

Prof. dr. sc. Ivan Balta

ZNAČAJ SLAVONSKO-PODRAVSKE ŽELJEZNICE U DRUŠTVENOM RAZVOJU SLAVONIJE KRAJEM 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

Uvod

O značaju i ulozi u društveno-ekonomskom i političkom razvoju Slavonije i Slavonsko-podravske željeznice, krajem 19. i početkom 20. stoljeća, vršena su periferna istraživanja, uglavnom u sklopu istraživanja i publikacija o: privredi i prometu Slavonije, migracijama, školama, Julijanskoj akciji i slično. Slavonsko-podravska željeznica, više je poznata pod imenom "Gutmannova željeznica", kako su je zvali njeni putnici. Za krajeve slavonske Podravine i područja sjeverno od Papuka bila je od značajne gospodarske i društveno-kulturne važnosti, posebno za razvitak drveno-prerađivačkog poduzeća Belišće, iz koga je i proizišla. Područje slavonske Podravine,¹ bilo je u 19. stoljeću privlačan kraj za ulaganje zbog izuzetnog bogatstva stoljetnim kvalitetnim šumama.

O projektima željeznica u Hrvatskoj do Nagodbe, kao svojevrsnu sintezu povijesnih i historiografskih izvora, objavio je 1974. godine Bernard Stulli, ali ne i o Slavonsko-podravskoj željeznici koja nastaje kasnije. Arhivska građa o Slavonsko-podravskoj željeznici, odnosno njezinim pravilnicima i ugovorima te izvješćima osječke Trgovačko-obrtničke komore, nalazi se u osječkom Državnom arhivu. U zavičajnom muzeju u Belišću nalazi se stalni postav o Slavonsko-podravskoj željeznici, u Magyar országos leveltár Budapest (Mađarskom državnom arhivu) nalazi se arhivska građa o kupoprodajnim ugovorima šuma te ugovori o koncesijama i željeznici, ali je najbrojnija neistražena građa o Slavonsko-podravskoj željeznici u tadašnjim novinama: *Die Drau*, *Narodna obrana*, *Pozor (i Obzor)*, *Slavonische Presse*, *Vjestnik županije virovitičke*, *Esseker Zeitung*, *Narodni prijatelj*, *Branislav Esseker Lokalgblatt*, koje su tiskane, gotovo sve, u Osijeku.

¹ Slavonska Podravina se odnosi na područje između rijeke Drave i planina Papuka i Krndije.

Značajni su povijesni izvori i literatura objavljeni za vrijeme simpozija "Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja", Belišće, 1978., u Zborniku radova JAZU, Centar za znanstveni rad, u Osijeku, 1980. godine. Pisani su i poneki manji članci o Slavonsko-podravskoj željeznici, kao članak Josipa Hama, *Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske željeznice*, Godišnjak, br. 2., Društvo prijatelja starina, u Donjem Miholjcu, 1993. godine.

Slavonsko-podravska željeznica građena je od 1884. do 1908. godine, prvenstveno za potrebe eksploatacije drvene mase u poduzeću Belišće, ali je služila i za javni prijevoz. S obzirom na tadašnju industrijalizaciju Slavonije, raslojavanje porodičnih zadruga, migraciju stanovništva, pojačanu mađarizaciju Julijanskom akcijom putem škola i željeznica, Slavonsko-podravska željeznica je pored ekonomske i prometne važnosti dobila i politički značaj.

Ekonomsko i prometno stanje Slavonije uoči realizacije projekta Slavonsko-podravske željeznice

Iako je svjetska izložba u Londonu 1851. godine trebala poticati želju za industrijskim razvojem,² ona nije značajno pomogla razvoju Slavonije, kako to primjećuje tadašnji izvjestilac osječkih *Narodnih novina*: "gdje nema baš nikakvih tvornicah, i gdje obertnost samo po imenu spoznajemo", te: "Sve se u svijetu dalje diže, samo mi stojimo niže".³ Bilo je tada u slavonskoj Podravini manjih pogona s određenim brojem radnika, a prema izvješću osječke Trgovačko-obrtničke komore 1859. godine, šumsko je bogatstvo velikim dijelom izgubljeno za industriju zbog nedostatka komunikacija, radne snage i kapitala, s čijom će se intenzivnijom eksploatacijom započeti nekoliko godina kasnije instaliranjem parnih pilana.

Za eksploataciju šuma bile su potrebne ceste, a stanje županijskih, kotarskih i općinskih cesta u Slavoniji ovisilo je o skromnim materijalnim mogućnostima lokalnih vlasti. Godine 1850. spominje se samo 19 cesta na kojima postoje poštanske postaje, gdje se mogu izmijeniti konji i primiti putnici, a na kojima je promet bio neredovit.⁴ U isto vrijeme redovit promet u Slavoniji bijaše rijekama, i to uzvodno Dravom i Dunavom do Beča i Pešte, od Osijeka i Vukovara nizvodno Dunavom do Zemuna, pa uzvodno Savom

² Mirjana Gross, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb, 1985., str. 268.-269.

³ *Narodne novine*, Zagreb, br. 152., 4. VII. 1851., *Narodne novine*, br. 163., 17. VII. 1851.

⁴ *Poštanske ceste bijahu: Osijek - Vrpolje, Osijek - Vukovar, Vukovar - Vinkovci, Nova Gradiška - Požega - Našice...*

do Siska, i dalje uzvodno Kupom do Karlovca i cestom od Karlovca do primorskih luka Senja i Rijeke prema moru. Masovni tereti, žitarice i drvo, rano se javljaju i odvijaju na ovom glavnom trgovačkom putu, ali i na rijeci Dravi koja je Dunavom bila povezana s njemačkim tržištem. Centralni organi zemalja ugarske krune sve će više interesa pokazivati za budući mogući glavni prometni put kroz Slavoniju, zbog golemog interesa za izvoz poljoprivrednih proizvoda iz uže Ugarske do morskih obala, a ne samo zbog političke dominacije nad Hrvatskom i Slavonijom.⁵

Slavonska savska dionica (Zemun - Sisak), djelomično je poboljšana riječnim regulacijskim radovima, ali ostali su nerješivi problemi nepovoljnog vodostaja, koji nije omogućavao velikim dunavskim brodovima s gazom od 6 stopa nastaviti plovidbu Savom. Ostali brodovi s najviše 4 stope gaza, odnosno veći brodovi, nisu mogli dalje Kupom.⁶ Početkom 19. stoljeća trgovina, posebno drvom i žitaricama iz Slavonije, bila je pojačana uglavnom riječnim putovima Drave, Dunava i Save, ali već u drugoj polovici 19. stoljeća riječne putove postupno zamjenjuju željeznice. Gradnja željezničkih pruga i proizvodnja slavonskih hrastovih bačvarskih dužica naglo se širila, posebno kada je 1873. godine završena željeznička pruga do luke Rijeka.⁷

Podizane su pored starih pilana na vodeni pogon⁸ i parne pilane, koje su ubrzale proizvodnju drvene mase i pojačale izvoz.⁹ Intenzivniju sječu šuma u Slavoniji započelo je poduzeće *Société d'importation de chêne*, koje je od 1871. do 1910. godine (za 35 godina) posjeklo preko milijun hrastovih stabala. Eksploataciji šuma pridružila se 1887. godine firma *Neuschlosz, Schmidt & Marchetti* (središte u Budimpešti), koja je nastala spajanjem firme *Karla Neuschlosza i sina iz Budapesta*, firme *Jacquesa Schmidta iz Strasbourga* i firme *grofa Luigija Marchettija iz Rijeke*, i sklopila ugovor s grofom Pejačevićem o iskorištavanju šuma na njegovom imanju, posebno oko mjesta Đurđenovac, gdje su podignute pilane. Nedugo zatim, od 1884. godine, eksploataciji šuma u slavonskoj Podravini pridružiti će se firma Salamona Heinricha Gutmanna u Belišću. Pored iskorištavanja šuma u Slavoniji i poljoprivreda je utjecala na razvoj trgovine drvetom imajući nekoliko razdoblja konjunktura i stagnacije,¹⁰ a posebno kada je slom na bečkoj burzi

⁵ Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972. (O tradicionalnom podržavanju razvitka austrijskih nasljednih zemalja, na račun ostalih dijelova Carevine)

⁶ Hrvatski državni arhiv, Zagreb, fond: *Banski spisi*, br. 491/2. iz 1833.

⁷ Josip Lakatoš, *Industrija Hrvatske i Slavonije*, Zagreb, 1924., str. 76.

⁸ Dušan Oreščanin, *Izvoz drveta iz Jugoslavije, razvoj i problemi*, Beograd 1957., str. 17.

⁹ Parna pilana 1862. Khuena Héderváryja u šumi Šodolovci, Josipa Pfeiffera 1858. u Orahovici i 1858. u Našicama, Lorenza Jägera 1875. u Egmeču i 1876. u Pustinji.

¹⁰ Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972.

1873. godine uzdrmao drvoprerađivačku privredu cijele Slavonije.¹¹ Nije bilo očekivane konkurencije poduzeća iz Bosne i Hercegovine poslije okupacije 1878. godine, jer je slavonska hrastovina bila bolje kvalitete. Polovinom 19. stoljeća počinje se s intenzivnijom sječom hrastovine za izradu dužica i njenim izvozom Dravom i Dunavom. Trgovci su od slavonskih veleposjednika¹², uglavnom, kupovali na panju stabla, koja su šumarski radnici¹³ sjekli u trupce te ih transportirali na obalu Drave do Donjeg Miholjca, Valpova, Narda, Petrijevca i Osijeka. Trgovac iz Nagy Kánizse Salamon-Heinrich Gutmann¹⁴ je za 3.442.000 forinti kupio 1884. godine od grofa Normana

¹¹ Igor Karaman, *Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sustavom (1868-1918.)*, Slavonski Brod, 1966.

¹² Majlath, Norman, Pejačević, Janković, Schaumburg-Lippe, Drašković i Prandau

¹³ Dnevna zarada šumskih radnika bila je oko 1 forinte, a radnička grupa brojala je od 5-8 radnika i živjela u bajtama u šumi. Hrana im je bila jednostavna, a radno vrijeme je trajalo oko 10 sati.

¹⁴ Edith Kerecsény, *Uloga tvrtke H. S. Gutmann u razvitku kapitalizma u Mađarskoj*, Zbornik radova "Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja" Belišće, 1978., JAZU, Centar za znanstveni rad, II., Osijek, 1980., str. 195. i 196.

Predak Gutmanna, Heinrich S. Gutmann započeo je karijeru kao skladištar trgovca plodinama Lazara Strasszera u Nagykanizsi, koji se kod Strasszera priženio u kuću i od 1832. postao njegov nasljednik. Poslije revolucije 1848. stekao je naklonost bečkog dvora jer je upisao 2.000 forinti državnog zajma, od 100.000 koliko je bilo predviđeno za Nagykanizsu.

Lajos Barbarics, *Nagykanizsa, Magyar Városok Monográfiája*, Budapest, 1929., str. 256.-311.

Heinrich S. Gutmann krajem šezdesetih godina u istom gradu osnova pored kolodvora tvornicu buradi i duga, za koju je izradio industrijski kolosjek. Ovdje je izrađeno bure od 1.000 hl koje je izloženo na svjetskoj izložbi u Parizu 1878. i za koje je dobio viteški križ Legije časti. I na izložbi u Bruxellesu 1889. zbog svojih proizvoda Gutmann je dobio viteški križ Leopoldova reda. Na temelju zakona o industriji iz 1881. oslobođen je na 15 godina poreza, a zbog zasluga u razvijanju industrije i unapređivanju gradnje željeznica, Gutmann je 1869. dobio plemićku titulu s pridjevkom "Gelse". Kao vlasnik više poduzeća u južnom Zadunavlju (parnog mlina, rafinerije uljne repice...) traga je za kupovinom hrastovih šuma, koje ga je dovelo do slavonske Podravine. Još je 1867. osnovana u Nagykanizsi Trgovačka i industrijska banka gdje je H. S. Gutmann bio član utemeljitelj. Godine 1896. ista je banka postala filijalom Trgovačke banke Peštanske županije na poticaj Heinrichova sina Vilmosa. Poslije smrti Heinricha S. Gutmanna 1890. g., sjedište tvrtke je bilo i dalje u Nagykanizsi pod vodstvom njegova sina Vilmosa, koji se oženio Izidorom Krausz, jednom od najbogatijih židovskih obitelji. Vilmos je u Nagykanizsi podigao 1892. jednu od najvećih mađarskih tvornica piva, ali se već 1902. odselio u Budapest baveći se uglavnom bankarstvom i mjenjačkim poslovima. Od trojice Vilmošev braće, Eduard je bio na čelu filijale u Trstu, a braća Áládar i Vilmos postali su istaknuti industrijalci u Hrvatskoj i Slavoniji (s nekretninama, ljevaonicom željeza, tvornicom strojeva i vagona, privatnim željeznicama), a László je u Zalabèru kupio posjed i uložio u vrijednosne papire i nekretnine. Zbog zasluga u razvijanju industrije dobili su 1904. drugi pridjevak "belišćanski" ili "Gelse" i titulu baruna. U Prvom svjetskom ratu tvrtka je

3.796 jutara šume na desetgodišnju eksploataciju te podigao prvu pilanu za eksploataciju drveta u Belišću.¹⁵ Gutmann već 1889. godine kupuje od grofa Majlatha dio šuma, 1896. plemićko dobro grofa Jankovića, a 1897. godine i posjed Orahovicu od grofa Pejačevića. Godine 1902. S. H. Gutmann već posjeduje na području slavonske Podravine 41.138 jutara šume. U Slavoniji je među zastupljenijim ratarskim kulturama bila pšenica, a potom raž, napolica, ječam i kukuruz vrlo dobre kvalitete,¹⁶ dok je stočni fond od 1880. godine u stalnom opadanju, čemu su razlozi bili u lošim pasminama na seljačkim gospodarstvima, nedostatak stručnih veterinarima i oskudica žirovine uslijed sječe hrastovih šuma. Šume su se neredovito sjekle. Pustošenju šuma pridonosile su česte poplave nereguliranih rijeka i potoka, a seljaci su koristili isključivo samo pristupačne dijelove šuma u svrhu drvarenja i krčenja šuma, za pašnjake i tovljenje blaga, osobito svinja.¹⁷ U odnosu na bjelogorično drveće slavonska Podravina se smatrala najbogatijom zemljom u Monarhiji, koje će krajem 19. stoljeća u svrhu trgovine pokupovati "stranci".¹⁸ U isto vrijeme u Virovitičkoj županiji se u rukama vlastele nalazilo više od 8/10 šumskih površina, a preostala 1/10 isključivo su bile općinske šume. Osnovno obilježje slavonskih šuma bila je starost i visoka kvaliteta drveća, koja su se nalazila u golemim i nepristupačnim dijelovima hrastovih šuma, u dolini rijeke Drave i u području gorja Papuk. U njima rijetkost nisu bili hrastovi gorostasi promjera 2 do 3 metra, visine 40 do 50 metara, prosječne starosti preko 200 godina.¹⁹ U početku se eksploatirala hrastovina, ali kupovinom posjeda u

upisala oko 4 milijuna kruna ratnog zajma koji je obezvrijeđen na kraju rata. Godine 1918. kada je tvrtka postala dioničko društvo S. H. Gutmann d.d. umro je Eduard, a 1921. umrli su Vilmos i Áládar. Od većeg značaja za razvoj poduzeća Belišća bili su: Artur, sin Edmunda, braća Ernst i Viktor kao sinovi Alfreda te Alfred Czuezka (Čučka) kao zet Lászlóa. Tvrtka je u Nagykanizsi još jedno vrijeme vegetirala, a 1932. prestala je postojati.

Révai Kereskedelmi, Pénzügyi és Ipari Lexikona - trgovački, novčarski i obrtni leksikon, Budapest, 1930., str. 184.

¹⁵ Roko Benić, *Iskorišćavanje šuma na području slavonske Podravine*, Zbornik radova "Kombinat Belišće kao činitelj privrednog razvoja" Belišće, 1978., JAZU, Centar za znanstveni rad, II., Osijek, 1980., str. 128.

¹⁶ P. Matković, *Hrvatska i Slavonija u svojih fizičnih i društvenih odnošajih*, Zagreb, 1873., str. 58.-61.

Agneza Szabo, *Demografska struktura stanovništva civilne Hrvatske i Slavonije u razdoblju 1850-1880.*, Historijski zbornik, XL (I.), Zagreb, 1987.

¹⁷ Državni arhiv Osijek, fond: Trgovačko-obrtnička komora Osijek, *Izvjeshće Trgovačko-obrtničke komore Osijek 1881. (Slavonske šume)*, str. 59.

¹⁸ Agneza Szabo, *Demografska struktura stanovništva civilne Hrvatske i Slavonije u razdoblju 1850.-1880.*, *Historijski zbornik*, XL (I.), Zagreb, 1987., str. 191.

¹⁹ Državni arhiv Osijek, fond: Trgovačko-obrtnička komora Osijek, *Izvjeshće Trgovačko-obrtničke komore Osijek 1881. (Slavonske šume)*, str. 60.-63.

Voćinu i bukovina, te druge vrste drveta (brijest, jasen, topola). Sječu su obavljali radnici (oko 1.000 radnika) i kirijaši, uglavnom zimi (oko 60-70 radnih dana), koji su konjskom vučom dovlačili trupce do šumskih željeznica, a potom do pilana u Belišću.²⁰ Intenzivnija eksploatacija šumskog blaga, kao i njezin plasman na tržište bio je jedino moguć željeznicom, stoga je bilo nužno graditi nove željezničke pruge.

Društveno-političko stanje u Slavoniji uoči realizacije projekta Slavonsko-podravske željeznice

Neizbježan obračun između gradnje željezničkih pruga s jedne, i tradicionalnih prometnica (riječna i cestovna) s druge strane što ga je donio proces industrijske revolucije, uz primjenu novijih i razrađenijih metoda kapitalističkog poslovanja i uz činjenicu da su željezničke prometnice u stranim rukama, kompleksnije je i teže pogađalo nerazvijene zemlje, kao što je bila Slavonija, gdje je došlo do teške strukturalne krize.²¹

Posljedicama krize mogli su se oduprijeti samo krupni veleposjednici, bogatije seljaštvo i seoski zelenaši, dok su ostali bili, dobrim dijelom, izloženi pauperizaciji. Srednje i sitno plemstvo se bez potrebnog kapitala nastojalo spasiti pomoću zakupa i napolice, ali se nije moglo spasiti obiteljske zadruge, koje su se raspadale i dovele do zabrinjavajućeg rasparčavanja drevnih posjeda.

Dioba zadruga imala je za posljedicu patuljaste posjede od 1-2 katastarskog jutra ("rali"), koje nisu mogle osigurati ni najbjeđnije vegetiranje posjednika i njegove porodice. Dijelio se i stočni fond, kao i oruđa za obradu zemlje, a porezi su se povećali pet puta i više.²² U odnosu na cjelokupno područje nagodbene Hrvatske i Slavonije, slavonski je dio bio razvijeniji i u industrijskom poduzetništvu raspolagao s približno polovinom prerađivačke ekonomije u daleko većem postotku, npr. na području šumske eksploatacije.²³

²⁰ Stanko Bađun i Marijan Brežnjak, *Povijesni razvitak "Kombinata Belišće" – mehanička prerada drva*, Zbornik radova "Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja" Belišće, 1978., JAZU, Centar za znanstveni rad, II., Osijek, 1980., str. 133.

²¹ Rudolf Bičanić, *Doba manufaktura u Hrvatskoj i Slavoniji (1750-1860)*, Zagreb, 1951. Rudolf Bičanić, *Industrijska revolucija u Hrvatskoj, Historijski zbornik*, I., Zagreb, 1948., str. 67.-102.

²² Fuad Stipičević, *Istorija naroda F.N.R. Jugoslavije*, II., Sarajevo, 1961., str. 183.

²³ Igor Karaman, *Društveno-ekonomski uvjeti razvoja "kombinata Belišća" do 1918. god.*, Zbornik radova "Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja" Belišće, 1978., JAZU, Centar za znanstveni rad, II., Osijek, 1980., str. 79.-94.

Igor Karaman, *Privreda i društvo u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972., str. 302.-348.

Tabela 1.: *Kretanje industrijskog poduzetništva i radništva u Hrvatskoj i Slavoniji 1890., 1900. i 1910. godine*

Godina	Slavonija		"uža" Hrvatska		Ukupno
	Broj	%	Broj	%	Broj
1890.					
poduzeća	59	53,6	51	46,4	110
Radnika	6021	60,9	3871	39,1	9892
1900.					
poduzeća	121	56,8	92	43,2	213
Radnika	10462	55,5	8337	44,4	18799
1910.					
poduzeća	126	46,5	145	53,5	271
radnika	12571	53,2	11033	46,3	23604

U osamdesetim godinama 19. stoljeća kriza je imala za posljedicu iseljavanje iz Slavonije, ponajviše u Ameriku, te useljavanje, uglavnom, njemačkog i mađarskog stanovništva.

Prema nekim istraživanjima, useljavanje je Nijemaca, a posebno Mađara poprimalo zabrinjavajuće razmjere: "Tako je početkom 20. vijeka u hrvatskim zemljama bilo oko 300.000 useljenika Nijemaca i Mađara.

To je rađeno namjerno da bi se na taj način oslabile pozicije Hrvata", komentirao je istraživač Fuad Stipičević.²⁴

Prema mađarskoj historiografiji, npr. Józsefa Margitaija,²⁵ razlozi masovnijeg doseljavanja Mađara u slavonsku Podravinu bijahu: "Mađarske gazde iz županija Zala, Somogy, Baranje i Bačke, posjećivajući sajmove u Slavoniji dočuli su da dublje, iza planina, na 40-50 kilometara od željeznice, jedno jutro zemlje stoji 15-20-50 forinti, te da onaj koji ima oko 1.000-2.000 forinti, može kupiti posjed od 20-25 jutara, zajedno s kućom, okućnicom i privrednim zgradama. Pročulo se to kod kuće, u selu i okolici, pa bi manji gazde prodali svoju zemljicu od nekoliko jutara i za tako dobiven novac kupili toliko zemlje, takav posjed o kakvom kod kuće nisu smjeli ni sanjati! Tako je sitni posjednik kod kuće s 2-3 jutra zemlje postao gazda s posjedom od 20-30 jutra zemlje. Odjednom bi više porodica krenulo s dobrim konjima i lijepom stokom, štoviše, bijaše i takav slučaj, da se preselio veći dio sela; s njima je otišao i seoski kovač, čizmar, stolar i drugi obrtnici. U prvoj fazi

²⁴ Fuad Stipičević, *Istorija F.N.R. Jugoslavije*, II., Sarajevo, 1961., str. 173.

²⁵ József Margitai, *A szlavóniai magyarország sorsa, nemzetelme és a Magyar-horvát testveriség (Sudbina slavonskog mađarstva, narodna obrana i mađarsko-hrvatsko bratstvo)*, Budapest, 1907., str. 21.

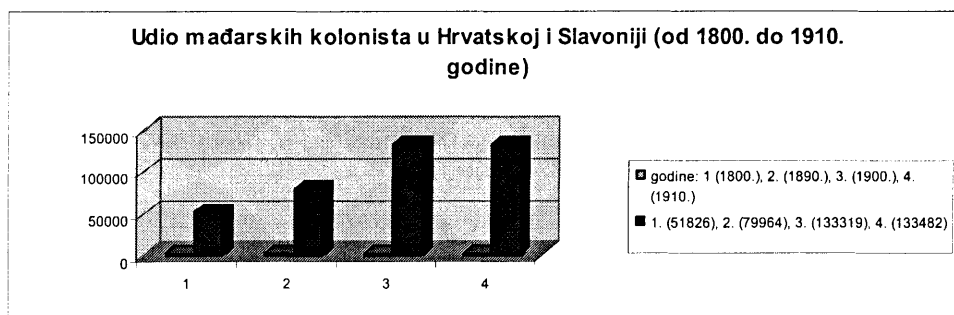
Ivan Balta, *Julijanska akcija u Slavoniji...*, DMZUH, Zagreb, 2006., str. 1.-326.

useljavanja išlo se blizu granice, kasnije su se smjeliji i poduzetniji, dobro iskorišćujući oplođenu zemlju, povukli dolje prema jugu".²⁶

Prema mađarskom historiografu Pálu Petriju,²⁷ mađarsko stanovništvo u Slavoniji stalno se povećavalo, a što je potvrdio i tadašnji statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije.²⁸

U drugoj polovici 19. stoljeća, stopa porasta stanovništva Hrvatske i Slavonije bila je za 3,3 % viša u odnosu na Dalmaciju i Istru, a koje je činilo 1880. godine 75,6 % ukupnog broja stanovnika cijele Hrvatske. Porast stanovništva Slavonije bio je dodatni motiv za pronalaženjem novih rješenja u ubrzanom industrijalizaciji, u čemu je značajno mjesto zauzimao promet, tj. razvoj i izgradnja novih privatnih željezničkih pruga.²⁹

Ugarska je politika i ekonomija najlakše prodirala u Slavoniju željeznicom, stoga je još 1848. godine mađarski politički prvak Lajos Kossuth navodio: "*Ki e a vasut e az ország*" ("Čija je željeznica, onoga je i zemlja").³⁰



Grafikon 1.: Porast mađarskog stanovništva u Hrvatskoj i Slavoniji prema P. Petriju i Statističkom godišnjaku Hrvatske i Slavonije, od 1880. do 1910. godine:

²⁶ Josip Gujaš, "Nacionalna obrana" Mađara u Slavoniji na prijelomu XIX. i XX. st. u okviru "Slavonske akcije", *Historijski zbornik*, XXIII-XXIV., Zagreb, 1970./71., str. 66.

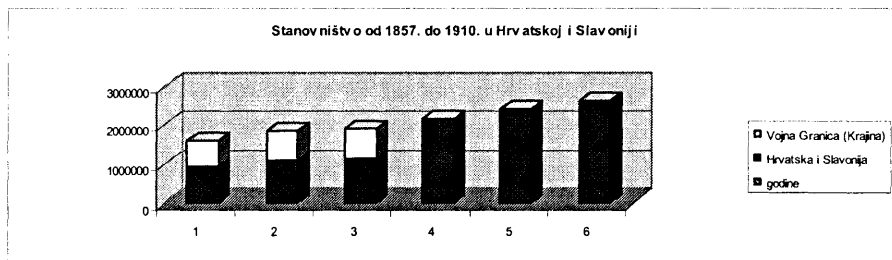
²⁷ Pál Petri, *A Julián-egysület története (Povijest Julijanskog društva)*, Budapest, 1937., (bilj. 4.)

Ivan Balta, *Julijanska akcija u Bosni i Hercegovini...*, HKD Napredak, Zagreb, 2009.

²⁸ *Statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije*, I., Zagreb, 1905. i 1913.

²⁹ Jakov Gelo, *Demografske promjene u Hrvatskoj od 1780. do 1981. godine*, Zagreb, 1987., str. 94.-101.

³⁰ Ivan Balta, *Zbivanja u Virovitičkoj županiji i gradu Osijeku 1848. i 1849. godine*, Zavod HAZU, Osijek, 1997.



Grafikon 2.: *Stanovništvo Hrvatske i Slavonije od 1857. do 1910. godine po Statističkom godišnjaku Hrvatske i Slavonije*

Legenda: 1 (godina 1857.), 2 (1870.), 3 (1880.), 4 (1890.), 5 (1900.), 6 (1910.). Od 1880. godine Vojna Granica (Krajina) je pripojena Hrvatskoj i Slavoniji, pa se od tada stanovništvo statistički iskazuje zajedno.

Za državne je željeznice trebalo ne samo dosta radne snage, nego je bilo potrebno i brojno željezničko činovništvo. Željezničko činovništvo je trebalo provoditi državnu ugarsku politiku mađarskim jezikom, koji je trebalo naučiti i širiti u narodu. Osnovane su stoga brojne mađarske škole u Slavoniji, koje su trebale imati više politički učinak u zaokruživanju davnašnje želje ugarske nacionalne politike, stvaranja "mađarskog kraljevstva Svetog Istvána od Karpata do Jadranskog mora". Istog zadatka primilo se i pobrinulo, da u praksi izvede, peštansko Ministarstvo školstva, preko organiziranog prosvjetno-kulturnog društva "Julián".³¹ Društvo "Julián"³² osnovao je Béla Széchenyi, koji je postao i prvim njegovim predsjednikom.³³ Od tada su takve škole s mađarskim jezikom nazvane julijanskim, a Julijanska je akcija imala određene učinke u svojem djelovanju u Slavoniji od 1904. do 1919. godine. Niže elementarne i više škole na mađarskom jeziku, postojale su od druge polovice 19. stoljeća u Slavoniji,³⁴ ali se njihovo intenziviranje u povećanju broja ško-

³¹ "Julián" je izabrano ime po kršćanskoj ikonografiji, kao zaštitnika putujućih pjevača, kulture i prosvjete...

³² Julián akcio, *Revai Nagy Lexikona*, str. 69.-70.

³³ Upravitelj ravnateljstva "Julián" za škole bio je grof Kunó Kebelsberg a potpredsjednik društva "Julián" bio je József Tarkovich

³⁴ Već od 1848. godine u našičkom kotaru u Slavoniji postoje i škole u kojima učitelji uče mađarski jezik, kao u Našicama - A. Janković, u Feričancima - D. Eszter, u Podgoraču - J. Vuljak i M. Horvat, u Šaptinovicima - V. Dendl, u Orahovici - T. Min. Nadzireteljstvo škola u Našicama ima tada u popisu 237 učenika, a koji uče i mađarski jezik.

la i učenika u učenju mađarskog jezika "julijanskom"³⁵ akcijom rapidno povećavalo. Niže elementarne mađarske škole postojale su po manjim mjestima i trgovištima, a više škole u gradovima, a iz njih su učenici mogli nastaviti školovanje i u Mađarskoj.³⁶ Što se tiče školske nastave u Slavoniji najbolje su opskrbljena bila djeca željezničara. U Szegeđu je utemeljen internat za više stotina učenika, a gdje su djeca siromašnih željezničara dobila svu potrebnu njegu. Kako je propagandno navodio tadašnji promađarski list: "Tim siromašnim ljudima tako je olakšano stanje pa tako da tamo hrle i djeca različitih nacionalnosti".³⁷

Mađarizacija je u Slavoniji bila organizirana preko školskog sustava "Julián", a svoju je kulminaciju doživjela 1910. godine, kako je to zabilježeno statističkim podacima o mađarskom materinjem jeziku u Slavoniji.³⁸

Tabela 2.: Stanovništvo u slavonskim županijama koje je govorilo mađarskim jezikom od 1880. do 1910. godine

Godina	Broj stanovnika koji govore mađarskim jezikom
1880.	41.417
1890.	68.794
1900.	90.781
1910.	105.948

Julijanska akcija, učenja mađarskog jezika i provođenja mađaronske politike, provodila se kroz tri tipa škola u Hrvatskoj i Slavoniji, a uz financiranje Ugarske vlade:

- a) julijanske škole općeg tipa, osnivane su od 1904./5. godine
- b) julijanske željezničarske škole, osnivane su od 1904./5. godine
- c) julijanske reformatorske škole, osnivane su od 1904./5. godine

Julijanske željezničarske škole³⁹ su imale svrhu obrazovati pružne radnike i službenike MÁV-a⁴⁰ s mađarskim programom i jezikom, kakav je

³⁵ Ivan Balta, Mađarske škole u hrvatsko-slavonskim županijama u sustavu julijanske akcije krajem XIX. i početkom XX. stoljeća, *Život i škola*, br. 6., Osijek, 2001., str. 30.-45.

³⁶ Internat i viša škola u Pečuhu - A Julián Egysület fiuinternátusa és tanoncotthona, Pécs

³⁷ Das ungarischen Gymnasium in Esseg (Ugarske gimnazije u Osijeku), *Die Slavonische Presse*, Osijek, 24. IX. 1904., str. 1.

³⁸ *A Magyar Statisztikai Közlemények: 1899-1913.*, Budapest, 1918.

³⁹ Vasúti iskolák = Željezničarske škole.

⁴⁰ MÁV je skraćenica: Magyar állami vasúti - Mađarske državne željeznice.

bio u uporabi u Ugarskoj.⁴¹ Uslijed brojne nepismenosti⁴² stanovništva Slavonije, Julijanska akcija nije sprječavana, dapače je i poticana od lokalnih vlasti. Širenju mađarskih željezničarskih julijanskih škola osobito je pogodovala tzv. željeznička pragmatika ugarske vlade od 1907. godine, a prema kojoj je svaki djelatnik na željeznici morao znati mađarski jezik, čime je neizravno kao službeni jezik u Hrvatskoj i Slavoniji uveden mađarski jezik.⁴³

Dio vlastelinstva slavonskih županija bilo je prožeto julijanskim idejama. Tako su *Narodne novine* pisale o vlastelinima Gutmannima kao "slavonskim eremitima", koji su zauzeli veliki dio posjeda u virovitičkoj županiji, čije su željeznice povezivale Osijek, Orahovicu i Noskovce sa svojim središtem u Belišću, gdje je radilo preko tisuću ljudi. Gutmanni su imali u posjedu preko 6.000 rali žitarica, koje su eksploatirali skoro trideset godina. Od stotinu Gutmannovih činovnika, rijetki su bili Hrvati i Srbi, a bilo je malo činovnika koji su znali hrvatski jezik. Gutmanni su podupirali julijanske škole na svojim posjedima. Pored mađarske, u Belišću je bila otvorena i hrvatska škola u kojoj su Gutmanni omogućili da valpovački kapelan poučava djecu na mađarskom jeziku. Gutmannova željeznica razvozila je djecu u mađarske škole u: Osijek, Miholjac, Krivaju, Zdencipustu i Humljane. Gutmannove julijanske škole dobivale su od vlastelinstva učiteljske stanove i drvo za ogrjev, kao škole u Krivaji i Zdenci pustari. Gutmannovi su upravitelji ujedno bili predsjednici mađarskih škola i zaštitnici julijanskih učitelja. Vlastelinske pustare bile su rasadnik julijanskih velikomađarskih ideja po čitavoj županiji. Mađari su se u slavonske županije doseljavali iz ugarskih županija još od sredine 19. stoljeća, radeći u početku kao vlastelinske sluge i biroši, a onda bi kupovali zemlju i gradili kuće. Tako je po pisanju *Narodnih novina*, direktor Belišća d.d. Schlesinger, došao 1915. godine u Orahovicu kao siromah, ali već 1918. godine imao oko 1.200 jutara zemlje, iako nije znao hrvatski jezik imao je pod upravom polovicu našičkog kotara.⁴⁴

Na Slavonsko-podravskoj željeznici službeno osoblje bilo je uglavnom mađarske nacionalnosti.⁴⁵

⁴¹ Ferenc Bernics, *A Julián akció*, Pécs, 1994.

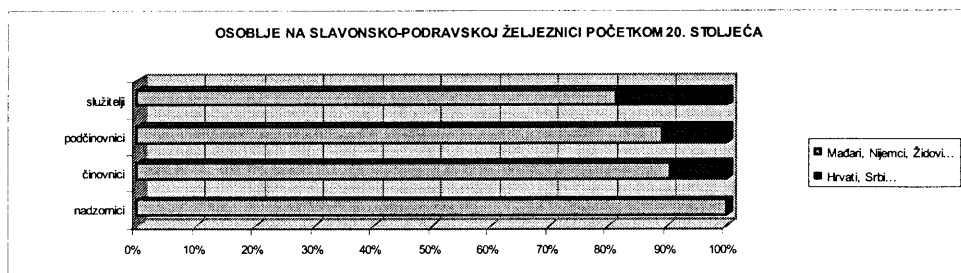
⁴² U Ugarskoj s Hrvatskom i Slavonijom je 1870. godine 69% nepismenih, a 1913. godine 33% nepismenih.

⁴³ *A magyar királyi államasútak*, Gatósága, Budapest, 1917.

⁴⁴ *Gutmanni i mađarizacija u virovitičkoj županiji*, Hrvatska Obrana, br. 190., Osijek, 24. VIII. 1918., str. 3.-4.

⁴⁵ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonske podravske željeznice (SPŽ)*, kutija 1., Pravidnici SPŽ.

Željezničko osoblje Slavonsko-podravske željeznice: Činovnika ima 21 (samo su 2 po prezimenima Hrvati ili Srbi: Livadić, Vujić). Podčinovnika ima 92 (samo 10 su Hrvati ili Srbi: Szobodić, Nedved, Belić, Šimić...). Služitelja ima 154 (samo su 29 Hrvati ili Srbi po prezimenima) *Pravidnik Slavonske podravske željeznice m.i. dioničkog društva* od 14.



Grafikon 3.: *Osoblje na Slavonskoj podravskoj željeznici prema nacionalnosti*

Julijanske željezničarske škole u Slavoniji bile su organizirane u većim mjestima: Eszék, Vinkovci, Brod, Pleternica, Našice, Kamerál-Moravica i Uj-Dálja. U Brodu na Savi je mađarska željezničarska škola otvorena 1894., u Vinkovcima 1895., a u Osijeku je 1897. godine.

Julijanske reformatorske škole u Hrvatskoj i Slavoniji, bile su organizirane tamo gdje je u manjoj ili većoj mjeri živjelo stanovništvo kalvinsko-reformatorske vjeroispovijesti: Magyar-Rétfalu (Retfala), Haraszti (Hrastin), Tordince, Szentlászló (Laslovo), Vukovar, Kórógy, Antunovac, Seliste, Terezovac...⁴⁶

U Virovitičkoj županiji, tj. u slavonskoj Podravini, bilo je do 1910. g. osamnaest julijanskih škola u većim i manjim mjestima: Zdenci-puszta, Krivaja-puszta, Glozsdje-puszta, Kuszonja-puszta, Martince-puszta, Szlatina, Dolnji Miholjac, Antunovac, Aladar-puszta, Csemernica-pusta, Gradina-puszta, Netecsa-puszta, Zelebina-puszta, Sztarin, Zerezinopolje, Lachaza, Gacsiste i Budkovac.

Najčešće su učenici u julijanskim željezničarskim školama bila djeca službenika željeznice i vlastelinskih imanja, ali bilo je i djece radnika i seljaka. Većina julijanskih škola imala je dobro opremljene učionice, dvorane za tjelovježbu, kapelice, prostrana dvorišta i obrazovane učitelje. Polaznici škole imali su besplatan prijevoz vlakom i besplatne udžbenike. Poneke škole su dobivale odjeću i obuću, a siromašniji učenici i besplatan obrok u školskoj kuhinji, a željezničarske škole su se nalazile u blizini željezničkih

ožujka 1919. Slavonsko-podravska željeznica ima prema pravilniku: a) Glavnu skupštinu, i b) Ravnateljstvo. Predsjedava joj Vilim Gutmann v.r. i bilježnik Iso Kalmar (prijevod mađarskog izvornika) u Belišću

⁴⁶ Magyar Rétfalu (mađarska Retfala, sada dio Osijeka), Haraszti (Hrastin), Kórógyj (Korođ), Szentlászló (Laslovo), Seliste (Velimirovac)

postaja.⁴⁷

Novoosnovane škole i prateće akcije programa "Julián", zapošljavale su veliki broj ljudi, što je omogućilo sigurni izvor financija i egzistenciju velikog broja porodica, a to je bio jedan od razloga što se hrvatsko stanovništvo nije puno opiralo toj velikomađarskoj ideji i programu.⁴⁸

U Slavoniji, koja je od 1918. godine bila državno odvojena od Mađarske, julijanska akcija⁴⁹ nije više imala uporišta te je prestala programski i politički djelovati, iako su neke mađarske julijanske škole, i dalje još neko vrijeme djelovale u Slavoniji.

Planovi i razvoj željezničkog prometa u Austriji i Ugarskoj s posebnim osvrtom na Slavoniju krajem 19. stoljeća

Nakon četrdesetosme, za cijelo je područje Carevine bio proglašen princip austrijskog državnog i gospodarskog jedinstva. Ukinute su carinske granice (naređeno je 1. listopada 1850. godine, a stupilo je na snagu 1. srpnja 1851. godine) koje su postojale između austrijskih nasljednih zemalja s jedne, te Ugarske i tzv. pridruženih joj strana s druge strane.⁵⁰ Izgradnja novih željeznica trebala se uklopiti u centralistički koncept cijele Monarhije.

Razdoblje u razvitku austrijskog sustava željezničkih prometnica obilježeno je donošenjem novog *Zakona o koncesioniranju izgradnje željezničkih pruga i novog plana mreže željeznica za Carevinu*, te ubrzane reprivatizacije postojećih i izgradnje novih pruga i prodajom postojećih državnih pruga.⁵¹ Pripremu novog plana mreže vodilo je Ministarstvo trgovine, a Brückov nasljednik A. Baumgartner završio ga je i predložio 1854. godine. Nakon toga od 1854./55.-1860. godine započelo se s objavljivanjem novih propisa o koncesioniranju izgradnje željeznica i plana nove *željezničke mreže za austrijsku carevinu*, koji je pojednostavio postupak zahtijeva za koncesi-

⁴⁷ Branko Kranjčev, *Tiskana izvješća o radu našičkih škola iz prve polovice XX. Stoljeća*, Našički zbornik 3, 1997., str. 149.

⁴⁸ Radovan Ivančević, *Leksikon ikonografije, liturgike i simbolike zapadnog kršćanstva i Uvod u ikonologiju*, Zagreb, 1990., str. 307.-308.

Julián akcia ("Julián" je izabrano ime po kršćanskoj ikonografiji od sv. Julijana, kao zaštitnika putnika, skelara i putujućih pjevača.)

⁴⁹ Osnivač i predsjednik društva "Julián" bio je grof Béla Szécheny, a potpredsjednik istoga društva bio je József Tarkovich. Upravitelj ravnateljstva "Julián" za škole bio je grof Kunó Kebelsberg.

⁵⁰ Rudolf Bičanić, *Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (1750-1860)*, Zagreb, 1951., str. 334.

⁵¹ Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj*, I., Zagreb, 1975., str. 68.-69.

jom i produljenjem roka trajanja koncesija s 50 na 90 godina te omogućio davanje državne garancije kamata na uloženi kapital u izgradnji pruga. Napuštanje sustava državnih željeznica i prelaska na reprivatizaciju željezničke mreže zadržat će se sve do 70-ih godina 19. stoljeća. Proces rasprodaje državnih željeznica i njihova reprivatizacija bila je karakteristična za razdoblje 1855.-1860. godine, a započela je kraljevim rješenjem od 1. veljače 1855. godine kojim se ne odobrava željezničko povezivanje Slavonije s Hrvatskim primorjem, što je tadašnji tisak unatoč tome izrazio optimizam: "da će se započeto gradjenje željeznice nastaviti... Predbiežne naredbe za reguliranje Save od Zagreba do Rugvice već su izdane, a uredjenje Drave od Varaždina do Osieka odredit će se onda, kad bude reguliranje Save uznapredovalo".⁵²

Za projekt novih željeznica je grof. A. Szécheny dovršio konstituiranje svoje financijske grupe, a sačinjavali su je: "posjednici iz redova ugarskog, hrvatskog i slavonskog plemstva"; bečka bankarska kuća S. M. Rothschild te njeni "poslovni prijatelji": P. Talabot iz Pariza S. Laing iz Londona, E. Blount & Comp. iz Pariza, Morpurgo-Parente iz Trsta, koji su ugovorom od 14. ožujka 1856. kupili od države lombardsko-venecijansku prugu, koju će kasnije formirati u najveće i najmoćnije željezničko društvo Carevine "Južnu željeznicu". Pod vodstvom A. Széchenya, grupa je podnijela Ministarstvu trgovine prijedlog za otkup i daljnju izgradnju "hrvatsko-slavonskih željeznica". Ministar trgovine Toggenburg svojim podneskom vladaru od 26. prosinca 1856. godine preporučio je povoljno rješenje zahtjeva A. Széchenya. U međuvremenu se javila i jedna druga grupa interesenata čiji su se zahtjevi dobrim dijelom poklapali s onima Széchenyijeve grupacije, a bila je to grupa slavonskih veleposjednika, kojoj je na čelo stao biskup J. J. Strossmayer. Izradili su svoju predstavku vladaru, te ju putem delegacije, predvođene također đakovačkim biskupom, predali 1. studenog 1856. godine,⁵³ gdje su posebno naglašavali gospodarske tegobe Slavonije uzrokovane nedostatkom odgovarajućih prometnica. Predlagali su da su u stanju financijski povoljnije izgraditi navedene pruge, nego li ijedno drugo društvo; da su za "ovu

⁵² *Narodne novine*, Zagreb, br. 130/8. VI. 1855., str. 411.

⁵³ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265., 17. XI. 1856., str. 871.

Zagrebački je tisak o spomenutoj deputaciji javio: 1. studenog 1856. ...bila je u Beču "sjajna deputacia slavonskih vlastelaha" kod cara radi izgradnje željezničke pruge "vukovarsko-kraljevičke". Predvodio je Strossmayer, a članovi su bili: grofov Adolf i Ladislav Pejačević, grof Eltz, grof H. Khuen, Ljud. pl. Szálopek i opat kanonik A. Sukić. Ova bi pruga imala spojiti Dunav kod Vukovara s Jadranom kod Kraljevice ili Rijeke, a s druge strane ona bi spojila isti Dunav s Banatom kod Temišvara i tako s Erdeljom, Vlaškom i Crnim morem. Kod Slankamena bi se izgradio most preko Dunava, a izgradile bi se i pobočne pruge za: Brod, Sisak, Legrad i Zidani Most, pa na Karlovac, gdje najmanje tehničkih zapreka ima, pa zatim u Kraljevicu ili Rijeku. "Novce daju velike njemačke i pariške tergovačke kuće, preko 180 milijunah forinti srebra".

patriotsku svrhu" već izvršili tolike predradnje i podnijeli znatne žrtve; da njihov pothvat predstavlja jednu od najvažnijih dopuna austrijske željezničke mreže. Na temelju toga traže: da im se odobri izgradnja lokomotivske željeznice od Vukovara do Rijeke. Ujedno mole, da im se odobri formiranje njihova dioničkog društva sa sjedištem u Beču, te niz ostalih pogodnosti, koje se po pravilu daju koncesionarima željeznica, da se pruga kroz Slavoniju što prije izvede, te da se pri tome slavonskim zemljoposjednicima osigura "pripadajući im udio" u tom pothvatu.⁵⁴

Unatoč naporima tzv. slavonske grupe, odobreno je rješenje u prilog Széchenyijevo društva, kojeg je podržavao Rothschild, izdano 16. travnja 1857. godine, a deset dana kasnije, tj. 26. travnja 1857. godine, odbijena je Strossmayera molba s motivacijom: da je za "hrvatsko-slavonske željeznice" već izdana koncesija društvu A. Széchenya, te ako žele, Strossmayer i drugovi mogu se priključiti Széchenyijevo društvo.⁵⁵

U dogovoru s državnim erarom koncesionari su se obvezali da će izgraditi predložene željezničke pruge, dok će završne stanice u "koncesioniranoj liniji" odrediti državna uprava. Ta koncesiona isprava trebala je važiti 90 godina,⁵⁶ a po isteku prvih 30 godina, računajući od vladareve potvrde koncesione isprave, država bi imala pravo otkupiti pruge koje je ustupila koncesionarima, kao i one pruge koje će se u međuvremenu izgraditi.⁵⁷ Društvo se obvezalo, do godine 1868. izgraditi sve preuzete željeznice, a kasnije će graditi željeznicu iz Kánizsai (Kaniže) za Osijek, koja će biti povezana s onom, koja će povezati željeznice između Osijeka i Vukovara. "S vremenom namjerava isto društvo tu željeznicu s jedne strane dograditi do Vukovara i

⁵⁴ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265., 17. XI. 1856., str. 871.

Predstavku slavonskog "konzorcija" potpisali su: "Joseph Georg Strossmayer, Bischof von Diakovo und Szymien; Ladislaus Graf Pejacevich; Adolf Graf Pejacevich; Karl Graf zu Eltz; Heinrich Graf Khuen; Ludwig Szálopek, Adam Szukich, Abt und Domherr zu Diakovo".

⁵⁵ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265., 17. XI. 1856.

Hrvatski državni arhiv, Zagreb, fond: *Namjesništvo*, fasc. 68., br. 9873-1857., br. 11194-1857. i br. 8213-1857. godine

⁵⁶ Od 1858. do 1948. godine.

⁵⁷ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265/17. XI. 1856. i

Narodne novine, Zagreb, br. 266/18. XI. 1856.

Radilo se o mreži željezničkih pruga: 1) Wien-Sopron-Kánizsa-Osijek; 2) Neu Szöny - Székesfejervár-Osijek; 3) Buda - Kánizsa, za vezu s prugom Wien - Trieste kod Poljčanah, i 4) Osijek - Zemun. Ako pruge pod 1) i 2) ne bi prošle kroz Pécs, ima se do tog grada izgraditi pobočna pruga. Ukoliko koncesionari preuzmu i prugu Pécs - Mohács, i ona ulazi u sklop gornje mreže, koja mora da se ostvari kroz deset godina. Koncesiona isprava vrijedi 90 godina, računajući od 1. siječnja 1862. godine. Ova željeznička mreža nosit će naziv: "Kaiser Franz Joseph Orientbahn" ("Istočna željeznica cesara Franje Josipa").

tako domovinu našu skopčati s plodnim Banatom, s druge strane do Drave, uzduž koje će također željeznicu graditi..."⁵⁸ komentirao je u članku tadašnji *Gospodarski list*. Međutim, do izgradnje Slavonsko-podravске željeznice, Slavonija nije imala niti jednu željezničku prugu, izuzev što je Osijek bio preko Baranje povezan s Ugarskom.

Stalno se isticala potreba za željezničkim povezivanjem slavenskog dijela s drugim dijelovima Austro-Ugarske imperije, kao na gospodarsko-obrtnoj regionalnoj izložbi u Osijeku 20. kolovoza 1889. godine, koju je otvorio ban Khuen Héderváry, a na kojoj je tajnik osječke Komore N. A. Plavšić isticao značenje drvne industrije.⁵⁹ Ban Khuen Hederváry je na sam dan otvaranja gospodarske izložbe prisustvovao puštanju u pogon prve dionice uskotračne šinske industrijske željeznice tvrtke S. H. Gutmann u Belišću na relaciji Belišće – Donji Miholjac i posjetio tamošnju veliku pilanu.⁶⁰

Izgradnja novih pilana i novih željeznica u Slavoniji bila je povezana s pojačanom potražnjom prerade drva iz Translajtanije, posebno hrastovih dužica koje su se izvozile.⁶¹ Sirovinska baza za firmu "S. H. Gutmann" Belišće je stvarana na temelju kupovine šumskih površina. Prvi od ugovora sklopljen je 18. veljače 1884. godine na deset godina iskorištavanja šumskih sastojina između vlastelina Prandaua iz Valpova i veletrgovačke firme S. H. Gutmann iz Nagykanizse. Izgrađene su velike pilane na dravskoj obali u Belišću i Valpovu te željeznička pruga kolosijeka jedan metar i dužine 16 kilometara do šume Gradina u kojoj je bila pilana odakle se pruga račvala u tri kraka. U Belišću je po nacrtu inženjera Josefa Schrittwiesera izgrađeno više hala za pilane i prve lokomotive. U razdoblju od deset godina firma je

⁵⁸ *Gospodarski list*, Zagreb, br. 40/6. X. 1858., str. 212. i *Gospodarski list*, br. 47/25. XI. 1858., str. 244., te

Gospodarski list, br. 51/23. XII. 1858., str. 264.

⁵⁹ Kamil Firingar, Prva osječka gospodarska izložba g. 1889., *Osječki zbornik*, VII., Osijek, 1960., str. 147.-164.

⁶⁰ Igor Karaman, Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom 1868-1918., *Zbornik Historijskog instituta Slavonije*, 4., Slavonski Brod, 1960., str. 329.-334., str. 320. i

Državni arhiv Osijek, fond: *Izvjeshće Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku o narodnogospodarstvenim odnošajima komorskoga okružja tečajem godine 1889.* (Osijek, 1890.), str. 16.-59. i str. 92.-125.

⁶¹, A Magyar Korona országainak gyáripára az 1898. évben, Budapest, 1901. (provelo ugarsko ministarstvo trgovine po trgovačko-obrtničkim komorama: za osječku trgovačko-obrtničku komotu izvješće je načinio Nikola A. Plavšić), str. 100.

Udio pojedinih država u izvozu produkcije hrvatsko-slavonskih pilana izvan Translajtanije 1898. bio je:

Austrija (cislajtanijski dio) 13,5%, Francuska 36,5%, Njemačka 15,6%, Belgija 14,3%, Engleska 7,0%, Italija 5,8%, ostale zemlje 7,3%.

iskoristila kupljene šumske predjele i ugovorenu šumu isplatila, a na novi raspisani natječaj (8. listopada 1895. godine) koji je ponovo raspisao valpovački i bizovački vlastelin za dalju eksploataciju šuma, firma S. H. Gutmann se nije natjecala, jer je već imala sklopljeni ugovor o iskorištavanju šuma vlastelinstva Donji Miholjac.

Godine 1889. sklopljen je ugovor o iskorištavanju šuma između vlastelinstva Donji Miholjac i firme S. H. Gutmann iz Belišća. Godine 1896. firma S.F. Gutmann iz Belišća kupuje od grofa Jankovića plemićko dobro Voćin.⁶² Godine 1897. firma S. H. Gutmann iz Belišća kupuje od grofa Pejačevića posjed Slavonska Orahovica i Suhamlaka.⁶³

Nastanak i razvoj Slavonsko-podravske željeznice

Kako su krajem 19. stoljeća bile iscrpljene financijske mogućnosti državnog erara u gradnji željezničkih pruga, bio je angažiran i privatni kapital i u tu svrhu donesen posebni zakon,⁶⁴ kojim je omogućena gradnja vicinalnih željeznica i privatnim dioničarskim društvima, posebno stimulirana raznim poreznim i drugim olakšicama. Pruge lokalnih željeznica bile su građene s normalnim kolosijekom širine 143,5 cm, ali je bilo i kolosijeka širine 76 cm i 100,00 cm. Njihova je eksploatacija povjerena državnim željeznicama s voznim sredstvima i osobljem državne željeznice. Iste su željeznice bile pod neposrednim nadzorom državne željeznice, koja je vlasnicima tih željeznica plaćala samo naknadu za korištenje njihovih pruga. Bio je i određeni broj privatnih željeznica koje su promet obavljale svojim osobljem i voznim sredstvima, kao što je bila Slavonsko-podravska željeznica.

Slavonsko-podravska željeznica nije nastala u okviru akcije gradnje vicinalnih željeznica, već u okviru nastanka i razvoja privatnog obiteljskog poduzeća Belišća, o kojoj je ovisila ista željeznica.⁶⁵

⁶² Ugovor je sklopljen u Budimpešti 9. listopada 1902. godine. Posjed Voćin imao je 38.629 katastarskih jutara s ukupnom drvnom masom od 7.376.120 kubnih metara.

⁶³ Dušan Klepac, Ivo Dekanić, Đuro Rauš, *Šumsko bogatstvo Slavonije i gravitacijskog područja "Belišća" u vrijeme postanka "Kombinata Belišće" i danas*, Zbornik radova simpozija "Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja", Belišće, 1978., JAZU Centar za znanstveni rad, Osijek, 1908., str. 33.-68.

⁶⁴ Zakonski član XXXI iz 1880. godine (*zakon se u ono vrijeme u Mađarskoj nazivao zakonski članak*), koji je kasnije dopunjen zakonskim člankom IV. iz 1888. godine.

⁶⁵ Josip Hekenberger, *Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku Podravsku željeznicu*, Zbornik radova "Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja" Belišće, 1978., JAZU, Centar za znanstveni rad, II., Osijek, 1980., str. 199.-200.

Kada su braća Gutmann kupila 1884. godine veće površine šume u vlastelinstvu Valpovo, oko sela Harkanovaca i Koške, odnosno stabla u njima, posječene su trupce u svojoj pilani u Belišću na obali Drave prerađivali i rezanu građu prodavali. Za transport trupaca bilo je potrebno izgraditi jednostavniju željezničku prugu. Užurbano je izgrađena na čistom zemljanom trupu i nakon tehničkog pregleda predana u promet u dužini 16 km širine kolosijeka od 100,00 cm, na kojoj je drugi dan počeo redovan prijevoz trupaca iz šume u Belišće.⁶⁶ (**karta 1.**)

Kada se eksploatacija šuma u okolini Harkanovaca i Koške približila kraju, poduzeće je od grofova Normann kupilo nove šume u okolini Donjeg Miholjca i Viljeva, ali s gradnjom pruge nije bilo lako jer su tadašnji državni organi postavljali uvjet da ista željeznica služi i za javni promet, pa je tako morala biti solidnije građena, po tehničkim uvjetima propisanim za željeznice s javnim prometom.

Drugi je uvjet bio da prema zakonskim člancima privatne željeznice nisu mogle biti u vlasništvu pojedinca, nego dioničarskog društva, stoga je 1. travnja 1889. godine osnovano dioničarsko društvo "Slavonska podravska željeznica d.d." sa sjedištem u Budimpešti (registrirano u Trgovačkom sudu u Budimpešti na mađarskom jeziku "Szlavoniai Drávavidéki vasut r.t." i na njemačkom jeziku "Slavonische Drauthalbahnhof A.G.").⁶⁷ Novoosnovano dioničarsko društvo je zatražilo dozvolu za gradnju pruge Belišće – Viljevo Kapelna za javni promet, te je nakon dobivene koncesije 5. ožujka 1889. godine, nakon godinu dana, pruga u duljini od 32 km bila gotova i 12. travnja 1890. godine puštena u promet. Na pruzi su izgrađene i stanice: Belišće, Veliškovci-Gat, Črnkovi, Podravski Podgajci, Sveti Đurađ, Donji Miholjac, Gloždje i Viljevo Kapelna. Nedugo zatim je stanica Sveti Đurađ ukinuta i podignuta umjesto toga nova stanica između Svetog Đurđa i Donjeg Miholjca "rasputnica" pod imenom Karaš, u Donjem Miholjcu izgrađeni su magazin, ložionica za lokomotive i brklje preko ceste, a u Belišću nova stanica te mnogobrojni željeznički industrijski kolosijeci (za paromlin, ciglanu, pecaru...). (**karta 2.**)

⁶⁶ Vagoneti su bili s drvenim okvirima, osim kotača s osovinom i lanaca za kopčanje. Za vuču su bile nabavljene dvije male rabljene lokomotive (rađene 1874. i 1876.) od 30 KS. Pretpostavlja se da su tračnice i lokomotive kupljene od jedne rashodovane prigradske željeznice u okolini Beča, koje su lađom Dunavom i Dravom dovezene do Belišća. Vagoni su izrađeni u Belišću, a uskoro su kupljene i dvije nove lokomotive iz tvornice strojeva Krauss u Münchenu od 40 KS.

⁶⁷ Dioničarsko društvo Slavonsko-podravske željeznice osnovano je s glavnicom od 14.857,200 austro-ugarskih kruna, a glavnica se dijelila na 74.286 komada prioriternih i temeljnih dionica po nominali od 200 kruna. Od tih dionica imali su braća Gutmann 10.000 komada, poduzeće Belišće 58.865 komada, Virovitička županija 1.750 komada, Grad Osijek 750 komada, država 1.191 komada, a ostalo u rukama banaka i privatnika.

U isto vrijeme vlastelinstvo Donji Miholjac je za svoje šume i lovišta imalo šumske pruge s kolosječnom širinom od 76 cm, kao poduzeće Najšles (kasnije "Našička") za svoju pilanu i druge tvornice u Đurđenovcu. Vicinalna željeznica normalnog kolosijeka Osijek – Našice, otvorena je 2. prosinca 1893. godine, (**karta 3.**) a pruga Našice – Slatina – Noskovci – Sveti Lovrenc,⁶⁸ otvorena je 1895. godine. (**karta 4.**)

Kada je nova vicinalna željeznica Sv. Lovrenc – Slatina počela redovno prometovati, postalo je aktualno pitanje njezina povezivanja s prugom Slavonsko-podravske željeznice, posebno kada su Gutmanni počeli eksploatirati šume oko Čađavice, u blizini Noskovaca. Koncesija za gradnju dionice od 21 km od Viljeva Kapelne do Noskovaca dobivena je 10. srpnja 1896. godine, a već iste godine, 2. prosinca 1896., pruga je predana u promet.⁶⁹

Tako je priključkom u Noskovicima Slavonsko-podravska željeznica dobila izravnu željezničku vezu preko Slatine s Našicama, Viroviticom i Osijekom, te su na imanje grofa Majlatha u Donjem Miholjcu željeznicom mogli dolaziti njegovi lovni gosti iz Beča i Budimpešte.⁷⁰ (**karta 5.**)

Isto tako je postavljen zahtjev da se šumska željeznička pruga kod Harkanovca i Koške produži do odgovarajućeg mjesta da bi se uspostavio priključak s normalnom vicinalnom prugom Osijek - Našice, a u interesu stanovništva i poduzeća u Belišću. Koncesija je dobivena 25. srpnja 1898. godine, te je preuređena pruga za javni promet 27. srpnja 1899. godine u dužini od 22 km od Belišća do Prandauovaca, gdje je izgrađena pretovarna stanica za robni promet. U isto vrijeme i istom koncesijom izgrađena je trasa pruge od Belišća do Dravske obale u duljini od 1,1 km. (**karta 6.**)

Kada su braća Gutmann kupili veleposjede Voćin, Orahovica i Mikleuš,⁷¹ za eksploataciju šuma, trebalo je uspostaviti željezničku vezu s Belišćem. Nova je pruga trasirana od stanice Moslavina Crnac sve do podnožja Papuka, Orahovice i Voćina. Dobivena je koncesija za gradnju nove pruge 20. rujna 1904. godine, a sagrađena je i predana u promet 2. siječnja 1907. godine. Pruga do Voćina bila je duga 56 km s odvojkom u stanici Mislavac za Orahovicu (7 km), te od Humljana za Slatinski Drenovac (8 km).⁷²

⁶⁸ Od Svetog Lovrenca (Szent Lőrincz) postojala je željeznička veza Budapest - Pécs - Osijek - Báracs/Virovitica / i Wien.

⁶⁹ Na dionici željezničke pruge Viljevo Kapelna - Noskovci bile su stanice Moslavina Crnac i Čađavica.

⁷⁰ Za prijevoz lovnih gosti iz Beča i Budimpešte posebno su bila uređena luksuzna salonska kola.

⁷¹ Vlastelinstvo Voćin od grofa Jankovića, vlastelinstvo Mikleuš od kneza Schaunburg-Lippe i vlastelinstvo Orahovica grofa Draškovića.

⁷² Stanice na željezničkoj pruzi Moslavina Crnac - Voćin od 1907. bijahu: Moslavina Crnac - Breštanovci - Grudnjak - Gutmanovci - Slavonske Bare - Zdenci (Pustara) -

U Orahovici, Voćinu, Grudnjaku (pruga za ribnjake) i ostalim mjestima postojala je mreža industrijskih kolosijeka za eksploataciju šuma, a i za veze sa izgrađene pustare Gutmannovih poljoprivrednih imanja (Breštanovci, Gutmanovci, Zdenci pustara, Rijenci...). Naročitu važnost dobila je treća pretovarna željeznica-stanica (pored Noskovaca i Normanaca) u Čačincima.⁷³ Nabavljen je veći broj novih lokomotiva za potrebe Slavonsko-podravske željeznice, kako bi se osigurala brza i trajna opskrba tvornica u Belišću potrebnim sirovinama. (**karta 7.**) Ostalo je pitanje izravne željezničke veze Belišća s gradom Osijekom u dužini od 29 km. Koncesijom za gradnju pruge Belišće – Osijek od 29. srpnja 1907. godine, bile su obuhvaćene i sve ranije izgrađene pruge Slavonsko-podravske željeznice (zajednička koncesija), a pruga je izgrađena i predana u promet 29. studenoga 1908. godine.⁷⁴ (**karta 8.**) U tadašnjem se tisku napominje kako je prethodno obavljen redarstvenotehnički ophod novo sagrađene pruge Osijek – Belišće Slavonsko-podravske željeznice, a isto tako i pruge Moslavina – Vörösmajur, iste željeznice, koja je kao industrijalna željeznica postojala i prije, a sada je pretvorena u vicinalnu, te će se potom obje pruge predati u javni promet.⁷⁵ U Osijeku je izgrađen novi kolodvor Slavonsko-podravske željeznice do kolodvora normalne vicinalne željeznice, a kako je širina Slavonsko-podravske željeznice bila ista kao i širina osječkih tramvajskih pruga, vlakovi su mogli po istim prometovati do osječčkog Donjeg grada, što je bilo vrlo aktualno, ne samo za privredne (luka na Dravi, mlinovi...), već i za vojne, odnosno ratne i bolničke potrebe.

Kako su prema tadašnjem tisku oba željeznička kolodvora, u gornjem i donjem gradu, već odavno proglašena neadekvatnim, sarkastično se napominjalo u tadašnjem tisku kako svako mađarsko "provincijalno gnijezdo" ima moderniji i veći kolodvor nego li drugi najveći grad u Hrvatskoj i Slavoniji.

Nedugo zatim izgrađen je novi kolodvor s peronom koji se osvjetljavao s pomoću dvije male petrolejske lampe.⁷⁶ Slavonsko-podravska željez-

Mislavac - Čačinci - Vojlovica - Humljani - Balinci - Rijenci - Čeralije - Smude - Voćin. Ispred stanice Mislavac izgrađen je nadvožnjak za Slavonsko-podravsku željeznicu, kako bi premostila vicinalnu prugu Našice - Slatina.

⁷³ Čačinci je postalo pretovarna stanica za kamen iz Radlovca, za ribe iz ribnjaka Grudnjak i drvene proizvode (pilana za rezanje željezničkih pragova).

⁷⁴ Stanice na željezničkoj pruzi Belišće - Osijek od 1908. bile su: Belišće - Valpovo - Valpovačke Toplice - Ladimirevci - Satnica - Petrijevci - Karaševo - Josipovac - Adolfovac (Višnjevac) - Retfala - Osijek Županijska ulica - Osijek.

⁷⁵ *Otvorenje pruge Osiek - Belišće*, Pozor, br. 65., Zagreb, 21. XI. 1908., str. 2.

⁷⁶ *Die Esseger Bahnhofsfraße*, Die Drau, Nro. 248., Esseg, 28. Oktober 1913., str. 2.

Pitanje Osiječkog željezničkog kolodvora, Drava, br. 248., Osijek, 28. listopad 1913., str. 2.

nica biti će ukinuta sedamdesetih godina 20. stoljeća.⁷⁷

Prva pruga Slavonsko-podravske željeznice izgrađena je do šume gdje su prvo započeli radovi – sječa, a bila je duga 16 km, izgrađena na čistom zemljanom trupu, bez ikakva zastora sa slabim tračnicama pričvršćenim na drvene pragove. Širina kolosijeka bila je 100 cm. Kako se na gradnji radilo užurbano, pruga je već za nekoliko mjeseci bila gotova i nakon iz-

Tabela 3. *Koncesije i otvorenje dionica željezničkih pruga Slavonsko-podravske željeznice:*⁷⁸

Dionica (kolosijeka 100 cm)	Otvorenje	Dužina
BELIŠĆE – VILJEVO KAPELNA	12. IV. 1890.	32,0 km
VILJEVO KAPELNA – NOSKOVCI	2. XII. 1896.	21,0 km
DONJI MIHOLJAC – DRAVSKA OBALA	2. XII. 1896.	4,3 km
BELIŠĆE – PRANDAUOVCI	27. VII. 1899.	21,4 km
BELIŠĆE – DRAVSKA OBALA	27. VII. 1899.	1,2 km
MOSLAVINA CRNAC – VOĆIN	2. I. 1907.	52,0 km
VOĆIN – RUPNICA	2. I. 1907.	6,0 km
MISLAVAC – SLAVONSKA ORAHOVICA	2. I. 1907.	6,3 km
HUMLJANI – SLATINSKI DRENOVAC	2. I. 1907.	7,6 km
BELIŠĆE – OSIJEK	29. XI. 1908.	29,0 km
<i>Ukupno:</i>	<i>(do 1909. godine)</i>	<i>cca 182 km</i>
<i>Dionice industrijskih pruga kolosijeka 100 cm</i>	-	<i>107,1 km</i>
<i>Ukupno: sve pruge kolosijeka 100 cm</i>	-	<i>cca 289 km</i>
<i>Dionice industrijskih pruga kolosijeka 60 cm</i>	-	<i>63,7 km</i>
<i>Sveukupno: pruge kolosijeka 100 i 60 cm</i>	-	<i>cca 353 km</i>

⁷⁷ Promet Slavonsko-podravskom željeznicom je postupno ograničavan i iskazivala se kao nerentabilna. Godine 1966. ukinute su pruge Moslavina Crnac - Voćin s ograncima za Orahovicu, Slatinski Drenovac i Rupnicu, obustavljen je 1. I. 1968. promet Moslavina Crnac - Noskovci - Slatina, a 1970. i na ostalim prugama: Moslavina - Crnac - Belišće - Osijek.

⁷⁸ Josip Hekenberger, *Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku podravsku željeznicu*, Zbornik radova "Kombinat Belišće" kao činilac privrednog razvoja, Belišće, 1978., JAZU Centar za znanstveni rad, Osijek, 1980., str. 210.

vršenog tehničkog pregleda 25. veljače 1884. godine predana je u promet. Odmah, drugi dan, počeo je redovan prijevoz trupaca iz šume u Belišće. Vozna sredstva za tu prugu bila su sasvim primitivna, a vagoneti su bili s drvenim okvirima. Osim kotača s osovinom i lanaca za međusobno kopčanje, sve ostalo na tim vagonetima bilo je drveno, čak i njihovi odbojnici.

Za prijevoz dugačkih trupaca služili su parovi vagoneta, tzv. "trukovi" ili "gipovi" koji su se međusobno vezali pomoću samih trupaca koji su tovareni na njih. Svi vagoneti izrađivani su u vlastitoj radionici u Belišću. Za vuču su postojale u početku samo dvije, male lokomotive, koje su bile nabavljene već stare i rabljene s po dvije vezane (pogonske) osovine s malim tenderom za vodu, jačine oko 30 KS. Ložile su se drvima, za čiji su smještaj lokomotive vukle sa sobom poseban vagonet preuređen kao tender. Te prve lokomotive bile su građene 1874., odnosno 1876. godine i imale su kolo-sječnu širinu 100 cm. Kupljene su od jedne prigradske željeznice u okolici Beča i dovezene lađom Dunavom i Dravom do Belišća. Lokomotive su u ono vrijeme, pored svojih brojeva, nosile i posebna imena, tako su prve dvije lokomotive dobile oznaku sa serijskim brojem 10., i to brojeve 11. i 12. Lokomotiva s brojem 11. dobila je ime "Valpo" po mjestu Valpovo, a lokomotiva broj 12. dobila je ime "Gustav" po imenu tadašnjeg vlastelina valpovačkog, baruna Gustava Prandaua.⁷⁹

Kako su se šumski radovi proširivali i na druge kupljene šume na udaljenim područjima, tako je i postojeća šumska pruga prema potrebama postepeno produžavana. U Belišću su izgrađeni novi vagoneti, nabavljene nove lokomotive, koje su sagrađene u tvornici strojeva Krauss u Münchenu i bile snažnije od prve dvije lokomotive. Jačina im je bila 40 KS i dobile su serijski broj 20., i to 21., 22. i 13. s imenima: "Miholjac", "Štefanija" i "Obod". Prva po imenu mjesta Donji Miholjac, druga po imenu kćeri Gustava Prandaua, nasljednice donjomiholjačkog imanja, udane za grofa Đuru Mailatha, a treća je lokomotiva dobila ime "Obod" po imenu šume (kod sela Kućanaca) u kojoj se upravo vršila sječa drvene mase. Iako je ta željeznica bila samo primitivna šumska željeznica, koja nije bila uređena za javni promet, nego je služila samo za prijevoz šumskih proizvoda i njezinog vlasnika, ipak se smatra pretečom Slavonsko-podravске željeznice. Od izgrađenih pruga javnog prometa, na nekoliko mjesta odvajali su se mnogobrojni industrijski kolosijeci za pojedine okolne šume. Za te kolosijeke, koji su bili u vlasništvu poduzeća u Belišću, važio je drugi režim, jer su bili izuzeti od propisa važećih za javni promet. U Donjem Miholjcu, kao većem trgovačkom centru,

⁷⁹ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska željeznica - Belišće* (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4
Josip Ham, *Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravске željeznice, Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 42.

bila je izgrađena veća stanica s magazinima, ložionicom za lokomotive, okretnikom i drugim uređajima. Od nje se odvojio jedan ogranak te pruge do Dravske obale, u duljini od 4,5 km, koji je u početku također služio za javni promet. Osim toga, postojali su mnogobrojni industrijski kolosijeci za potrebe miholjačkog vlastelinstva i drugih gospodarskih poduzeća (za paromlin, ciglanu, tvornicu žeste itd.).⁸⁰ Na novoj pruzi, s obzirom na njezin javni karakter, mogla su se upotrebljavati samo ona vozna sredstva koja su odgovarala tehničkim i drugim sigurnosnim uvjetima koji su bili propisani za željeznice s javnim prometom. Stoga je još za vrijeme gradnje pruge nabavljen potreban broj vagona za prijevoz putnika kao i dovoljan broj teretnih vagona koji su trebali odgovarati propisanim uvjetima, izgrađeni sa željeznim nosačima i okvirima, morali su imati amortizere s jakim gibnjevima, propisane željezne odbojnice s amortizacijom, propisana kvačila itd. Lokomotivski je park trebao biti povećan. Nabavljene su još dvije lokomotive istog tipa kao i prethodne tri. Naručene su još tri nove lokomotive u tvornici Krauss, jačine 60 KS, sa serijskim brojevima 31., 32., i 33., sa svojim imenima: "Slavonija", "Marijana" i "Gabor". Nakon što je novoizgrađena pruga predana u uporabu, odmah se na njoj počeo odvijati redovni promet. Osim tereta, pretežito trupaca i ostalih šumskih proizvoda iz okolnih šuma, odmah je uveden i redovni putnički promet s prijevozom pošte. S priključkom u Noskovicima dobivena je izravna željeznička veza preko Slatine s Našicama, Osijekom, Viroviticom i preko njih za sva područja Hrvatske, a preko Szent Lőrencza za sva područja Mađarske. Time je bila ostvarena i želja grofa Mailatha, da njegovi poslovni gosti mogu iz Beča ili Budimpešte željeznicom izravno doputovati sve do Donjeg Miholjca. Za prijevoz tih gostiju bila su posebno luksuzno uređena salonska kola.⁸¹

Za potrebe povećanog prometa na proširenoj mreži Slavonsko-podravske željeznice, postupno je povećan i kolski park za putnički i teretni promet i nabavljene nove lokomotive. Prvo su stigle tri nove i jače lokomotive od 80 KS, izgrađene također u tvornici Krauss u Münchenu, koje su dobile serijski broj 40. i to 41., 42. i 43. s imenima: "Mailath", "Osijek" i "Zagreb". One su bile zadnje lokomotive koje su, pored svojih redovnih brojeva nosile i određeno ime. Te tri lokomotive bile su naročito podesne za bržu vožnju s lakšim vlakovima, zato su bile pretežito upotrijebljene za putničke vlakove.

⁸⁰ Josip Ham, Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske željeznice, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 44. Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska željeznica - Belišće* (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4

⁸¹ Josip Ham, Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske željeznice, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 47. Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska željeznica - Belišće* (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4

Nedugo zatim je nabavljeno još 5 novih, jakih lokomotiva za teretne vlakove, jačine od 100 KS, koje su s lakoćom mogle vući 50 teretnih natovarenih vagona. Dobile su serijski broj 50., i to: 51. , 52. , 53. , 54. i 55.⁸²

Do Prvog svjetskog rata bile su dobavljene još dvije nove lokomotive izgrađene 1908. godine u tvornici MAV u Budimpešti jačine 100 KS., koje su dobile serijski broj 60. i to: 61. i 62.

Ubrzo nakon otvaranja pruge Belišće - Osijek, željeznica je dobila 4 para motornih kola. To su bila dugačka kola "pulman" s punim pogonom, a služila su isključivo za prijevoz putnika. Vozila su imala brzinu od 35 km/h. Znatnim povećanjem putničkog prometa, SPŽ nisu mogla udovoljiti potrebama, pa su neki teretni vagoni pretvoreni u putnička kola i uvršteni među ostala putnička kola "pulman". Ta su kola bila sasvim suvremeno uređena s odvojenim odjeljcima za drugi i treći razred, prema propisanom standardu, a dvojica od njih bila su naročito komforno opremljena i služila su kao salonska kola. Posebnu atrakciju u ljetnim mjesecima činila su otvorena putnička kola. Ona su uglavnom služila za izletnička putovanja u Orahovicu, Slatinski Drenovac i Voćin.⁸³ U nedostatku redovnih putničkih kola služila su i za redovni prijevoz putnika. Novi su teretni vagoni građeni u Belišću. Poslije Prvog svjetskog rata u godini 1920. dobila je Slavonsko-podravška željeznica još tri nove lokomotive jačine od 110 KS. Dobile su serijski broj 70. i to: 71., 72. i 73. konačno je nabavljena i jedna posebna vrsta jake lokomotive osposobljena za brdske terene jačine 130 KS sa serijskim brojem 80. i to br. 81., a domicilna stanica joj je bila Orahovica.⁸⁴

⁸² Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravška željeznica - Belišće (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4*

Josip Ham, Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravške željeznice, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 49.

⁸³ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravška željeznica - Belišće (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4*

Slavonska podravška željeznica...broj 2616/1909. Izlet na Jankovac (Slavonska Švica).

U nedjelju 13. rujna obći na Slavonskoj podravskoj željeznici zabavni vlak.

⁸⁴ Josip Ham, Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravške željeznice, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 51.

Pregledni prikaz svih lokomotiva kojim aje Slavonsko-podravška željeznica raspolagala:

Serijski broj: 10 (bez imena), 11 (Valpo), 12 (Gustav),

Serijski broj: 20 (Miholjac), 22 (Štefanija), 23 (Obad), 24 (Dragutin), 25 (Henrih),

Serijski broj: 30 (Slavonija), 32 (Marijana), 33 (Gabor), 34 (bez imena),

Serijski broj: 40 (Mailath), 42 (Osijek), 43 (Zagreb),

Serijski broj: 50 (br. 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 (Partizanka), 59 (bez imena),

Serijski broj: 60 (br. 61, 62 (bez imena),

Serijski broj: 70 (br. 71, 72, 73 (bez imena),

Serijski broj: 80 (br. 81 (bez imena),

Serijski broj: 20 (br. 21 (bez imena - zamjena za kasiranu lokomotivu pod brojem 21),

Motori br. 1, 2, 3. i 4.

Pruge Slavonsko-podravske željeznice trebalo je spojiti s Pećuhom preko Donjeg Miholjca i Našica s Brodom na Savi. Projekt je još 1898. godine izradila tvrtka Frank, odnosno mjernik Julije Hermann. Zajedničko Ministarstvo trgovine (Ugarske, Hrvatske i Slavonije) 1906. godine dalo je dozvolu dr. Josipu Hudomelu da u roku od godine dana izvrši sve predradnje za početak gradnje navedene pruge. Veliki interes za gradnju te pruge pokazivalo je i županijsko poglavarstvo. Budući je prvi dio projekta završen (Siklos – most - Donji Miholjac), prišlo se u srpnju 1906. godine izgradnji mosta preko rijeke Drave, kao i raspravi o tehničkoj dokumentaciji druge faze gradnje pruge od Donjeg Miholjca do Našica.⁸⁵ Gradnjom mosta rukovodio je kraljevski nadinženjer Adolf Kralik, donji dio gradnje mosta izvela je Schlickova tvornica strojeva i ljevaonica željeza iz Budimpešte, a gornji dio mosta izvela je tvornica strojeva kraljevskih ugarskih državnih željeznica u duljini od 316 metara. Most je građen tako da visina donjeg ruba željezne konstrukcije bude 6,5 m iznad najvišeg vodostaja Drave, da ne smeta brodarenju po rijeci. Cijela nosiva konstrukcija građena je od lijevanog željeza, dok su glave i valjci bili od čelika. Most je svečano otvoren 23. svibnja 1908. godine. Pruga Pécs - Donji Miholjac je izgrađena u dužini od 42 km, a drugu fazu izgradnje do Našica, omeo je Prvi svjetski rat.⁸⁶ Od kada je odobrena izgradnja željeznice Siklos - Donji Miholjac pod vodstvom savjetnika ministra Aladara Ehrenhöfera, ta je linija zamišljena kao nastavak završene linije od Baranje preko Pel-Manastira, koja izlazi iz mađarskog dijela prema Podravini, a koju je trebalo spojiti s Donjim Miholjcem.⁸⁷ Novoizgrađena željeznica Pećuh - D. Miholjac je na slavljenički način biti predana javnom prometu s uvedena tri željeznička para,⁸⁸ a poslije razmatranja svih pristiglih ponuda koncesije.⁸⁹

⁸⁵ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska željeznica - Belišće* (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4.

Josip Ham, Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske željeznice, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 55.

⁸⁶ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska željeznica - Belišće* (1885-1914); 1885/1945., knjiga 3., kutija 1; 0,4

Josip Ham, Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske željeznice, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993., str. 57.

⁸⁷ Bahnbegehung, *Slavonische Presse*, Nr. 35; Essegg, Mittwoch, 7. August 1910.; Seite 5.

Odobrenje za izgradnju željeznice, *Slavonische Presse*, br. 35; Osijek, srijeda, 7. kolovoz 1910., str. 5

⁸⁸ Eröffnung der eisenbahn Fünfkirchen - D. Miholjac, *Die Slavonische Presse*, Nr.168, Essegg, 17. Juli 1913., Seite 3

⁸⁹ Vicinalna željeznica Pećuh - Donji Miholjac, *Viestnik županije virovitičke*, Osiek, godište 16., br. 4., 15. veljače 1907., str. 36.

Suvremenici su Slavonsko-podravsku željeznicu jednostavno nazivali "Gutmannovom željeznicom", a o njoj su se u tadašnjem tisku iznosila oprečna mišljenja, kao: "Slavonska podravska željeznica mjesnog interesa kojoj su gg. pl. Gutmanni iz Vel. Kaniže vlasnici zamolila je u županije virovitičke za podieljenje pripomoći od 300.000 K., za dosele izgradnje svoje pruge Belišće – Noskovci i Belišće – Prandauovci, te za gradnju projek-tiranih pruga Moslavina – Orahovica – Čačinci – Voćin i Mikleuški mlin - Drenovac". Protiv toga da se pomogne gradnja tih pruga bili su neki vijeć-nici, kao "osječki gradski zastupnik g. A. pl. Reisner, koji je razložio je da željezničke pruge Voćin – Moslavina, te Drenovac – Mikleuški mlin gravi-tiraju u Ugarsku, da će se tim prugama šaroliki trgovački promet od Osieka odbiti, te na Ugarsku navratiti, a gradu Osieku da će se podvostručenom sna-gom zadati udarac koji već od izgradnje željeznice Našice - Szt. Lörincz pod-našati mora. Konačno predloži da grad Osiek u oči velike pogibelji, koja mu je iznova zaprietila, putem predstavke zamoli kralj. zemalj. Vladu, da tako dugo ne odobri prvog diela gori navedenog zaključka županijske skupštine, dok god se između grada Osieka i poduzetnika spomenutih željeznica glede izgradnje pruge Belišće – Valpovo – Osiek ne postigne sporazum..."⁹⁰

Bilo je opće mišljenje da su željeznicu Gutmanni gradili zbog vlasti-tog probitka: "Stvar se naime ima ovako: željeznici od Moslavine u Voćin i do Drenovca izgraditi će Gutmanni i onda, ako ni novčića pripomoći ne do-biju. Oni tu željeznicu za sebe trebaju, pa ju moraju izgraditi."⁹¹ Primjećuje se i komentira, kako bi željeznica mogla naštetiti selima uz koje prolazi: "Gutmanni su već postojeće svoje željezničke pruge izgradili samo u svom vlastitom interesu, jer su ih trebali radi svojih šuma i drva, a i ne, još ne-izgradjene pruge graditi će radi svoje potrebe i koristi. Oni bi te željezničke pruge izgradili i onda, kad ne bi nikakom subvenciju dobili. Kako čujemo, imale bi nove pruge željezničke teći kraj sela tako da će stanice biti udaljene 3-6 kilometara od pojedinih sela, da se time neće poslužiti interesu pojedinih sela i da se ne će takvom gradnjom puno okoristiti osobni ni robni promet svakomu je jasno. G. Gutmannu nije stalo do javnog prometa, pa samo zato, što mu nije uspjelo nagodbom steći potrebna zemljišta, stavit će svoje

Kr. Ug. Zajednica min. trg. s odobrenjem je uzelo na znanje prijavu budimpeštanske po-duzetničke tvrtke Gfverer, Schoch i Grossmann, da je ista predkoncesija za vicinalnu željezničku prugu Pečuh - Donji Miholjac prenijela na mjestnu željeznicu Osiek - Dja-kovo - Vrpolje dioničarsko društvo, odnosno da je ovo potonje iz predkoncesije proisti-čuća prava i obveze na se preuzelo. / Vlada je donijela riješenje 31. siječnja 1907. br. 3964. /

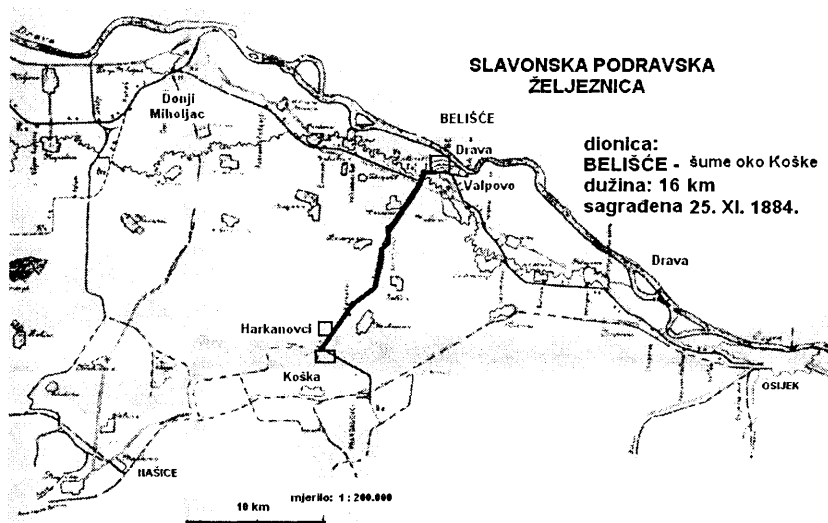
⁹⁰ Gutmannova željeznica, *Narodna obrana*, god. 1., br. 1., Osijek, nedjelja, 16. stude-nog 1902., str. 2., 3.

⁹¹ Gutmannova željeznica, *Narodna obrana*, god. 1., br. 2., Osijek, utorak, 18. studenog 1902., str. 2.

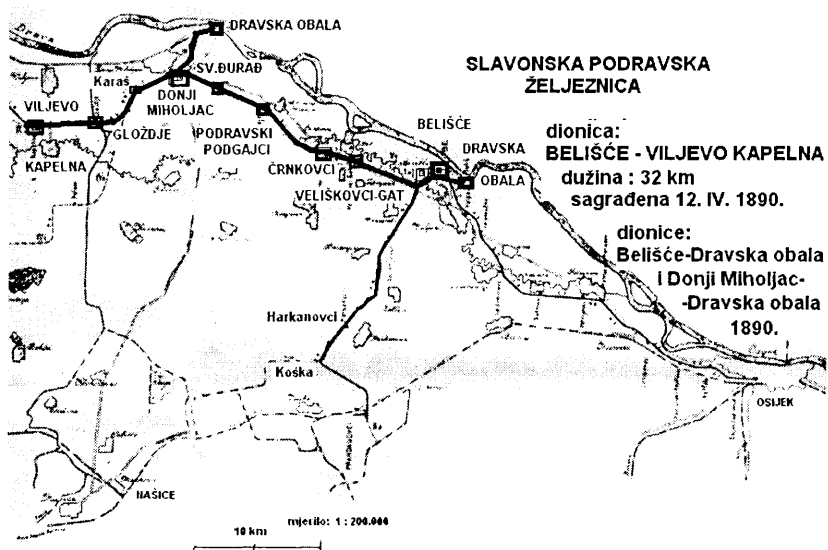
željeznice u javni promet, da time dobije pravo na prisilnu iz vlastbu. Ovim redcima hoćemo da upozorimo mjerodavne faktore da pripaze ako do gradnje željeznice dođe, da željezničke stanice budu namještene tik sela."⁹² Gutmanove željeznice izgrađene su od 1884. do 1908. godine, u vrijeme djelovanja Julijanske akcije, tako da su iste željeznice bile povezane sa mađarizacijom slavonske Podravine preko škola u željeznica. Promjenom društveno-političkih odnosa poslije Prvog svjetskog rata, Slavonsko-podravska željeznica je postala dioničko društvo u koji je sve više gubio na značaju zbog smanjenja drvene mase i zbog alternativnih prijevoznih sredstava.

⁹² Gutmannova željeznica, *Narodna obrana*, god. 1., br. 2., Osijek, utorak, 18. studenog 1902., str. 3.

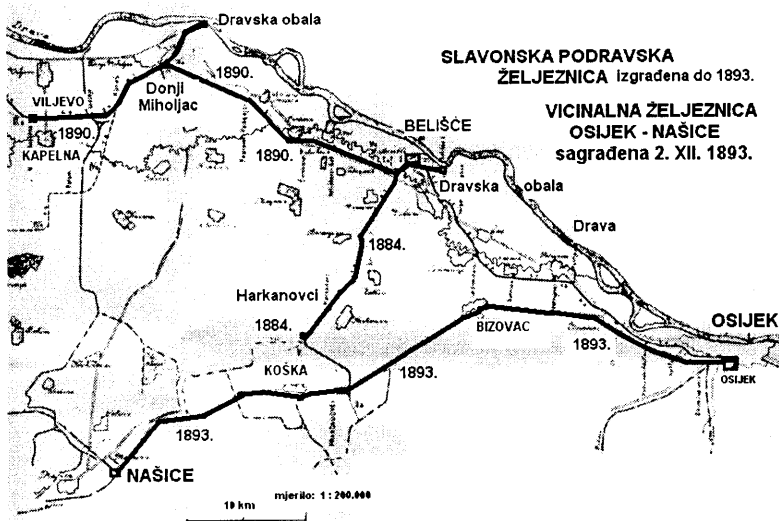
Prilozi (karte):



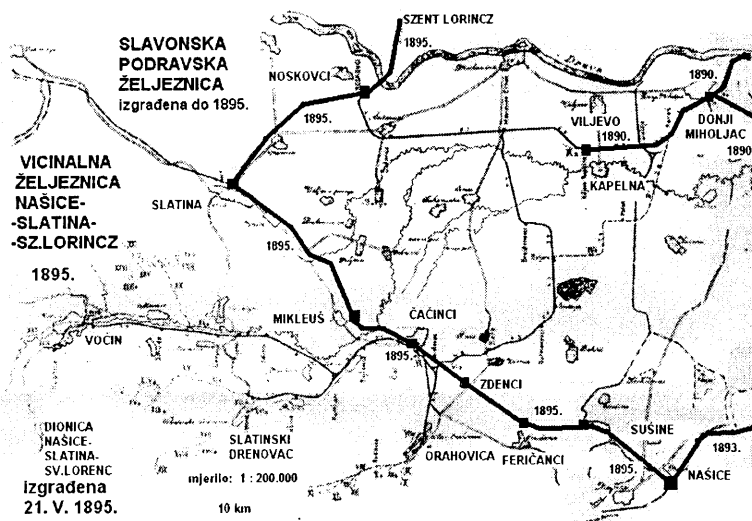
Karta 1.: *Dionica Slavonsko-podravske željeznice od Belišća do šuma oko Koške i Harkanovaca (1884.), odnosno šumskog predjela Gradina.*



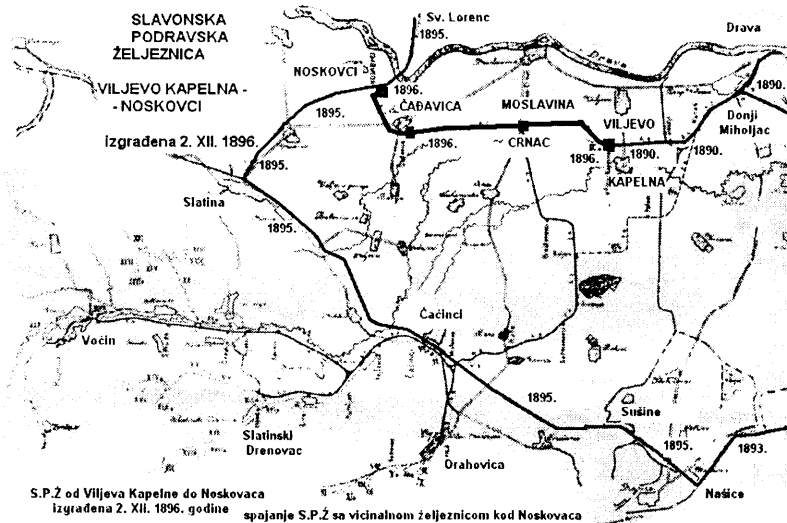
Karta 2.: *Dionica Slavonsko-podravske željeznice od Belišća do Viljeva Kapelne (1890. godina) te dionica od Donjeg Miholjca do Dravske obale (1890. godina).*



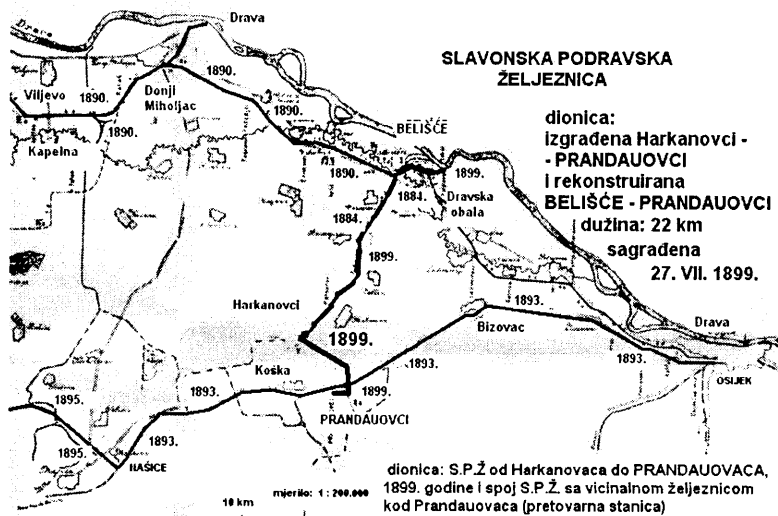
Karta 3.: Vicinalna željeznica Osijek - Našice (1893. godina), imala je spoj s vicinalnom željeznicom Osijek - Pécs, ali nije imala spoj sa Slavonko-podravskom željeznicom.



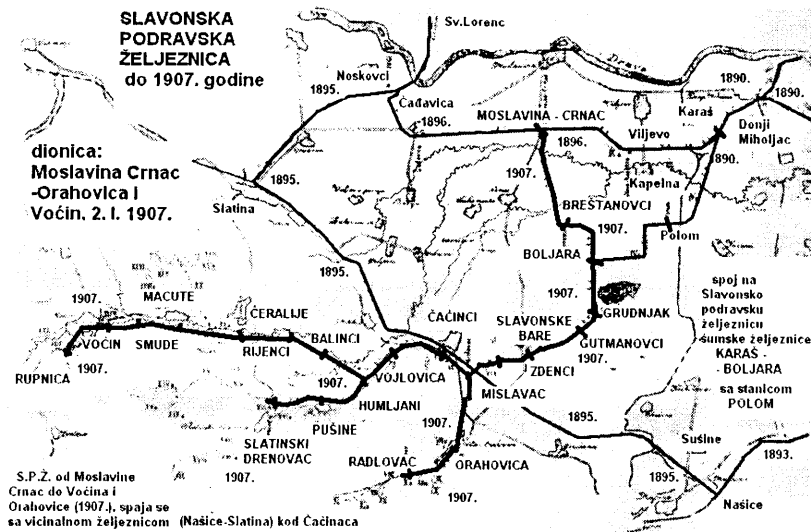
Karta 4.: Vicinalna željeznica Našice – Slatina – Sv. Lorenc (1895. godina), imala je spoj s vicinalnom željeznicom za Osijek, Báracs/Viroviticu, Pécs, Budapest, Wien...



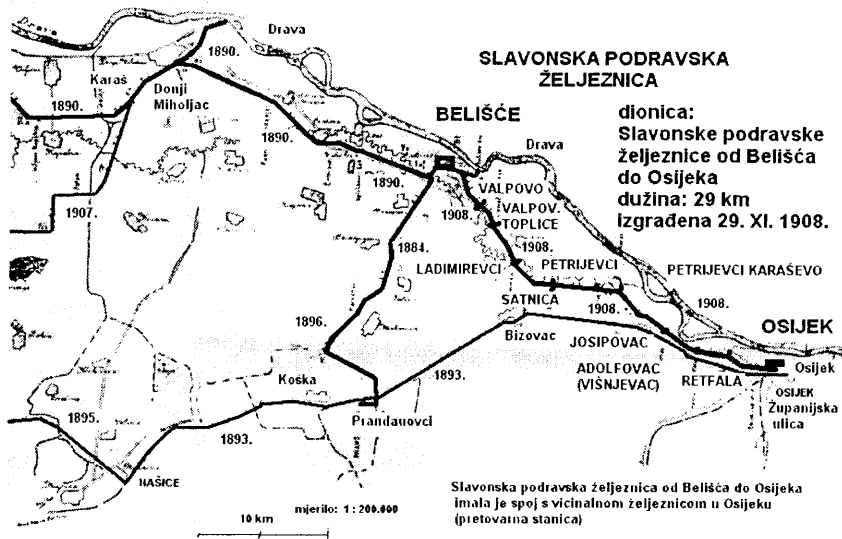
Karta 5.: Slavonko-podravska željeznica od Viljeva Kapelne do Noskovaca (1896.), S.P.Ž se spojila sa vicinalnom željeznicom (Slatina-Sv.Lorenc) kod Noskovaca (pretovarna stanica).



Karta 6.: Slavonko-podravska željeznica od Harkanovaca do Prandačovaca (1899.) i spoj S.P.Ž sa vicinalnom željeznicom (Osijek-Našice) kod Prandačovaca (pretovarna stanica).



Karta 7.: Slavonko-podravska željeznica Moslavina Crnac do Voćina i Orahovice (1907.), imala je spoj s vicinalnom željeznicom u Čačincima (pretovarna stanica) i spoj s vicinalnom željeznicom (Našice-Slatina) u Čačincima (pretovarna stanica).



Karta 8.: Slavonko-podravska željeznica od Belišća do Osijeka (1908.) i od Belišća do Dravske obale (1896.), imala je spoj s vicinalnom željeznicom u Osijeku (pretovarna stanica).

THE SIGNIFICANCE OF THE SLAVONIA-PODRAVINA RAILWAY IN SOCIAL DEVELOPMENT OF SLAVONIA IN THE 19th CENTURY

Summary

Slavonia-Podravina railway is more known as "Gutmann's rail," as it was called by its passengers. For the areas of Slavonian Podravina and territory north of Papuk was of significant economic and socio-cultural importance, especially for the development of *Belisce* wood factory, from which it had emerged. Area of Slavonian Podravina, to the foothills of Papuk, as the parts of Papuk, were in the 19th century attractive area for investment because of its rich ancient woods.

Exploitation of wood mass began when the brothers Gutmann in 1884th purchased from the estate Valpovo, exactly baron Prandau, larger areas of forests, and later from the other manors (such as Donji Miholjac, Vocin, Orahovica ...). Purchased were, in fact, only the trees. Chucks were processed into saw-mill and gained wood elements were sold mostly overseas. There were no constructed roads from these woods to the saw-mill in Belisce, so it was decided to perform the transportation by rail. It was necessary to build the simple railway line, but also that the transport can be done by the locomotive. Soon after the first kilometers of narrow-gauge railway for transporting the timber mass were built, which was later used for passenger traffic, very important for social development of Slavonia. Concessionaires of Slavonia-Podravina railway, at the beginning, directed the railway to the river Drava, from where all the export of wood volume went toward the Danube to the Central Europe or to the Adriatic Sea, but with the development of vicinal's railways in Slavonia, their joined that narrow-gauge railway to them (in Noskovci, Prandauovci, Cacinci, Osijek and Donji Miholjac). The strongest reloading stations were Osijek and Cacinci, but in Donji Miholjac a lot of goods were transferred to Pécs and other places in Hungary. Railway Miholjac - Pécs was used by the inhabitants of Podravina, because it has provided a good connection with Pecs, Harkány, Siklós and even Zagreb. Inevitable calculations between the construction of railroads, on the one hand, and traditional routes (river and road), on the other hand, which has brought the process of industrial revolution, with the application of new and improved methods of capitalist business and the fact that the rail roads are in foreign hands, more complex and difficult affected the developing countries, especially Slavonia, where has been a serious structural crisis. To the consequences of the crisis only resisted large landowners, rich peasants and rural usurers, while the others were largely exposed to pauperization. Medium and small nobility without the required capital tried to save themselves by renting and napolica, but the family

cooperative could not be saved, which has led to the disturbing fragmentation of the ancient land. Since the 1880's crisis had resulted in emigration from Slavonian Podravina, mostly to America, and immigration mainly Germans and Hungarians by Slavonia-Podravina railway. All Gutmann railways were built from 1884 till 1908, at the time of the Julian action, so the same railways were associated with hungarization of Slavonia across the schools and railways.

Changing socio-political relations after World War I, Slavonia-Podravina railway became a joint stock company increasingly losing its significance due to the reduction of a wood mass and alternative ways of transporting.

POVIJESNI ZBORNIK
godišnjak za kulturu i povijesno naslijeđe
br. 4, Osijek, 2009.

Nakladnik:

Odsjek za povijest – Filozofski fakultet Osijek
Udruga povjesničara Slavonije i Baranje

Za nakladnika:

Prof. dr. sc. Ivan Balta, predstojnik Odsjeka za povijest

Uredništvo:

Prof. dr. sc. Pavo Živković, Filozofski fakultet u Osijeku
Prof. dr. sc. Ivan Balta, Filozofski fakultet u Osijeku
Doc. dr. sc. Boško Marijan, Filozofski fakultet u Osijeku
Prof. dr. sc. Mithad Kozličić, Sveučilište u Zadru
Prof. dr. fra. Marko Karamatić, Franjevačka teologija Sarajevo
Prof. dr. sc. Azem Kožar, Filozofski fakultet u Tuzli
Prof. dr. sc. Márta Font, Bölcsészettudományi Kar Pécs
Prof. dr. sc. Marta Dobrotková, Filozofická fakulta v Trnave

Glavni i odgovorni urednik:

Prof. dr. sc. Pavo Živković

Tajnik uredništva:

Dr. sc. Zlatko Đukić

Lektor i korektor:

Valentina Zovko, prof.

Računalna obrada i prijelom:

Ivan Nećak

Prijevod sažetaka na engleski:

Valentina Zovko, prof.

Tisak:

Tiskara Soldo, Vukovar

Naklada: 300 primjeraka