke županije da votira 200.000 kruna za željeznicu Križevci—Varaždin. Na skupštini te Županije 1908. god. bilo je također dosta diskusije oko Šimončićeva zahtjeva: jedni su isticali prioritet pruge Kloštar—Virje; drugi, da treba jednakom brigom obuhvatiti sve dijelove Županije; skupštinar Fodroczy je isticao »da se o varaždinskoj željeznici radi već od god. 1882. ali sada imade ona veću vrijednost, jer su druge željeznice već izgrađene i jer će njome biti najkraći put u Trst«, uz to, »ona će unaprijediti izvoz drva, kamena, vapna, cementa i ugljena iz kalničkog gorja, a i osobni promet bit će podesniji«, i sl. Skupština je odobrila traženi iznos od 200.000 kruna »u svrhu nabave temeljnih dionica«. ²⁸⁵ Još je značajniju materijalnu pomoć pružila V. Šimončiću Bjelovarsko-križevačka županija zaključkom svoje skupštine 1910. god., kada je votirala daljnji svoj doprinos za prugu Križevci—Varaždin u iznosu od čitavih 250.000 kruna, isplativo u 10 jednakih godišnjih obroka počev od dana kada bude željeznica predana javnom prometu. ²⁸⁶ U međuvremenu je i Varaždinska županija god. 1909. povećala svoj doprinos za još 50.000 kruna. ²⁸⁷ Ipak, uza sve to, nije niti od Šimončićeva pothvata bilo rezultata. Veza zagorske željezničke mreže s Križevcima, i s prometnim mogućnostima koje se odatle pružaju, nije bila ostvarena do 1918. god.

Uzevši u cjelini sva opisana nastojanja oko željezničkog povezivanja sjeverozapadne Hrvatske sa susjednim regijama najteže se osjećao nedostatak željezničke prometnice Krapina—Rogatec. I Varaždinska i Bjelovarsko-križevačka županija suglasno ističu, ovih decenija prije 1918. god., da bi im baš ta pruga osobito koristila za plasman proizvoda u Štajersku i druge zapadne zemlje, pa najviše unaprijedila njihove gospodarske interese.

Obilježja željezničkog pitanja u varaždinskoj regiji 1918. godine

Usporedba cjeline izgrađenih željezničkih pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1918. god. sa stvarnim gospodarskim potrebama te regije, i prema podnesenim prijedlozima za izgradnju, ukazuje zaostajanje regije i u prometnom pogledu u vrijeme raspada Austro-Ugarske Monarhije najesen 1918. god. I ova je bilanca bila negativna. K tome, i onih ostvarenih 135 km željezničkih pruga bilo je jednostrano usmjereno vezama sjever—jug, ostavljajući regiju potpuno izoliranom od neposrednijih veza s ostalim oblastima Hrvatske na istoku, te sa slovenskim zemljama na zapadu.

²⁸⁵ Izvještaj upravnog odbora... Županije bjelovarsko-križevačke... u god. 1907. Bjelovar 1908, 10—12.

²⁸⁶ Isto, ... u god. 1909. ... Bjelovar 1910, 34—35.

²⁸⁷ Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1909. Varaždin s. a. 66.

Glavna veza na sjever išla je od Čakovca preko Lendave u željezničku mrežu zapadne Ugarske, a sporednije, zaobilazne veze: od Čakovca preko Kaniže s južnom i ostalom Ugarskom; od Čakovca preko Pragerskog i Maribora prema Beču. Prema jugu mađarska je prometna i tarifna politika forsirala vezu iz Zaprešića preko Zagreba i Karlovca u Rijeku, a tarifni režim nije davao značenja prometnoj mogućnosti od Zaprešića preko Zidanog Mosta prema Trstu.²⁸⁸ Direktna pruga na Zagreb nije ostvarena, već samo preko Zaprešića.

Iako su gospodarske potrebe nalagale, te iako su postojali davni zahtjevi i prijedlozi, nisu ostvarene direktnije željezničke veze sjeverozapadne Hrvatske, pogotovo njezinih središnjih predjela, s preostalim hrvatskim krajevima na istoku, niti sa slovenskim predjelima na zapadu. Pruge Varaždin—Koprivnica, Varaždin—Križevci i Krapina—Rogatec bile su i ostale neprihvatljivima za ugarsku prometnu i opću politiku u Hrvatskoj. I one zaobilazne željezničke veze preko Čakovca i Zaprešića praktički su malo vrijedile ne samo zbog tarifnog režima, nego i zbog neadekvatnih-neusklađenih voznih redova i priključnih veza.

Brojne nedostatke opisane izolacije najpotpunije su nastojali ukloniti prijedlozi konzorcija Pejačević—Rarrel i dr. iz 1891. god. Predlagali su pruge: Rogatec—Krapina, Krapina—Golubovec i Varaždin—Koprivnica, a uz to još Rogatec—Poljčane—Slovenske Konjice—Donji Dravograd. To bi značilo ostvarenje kontinuirane željezničke veze na cijeloj liniji: Donji Dravograd—Poljčane—Krapina—Varaždin—Koprivnica.²⁸⁹ Predlagači su zamišljali da bi na osnovi »jeftine tarife obiju država Monarhije« to bila željeznička prometnica izvanredne gospodarske važnosti. No, poznati rivaliteti i tarifni ratovi austrijske s ugarskom polom Monarhije onemogućili su i tada i sve do 1918. god. slične zamisli, dakako, na štetu trećega, tj. Hrvatske.²⁹⁰

Usporedba podataka o izgrađenoj željezničkoj mreži po županijama u tadašnjoj Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji daje za god. 1917. slijedeće stanje:

Ličko-krbavska: ništa.

Modruško-riječka: glavnih 192 km, vicinalnih 13 km, svega 205 km.

Zagrebačka: glavnih 260 km, vicinalnih 160 km, svega 420 km.

Varaždinska: glavnih 3 km, vicinalnih 132 km, svega 135 km.

²⁸⁸ »Prema zapadu, kamo naš promet najviše gravitira, željezničke su sveze najnedostatnije. S toga se i dižu najčešće pritužbe protiv c. kr. povlaštene južne željeznice, koja svojoj od budapeštanskog ravnateljstva zavisnoj kratkoj, ali za našu zemlju važnoj crti Zagreb—Zidanimost posvećuje tako slabu pažnju, kao da bi promet htjela odbijati« ... (v. Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu ... u god. 1908. Zagreb 1909, 157).

²⁸⁹ Varaždinski vjestnik, br. 15/11. IV. 1891.

²⁹⁰ Isto, br. 17/23. IV. 1892: ... »A kad si je napokon i do nas duh vremena, koji jaši željeznog vranca, utro svoj put«, ... bilo je nade u bolja vremena, »ali se ljuto prevarismo« ...

Bjelovarsko-križevačka: glavnih 68 km, vicinalnih 262 km, svega 330 km.

Požeška: glavnih 134 km, vicinalnih 183 km, svega 317 km.

Virovitička: glavnih 77 km, vicinalnih 438 km, svega 515 km.

Srijemska: glavnih 246 km, vicinalnih 222 km, svega 468 km.²⁹¹

Kako se vidi, po golim brojevanim pokazateljima Varaždinska županija ne stoji tako loše u toj cjelini Hrvatske i Slavonije, posebno ako procjenjujemo prema površini područja i po broju pučanstva. Međutim, s obzirom na poznato opće stanje i zaostajanje te cjeline u sklopu Dvojne monarhije, navedeni nam podaci malo objašnjavaju.

Opće slabo gospodarsko stanje, u znaku zaostajanja, uzrokovalo je da volumen robnih tokova u našoj regiji nije rastao očekivanom dinamikom. To se u prvom redu odnosi na proizvode rudarstva. Ni količinom, ni kvalitetom, nisu odgovorili predviđanjima iz 70-ih i 80-ih godina 19. st. Prepuštena sebi, regija nije imala značajnijih vlastitih gospodarskih snaga za razvoj obrta

²⁹¹ B. Stulli, Prometni problemi Hrvatske od početka 18. st. do 1918. god. v. Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. god. Međunarodni kulturno-povijesni simpozij Modinci 1977. Maribor 1977, 109, 113, prema podacima iz predavanja što ga je 26. i 27. IV. 1918. održao u Zagrebu J. Tominac, natkontrolor drž. željeznica kod Minist. trgovine u Budimpešti.

Korisna je i usporedba sa stanjem 1908. godine:

Županije i gradovi	Duljina pruga u km			Na 100 km ² površine u %
	državnih	vicinalnih	svega	
Bjelovarsko-križevačka	68,8	138,5	202,7	4,0
Ličko-krbavska	—	—	—	—
Modruško-riječka	161,3	—	161,3	3,3
Požeška	262,8	110,9	424,1	8,6
Srijemska	126,6	133,1	259,7	3,8
Varaždinska	2,8	124,9	127,7	5,2
Virovitička	51,8	158,1	415,4	8,6
Zagrebačka	173,3	105,8	395,0	5,5
Zagreb	8,0	—	15,5	23,5
Varaždin	—	7,3	7,3	10,9
Osiijek	11,4	8,6	20,0	35,1
Zemun	13,5	—	13,5	24,1
Svega Hrvatska	880,3	787,2	2.042,2	4,8
Svega Magjarska	6.961,5	7.166,1	16.904,2	6,0

Vidi: Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu... u god. 1908. Zagreb 1909, 159. U trećoj koloni («svega») uračunati su i industrijski kolosijeci («obrtne» željeznice)

i industrije. God. 1913. uoči ratnog razdoblja, na području Varaždinske županije postoje samo ova značajnija poduzeća:

Kotar Ivanec: Kittnerova tvornica opeka d. d. u Cerju, te ona u Čretu, vlasništvo F. Kodyteka; tvornica žeste O. Pongratza u Maruševcu; »umjetni mlin« F. Pusta u Ivancu; rudarsko društvo Ivanec, koje zapošljava 200 domaćih radnika »po danu i po noći«.

Kotar Klanjec: »mlin na valjke« u Drašama na Sutli, vlasništvo firme Broz-Bešlić.

Kotar Krapina: rudnik ugljena Lj. Mašeka u Strahinju.

Kotar Novi Marof: tvornica opeka M. Schlegera u Podrutama, sa 60 radnika; »kružna peć« H. Schwartza u Novom Marofu za paljenje vapna; pecara firme D. Moses i dr. u Gornjoj Rieki.

Kotar Pregrada: tvornica stakla u Straži, vlasništvo J. Sonnenberga.

Kotar Varaždin: rudnik ugljena u Beletincu (stečaj dignut, dražbom došao u ruke drugom vlasniku).

Kotar Zlatar: zagorsko rudokopno društvo u Konjšćini (prošle godine palo pod stečaj, ali nastavilo radom kao stečajnina; izgleda da će se moći održati); tvornica glinene robe »Zagorka« d. d. u Bedekovčini.

»Prilike glede malog obrta nisu ni malo na bolje okrenule. Za pravo obrtnika, kojim je obrtna priradnja jedino i glavno vrelo dohodka, imade u području županije malen broj. Pretežni dio prisiljen je da se bavi gospodarstvom odnosno poljodjelstvom, pa tako dolazi, da im je obrt samo nuzgredna zaslužba i zanimanje.«²²

Proizvodi poljoprivrede i stočarstva predstavljali su dopunu robe za transport željeznicom, ali je baš ove robne tokove najviše pogađao nedostatak direktnije veze s Cislajtanjem preko Rogateca, kao i nepostojanje bolje veze sa zagrebačkim tržištem.

Bez efikasnijih željezničkih prometnih veza nije bilo moguće unaprijediti niti opće gospodarsko stanje regije.

Ugarsko zakonodavstvo o vicinalnim željeznicama, i njegova primjena po ugarskoj vladi, utjecali su ne samo na već opisane prilike, nego su davali čitav niz daljnjih bitnih obilježja i odrednica stanja do 1918. god.

²² Izvješće ob uredovnom djelovanju upravnoga odbora Županije varaždinske... za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1913. Varaždin s. a. 107. U srodnom izvještaju za god. 1902. (str. 132) bilo je rečeno:

... »Od većih obrtnih poduzeća napominju se: bečko ugljenarsko industrijalno društvo u Ivancu koje zabavlja dnevno 250 domaćih radnika; ugljenik S. M. Sonnenberga u Krapini sa 150 radnika; paromlin K. A. grofa Lamberta u Slanju sa 120 radnika; tvornica glinene robe »Zagorka« u Bedekovčini sa 265 radnika; dioničarsko društvo za kopanje ugljena u Golubovcu sa 180 radnika, te napokon dioničarsko društvo »Société anonyme de charbonnages de l'Ivančica« u Golubovcu sa 280 radnika« (v. Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj god. 1902, 132).

Poglavitito se to odnosi na: dominaciju stranog kapitala u željezničkim dioničkim društvima;²⁹³ obavezno sjedište tih društava u Budimpešti; tekuće poslovanje tih društava (eksploatacija željezničkih prometnica) u rukama Ravnateljstva ugarskih državnih željeznica; nadležnost Direkcije ugarskih drž. željeznica u Szombathelyu nad željezničkom mrežom u sjeverozapadnoj Hrvatskoj; mađarski, kao službeni jezik u poslovanju; više nego neznatan broj hrvatskih stručnjaka u cjelokupnoj organizaciji željezničkog prometa (programiranje, planiranje, projektiranje, izgradnja, eksploatacija, tarifna i uopće prometna politika i sl.). Sapeta nagodbenim zakonima i režimom Hrvatska je bila bespomoćna. Upravljanje vicinalnim željeznicama u rukama Ugarskih drž. željeznica značilo je otuđenje prevažnog instrumenta narodnoga gospodarstva. Međutim, Hrvatska nije raspolagala dovoljnim kapitalom za investicije u željezničkom prometu. Strani pak kapital angažirao se u željezničkim dioničkim društvima, ali na temelju određene sigurne dobiti, garantirane mu ugovorom kojim su Ugarske drž. željeznice preuzele poslovanje željezničkih dioničkih društava!

Posebno poglavlje i naročito gospodarsko-političko obilježje predstavljala je činjenica da hrvatskoj javnosti nije bio nikada, do sloma Dvojne monarhije, omogućen uvid u financijsko poslovanje postojeće željezničke mreže. Stvarni podaci su se temeljito krili, ugarska je državna vlast crpla koristi iz tog poslovanja, a hrvatskoj je javnosti prepuštala da na osnovi uopćenih objavljenih podataka samo nagađa o stvarnoj visini poslovnih viškova. Na primjeru poslovanja tzv. »Zagorske željeznice«²⁹⁴ dovoljno smo to ilustrirali. Bio je to dio smišljene politike ugarskih vlastodržaca, koji su centralizirali vođenje cjelokupne statistike, redigirajući objavljene statističke podatke prema svojim potrebama i po svom nahođenju. Na sve prigovore Budimpešta je odgovarala: da sve zemlje krune ugarske čine — jednu gospodarsku cjelinu!²⁹⁴

Još i u prvom polugodištu 1918. god. zagrebačka Trgovačka komora uzaludno moli i apelira:

...» U savezu s tim stoji davni, ali uvijek aktuelni zahtjev domaćih poslovnih krugova, da se za Hrvatsku ustroji poslovno ravnateljstvo kr. ug. drž. željeznica sa sjedištem u Zagrebu, uz široki djelokrug, koji bi sastojao u samostalnoj željezničko-prometnoj politici, zasebnom obračunavanju željezničkih prihoda i posebnom kolnomu parku sa strojevima, a uz to i postepenom uvađanju ovozemnih pripadnika kao namještenika svih službenih kategorija i činova. Tom prilikom trebalo bi i sjedište svih željezničkih poduzeća u Hrvatskoj i Slavoniji prenijeti u njihovo naravno sjedište, Zagreb, gdje bi se također za vicinalne željeznice, i one nižeg reda, dakle i tramwaye, imalo urediti posebno generalno nadzorništvo za Hrvatsku, dočim bi se na posljetku za cijelu željezničku uredbu imao ustanoviti jezik hrvatski kao službeni, koli

²⁹³ Kada je riječ o sjeverozapadnoj Hrvatskoj, podrazumijevamo tri takva dionička društva, za pruge: Zaprešić—Varaždin—Čakovec s ogrankom Zabok—Krapina; Varaždin—Gohobovec i Čakovec—Lendava.

²⁹⁴ Izvještaj o poslovanju Trgovačke i obrtne komore u Zagrebu, u ratnoj godini 1918. do proglašenja nezavisnosti Države SHS. Zagreb s. a. 192—194.

u internom, toli u vanjskom prometu« ... »Zak. čl. XXXV od god. 1897. dokinuta je potpuno autonomija Hrvatske na polju statistike, koja bijaše utvrđena zakonom od 18. II. 1875. te je naš kr. zemaljski statistički ured degradiran na ispostavu središnjeg ureda, šta više, potonji je ovlašten i na neposredno sabiranje podataka na ovozemnom području (§ 2), te se tom ovlasti u izvjesnim povodima i služi. Ako međutim prihvatom gornjeg zajedničkog zakona nije interes Hrvatske dovoljno zaštićen, valja svakako tražiti načina, da se pogreške repariraju, a komora drži, da je za to upravo sada najzgodniji povod, tim više, što je cijela naša gospodarstvena politika bez dotične statistike kao lađa bez kompasa.«²⁹⁵

Izbjegavanja čišćih računa nisu se austrougarski vlastodršci odrekli sve do svoje propasti.

U cjelini prometnog kompleksa željeznice su i na području sjeverozapadne Hrvatske bile ipak glavni faktor prometnog mehanizma. U odnosu na riječne prometnice u potpunosti, jer ni Sava, niti Drava, u njihovim gornjim tokovima (Sava uzvodno od Siska, a Drava uzvodno od Barča) nisu više predstavljale spomena vrijedan prometni faktor. Cestogradnja je naprotiv zadržala svoje značenje. Cestovna se mreža sporo popunjavala, ali je razmjerno bila gusta na većem dijelu naše regije. U internom prometu imala je znatno značenje, ali u izvozu robe neusporedivo manje.²⁹⁶

O cjelini prometnog kompleksa, i o međuzavisnosti glavnih vrsti prometnica u njemu, nije se do 1918. god. vodila značajnija rasprava ni u našoj regiji, ni kod zemaljskih organa Kraljevine Hrvatske i Slavonije. I zagrebačka Trgovačka komora ustrajno stoji na gledištu: »Željezničko pitanje os je, oko koje se kreće cijela ovozemna narodno-gospodarstvena politika, pa s toga nijedno drugo ne zabavlja sve poslovne i javne krugove tako trajno i izdašno, kao baš ovo.«²⁹⁷

²⁹⁵ Isto, 189, 193—194.

²⁹⁶ O cestovnom prometu dosta nam govore i podaci o broju »kola i volovskih kola« na području Varaždinske županije, koje primjera radi navodimo za god. 1897. i 1907:

	Broj konjskih pretprega				svega	Broj volovskih kola
	za osobe		za terete			
	jedno-prežnih	dvoprežnih	jedno-prežnih	dvoprežnih		
1897. god.	474	968	603	4.576	6.621	6.724
1907. god.	532	815	911	5.097	7.385	7.502

Vidi: Izvješće o javnoj upravi u Županiji varaždinskoj za god. 1897, 101; isto, za god. 1907, 119.

²⁹⁷ Izvještaj Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu... u god. 1910. Zagreb 1912, 137.

Napokon, na opisano zatečeno stanje nadošle su nedaće ratnih godina (1914—1918) u kojima su nanesene teške štete i željezničkoj mreži, posebno voznom parku. Ukratko, bilanca stanja 1918. god. donosila je teško breme problema za daljnji razvoj u sklopu novostvorene Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca.²⁹⁸

Zusammenfassung

Die Region von Varaždin im Eisenbahnsystem Kroatiens (1825—1918)

Bernard Stulli

Obzwar bereits ab 1825, in der Zeit der ersten Projekte für die Eisenbahnverbindung des pannonischen, bzw. des gesamten mitteleuropäischen Raumes mit dem Meer, auch Vorschläge zur Einbeziehung der Region von Varaždin in dieses Netz aufgetaucht waren, befand sich diese Region Ende der sechziger Jahre im

²⁹⁸ Kada je neumoljiva smrt pokosila člana redakcijskog odbora Historijskog zbornika dr. Bernarda Stullia, on je intenzivno radio na knjizi o željezničkom pitanju u varaždinskoj regiji do 1941. S obzirom na njegov dosadašnji izvanredni doprinos historiji željezničkog prometa, redakcija Historijskog zbornika odlučila je objaviti tekst što ga je Stulli uspio dovršiti a koji iznosi više od polovice zamišljene knjige. Na kraju ukupnog rada on bi zacijelo još dotjerao ovaj tekst, međutim on se i u ovom obliku može smatrati dovršenim jer nosi u sebi sve poznate rezultate Stullievih temeljitih istraživačkih napora i njegove akribije a postoji i zaključna ocjena osnovnih problema razdoblja do 1918. Tekst je trebao imati još i ova poglavlja: Oko podržavljenja vicinalnih željeznica u Kraljevini SHS; Željeznička mreža sjeverozapadne Hrvatske u planovima željezničke mreže jugoslavenske države; Planovi i ostvarenja 1918—1941. u varaždinskoj regiji; Pogled na cjelinu prometnog sustava sjeverozapadne Hrvatske 1941; Obilježja željezničkog pitanja u varaždinskoj regiji pred početak drugog svjetskog rata. Na kraju trebalo je dodati opsežan ilustrativni materijal.

Dr. Maja Bošković-Stulli pobrinula se da se rukopis tehnički osposobi za objavljivanje. Prije svega ona je sredila i prenumerirala bilješke. Jedino se bilješka koja slijedi iza broja 159a nije mogla pronaći a u bilješci 216 nedostaje broj citiranoga dokumenta. Iz nekih bilježaka valjalo je također izbrisati pozivanje na ilustrativne priloge što ih autor nije uspio pripremiti.

Bernard Stulli objavio je dosad ove radove iz historije željeznica u Hrvatskoj:

1. Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825—1863; Institut za hrvatsku povijest, 2 sveska, Izvori za hrvatsku povijest 4—5, Zagreb 1975.
2. Prometni problemi Hrvatske od početka 18. stoljeća do 1918. god., »Međunarodni kulturnopovijesni simpozij Modinci 1977«, sv. 9, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. god., Maribor 1977, 87—116.
3. Željezničko pitanje u povijesti Rijeke 1825—1873. god., Jadranski zbornik, knj. 12, 1982—1985, 105—179.
4. Željezničke veze Rijeke sa zaleđem (Planovi i ostvarenja 1825—1873), 110 godina riječke željeznice 1873—1983, Rijeka 1983, 17—22.
5. Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine, Varaždinski zbornik 1181—1981, Varaždin 1983, 289—294.

festen Ring der vier Hauptstrecken, die dieses Gebiet einkreisten (der Hauptverkehrslinie Wien—Triest vom Westen, der Verbindungsbahn zwischen Budapest und der Strecke Wien—Triest vom Norden, der Strecke Zidani most (Steinbrück)—Zagreb—Sisak im Süden und der Hauptstrecke Budapest—Rijeka (Fiume) im Osten. Darum und auch aus anderen wirtschaftspolitischen Gründen konnten nunmehr in diesem Gebiet nur Vizinalbahnstrecken gebaut werden.

Das Resultat so angelegter Eisenbahnlinien war 1918 im Vergleich zu den wirtschaftlichen Bedürfnissen Nordwestkroatiens negativ. Es bestanden zwar 132 km Vizinalbahnstrecken (und nur 3 km Hauptbahnstrecken), aber dieselben ermöglichten bloß eine Verbindung in Richtung Nord-Süd, so daß die Region von der unmittelbaren Verbindung mit dem östlichen Teil Kroatiens und der Steiermark völlig isoliert blieb. Die Hauptrichtung verband Čakovec (Csakaturm) über Lendava mit dem Eisenbahnnetz des westlichen Ungarns, während die Nebenstrecken Čakovec mit Nagykanisza und (über Maribor) mit Wien verbanden. Die ungarische Verkehrs- und Tarifpolitik forcierte gegen Süden die Verbindung über Zaprešić, Zagreb und Karlovac mit Rijeka, während die Tarifstruktur den Verkehr von Zaprešić über Steinbrück nach Triest verhinderte.

Die auf den wirtschaftlichen Erfordernissen der Region fußenden Pläne für eine Verbindung Nordwestkroatiens mit den östlichen Teilen sowie mit dem slowenischen Gebiet im Westen (Varaždin—Koprivnica, Varaždin—Križevci, Krapina—Rogatec) waren für die ungarische Verkehrsstrategie nicht annehmbar. Die nicht direkten Strecken über Zaprešić und Čakovec waren praktisch unbrauchbar wegen des Tarifsystems sowie der nicht angepaßten Fahrpläne und Verbindungen.

Auf sich selbst angewiesen, hatte die Region keine Möglichkeit zur Förderung des Gewerbes und der Industrie, aber auch der Warenverkehr, vor allem mit den Produkten des Bergbaus, entsprach nicht der erwarteten Wachstumsdynamik. Der Verkauf der Agrarprodukte und des Viehs war besonders durch den Mangel an guten Verbindungen mit Zisleithanien und dem Markt von Zagreb betroffen.

Das Vorgehen der ungarischen Regierung im Zusammenhang mit den Vizinalbahngesetzen war eine bedeutende Schranke für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region. Der Sitz der Aktiengesellschaften des fremden Kapitals mußte in Budapest sein, die laufende Geschäftsführung bei dem Betreiben der Eisenbahnen in Nordwestkroatien lag in der Kompetenz der Direktion der ungarischen Staatsbahnen in Szombathely. Die Geschäftssprache war ungarisch, und die Zahl der kroatischen Experten in der gesamten Organisation des Eisenbahnverkehrs war unbedeutend. Im allgemeinen war die Verwaltung der Vizinalbahnen durch die ungarischen Staatsbahnen ein Hebel zur Entfremdung eines der bedeutendsten Instrumente der Volkswirtschaft.

Am Beispiel der »Eisenbahn von Zagorje« wird die Tatsache illustriert, daß es den Behörden Kroatiens bis zum Ende der Habsburger Monarchie nicht möglich war, Einsicht in die finanzielle Geschäftsführung des Eisenbahnnetzes zu erlangen. Die Daten wurden sorgfältig geheimgehalten, die ungarische Staatsverwaltung hatte den Nutzen. Als Achse der volkswirtschaftlichen Politik sorgte die Eisenbahnfrage dauernd für ein angeheiztes politisches Klima.

Die Bahnen in Nordwestkroatien waren der Hauptfaktor des Verkehrssystems. Die Save und die Drau waren nicht mehr schiffbar. Das Straßennetz war verhältnismäßig dicht, es spielte aber nur im inneren Verkehr eine bedeutende Rolle, nicht jedoch für die Ausfuhr.

H I S T O R I J S K I
Z B O R N I K

IZDAVAČ: Savez povijesnih društava Hrvatske

REDAKCIJSKI ODBOR

Mirjana GROSS, Zagreb
Ivan KAMPUŠ, Zagreb
Tomislav RAUKAR, Zagreb
Petar STRČIĆ, Zagreb

GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK
Ivan KAMPUŠ

LEKTOR I KOREKTOR
Branko ERDELJAC

Adresa uredništva:
Savez povijesnih društava Hrvatske
Zagreb, Filozofski fakultet, Ul. Đure Salaja 3
Časopis izlazi jednom godišnje
Narudžbe šalžite na adresu:
Savez povijesnih društava Hrvatske, Zagreb, Krčka 1
Cijena ovog broja iznosi 3000 din.
Izdavanje časopisa sufinancira
Samoupravna interesna zajednica za znanstveni rad SRH — VII.
Tisak Štamparskog zavoda »Ognjen Prica« u Zagrebu — travanj 1987.