

Davorin Taslidžić, prof.

Zavod za baranjsku povjesnicu Beli Manastir

STUPOVI OPSTOJNOSTI - PUTOVI I RASKRIŽJA *(bitne odrednice razvoja prometa Baranje u prošlosti)*

IME JE ZNAK (NOMEN EST OMEN)

Zemljopisno područje, odnosno hrvatski dio Baranje smješten je uz sjeveroistočni dio Slavonije. Baranja je područje krajnjeg sjeveroistoka Hrvatske i to tik uz kopnenu granicu s Mađarskom. Baranja je ujedno omeđena rijekama Dravom na jugozapadu i jugu te Dunavom na istoku. Ima oblik trokuta, a nizinsko je područje. Zauzima nešto više od dva posto površine Hrvatske, a baranjsko stanovništvo čini jedan posto ukupnoga puka Hrvatske. Baranjski reljef karakteriziraju naplavne ravni uz Dravu i Dunav, starije riječne terase, praporne, odnosno lesne zaravni te uzvisina Bansko brdo (244 metara nadmorske visine). Plodno tlo, bogatstvo flore i faune, ambijentalno je iznimno vrijedan krajobraz, a uz etnički mozaik, Baranja posjeduje i vrlo bogato materijalno i duhovno naslijeđe.

Kroničari bilježe da se u vrijeme kralja Bele III., spominje „utvrda Borona“ (*castrum Borona*), a u svezi s nekim događajima još iz vremena kneza Árpáda. Iz toga slijedi da je utvrda nastala znatno prije nego su se Mađari počeli doseljavati u taj dio Podunavlja, a što se dogodilo na izmaku IX. stoljeća.¹ Počam od XIII. stoljeća, različiti povijesni izvori kontinuirano dokazuju postojanje te utvrde. To je i vrijeme, s priličnom sigurnošću možemo tvrditi, kada i županija ustrojena u tom dijelu Podunavlja, ali i najdonje Podravine, dobiva ime prema rečenoj utvrdi. Nije tomu davno, da su znanstvenici motreći sva raspoloživa vrela, a razmišljajući o etimologiji imena *Baranja* kao mogućnost spominjali i slavensko podrijetlo; prema riječi brana (<*borna) pregrada, ustava, bedem. Ipak, prevladalo je mišljenje kako se radi o osobnom imenu Borna, ali i Brana, no ne isključuje se pri tome niti mogućnost mađarskoga utjecaja, te bi to tada moglo biti Borona ili čak i Boronja. Moguće je i da je utvrda, a potom i županija dobila ime prema

¹ Péter Hanák, *Povijest Mađarske*, Zagreb, 1995, str. 38. - 39.

svomu graditelju odnosno prema prvomu nositelju županijske vlasti. Proučavajući različite povijesne izvore, nailazmo i na različite mogućnosti tumačenja navedene problematike; riječ je o suodnosu vinogradarstva i vinarstva, pa prema mađarskoj riječi *boranya*, što znači *vinska majka*, možda i zato jer je tamošnja uzvisina Bansko brdo, Bonovo brdo, vrlo pogodno za uzgoj vinove loze, a što zapravo svjedoče i dokazi iz vremena Rimskoga Carstva u tim dijelovima Panonije. No neospornom je činjenicom da je Baranja kraj sudbinski vezan za vodu. Zapravo Drava i Dunav određuju njezine prirodne granice, a valja naglasiti i da su gotovo dvije trećine ukupnoga prostora Baranje bilo redovito poplavljeno sve dok tijekom XIX. stoljeća nisu izvedeni prvi ozbiljniji hidromelioracijski radovi. Zato riječ slavenskoga porijekla *bara* zacijelo odgovara imenu pokrajine Baranja.

I tako polako ulazimo u predio - neovisno posjećuje li se taj prostor zimi, u proljeće, ljeti ili u jesen.

Za gospodarsku povijest naroda značajni su ne samo viškovi proizvodnje što se izvoze nego i putovi kojima se oni kreću, sredstva kojima se prevoze, gradovi u kojima se skupljaju, pretovaruju, prodaju.²

Roba i vojske kretale su se dolinama rijeka i prijevojima između planina, uglavnom u smjerovima kojima su vodili stari rimski putovi i to iz Panonije prema lukama na moru, što su nastajale i razvijale se već u grčko, rimsko i bizantinsko doba. Zapravo, putovi su se prostirali od morskih luka prema zaleđu.³

Bjelodano je da su vodeni i suhozemni - cestovni, željeznički i poštanski putovi u značajnoj mjeri pridonosili razvoju gospodarstva Baranje u prošlosti, a time i prometa u cjelini.

Baranja kao zemljopisna cjelina sve do 1918. godine, razvojem svojega gospodarstva, ali i pučanstvom stvara prometne potrebe za prijevozom robe. No istovremeno se može tvrditi da je Baranja područje preko kojega zapravo vode važne prometnice. Početkom 1900., narušena je postojeća vertikala jug - sjever, i obrnuto, a jačaju željezničke veze zapad - istok i obrnuto. Sve to zbog neprekinutoga odvoza roba iz područja, ali roba s kojima se područje snabdijevalo.

U Baranji, kao i na ostalim ravničarskim prostorima, bio je velik broj uposlenih u poljodjelstvu, a što zapravo može ukazati na bitno drukčije potrebe u zadovoljavanju prijevoza robe, što je posebice aktualno u vrijeme ubiranja plodova.

² Mijo Mirković, *Ekonomska historija*, Zagreb, 1958, str. 73.

³ M. Mirković, isto, str. 74.

Vodeni promet

Promet, kao i sve što je vezano uz njega zavisni su o društveno-ekonomskom razvoju, ali svakako i o prirodnim uvjetima, odnosno o reljefu pojedinoga područja. Stoga promet nosi povijesna obilježja. Ipak, što je društvo razvijenije i njegove ekonomske mogućnosti veće, to je promet manje ovisan o prirodnim čimbenicima.⁴

Tko su istinski gospodari prostora što ga omeđuju rijeke Dunav i Drava te granica s Republikom Mađarskom u najnovije vrijeme - pitanje je što bjelodano traži autentične odgovore, temeljene isključivo na povijesnim čimbenicima i vrelima. Jedna je od temeljnih intencija pri stvaranju ovoga rada bila, pokušati rasvijetliti pitanje prometa u Baranji, ali i nužno upozoriti na čimbenike koji su utjecali na razvitak i mijene - i baranjskoga područja i prometa. Stoga nam je upozoriti na svojevrsno „povijesno nasilje“ što je ostavilo traga i na baranjskome području.

Povijest bilježi različite događaje obilježene nasiljem, a u povijesnoj znanosti rasvijetljene u većoj ili manjoj mjeri, s temeljnim ciljem - dovođenja nekih novih gospodara.

Zacijelo da su zbog takvih događanja i gospodarski odnosi bili u sjeni, jer su se iza svega nazirali politički interesi. Prisilne migracije i kolonizacije siguran su indikator demografskih promjena u različitim razdobljima povijesti Baranje. Uz sve to (po)stojala je još jedna bitna prijetnja ili čak nasilje, a riječ je o činima pretenzija, ali i samim aktima okupacija što su bjelodano obilježavale stoljeća opstojnosti zemljopisnog prostora Baranje kroz prošlost.

Do 1893. godine, osigurano je više od 3,500.000 kruna, kojima su izvršeni presjeci meandera kod Drávaszentmártona (1882.) i Velikog Bajera (1882. - 1885.). Počevši od 1880. godine, za zatvaranje „mrtvih grana“ podizane su pregrade, nasipi od kamena i pruća; istovremeno, započelo je i osiguranje obale od daljnjeg urušavanja. U proljeće 1882. godine, započela je izgradnja nasipa radi zaštite Kisdárde i Eugenfalve (Tvrđavica i Podravlje), današnjih dijelova grada Osijeka. Dužina tih nasipa iznosila je 9,5 kilometara. Ministarstvo prometa i javnih radova Mađarske 1886. izdalo je naredbu za ponovno kartografsko snimanje kao i izradu planova za regulaciju Drave od Zákánya do ušća Drave u Dunav.

Zapravo taj je plan u interesu što sigurnijeg brodarenja preusmjeren u Ured riječnog inženjerstva što je osnovan 1893. u Osijeku. Za cjelovitu

⁴ I. Erceg, *Promet kao proizvodna komponenta i kao način i sredstvo povezivanja ljudi*, Acta historico-oeconomica, vol. V, Zagreb, 1978, str. 17.

regulaciju Drave, 1895. odobrena su novčana sredstva u iznosu od 29,500.000 kruna, no zbog izbijanja Prvoga svjetskog rata radovi su morali biti prekinuti, a da pri tom niti polovica predviđene sume nije iskorištena.

Hidromelioracijski radovi na Dravi iskorišteni su i za izgradnju pristaništa. U Osijeku je tako 1898. godine, prigodom čišćenja korita rijeke - i to ustaljenom metodom grabljenja - od izvađenog materijala sagrađena pristanišna obala dužine 500 metara. Tada je stvoren i lučki bazen, što je prigodom vodostaja na ništici imao dubinu 2,5 metara i mogao zaštititi čak četiri parobroda, 13 većih i 27 manjih brodova te 6 mlinova.

Nešto veće trgovačko pristanište, kao i zimska luka izgrađena je u Barsu (1907. - 1908.) s dužinom obale od oko 550 metara, dok je u bazenu moglo biti usidreno pet parobroda, 24 većih i 23 manja broda, a postojalo je i šest mlinova.⁵ U tom je slučaju sâm bazen postao u kratkom vremenu toliko muljevit, da su ga, uoči svake zime, morali pročišćavati. U osječkoj zimskoj luci, situacija glede čistoće samoga bazena, bila je još složenijom, s obzirom da je onečišćenje bilo toliko da je tijekom godine ulaz u bazen više puta trebalo uređivati.

Po završetku Prvoga svjetskog rata, činom raspada Austro-Ugarske Monarhije, rijeka Drava postala je graničnom rijekom te bila proglašena međunarodnim vodenim putom. Raspadom Monarhije između država nasljednica u značajnoj je mjeri smanjena robna razmjena, a to je zapravo uzrokovalo smanjeni prometni značaj rijeke Drave. Istovremeno, zbog nedostatne međusobne suradnje vodnogospodarskih službi Kraljevine Mađarske i Jugoslavije, nije posvećena dovoljna briga za regulaciju rijeke stoga su rezultati ranijih radova polagano počeli propadati. Brodarenje je svoju najnižu točku doživljavao prilikom izbijanja velike svjetske gospodarske krize: dok je 1928. na Dravi bilo 23 plovidbene crte, one su 1929. pale samo na devet. U to su vrijeme Dravom prometovali parobrodi, a motorni tegljači i samopokretni šleperi pojavili su se tek tridesetih godina XX. stoljeća. Stvarni razlozi, ali i uvjeti za regulaciju rijeke Drave, ponovo su stvoreni tek poslije Drugoga svjetskog rata.

Vodeni putovi oduvijek su imali brojne prednosti u odnosu na druge vrste prometovanja. Oni su, u prvom redu bili povoljniji novčano, a s druge strane, osiguravali su znatno veći promet, jer plovna prometna sredstva imaju veću nosivost.

Baranjske rijeke, Dunav i Drava, u ranijim povijesnim razdobljima bile su znatno prometnije, no što su u najnovije vrijeme. Prije izgradnje

⁵ Usporediti: Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u XIX. stoljeću*, Zagreb, 1972, str. 276.

Ivan Beuc, *Povijest institucija državne vlasti u Hrvatskoj (1527.-1945.)*, Zagreb, 1969.
Dragutin Pavličević, *Povijest Hrvatske*, Zagreb, 1994.

željeznica javnog prometovanja, a nakon toga i izgradnje beljske uskotračne gospodarske željeznice, te su rijeke bile u punoj funkciji prijevoza poljoprivrednih roba s mjesta proizvodnje do mjesta prerade, a često i prodaje. Velik dio vodenog prometa hrvatske Baranje s vremenom se sve više koncentrirao na Osijek, a poglavito kada se u Osijeku počelo s gradnjom pristaništa, što je i logično, jer se drugdje nije gradilo. Kada je o Baranji i pristaništima riječ, ako zanemarimo Kazuk na Dunavu južno od Batine Skele, u Baranji nije bilo pristaništa. Taj je nedostatak u prošlosti bio izuzetnom bitnim; naime baranjskoj poljoprivredi, što zbog visoke proizvodnje, što zbog troškova transporta, riječni bi put i te kako, bio isplativ. Nepromijenjeno stanje u perspektivi zasigurno će uvjetovati daljnje ograničenje riječnog prometovanja samo za prijevoz onih proizvoda čiji će troškovi prijevoza riječnim putem biti niži od prijevoza drugim vrstama prometovanja.

Iz navedenog, razvidno je da Dunav dužinom od 49 kilometara, te Drava sa 61 kilometrom toka kroz hrvatsku Baranju nisu ozbiljnije iskorištene za prostorni i gospodarski razvoj. Povoljan zemljopisni položaj kao i mogućnost transporta rijekama, komparativne su prednosti Baranje, za koje gospodarstvenici tvrde da su veliki baranjski kapital, posebice kada je riječ o gospodarskim ulaganjima u industrijska postrojenja u prerađivačkoj, a napose, u prehrambenoj proizvodnji u blizini ili neposredno uz obale baranjskih rijeka.

Jasno je da ukinućem beljske željeznice, a kao posljedicom toga i nemogućnost transporta robe do pristaništa Kazuk, raste značaj, ali i robni promet što ga ostvaruju dravska pristaništa - današnji „Tranzit“ i luka „Osijek“. Promet u Osijeku se, dakle, povećao, i to kakao slijedi:

Ukupan promet riječnog pristaništa u Osijeku ⁶

<u>Godina</u>	<u>Ukupno/tona</u>
1937.	60.079
1939.	64.637
1944.	34.966
1950.	96.254
1960.	81.591
1970.	253.243
1980.	862.241
1981.	979.544

Cestovni promet

Četrdesetih godina XIX. stoljeća putovi Baranje bili su među najboljim cestovnim sustavima u Mađarskoj. Prema svojoj namjeni izdvajao se središnji poštanski pravac Budim - Osijek, koji je zapravo prolazio blizinom Dunava, često predjelima dolinske ravnice, a ponegdje i rubnim brežuljkastim dijelovima dolina. Poštanska kola iz Budima do Osijeka, prema ustaljenom voznom redu iz 1836. godine, zaustavljala su se u mjestima, kako slijedi: Tétény, Ertsén, Adony, Duna Pentele, Duna Földvár, Paks, Tolna, Szekszárd, Báta Szék, Szektső, Moháts, Baranyavár, Laskafalu te Osijek, gdje se stizalo nakon devetnaest sati vožnje.⁷

Bjelodano je kako je sredinom XIX. stoljeća to zapravo bio jedini glavni poštanski pravac što dodiruje Baranju i čija je cijela baranjska dionica bila izgrađena kao tvrda cesta (kaldrma). Pomnijim uvidom u različite zemljovide, može se uočiti da se gradnja te i takve tvrde ceste dogodila između 1824. i 1844. godine. Crta toga putnog pravca na mnogim se mjestima poklapala s glavnom cestom iz razdoblja rimske prevlasti u tom kraju, a koja je prolazila uz limes; taj je put u srednjem vijeku bio nositelj balkanskih gospodarskih veza, s obzirom da se njime služila i osmanska osvajačka vojna sila, kao i carsko-mađarska oslobodilačka vojska.

Na uzastopno upozoravanje i odašiljanje više požurnica od strane Namjesničkog vijeća i samoga mađarskog kancelara, prometovanje se tim putem značajno poboljšalo, od prosinca 1843. godine, otkada je pisana pošta između Pešte i Osijeka svakodnevno prometovala. Temeljem podataka iz

⁶ Monografija *Tri stoljeća Belja*, Osijek, 1986, str. 105, *Statistički bilten*, br. 13, Beograd, 1952, str. 23.

⁷János Füzes, *Patak – és hajómalmok Mohácsnál*, Mohács, 1996, str. 29.

1854, poštanska kola su udaljenost od Pešte do Pečuha prelazila za oko petnaest i pol sati, dok je put Pešta - Osijek i dalje do Petrovaradina prelažen za nekih šezdesetak sati.

Prema Mihályu Haasu, 1845. godine, čak niti između Pečuha i Pešte nema još potpuno izgrađenog puta - ceste. U neposrednoj blizini putova što su vodili za Somogy, Budim i Osijek, na određenim udaljenostima izgrađene su bile i postaje, na kojima su prijevoznici mogli promijeniti svoje premorene konje. Još tijekom četrdesetih godina XIX. stoljeća na kraće se udaljenosti putovalo na konjima ili pak, ako se izuzmu teška seljačka kola, jednim prijevoznim sredstvom u ovim krajevima, poštanskim kolima. No u njima je, pored poštanskih pošiljaka, bilo mjesta tek za nekoliko putnika. Haas je 1845. godine, pisao da *trenutačno između Szigetvára i Pečuha tjedno tri puta prometuju brza, četverozaprežna kola gospodina Czinderya*, te da se nada daljnjem održavanju svakodnevne poštanske linije na putnom pravcu Pečuh – Pešta i u zimsko vrijeme, kada je zapravo obustavljen vodeni promet, a to znači plovidba Dunavom.⁸

Zanimljivima se čine podatci što ih iščitavamo s jednog kombiniranog zemljovida o prometu i trgovini, u dijelu južnog Podunavlja, u razdoblju 1830. - 1840. što ga je izradio Ferenc Erdösi, prema opisima Eleka Fényesa, a uz uporabu Lippszkyjeva zemljovida, iz prve polovine XIX. stoljeća. Bjelodano je, ako iste stavimo u suodnose i pažljivo analiziramo, da je u Baranji moguće razlikovati nekoliko vrsta putova: postojali su poštanski putovi, županijski i trgovački, uz kaldrme i makadamske ceste. Analizom tog Erdösijeva zemljovida, može se uočiti, da je južno Podunavlje sve do kraja XIX. stoljeća ispresijecano zemljanim putovima što su postupno pretvarani u kamene i to na dva načina. Jedan je način da se postojeći zemljani putovi posipaju sitnim šljunkom što su ga vozila u vrlo kratkom vremenu „ugazila“ u put, pa je vremenom sloj što je ostao stvorio novi put. To su makadamski tipovi putova koji nisu imali trajnu i čvrstu podlogu, ali su ipak predstavljali napredak u odnosu prema zemljanim putovima. Bitno sigurnije, ali i trajnije prometnice one su što su nastajale tako da se na postojeći šljunak polaže lomljeni kamen; na taj se način dobiva sigurnija podloga (temelj). Prema Erdösijevu zemljovidu, poštanski put što je iz Mohača vodio prema zapadu, cijelom dionicom Pečuh - Szentlőrinc - Szigetvár, bio je u razini kaldrme ili je imao makadamsku kvalitetu; o istoj je kvaliteti prometnice riječ i kada govorimo o poštanskom putu što je iz Mohača vodio prema juga, a preko Branjinog Vrhca i Darde stizao u Osijek.

Sredinom XIX. stoljeća u kvalitativnom smislu, ali i u smislu prometne važnosti, mogu se izdvojiti dvije ceste: putni pravac prema Mohaču, u gospodarskom smislu izuzetno važan put, s obzirom da je njime

⁸ Sándor Morócz i dr., *A mohácsi Zsidóság története*, Mohács, 2001, str. 16. - 18.

dopreman ugljen iz Pečuha, ugljenokopa Mečeka, u dunavsko pristanište u Mohaču, gdje se vršio pretovar na brodove austrijskog „Dunavskog parobrodskog društva“. Nadalje, druga cesta, možda i prvorazredna značaja, bila je ona između Pečuha i Bonyháda, čijim je produžetkom preko Szekszárda, osigurana doprema ugljena iz područja sjevernog Mečeka u luku gradića Tolne.

Svi ti putovi nalazili su se u interesnoj zoni Pečuha, tražeći povezanost sa tim središtem, dok se onim prometnicama, što nisu gravitirale Pečuhu, poklanjala znatno manja pozornost. To se odnosilo na blizu 85% putova koji nisu imali primarna gospodarskoga značaja, a prolazili su kroz naselja Baranje.

Nakon sloma oslobodilačke borbe u Mađarskoj, u vrijeme apsolutizma, Beč Podunavlje organizira kao jedan okrug, s administrativnim središtem u Sopronu. To je rezultiralo preusmjerenjem prometa prema tom gradu. No i pored toga, iz kuta baranjske zbilje, valja izdvojiti jedan putni smjer što je izgrađen u takvim okolnostima, a to je put između Sásda i Kaposvára, koji je zapravo bio poveznicom – vertikalom između jugoistočnog i sjeverozapadnog Podunavlja.

Reformskim političarima Mađarske još u razdoblju 1830. - 1840. godine, bilo je kristalno jasno, da osim o društveno-političkim čimbenicima, razvoj gospodarskog života umnogome ovisi i o razini prometne povezanosti krajeva; stoga su držali prioritarnim gospodarskim ciljem izgradnju i razvoj željezničke mreže.

Povijest nas je naučila, a sada se samo valja toga prisjetiti, kako su još stari Rimljani za vrhovni nadzor putova, odnosno prometa uveli dužnosnika i zvanje *curatora*. Takvim je dužnosnikom postao István Széchenyi, kada je 1845. godine, postavljen na čelnu poziciju Odjela prometa u Mađarskom kraljevstvu namjesničkom vijeću. I na trenutak, opetovano se vratimo Rimljanima, koji su ponosno gledali na kuratorsko odlikovanje, koje je zacijelo odlikovanoj osobi umnogome diglo autoritet i ugled; u Mađarskoj je pak, snažna oporba, a na pritisak vladine službe, pa makar i kao na *nobile officium*, gledala kao na veliki grijeh. Po imenovanju na tu dužnost u Beču, Széchenyi⁹ se uputio u Peštu, gdje se već prigodom dočeka silno razočarao, s obzirom da su mu na kočiju, u kojoj se vozio, bacali blato, a na skupu su mu izvikivali različite uvrede, dok ga je oporbni tisak drugi dan prozvao izdajnikom i čovjekom koji se prodao Vladi. Iako pod vidnim pritiskom, nije odustao od zamišljene nakane graditelja novih prometnica. Upornošću, ali i neviđenim razboritošću, uspijeva ostvariti svoje

⁹ Péter György, *Gróf Széchenyi István közgazdasági eszméi és hatásuk az gazdasági gondolkodásra*, Kolozsvár, 2002, str. 89.

zamisli za koja dobiva svjetska priznanja. Možda mu je to poslije donijelo i laskavi naziv *najvećeg mađarskog graditelja*.

Značajna promjena u svezi s cestovnom politikom događa se 1861. godine; temeljem *Listopadske diplome*, državne ceste u istočnom dijelu Carevine nisu više u nadležnosti carske Vlade, već u cijelosti prelaze u nadležnost Mađarskog kraljevskog namjesničkog vijeća.

Koliki je pomak učinjen glede cestogradnje od sredine XIX. stoljeća unutar Karpatskog bazena, uočljivo je iz podataka o izgradnji prometnica; primjerice, u Podunavlju je tada izgrađeno 656 kilometara novih putova.¹⁰

Značajnu novinu donosi 1904. godina, kada je zakonskim člankom XIV./1904. zajamčena novčana potpora za gradnju 360 kilometara županijskih cesta, u vrijednosti 43 milijuna kruna.

Cestovna mreža u km u Mađarskoj i Hrvatskoj (1890. -1914.)

<u>Godina</u>	<u>Mađarska</u>	<u>Hrvatska</u>	<u>Sveukupno</u>
1890.	5.970 km	1.207 km	7.177 km
1914.	11.028 km	1.166 km	12.194 km

Vrelo: J. Šidak, M. Gross, I. Karaman, D. Šepić, Povijest hrvatskog naroda 1860.-1914., Zagreb, 1968. Đ. Šarošac, Tisućugodišnje veze Hrvata i Mađara, Zagreb, 1999.

Gledajući obje zemlje zajedno, iz ovih podataka može se zaključiti da je cestovna mreža povećana za preko 70 posto. Mađarska je 1890., imala 34.861 kilometara županijskih, od toga izgrađenih 24.065 kilometara cesta; njihov se ukupan broj, najviše uslijed nacionalizacije nakon 1907. - 1914., smanjio na 31.859 kilometara, ali je od toga izgrađenih cesta bilo 26.773 kilometara. Većina putova nižeg reda izgrađena je do 1895. godine, dužina željezničko-prilaznih putova iznosila je 530 kilometara (od čega izgrađenih 406 kilometara), zatim, vicinalnih 31.374 kilometara (od čega izgrađenih tek 11.655 kilometara), općinskih ili poljskih putova blizu 75.000 kilometara, a to je sveukupno 106.904 kilometara, od čega je izgrađeno, tek 12.061 kilometara.

Trijanonskim mirovnim ugovorom Mađarska je izgubila većinu državnih cesta; od 11.028 kilometara prije Trianona, ostalo joj je oko 3.163 kilometara, ili 28,7 posto, a županijske su se ceste smanjile na 14.167

¹⁰ Károly Lábadi, *Laskó – száz magyar falu*, Budapest, 2002, str. 52.

kilometara. U Kraljevini SHS postojalo je 490 kilometara državnih i 2.683 kilometara županijskih cesta.

Od sredine XIX. stoljeća, pa do kraja Prvoga svjetskog rata, obrt, trgovina i putovi Baranje imali su svoju prepoznatljivu formu i značenje te činili nerazdvojni dio velikog državnog mehanizma pod vrhovništvom Beča ili Pešte.

Znameniti geograf Elek Fényes 1865. godine, područje Baranje opisuje na sljedeći način: prostor obilježava jedno brdo (Fényes ga zove *Bodolyai* ili *Szölösi hegyiség*, što znači Podoljsko, ili Vinogradarsko brdo; današnji naziv glasi Bansko brdo), počevši od Belog Manastira i Branjinog Vrh u pravcu istoka sve do Dunava; ono je na višim predjelima pokriveno šumama, a na padinama i podnožju vinogradima koji daju znamenita vina. Od drugih gospodarskih grana poznat je ribolov, a osobito rakovi iz Drave te lov na morune kod Batine, Bilja, Topolja i Kopačeva. Bjelodano je da su robni viškovi nastali na vlastelinstvu Belje, ali i oni sa seljačkih gospodarstava zacijelo su bili upućivani na druga tržišta, jačajući na taj način razvoj obrta i trgovine, koji su u drugoj polovici XIX. stoljeća dobivali sve veću ulogu i značenje, iako su upravo stvaranjem robnih viškova, postajali ovisnima o kvalitetnim putovima.

Prisjetimo se da 60-tih godina XIX. stoljeća od šest središnjih i važnih putova što su prolazili Baranjom, čak polovica, odnosno tri puta prolazila su njezinim južnim dijelom – dravskim trokutom koji omeđuje današnju hrvatsku Baranju. Put što je dolazio iz Budima, pa dalje se Tolnom, jednim je krakom Lanycsokom skretao prema Pečuhu, dok je drugi krak išao prema Branjinom Vrh¹¹ i dalje, prema Osijeku. Jug Baranje također je dodirivala crta Pečuh – Šikloš - Osijek. Treći važan put išao je preko Pečuha - Szederkénya i Bólya i stizao do Batine na Dunavu. Gonetajući tu zacijelo vrlo složenu problematiku prometovanja u prošlosti Baranje, ne može se nikako mimoći razmišljanje što ide u prilog činjenici, da su već 1863. godine, neka južnobaranjska naselja imala svoje poštanske urede, kao što su Branjin Vrh, Čeminac, Darda, Kneževi Vinogradi.¹²

Unutar sustava suhozemnih putnih pravaca značajno mjesto imao je i željeznički promet. Razdoblje nakon Drugoga svjetskog rata donosi i neke, čini se, bitne različitosti u odnosu na ranija iskustva. Zapravo, razvojem automobilske industrije pojačan je i udio kamiona u sveobuhvatnom prijevozu roba, kao i autobusa i automobila za prijevoz ljudi.

¹¹ Prema podacima - *Post und Telegraphen Derorbungsblatt* - Wien za dotične godine, *Zbornik Kraljevsko-ugarskih poštanskih i brzojavnih naredba* - Kraljevsko-ugarski ministar trgovine - Budimpešta za dotične godine, *Narodne novine* za dotične godine

¹² Valentin Zdravko Belt, *U znaku napretka*, Osijek, 1994, str. 23.

Baranja, kao posebno zemljopisno područje, zacijelo je imala i nekih svojih značajki. Jedna od takvih posebnosti bila je i uskotračna gospodarska željeznica što je povezivala naselja vlastelinstva „Belje“ na prostoru od Kneževa do pristaništa Kazuk na Dunavu. Zatim redovita normalna pruga što je povezivala Osijek s Villányem preko Belog Manastira, u dužini od 32 kilometara. Puštena je u promet 20. prosinca 1870. Nešto kasnije, odnosno 31. srpnja 1910. godine, u dužini od 12,3 kilometara uspostavljen je željeznički promet od Belog Manastira preko Baranjskog Petrovog Sela do mjesta Harkánya. Te treća javna pruga bila je dužine 26,8 kilometara i išla je od Belog Manastira do Batine Skele na Dunavu¹³

Izgradnja gospodarske, neki su je i nazivali šumskom uskotračnom željeznicom vlastelinstva „Belje“ kroz Baranju, započela je 1898. godine, a dovršena 1907.¹⁴ Vrlo precizno, 1898. tvrtka Orenstein i Koppel iz Budimpešte, koja je bila proizvođač tračnica kao i drugog materijala te prometala za potrebe gospodarstva i rudarstva, uputila je tadašnjem nadvojvodskom vlastelinstvu „Belje“ sa sjedištem u Kneževu, ponudbeni memorandum i katalog svojih proizvoda. Memorandum je u cijelosti bio prihvaćen¹⁵ te je odmah sljedeće godine u proljeće i započela izgradnja pruge i pratećih objekata. Sveobuhvatan i zahtijevan uradak i ne samo za brojne graditelje pruge, već i prometala, trajao je do 22. kolovoza 1907. godine, kada su i službeno utvrđena *Pravila o upravljanju parnom i konjsko-zaprežnom šumskom i gospodarskom uskotračnom željeznicom vlastelinstva „Belje“*. Sukladno *Pravilima*, beljska je željeznica bila podijeljena u dva pravca, i to: Sátorhely - Izabellaföld, bila je bočna pruga, i Kneževo-Lipovica - Beli Manastir - Kazuk, središnja pruga. U prvoj varijanti ta je znamenita željeznica imala 97 kilometara stalne i 16 kilometara prijenosne pruge, propisane širine 0,75 metra. Vozni park imao je 12 lokomotiva od 35, 50, i 75 kiloponda, s preko tisuću raznih vagona. U sastavu „Belja“, željeznica je imala status samostalnog djelatnog pogona. Uslugama željeznice uglavnom su se koristili gotovo svi distrikti vlastelinstva „Belje“, a oni su zapravo i snosili troškove održavanja pruge kao i voznog parka, što je bilo pravno određeno člankom 7. *Pravila željeznice*.

Nakon što je u povijest ušla snažna Austro-Ugraska Monarhija, poslije poraza u Prvome svjetskom ratu, *Saint-Germanskim ugovorom* od 10. rujna 1919. godine, postojeća zatečena krunska dobra prelaze u države nasljednice (članak 208.).

¹³ Davorin Taslidžić, *Na vratima naroda, na granici svjetova*, Beli Manastir, 1999, str. 72.

¹⁴ *BELJE Tvornica šećera '75*, monografija, Beli Manastir, 1986, str. 27.

¹⁵ Nadvojvodska željeznica, kutija 32, predmet 123, spis 43/1898, arhiv „Belja“ Kneževo, 1898. (dalje: NŽ, ABK ...)

Nakon Prvog svjetskog rata dvije trećine cjelokupnog vlastelinstva „Belje“, došle su u posjed Kraljevine SHS, pa je i sama željeznica podijeljena, i to: Sátorhely - Izabellaföld, ostao je u Kraljevini Mađarskoj, a ostatak u novoosnovanoj Kraljevini SHS. U prosincu 1920. godine „Belje“ kao državno dobro prelazi u nadležnost Generalne direkcije državnih dobara, odnosno Ministarstva financija Kraljevine SHS, što je značilo da je i beljska željeznica postala vlasništvom Kraljevine SHS.

Gospodarska je željeznica i dalje bila dijelom beljskog proizvodnog segmenta. Središnjom postajom, odnosno glavnim kolodvorom postao joj je Beli Manastir, u neposrednoj blizini željezničkog kolodvora redovitog pružnog pravca Budimpešta - Osijek.

Beli Manastir, kao središnji uskotračni kolodvor bio je u funkciji raznih oblika pretovara roba, s obzirom da je na tom mjestu bio čitav niz kolosijeka za takve namjene i potrebe. Važne pružne crte bile su: Beli Manastir – Kneževo, kao i Beli Manastir – Kazuk (pristanište na Dunavu). Važnim se čini napomenuti kako je u razdoblju Monarhije bilo i takvih prigoda kada su se manji tereti ili prijevozi obavljali konjskom ili volovskom zapregom, u sastavu gospodarske željeznice.

Poslije završetka Drugoga svjetskog rata, točnije počev od 1946. godine, sustav željezničkog prometovanja pripao je Administrativno-tehničkom odjeljenju Direkcije državnog dobra „Belje“ čije se središte nalazilo u Belom Manastiru. Njegova je djelatnost bila organizirana na sljedeći način: prometno-tehnički pododjel, održavanje i nadzor pruge, dok je vozni park činilo 11 lokomotiva, 2 motorne drezine, 7 putničkih vagona, 31 G-kola, 9 TG-kola, 31 PL-vagona, 22 para vagona za prijevoz trupaca, 98 T-vagona, 546 R-vagona, 3 poštanska vagona i 5 tendera. Za održavanje sustava željezničkog prijevoza bilo je zaduženo 37 stalnih službenika i 6 stalnih skladišnih djelatnika za utovar, istovar i pretovar roba. Tih šestoro djelatnika bilo je zapravo pod paskom rada *u akordu* prema utvrđenim cijenama. U izvanrednim situacijama, primani su i drugi djelatnici, sukladno potrebi.¹⁶

Ozračje antifašizma

U razdoblju privremenoga zaposjedanja Baranje od strane Kraljevine Mađarske (1941. - 1944.), u željezničku strukturu i održavanje prometa, nije se gotovo ništa ulagalo, a i potrebiti popravci svedeni su na najmanju moguću mjeru.

¹⁶ABK, NŽ, kutija 32, predmet 124.

Nakon pobjede nad fašizmom antihitlerovske koalicije, i ovo područje dobilo je nove vladare, koji su u početku bili naklonjeni ovdašnjem puku, ali kako je vrijeme odmicalo, postajali su sve okrutniji, i ne baš darežljivi prigodom ispunjavanja želja ili potreba ovdašnjeg pučanstva. To se osjetno odrazilo i na opstojnost gospodarske željeznice „Belja“, koja nakon gotovo 62 godine postojanja, iščezava s ravničarskih obzolja. Međutim, ukidanje beljske gospodarske željeznice nije značilo kraj, kada je u pitanju redukcija željezničke mreže u Baranji; vremensko razdoblje od 1957. pa, mogli bismo bez grizodušja kazati do 1982. godine, obilježeno je nestajanjem brojnih uskotračnih, ali i normalnih kolosijeka koji su spajali središnje i rubne baranjske dijelove.

Ipak, taj proces valja motriti kao logičan put napretka; naime, u isto vrijeme zabilježen je znatniji porast cestovnoga prometa što je u konačnici rezultiralo ulaganjem u cestovnu infrastrukturu. Glavnu regionalnu cestu činila je cesta broj 17 sa suvremenim kolovozom, što je vodila od Osijeka, preko Bilja, Meca, Darde, Švajcarnice, Čeminca, Kozarca, Belog Manastira, Branjinog Vrha i Kneževa i dalje, preko državne granice, do Udvara u Mađarskoj; ukupna dužina te ceste iznosila je 45 kilometara. Tako je jedan raniji općinski put postao magistralnom, i međunarodnom cestom broj 17-1, što se odvaja od regionalne ceste broj 17 kod Bilja, prolazeći dalje prema sjeveroistoku, i to sljedećim mjestima: Vardarac, Lug, Grabovac, Kneževi Vinogradi, Suza, Zmajevac, Batina na Dunavu. Ta je cesta postala *cesta što život znači*, zbog dvaju razloga: nakon ukidanja željezničke pruge Batina – Beli Manastir, postala je jedinom vezom s Osijekom; ona se s dvjema regionalnim cestama spajala na magistralnu cestu broj 17, i to: a) na sjeveru, između Batine i Zmajevca s cestom broj 2414, što je vodila preko Draža i Topolja u Kneževo (od 60.-tih godina XIX. stoljeća na tom je potezu išla važna županijska cesta Kneževo - Batina, što se nakon prijelaza skelom kod Batine na Dunavu povezivala s cestom Bezdán - Sombor); b) sa središnjom cestom broj 2413, koja se pružala pravcem od Kneževih Vinograda preko Karanca, zatim jugoistočno od Belog Manastira, gdje se spajala s magistralnom cestom broj 17. Na zapadnoj strani magistralne ceste kod Švajcarnice odvajala se regionalna cesta broj 2412, što je vodila preko Uglješa, Jagodnjaka, Bolmana do Baranjskog Petrovog Sela, odnosno do državne granice kod Beremenda u Mađarskoj. Sjeverozapadno od Bolmana jedna novoizgrađena lokalna cesta 80.-tih godina XX. stoljeća vodila je preko sela Petlovac, Šumarina i Širine u Beli Manastir. Regionalna cesta broj 2412, od Baranjskog Petrovog Sela imala je jedan krak prema jugu,¹⁷ što je preko Novog Bezdana i Torjanaca prelazeći Dravu, stigavši do Belišća, pa u

¹⁷ BELJE *Tvornica šećera '75*, monografija, Beli Manastir, 1986, str. 102.

Valpovo, stvarao još jednu vezu hrvatske Baranje sa Slavonijom, s obzirom na činjenicu da izbija na cestu Osijek - Donji Miholjac - Virovitica.¹⁸

Ako pokušamo usustaviti poznate nam podatke kada je o cestovnom prometu riječ, a koje je, između ostalih, u svome radu *Historijski aspekti razvoja prometa na području Baranje*,¹⁹ iznio prof. dr. sc. Zvonimir Jelinović, odnos suvremenog kolnika prema dužini cestovne mreže u hrvatskoj Baranji 1982. godine, bio je 216:221, što zapravo iznosi 97,7%; u Hrvatskoj 18.727:27.636, što zapravo iznosi 67,8%. Stoga i ovi naizgled suhoparni i hladni brojevi slikovito govore o mogućoj kvalitetnoj prednosti putova južne, hrvatske Baranje u odnosu na putnu mrežu na razini Hrvatske. Primjerice, na sto kilometara prometnica hrvatske Baranje, dolazio je znatno veći broj prometala nego je to bilo na razini Hrvatske. Nadalje, 1957. godine, taj je broj bio veći u odnosu na Hrvatsku za punih 60%, a 1982. za 41,5%.

Prosječni godišnji cestovni dnevni promet na relaciji Osijek - Beli Manastir - državna granica s Mađarskom (danas granični prijelaz Duboševica - Udvar), 1960. iznosio je 558 vozila, a 1883. prošlo je 2.552 prometala, što je za oko 4,5 puta više u odnosu na protekle 23 godine. Nadalje, bilježimo i situaciju iz koje se iščitava intenzitet toka prosječnog dnevnog godišnjeg prometovanja na cesti Bilje - Batina iz 1983., međutim, bio je izrazito manji, 1.400 prometala. Zanimljivošću je da je u drugom statističkom mjerenju iz 1983. godine, izuzeta zapravo najprometnija dionica magistralne ceste broj 17, između Belog Manastira i državne granice, a o razlogu njezina izuzeća, danas se može tek nagađati; bjelodano je da su u tu problematiku najupućeniji, tadašnji nositelji vlasti.

Posebnom je vrstom prometa, dakle promet koji nije u službi prijevoza ljudi i robe, poštanski promet. Jasno je da je bez toga segmenta prometa nemoguće dati sustavnu sliku prometa u Baranji. Poštanska služba i telefonija, u značajnoj su mjeri približile svijet tomu kraju i obrnuto.

Poslije poraza osmanske vojske kod Nagy Harsánya, u Mađarskoj 1687. godine, austrijske vlasti nastoje u oslobođene krajeve što prije uvesti poštansku službu. Kada je u Budimu 1687. za *postarum magistra* bio postavljen Peter Shagler, odmah je organizirao poštansku službu, i to od Austrije preko Ostrogona do Budima, pa dalje preko Mohača do Osijeka i smjerom nove turske granice.²⁰

U svim postajama organizirane su kombijature od 12 konja, s odgovarajućim osobljem. Prijam i otpremu poštanskih pošiljaka nadzirali su mjesni *postarum magistri*.

¹⁸ Zvonimir Horvat, *Parna vuča u Hrvatskoj 1860-1988*, Zagreb, 2005, str. 187. - 201.

¹⁹ *BELJE Tvornica šećera '75*, monografija, Beli Manastir, 1986, str. 93. - 110.

²⁰ D. Taslidžić, isto, str. 73.

Prva poštanski pravac što je Osijek spajao s Budimom, išao je preko Luga, Belog Manastira i Mohača. U to vrijeme pošta se prikupljala i sređivala u posebnim za to određenim mjestima - distriktima i otuda je odlazila na sve strane. Na čelu poštanskog distrikta (središta) bili su *prefekti*.²¹

U terezijansko doba pošta se modernizira. Pojavljuju se poštanski pečati kojima se pečate poštanske pošiljke. Uvode se i nove poštanske diližanse (posebna namjenska kola za prijevoz poštanskih pošiljaka). To je razdoblje značajno po reformama poštanskog prometovanja. Godine 1755. pošte su u nadležnosti jedne potkomisije koja godinu dana kasnije dobiva naziv: Dvorska poštanska komisija (*In Postsachen sudbelgierte Hofkommission*). Nešto kasnije 1829. godine, pošte su u nadležnosti Visoke dvorske poštanske uprave (*Obersten Hofpostverwaltung*), sa sjedištem u Beču. Godine 1838. donesen je *Zakon o pošti* (*Postesetz*). Taj je zakon do 1918. godine bio na snazi u svim područjima Austro-Ugarske Monarhije.²²

Godine 1848. godine, dolazi do značajnih organizacijskih promjena u samoj Monarhiji. Na novu organizaciju utječe pojava novih prometala: željeznica, ali i novootkriveni telegraf. Sve pobrojano u nadležnosti je Ministarstva za trgovinu, obrt i graditeljstvo, u čijem je sastavu i Poštanska uprava. Godine 1850. osnovana je Generalna direkcija za komunikacije (*Generaldirektion für Kommunikationen*) s odjeljkom za poštu, željeznicu i telegraf. Na čelu svih odjela nalazio se generalni direktor. Godine 1859. pošte su u nadležnosti Ministarstva trgovine, zatim Ministarstva financija, a od 1861. pod ingerencijom su Ministarstva trgovine i narodnog gospodarstva, kada su pošte i telegrafi objedinjeni u Poštansko-telegrafskoj upravi. Početkom mjeseca svibnja 1867. godine, pošte i telegrafi civilne Hrvatske i Slavonije odvajaju se od Generalne direkcije u Beču i ta je separacija potrajala do 1. travnja 1868., odnosno do zaključivanja *Nagodbe* između Hrvatske i Ugarske. Na osnovi *Nagodbe* zaključene između Austrije i Ugarske, sve pošte istočnog dijela dvojne Monarhije došle su nadležnost Ugarske poštanske uprave sa sjedištem u Budimpešti. Pošte i telegrafi na prostorima Vojne krajine (granice) pod upravom su Ratnog ministarstva u Beču; od 1. siječnja 1871. godine, pošte su u nadležnosti Ministarstva trgovine Ugarske.

Na organizaciju pošta i poštanskog prometovanja u tom razdoblju djelovalo je podosta čimbenika, kao što je primjerice, rastući gospodarski procvat, potom vanjski utjecaji te revolucionarno razdoblje iz prve polovine XIX. stoljeća.

²¹ *Die Herrschaft Bélye*, Wien, 1883., str.138. - 143.

²² *Die Herrschaft Bélye*, Wien, 1883, str. 245.

Kako bi ubrzala proces otvaranja novih pošta, država za poštanske službenike osigurava zemljište, stan, oslobađanje od vojnih obveza, kao i neke druge vrlo privlačne pogodnosti. Poštanski kovčežići uvode se u obveznu uporabu 1817. godine. Posebne vrste poštanskih usluga počinju se razvijati tek poslije 1850. godine, kada se uz pismo i paket u promet uvode novine, tiskanice, preporučeno i žurno rukovanje, poštansko-uputnički promet, telegrafska uputnička služba, novčarske pošiljke, pošiljke s pouzecom, kao i robni ogladi. Počinje se rabiti poštanska dopisnica, koja se od 1872. godine, na području Hrvatske tiska dvojezično: *njemački* i *ilirski*. Proces razvoja poštanskih usluga prati uporaba poštanskih maraka za frankiranje pošiljaka – 1850; uvođenje jedinstvenih poštanskih tarifa bez obzira na udaljenost - 1866; uporaba okruglih poštanskih žigova s oznakom mjesta i nadnevka - 1868; primanje ženskog osoblja u službu pošta – 1869; prijelaz na metrički sustav u poštanskom prometovanju - 1875; uvođenje poštansko-štedne službe - 1882. te uvođenje u uporaba žiga R - 1883. godine.²³

Poštanska organizacija temeljena na *Poštanskom zakonu* iz 1850. godine, a sagleđana iz kuta *Nagodbe* između Austrije i Ugarske (1867.), ali i normativnih akata Ugarske poslije 1867. godine, imala je sljedeća načela, uz naputak da je poštanska služba potpadala pod državnu upravu: najviši organ je Ministarstvo trgovine; drugostupanjski organ Generalna je direkcija pošta i telegrafa, a prvostupanjski su organi regionalne direkcije pošta i telegrafa; izvršni organi za pošte su poštanski i telegrafski uredi, poštanska sabirališta, poštanski inspektorati, središnja skladišta materijala, središnji obračunski ured za poštanske uputnice, okružna tehnička nadzorništva, glavno tehničko nadzorništvo te zemaljski odbor za pošte, telegraf i telefon. *Poštanski patent* (*Postgesetz*) iz 1850. i njegove odredbe ostale su na snazi i poslije *Nagodbe* na području Hrvatske i Ugarske, gdje je pored ostaloga posebno bilo pravo korištenja poštanskih usluga od strane naroda, propisivanje tarifa od strane države, odnosno Ministarstva trgovine, jamstvo i odgovornost za zaprimljene pošiljke, uspostava pratećih propisa temeljem zakona kojim se uspostavlja poštanska služba, prometovanje i drugo. *Zapravo, Nagodbom* iz 1867. čin poslovanja pošta odvija se prema posebnim propisima što ih je donijelo Ministarstvo trgovine u Budimpešti, ali na osnovi već utvrđenog temeljnog *Zakona o poštama*, a što je dodatno pojačano sporazumom između Austrije i Mađarske.²⁴

Prva poštanska svjetska konvencija zaključena je 1874. u Bernu, potpisana posebno od predstavnika Ugarskih pošta, čime je bjelodano potvrđena samostalnost pošta na području Ugarske i Hrvatske, u odnosu na

²³ Z. V. Belt, *U znaku napredka*, Osijek, 1994, str. 25. - 31.

²⁴ Z. V. Belt, isto, str. 21.

austrijsko teritorijalno područje. Poštansko poslovanje nakon *Hrvatsko-ugarske nagodbe*, sve do 1918. godine, odvija se prema ranije utvrđenim pravilima, propisima i zakonima.

U drugoj polovini XIX. stoljeća, na području Baranje osnivaju se poštanski uredi koji osim prometa pismima i paketnim pošiljkama, obavljaju i novčarsko poslovanje, kao i brzojavnu službu.

Iz dana u dan osnivaju se i niču pošte i na području Baranje, i to kako slijedi: *Darda*, 16. ožujka 1855., *Kneževi Vinogradi*, 24. kolovoza 1862., *Batina*, 8. prosinca 1869., *Zmajevac*, 10. rujna 1872., *Jagodnjak*, 8. kolovoza 1881., *Bilje*, 9. travnja 1882., *Beli Manastir*, 2. siječnja 1883., *Draž*, 10. siječnja 1883., *Bolman*, 2. svibnja 1884., *Karanac*, 2. svibnja 1884., *Suza*, 28. lipnja 1884., *Branjina*, 27. rujna 1884., *Čeminac*, 9. rujna 1895., *Korazac*, 17. listopada 1907. i *Petlovac*, 21. prosinca 1910.²⁵

Bitno je naglasiti da pobrojani poštanski uredi djeluju do danas; u međuvremenu su na području Baranje otvoreni poštanski uredi i u Baranjskom Petrovom Selu, Lugu, Popovcu, Kneževu, Branjinom Vrhui i Duboševici.

Pored razvijenog poštanskog i telegrafskog prometovanja na području Slavonije i Baranje, posljednjeg desetljeća XIX. stoljeća, uvodi se i telefonija. Kada je u Osijeku, upravo prije stotinu i trinaest godina, 1894. godine, izgrađena prva državna javna telefonska mreža u Hrvatskoj, bila je povod, u tehničkom smislu revolucionarne odluke vlastelinstva „Belje“, tada u vlasništvu nadvojvode Albrechta, da „Belje“ telefonskom mrežom poveže s Osijekom. Takva mreža uz manje preinake bila je u prometu gotovo do 1976. godine, kada novo „Belje“ postaje sastavnicom javnog telefonskog prometovanja što su razvijalo na čitavom prostoru Baranje, kao dijela prometnog gospodarstva.

²⁵ D. Taslidžić, isto, str. 75.

Zaključak

Ovim se radom nastojao dati sažeti povijesni pregled razvoja prometa u Baranji, s posebnim naglaskom na povijesne događaje što su u bitnosti utjecali na život stanovnika toga kraja, a onda i na promet i prometnu infrastrukturu. Nesumnjivom je činjenicom da je Baranja zbog svojih prirodnih prednosti oduvijek bila zanimljivim područjem za različite osvajače koji su, uz negativne posljedice svoje politike za Baranju i Baranjske, a u cilju lakšega zaposjedanja i vladanja, ulagali u prometnu infrastrukturu.

Baranjsko je gospodarstvo obilježilo „Belje“ i kao važan segment „Belja“, beljska gospodarska željeznica.

Danas je Baranja, kada je o poljoprivredi riječ, jedno od područja s najviše mogućnosti gospodarskoga napretka; prirodne prednosti, ali i kvalitetne prometnice razlozi su koji bi u hrvatsku Baranju trebali udahnuti novi gospodarski život.

ISSN 1846-3819

POVIJESNI ZBORNIK
godišnjak za kulturu i povijesno naslijeđe

broj 1 i 2 (God. I)

Osijek, 2006./2007.

POVIJESNI ZBORNIK
godišnjak za kulturno i povijesno naslijeđe
br. 1 i 2, Osijek 2006./2007.

Nakladnik:

Odsjek za povijest – Filozofski fakultet Osijek

Za nakladnika:

Prof. dr. sc. Ana Pintarić, dekanica

Izv. prof. dr. sc. Ivan Balta, predstojnik Odsjeka za povijest

Uredništvo:

Prof. dr. sc. Pavo Živković, Filozofski fakultet u Osijeku

Prof. dr. sc. Slobodan Čače, Sveučilište u Zadru

Prof. dr. sc. Mithad Kozličić, Sveučilište u Zadru

Prof. dr. fra Marko Karamatić, Franjevačka teologija, Sarajevo

Prof. dr. sc. Marjan Dimitrijević, Institut za nacionalna istorija, Skopje

Izv. prof. dr. sc. Ivan Balta, Filozofski fakultet u Osijeku

Doc. dr. sc. Miroslav Akmadža, Filozofski fakultet u Osijeku

Izv. prof. dr. sc. Azem Kožar, Filozofski fakultet u Tuzli

Prof. dr. sc. Márta Font, Bölcsészettudományi Kar, Pécs

Glavni urednik:

Prof. dr. sc. Pavo Živković

Tajnik uredništva:

Mr. sc. Zlatko Đukić

Lektor i korektor:

Marica Grigić

Računalna obrada i prijelom:

Ivan Nećak

Tisak:

Tiskara Soldo, Vukovar

Naklada: 300 primjeraka