

ULOGA ŽELJEZNICE U REGIONALNOM RAZVOJU UZ DRAVU U AUSTRO-UGARSKOJ MONARHIJI I U EU

THE ROLE OF THE RAILWAY IN REGIONAL DEVELOPMENT ALONG THE DRAVA RIVER UNDER THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY AND IN THE EUROPEAN UNION

Lóránt Bali

University of Pannonia

Georgikon Keszthely

8360 Keszthely Georgikon utca 20

Mađarska

balilori@georgikon.hu

Primljeno/Received: 21. 6. 2012.

Prihvaćeno/Accepted: 25. 10. 2012.

Rad ima dvije pozitivne recenzije

Pregledni rad

Reviews

UDK/UDC 341.748.061 (497.5)

László Gulyás

Fakultet za inženjerstvo

Sveučilište u Segedinu

SAŽETAK

Izgradnjom željezničke mreže u Austro-Ugarskoj Monarhiji nastao je jedinstveni društveno-gospodarski prostor. Integraciju Podravine u gospodarsku strukturu Monarhije potpomagala je izgradnja željezničkih linija na tom području. Nakon mira u Trianonu novonastale granice su rascjepkale te linije, odnosno ukinuto je više mjesnih linija. Nakon priključenja Hrvatske Europskoj uniji, integracijom u šengensku zonu Podravina će ponovo postati aktivni dio jedinstvenog europskog gospodarskog prostora. U našoj studiji istražujemo kakvu će ulogu željeznice odigrati u reintegraciji. Te mogućnosti istražujemo s obzirom na željezničke granične prijelaze i hrvatsko-mađarsko-slovenske granice. Odnosno, skiciramo učinke obnove koje se očekuju i koje su već u tijeku.

Ključne riječi: Podravina, razvijanje željeznice, granični prijelazi, reintegracija

Key words: Podravina, railway development, border crossings, reintegration

UVOD

Prema stručnoj literaturi za geografiju i regionalni razvoj, u razvoju regija izrazito veliku ulogu igraju željeznice (Majdán J. 1987.). U našoj studiji istražiti ćemo ulogu željeznice u razvoju područja uz Dravu. Naš cilj istraživanja učiniti ćemo točnijim sa sljedećim napomenama. S jedne strane, želimo da područje uz Dravu interpretiramo kao jedinstveno društveno-gospodarsko područje. Od 19. stoljeća to jedinstvo se ostvarilo u dva vremenska perioda: 1. prije 1918. u Austro-Ugarskoj Monarhiji, 2. nakon 1990. u Srednjoj Europi gdje je došlo do promjene društvenog poretka i zemlje su nastojale da se što brže priključe Europskoj Uniji koja određuje temeljnu prostornu strukturu Europe.

Između dva gore spomenutog razdoblja (između dva svjetska rata 1918. - 1939., odnosno u vremenskom periodu socijalističkog državnog režima 1945. - 1990.) područje uz Dravu može se opisati s dva atributa, a to su »otuđeno« i »koji postoji jedan pored drugoga«.

S druge strane također tvrdimo da u vremenskom periodu od 20 godina nakon pada socijalizma u srednje-europskim državama (1990. kao i prije 1918.) područje uz Dravu može se okarakterizirati sa sljedećim riječima: međusobna suradnja, odnosno djelomično integrirano.

Prema gore spomenutim preciziranjima/točnijim navođenjima cilj naše studije je prikazati ulogu željeznice u razvoju područja uz Dravu, u dva razdoblja (prije 1918., odnosno nakon 1990.)

KARAKTERISTIKE PRVOG RAZDOBLJA ISTRAŽIVANJA U MAĐARSKOJ (PRIJE 1918.)

Druga polovica 19. stoljeća i prijelaz stoljeća s gospodarskog stajališta značili su zlatno doba za Mađarsku (Gulyás L. 2005.). Društveno-gospodarski uvjeti, procesi koji su u Mađarskoj istovremeno nastali i odvijali, u drugim europskim zemljama su nastali i odvijali u razna vremena, i drugdje (Zapadna Europa) su se važna događanja nagomilala u kratkom vremenu. Uvjeti građanskog društvenog poretka gotovo su nastali jednim aktom (»travanjski zakoni« iz 1848.) i sredinom 19. stoljeća Mađarsku su dostigli valovi industrijskog rasta (parna plovidba, izgradnja željeznice, prve industrijske tvornice, itd.). S malim zakašnjenjem nastala ograničena nacionalna neovisnost (Austrijsko-ugarska nagodba 1867.) također je pozitivno utjecala na gospodarske promjene. Osim toga međunarodna gospodarska situacija (agrarna konjunktura, višak kapitala, izobilje robe nastalo masovnom proizvodnjom) također je išla u prilog Mađarskoj da se svrstava među napredne glede gospodarstva (Beluszky P, p. 64. 2005.).

Nezaobilazni uvjet toga gospodarskog razvoja bio je stvaranje linijske prometne infrastrukture dobre kvalitete. S obzirom na područje koje je predmet našeg istraživanja, treba veliku pozornost obratiti na željeznice i na Dravu kao vodenog puta. Te dvije činjenice su pridonosile tomu da se područje uz Dravu integriralo u Austro-Ugarsku Monarhiju, odnosno ojačanju unutarnje i vanjske trgovine agrarnih proizvoda. Pobjednički put »željeznog konja« izazvao je i učinak multiplikatora. Primjer je izgradnja luka u blizini željeznica, odnosno građevina vezano uz njih. Na području uz Dravu izgradnja željeznice je započela već u razdoblju prije nagodbe (1867.-). Na području u širem smislu s obzirom na željeznice važnu ulogu su imali gradovi Nagykanizsa, Pécs, Barcs, Osijek. Ulogu zadnja dva grada je povećala povezanost riječnog i željezničkog prometa.

Izgradnja željeznice na području koje je predmet istraživanja, započela je 1860. izgradnjom Južne željeznice na relaciji Nagykanizsa-Prágerhof. Nakon toga 1861. je izgrađena linija Buda-Nagykanizsa, zatim 1865. linija Sopron-Nagykanizsa. Ta ulaganja s gledišta prometne geografije prije svega su ojačali položaj Nagykanizse. Kasnije je ovaj grad postao vrata u smjeru Beča i Trsta.

Prije su izgrađene glavne linije, koje su osigurale vezu s Budimpeštom i sa zapadnim područjima Monarhije. Izgradnja poveznih pruga koje su područje Južnog Zadunavlja uključila u mrežu započela je nakon nagodbe 1867. Izgradnja linije Pécs-Barcs započela je 1868., odnosno još iste godine su otvorili liniju Barcs-Nagykanizsa. Prema interesima Monarhije kao i mjesnim interesima najvažnije je bilo postojeću mrežu dalje proširiti u jugoistočnom smjeru, uključivši i južne krajeve i područja Panonske nizine. (Ruzitska L. 1964.).

Kao četvrti dio željeznice Alföld-Rijeka nastala je nova linija Villány-Osijek-Dalj-Gombos-Sombor u dužini od 133 km (Majdán J. 2005., Erdósi F, 1986.). Nastali sustav je omogućio vezu područja uz Dravu i područja uz Muru s austrijskim pokrajinama, koje su označavale najveće tržište koje je primalo poljoprivredne proizvode iz Slavonije, s područja uz Dravu i Južnog Zadunavlja (T. Mérey K, 1979.). Pored toga jačala je sustav trgovinske veze Pečuha u smjeru zapad, odnosno jug. »Najvažnija nit gospodarskog života usmjeravala je grad prema Balkanu i morskoj luci Rijeka« (Majdán J, 2005. p. 61.).

Sve intenzivniji društveno-gospodarski razvoj, odnosno povećavanje natjecateljske sposobnosti s obzirom na centralna područja, činili su nezaobilaznim daljnji infrastrukturni razvoj područja bez željeznice. Tako je izgrađena 1873. linija Bátaszék-Dombóvár-Zákány koja je u vlasništvu dioničkog društva Duna-Dráva Vasút Rt i zahvaljujući tomu nastala je moderna prometna veza s Alföldom (Velika Nizina). (Majdán J. 1987.).

KARAKTERISTIKE PRVOG RAZDOBLJA ISTRAŽIVANJA U HRVATSKOJ (PRIJE 1918.)

Razvoj hrvatskog gospodarstva je uvelike sprječavalo to što se kasnilo s izgradnjom željezničkog transporta. Krajem 1880-ih i početkom 1890-ih godina ubrzala se izgradnja linija koje povezuju Slavoniju sa središnjim hrvatskim područjima, što je dao polet razvoju hrvatskog gospodarstva (Soksevits D. 2011.).

Željeznice u Hrvatskoj najprije su se počele razvijati na središnjim područjima države. Linija Kotoriba-Čakovec-Progersko je izgrađena 1860., zatim linija Zagreb-Karlovac ljeti 1865., obadvije linije su bile u vlasništvu Déli Vaspálya Társaság. Linija Kotoriba-Progersko osigurala je priključenje zapadnih područja Hrvatske na glavnu liniju Trst-Pragersko-Graz-Beč. Sa linijom Zákány-Zagreb koja je otvorena 1870. zapadna Mađarska se već integrirala u postojeću željezničku mrežu Austro-Ugarske Monarhije (Ruzitska L. 1964.).

Produžetkom linije Zagreb-Karlovac do Rijeke 1873. nastala je brza veza kako Mađarske tako i Hrvatske s morem. Istočna Slavonija se povezala s Južnim Zadunavljem preko već spomenute linije Dalj-Osijek-Villány-Pécs. Južna Slavonija se integrirala prema glavnom gradu preko linije Vinkovci-Brod-Novska-Sisak na liniju Zagreb-Sisak koja se otvorila 1862. Sjeverna Slavonija nije imala glavnu željezničku liniju. Prigradske željeznice koje su se odvajale od Južne željeznice osigurale su priključak glavnim linijama. Jedna od glavnih karakteristika hrvatske željezničke mreže koja je formirana do početka XX. stoljeća je formiranje čvorišta u Zagrebu i orijentacija prema moru. U Slavoniji su nedostajale glavne linije u sjeverno-južnom smjeru, to su uspjeli djelomično nadoknaditi s prigradskim željeznicama mjesnog interesa.

Može se zaključiti da željeznička i riječna infrastruktura koja je nastajala na području uz Dravu do 1918. izrazito je bila orijentirana u smjeru jugoistok-zapad, odnosno centar je bio u glavnome gradu. Pojačana riječna plovidba doprinijela je tomu da su gospodarske veze područja uz rijeku postale jače. Osim toga izgrađenost željezničkog prometa europske razine povećala je veze tih područja s inozemnim tržištima. Međutim, negativnošću se smatra odvajajuća uloga Drave. Uzduž rijeke, u dužini više od 400 km, koje sam istraživao, samo u pet mjesta je osigurana mogućnost riječnog prijelaza: kod Gyékényesa, Barcsa, Čađavice (Vejtí), Drávaszabolcsa, odnosno kod Osijeka.

DRUGO RAZDOBLJE KOJE JE PREDMET ISTRAŽIVANJA (NAKON 1990.)

Danas između Mađarske i Hrvatske, koja je postala nezavisna 1991., državnu granicu označava dio Drave u dužini od samo 144 km. Značaj toga u bliskoj budućnosti će se znatno promijeniti. Ulazak Hrvatske u EU 2013., pa i očekivani ulazak u šengensku zonu znatno će povećati značaj te kratke državne granice. Dvije države će se ponovo nalaziti na jedinstvenom društveno-gospodarstvenom prostoru (veliki prostor EU-a). Za očekivati je da će se prednosti toga znatno osjetiti uz Dravu!

Kada istražujemo pitanja vezana uz željeznicu možemo konstatirati da glede hrvatsko-mađarskog pograničnog područja s obzirom na izgrađenost najbolji je V/C koridor, koji već doseže od Budimpešte do granice (dapače ima jednu obilaznicu za Pečuh). U sljedećih deset godina ima realne šanse za modernizaciju željezničke linije Budapest-Dombóvár, međutim na linijama blizu granice to nije za očekivati (Pécs-Villány-Magyarbóly, Szigetvár-Barcs-Gyékényes). Trenutno stajalište hrvatske strane je graditi cijeli dio na području Hrvatske ovisno o mađarskim ulaganjima.

Od triju željezničkog prijelaza može se istaknuti Gyékényes, koji se nalazi na V/B koridoru. Linija Koprivnica-Zagreb koja mu se priključuje je jedna od glavnih linija hrvatske željeznice koja je u najboljem stanju, koja osigurava vezu s Rijekom i Venecijom. U Murakeresztúru postoji izravna mjesna veza samo do Kotoribe. Ponovnim otvaranjem prijelaza 4. rujna 1997. preko Magyarbólya se odvija međunarodni promet prema Bosni i Hercegovini. Na taj način bi se moglo poticati jačanje kohezije pretpostavljene prostorne strukture osi Pécs-Osijek-Tuzla. Jedno od najvažnijih sredstava da se to ostvari je poboljšanje prometnih mogućnosti, od kojih se u razvoju željeznice nailazi na najveće prepreke.

Politika regionalnog razvijanja željeznice sa strane mađarske vlade nakon 1990. nije bila dovoljno čvrsta, nastojala je spriječiti jedino pad kvalitete usluga, a gledano na srednju stazu samo linija Pécs-Magyarbóly ima realne šanse za razvoj. Prema prethodnim planovima linija će se razvijati do brzine od 120 km/sat. Šansa za razvoj regionalne željeznice mjesnog interesa je mala, nasuprot tomu to bi se moglo riješiti u okviru ostalih kompleksnih projekata koji su usmjereni na turizam i razvoj gospodarstva.

S obzirom na Međimursku i Zaladsku županiju, odnosno općinu Lendava postoji jedna neiskorištena alternativa za razvoj. Između Lendave i Rédicisa nedostaje samo jedan kratki dio linije od par kilometara koji nije izgrađen, kako bi se ostvarila veza Lenti-Rédics-Lendava-Mursko Središće. Za daljnje razmišljanje je kompletiranje jednog »euroregijskog« smjera koji bi prometovao na liniji Nagykanizsa-Murakeresztúr-Kotoriba-Čakovec (Csáktornya)-Mursko Središće (Muraszerdahely)-Lendava (Lendva) Lenti-Zalaegerszeg-Nagykanizsa i koji bi povezao i burgenlandsko područje. Na hrvatskoj strani na liniji Koprivnica-Osijek, koja obuhvaća područje uz hrvatsku granicu ne postoji nikakav željeznički prijelaz, koji bi osigurao vezu s linijom Pécs-Gyékényes. Pored toga, slično liniji koja se proteže paralelno uz mađarsku granicu, hrvatska linija (Koprivnica-Kloštar-Našice-Osijek) je također samo regionalna linija, nije linija prvog reda. Brzi i intercity vlakovi koriste se samo na liniji Zagreb-Osijek!

Ovdje napominjemo da na području koje se proteže uz hrvatsko-mađarsku granicu u dužini od 335 km broj željezničkih linija je prosječan s obzirom na istočno-europske prilike. Međutim, broj željezničkih prijelaza, graničnih prijelaza je izrazito nizak. To se može obrazložiti pomoću više činjenica. U razdoblju od raspada Austro-Ugarske Monarhije (1918.) do kraja državnog socijalizma (1990.) ukinute su pojedine mikroregionalne željezničke linije mjesnog interesa sa manjim prometom. To je rezultiralo u više slučajeva i time da su se dizali u zrak pojedini mostovi na Dravi, naprimjer između Zaláta i Čačavice, odnosno Barcsa i Virovitice tijekom drugog svjetskog rata. U tom smislu najveći problem je bio udaljavanje istočnog boka od titovske Jugoslavije, što je usporavalo obnovu mostova. Jedino su obnovili most u Gyékényesu 1960. godine.

SLIKA BUDUĆNOSTI I ZAKLJUČAK

Razvoj željeznica u bliskoj budućnosti na ovom području pokazuje dosta lošu sliku. MÁV kao i HŽ planiraju ostvariti pojedina ulaganja ravnajući se prema trasama europskih prometnih koridora. Na liniji Dugo Selo-Križevci u dužini od 36 km koja je dio V/B koridora u tijeku je modernizacija pruge. Brzina vožnje će se na tom dijelu povećati na 160 km/sat. Na mađarskoj strani je među prioritetima samo prijelaz u Gyékényesu. Međutim, ta ulaganja tek su na razini planiranja. Saževši možemo reći da europski razvoj smatra održivim i poželjnim takvo pogranično područje gdje se ostvaruje međusobna suradnja i integrirano djelovanje. Prema našem mišljenju vjerojatno će se takva orijentacija ostaviri i na području uz Dravu. Područje će reintegracijom ponovo postati sastavni dio europskog gospodarskog prostora, kao i u drugoj polovici 19. stoljeća.

KORIŠTENJA LITERATURA

- Balogh T. 2008: A Fiume (Rijeka)-Constanta vasúti kapcsolat fejlesztése, transzbalkáni vasútvonal kialakítása. Európai Összehasonlító Kisebbségkutatások Közalapítvány, Szeged
- Beluszky P. 2005: Őrség-Vendvidék Felső-Rába-Völgye (Szentgotthárd és Környéke) Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- Gulyás L. (szerk.) 2009: A modern magyar gazdaság története Széchenyitől a Széchenyi tervig. JATEPress. Szeged
- Majdán J. 1987: A »vasszekér« diadala. Kossuth Könyvkiadó, Budapest
- Majdán J. 2005: Pécs, mint közlekedési központ (1846-1946). In: (szerk.) Szirtes G. és Vargha D. Mozaikok Pécs és Baranya gazdaságtörténetéből, Molnár Nyomda, Pécs

Ruzitska L. 1964: A magyar vasútépítések története 1914-ig. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest

Sokcsevits D. 2011: Horvátország a 7. századtól napjainkig. Mundus Novus, Érd

T. Mérey K. 1979: Dél-Dunántúl iparfejlődése a dualizmus idején. In: (szerk.) Kanyar J. Somogy megye múltjából, Kaposvár

SUMMARY

In the Austrian-Hungarian Monarchy, the railway network made the creation of a single socio-economic space possible. The integration Podravina in the economic structure of the Monarchy was helped by the building of the region's railway lines. After the Peace Treaty of Trianon, because of the new boundaries, these lines became fragmented and some of the local ones even ceased to exist! After Croatia's EU accession, with the integration of our southern neighbour into the Schengen zone, Podravina will become an active part again in the united European economic space. In our study, we examine the role that rail can play in reintegration. This potential is examined from the perspective of rail border crossings, and the Croatian-Slovenian-Hungarian three sided border. We furthermore outline the effects of the expected and the already ongoing renovations.