

UDK 656.2 (497.5-11) "1850/1914"
Izvorni znanstveni članak

Zdenka Baždar

(Hrvatski institut za povijest, Podružnica Slavonski Brod)

PLANOVI I NACRTI IZGRADNJE ŽELJEZNIČKE MREŽE NA PODRUČJU VUKOVARA U RAZDOBLJU 1850.-1914. GODINE

U radu se na temelju arhivskih izvora i relevantne literature prikazuje niz pokušaja trgovišta Vukovara u svezi izgradnje željezničke pruge u razdoblju 1850.-1914., donosi političke i društvene okolnosti koje su onemogućavale izgradnju željeznice, koja je bila nužna za prometno i trgovačko povezivanje Vukovara, te podatke o postupnoj i djelomičnoj realizaciji željezničke mreže na vukovarskom području.

Prvi željeznički projekti u svezi izgradnje željeznice u Vukovaru javljaju se četrdesetih godina XIX. st. i ujedno predstavljaju pripremno razdoblje za izvođenje željezničkih projekata na području cijele Hrvatske i Podunavlja. Iako je navedeno razdoblje obilovalo brojnim prijedlozima, pokušajima udruživanja i izrade projekata, sve do Banske konferencije 1862. u Zagrebu svi pokušaji ostali su samo na razini projekta. Banska konferencija 1862. predstavljala je prekretnicu za rješavanje željezničkog pitanja Hrvatske i Slavonije tj. njena odluka da se izgradi željeznička pruga "sredinom Slavonije" naišla je na podršku širih hrvatskih krugova, iako pitanje povezivanja hrvatskog Podunavlja ovakvom koncepcijom nije definirano u potpunosti. Razdoblje od 1840. do 1862. obilježila je jačim ulaganjima na hrvatskom prostoru austrijska državna uprava i njezina prometna politika, centralizirana uprava, nametnuta zakonska osnova i sporost u izgradnji komunikacijskih sustava obilježili su prednagodbenu i nagodbenu razdoblje. Razdoblje nakon sklapanja Nagodbe 1867. sve do Prvog svjetskog rata na području slavonskog prostora i Vukovara obilježila je ugarska prometna politika, koja se zasnivala na radijalnom, zvjezdolikom sustavu pruga, koje su imale ishodište u Budimpešti. Ugarska je pristupila ubrzanoj izgradnji željeznica u smjeru iz Budimpešte prema Rijeci preko Zagreba 1873., sa Slavonijom i Bosnom preko Osijeka i Broda na Savi 1875. Na području istočne Slavonije uz Osijek kao gospodarsko trgovački centar isticalo se trgovište Vukovar po svom položaju, prirodnim bogatstvima i trgovini koje je moglo razviti prerađivačku industriju i trgovinu Dunavom, ali ugarska uprava je izo-

stavila mogućnosti trgovišta Vukovara i izgradila 1878. prugu Budimpešta-Dalj-Brod koja je zaobišla grad Osijek, a Vukovar je dobio spoj preko Borova.

Ugarska prometna politika bila je uređena zakonskom osnovom koja je nakon izgradnje željezničkih pruga na hrvatsko-slavonskom prostoru provodila pojačanu mađarizaciju isticanjem dvojezičnih natpisa, mađarskim kao jedinim službenim jezikom na željeznici i drugim sredstvima isticanja ugarske premoći. Nakon promjena u željezničkoj politici donošenjem zakona o vicinalnim željeznicama iz 1880. godine otvorile su mogućnost izgradnje manjih željeznica za potrebe pojedinih mjesta. Upravo ovaj zakon pomogao je dijelu slavonskih privrednika okupljenih u radu Trgovačko-obrtničke komore u Osijeku da izradom projekata, pretkoncesija ishodi od ugarske uprave odobrenje za izgradnju istih. Vukovar je tijekom navedenog razdoblja 1912. godine povezan željeznicom prema Šidu i Rači, koju je izgradilo društvo "Duna-Szavai h.e.v.r.". Željeznički kolodvor Vukovar-Borovo izgrađen je 1879. godine kada je krak putničke željeznice od Vinkovaca proveden od Borova do Vukovara-kolodvor Priljevo, tj. do dunavske obale, a do samoga grada željeznica je produžena 1891. godine, i dalje oko grada do kolodvora Sajmište -Stari Vukovar tek 1912. godine.¹

Unatoč brojnim projektima iz navedenih podataka vidljivo je da je prometna situacija utjecala na izoliranje Vukovara i ograničavala je mogućnost proizvodnje, koja je ostala isključivo u lokalnim okvirima cijelo XIX. stoljeće. Dominacija strane uprave ostavila je za sobom brojna nerješena željeznička pitanja na području Podunavlja. Tijekom cijelog vremena nastanka projekata, izuzetno važnu ulogu imao je domaći element, koji je svojom upornošću, strpljivošću, rječitosti, navodio mogućnosti i prilike koje nudi hrvatsko-slavonski podunavski prostor sa svim svojim prirodnim bogatstvima i ljepotama. Zalagali su se: političari, poduzetnici, književnici i cijeli puk. Njihovo jedinstvo i zalaganje u željezničkom pitanju nadmašilo je gotovo svaki drugi oblik zajedničkog mišljenja, jer željeznica je predstavljala za sve ove slojeve mogućnost "širenja" kako gospodarstva tako i ideja. Iako nakane nisu naišle u gospodarskom i u praktičnom smislu na realizaciju pa možemo zaključiti, da se radi o propustu, razvio je upornost i težnju Slavonije i Podunavlja da ustraju na jednoj prometnoj misli koju će s vremenom razviti na taj način da bude korisna cijelom ovom prostoru, te da svoj prometni i ljudski doprinos iako puno kasnije dobije u izgradnji daleko modernije mreže.

Planovi do godine 1864. Prirodna bogatstva "Podunavlja", a uz njih trgovina i obrt predstavljali su veliko privredno bogatstvo koje je Austrija htjela razviti tako da bi povezala Podunavlje s Jadranskim morem. Tijekom XVIII. stoljeća posebno u drugoj polovini 1786.-1809. trgovina iz Banata išla je starim prirodnim putevima od Podunavlja prema Rijeci. Za proizvode

¹ Milan ŠENOVA, "Željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji", *Hrvatska njiva Godina II br. 42*, (Zagreb, 1918), str. 707.

iz Podunavlja bile su otvorene u tom razdoblju sve talijanske, španjolske i francuske luke. Trgovina je išla tako dobro da je u Hrvatskom primorju nastala uzrečica: “Schicke eine Ladung Banater Weizen nach Spanien und du erhältst eine Ladung Collonati (Spanische Thaler) zurück”.²

Iz Banata i Podunavlja izvozili su preko Siska i Karlovca na Jadran: kukuruz, zob, pšenicu, ječam, a od ostale robe: duhan, vunu, lan, masnoće i mesne proizvode te raznu drvenu robu, osobito onu za izgradnju brodova. Uvozili su prvenstveno sol, i kolonijalnu robu. Sve do 1810. je austrijsko, tj. banatsko žito bilo jedinstveno u prekomorskoj trgovini i nije imalo konkurencije. Važnost izvoza ove trgovine posebno je bila priznata u doba Karla VI. kada je godišnji izvoz iznosio 3 miliona metričkih centi.³ U razdoblju ukidanja feudalizma, proglašenja Bachovog apsolutizma, pa sve do 1860. tj. nakon izgradnje prvih željeznica u Europi nastali su na području “Podunavlja” brojni željeznički projekti koji su ukazivali na izgradnju željezničkih pruga, isplativost i trgovački prosperitet, ali političke prilike odredile su ovom području sasvim drugačiji tijek nastanka “železne ceste”.

Prvi željeznički projekti u kojima se planira željeznička mreža za područje Slavonije i hrvatskog Podunavlja javili su se četrdesetih godina XIX. stoljeća. Razdoblje 1840.-1848. obilježeno je izradom brojnih projekata za izgradnju željezničke mreže (očuvani su brojni izvori i podnesci u svezi željeznica). Iako u navedenom razdoblju nije došlo do njihovog ostvarivanja, ono ipak označava jedno od najburnijih razdoblja u povijesti hrvatskih željeznica. Prva pruga bila je Sisak-Bandino Selo, dok je druga pruga bila Vukovar-Rijeka, koja je imala više raznih mogućnosti za početnu i krajnju stanicu. U ovom razdoblju javilo se nekoliko varijanti o postepenoj izgradnji navedene željezničke linije. Ove dvije linije detaljno su obrađene a izrađeni su i projekti, popraćeni odgovarajućom tehničkom dokumentacijom.⁴ Za povijest željeznica u Hrvatskoj projekti Josipa Kajetana Knežića iz 1829., 1838. i 1841. kao najstariji planovi o izgradnji željezničkih pruga u Vojnoj krajini (Sisak-Bandino selo) i u Građanskoj Hrvatskoj (Podunavlje-Rijeka) i ing. M.A. Sanferma koji je na zahtjev Ugarskog namjesničkog vijeća izradio projektnu dokumentaciju željeznice Sisak-Rijeka, predstavljaju povijesni temelj hrvatskih željeznica. M.A. Sanfermo je izradio projektnu dokumentaciju i 1852. predložio je u svom elaboratu produžetak željeznice (Sisak-Karlovac) na liniji iz Siska kroz Slavoniju do Vukovara kao naše najveće

² *Denkschrift über die Northwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume mit Abzweigungen nach Zeng, Essek und Brod (Mit einer Eisenbahnkarte und mehreren Situationsskizzen)*, Wien, Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei, 1864., str.11., U tekstu stoji: “Pošalji tovar banatskog žita u Španjolsku i vratit će ti se tovar kolonata (španjolski taliri).”

³ *Denkschrift über die Northwendigkeit ...*, 1864., str.10., (Službeni statistički podaci su sastavljeni prema izvješću Carsko-kraljevske centralne komisije).

⁴ Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, br. I, (Zagreb, 1975), str. 48.

luke na Dunavu. Svojim prijedlogom utjecao je na oblikovanje novog željezničkog pravca Vukovar-Rijeka, tj. navedena željeznica nudila je uspostavu prve pogodne hrvatske transverzale od veleposjedničkih ekonomija u međurječju Drave i Save do izvoznih luka Hrvatskog primorja, te izvoza agrarnih proizvoda, bačvarskih dužica i druge šumske građe.⁵

U razdoblju prije 1848. došlo je do jakog sukoba oko izgradnje željeznice na području Monarhije. Plan velike željezničke mreže Habsburške Monarhije iz 1841. sa središtem u Beču nije se obazirao na potrebe i želje mađarskog plemstva. U ovom planu bili su izostavljeni projekti za gradnju željeznica u Ugarskoj. Plan Ugarskog sabora iz 1836. nasuprot tome želio je nekoliko linija s Budimom i Peštom kao glavnim prometnim čvorištem. Preko Hrvatske trebala je voditi izuzetno važna pruga Budimpešta-Rijeka na "Mađarsko primorje". Mađarsko plemstvo se suprotstavilo inicijativama vojnih krugova koji su htjeli prugu u Krajini od Siska do Senja, već su isticali važnost Rijeke, koja je zbog svoga geografskog položaja i značenja za trgovinu imala uvjeta da se razvije u važan željeznički centar.

Domaći krugovi na čelu s riječkom grupom veletrgovaca, brodovlasnika i industrijalaca vidjeli su u vezi s mađarskim kapitalom mogućnost daljeg razvoja riječke luke. Ugroženi od tršćanske konkurencije i vojnih krugova koji su tražili prugu do Senja, nezainteresirani za partnerstvo sa siromašnom Hrvatskom, riječki poduzetnici očekivali su zadovoljenje samo svojih interesa od mađarske prometne politike. Već je prije 1848. osnovano zajedničko udruženje mađarskog plemstva s Lájosem Kossuthom na čelu i riječko-talijanskih poduzetnika za izgradnju istočno-zapadne željeznice od Vukovara do Rijeke. Ugarski sabor je 1848. želio graditi prugu sjever-jug, od Budimpešte kao "srca domovine" (alföld) do Rijeke, a time istočno-zapadna pruga nije više dolazila u obzir. Sve do Austro-Ugarske nagodbe mađarski se planovi nisu mogli ostvariti. Do tada su izgrađene pruge u Ugarskoj bile uglavnom samo priključci austrijske željezničke mreže sa središnjim pravcem Beč-Trst.⁶

Glavna zamisao stranke L. Kossutha bila je željeznička pruga preko Hrvatske do Rijeke, koja bi se kretala u smjeru Vukovar-Sisak-Karlovac-Rijeka (mješoviti prometni sustav riječno-željeznički). Ugarsko namjesničko vijeće formiralo je 16. kolovoza 1845. Odsjek za promet. Za predsjednika bio je imenovan István Széchény. Godine 1846. izrađen je plan mreže prometnica za Ugarsku s četiri glavne željezničke linije: Pešta-Beč; Pešta-Rijeka; Pešta-Arad i dalje u Erdelj, te linija Pešta-Košice.

⁵ Mirko VALENTIĆ, "Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću", *Povijesni prilozi* 9 (1), 1990., str.50-51.

⁶ Mirjana GROSS/Agneza SZABO, *Prema hrvatskome građanskom društvu*, (Zagreb, 1992), str. 351-352.

Godine 1841. počela je akcija mađarskih radikala za direktan željeznički spoj između mađarskog središta i Jadrana preko Hrvatske. Mađarski radikali su na temelju čl. XXV, Ugarskog sabora iz 1836., nastupili sa zahtjevom za podizanjem željezničke pruge Pešta – Rijeka na liniji Vukovar-Rijeka, koja je u planove o izgradnju uključivala karlovačku i riječku inicijativu za izgradnju pruge Sisak-Karlovac. Kao odgovor na pokušaje mađarskih radikala C. L. Bruck⁷ je 1842. podnio zahtjev, da mu se odobri trasiranje produžetka pruge od Siska do Osijeka ili Vukovara. Nešto kasnije on je predložio još širu zamisao pruge: Slankamen-Ruma-Vinkovci-Đakovo-Slavonski Brod-Novska-Sisak-Karlovac, s pobočnim prugama za Mitrovicu, Vukovar, Osijek i Zagreb. C. L. Bruck nije dobio iz Budima nikakvih odobrenja ni koncesija. Čitava njegova koncepcija je napadnuta s obrazloženjem “da smjera odvlačenju cjelokupne podunavske trgovine prema bečko-tršćanskoj željezničkoj magistrali, tj. u Trst”. Riječani su zaista poduzeli inicijativu, angažirali ing. C. M. Wallau da projektira prugu Vukovar-Rijeka, pa su 13. siječnja 1845. taj projekt i dostavili palatinu i Ugarskom namjesničkom vijeću.

Godine 1845. riječko-mađarska akcija, za željezničku prugu od donjeg Dunava prema moru izbila je na prvo mjesto. Kada je riječko-mađarska akcija izborila prvenstvo svojoj inicijativi, spominje se i željeznička magistrala Pešta-Rijeka, a javljaju se i pokušaji izgradnje pruge od Osijeka ili Vukovara do Rijeke. Zasjedanje Ugarskog sabora 1844. nije dalo konačno rješenje. Unutar navedenog pokušaja došlo je do formiranja riječkog “Društva za izgradnju željezničke pruge Vukovar-Rijeka” (Societa per la strada ferrata Vukovar-Fiumana), koje se prvi puta spominje 1843. Društvo se zalaže za izgradnju vukovarsko-riječke željeznice radi povezivanja Banata s Rijekom kao izvoznom lukom. Na inicijativu srijemskih veleposjednika javilo se društvo u Vukovaru, a zatim i u Pešti. Potporom Mađarskog trgovačkog društva nastalo je Peštansko društvo koje je u potpunosti zastupalo ideje L. Kossutha. Vukovarsko društvo bilo je priključeno 15. rujna 1845. Peštanskom društvu, a sekcija u Pešti je djelovala kao glavna središnjica društva. U nacrtu ugovora o ujedinjenju dioničarskih društava 1845. (Unitae Societatis Pestano Fluminensis ad construendum semitam ferream) nalazila se odredba o zabrani gradnje pobočne pruge koja bi spojila vukovarsko-riječku željeznicu s pobočnom prugom preko Zagreba i Zidanog Mosta, s bečko-tršćanskom željezničkom magistralom.⁸

L. Kossuth je angažirao engleskog stručnjaka ing. Shepherdu za mišljenje o tehničkom rješenju dionice Karlovac-Rijeka, a potom je angažirao projektanta ing. F. Kreutera, koji je dovršio novi projekt za dionicu Vukovar-Karlovac. F. Kreuter je 1848. objavio brošuru “Veza Dunava sa

⁷ C.L. Bruck, u razdoblju 1848-1860., bio je kao ministar trgovine, poslanik u Carigradu, ministar financija, jedna od vodećih ličnosti, pobornik austrijskog državnog jedinstva i gospodarske cjeline carevine. Vidi o tome B. STULLI, *Prijedlozi i projekti...*, n.dj., str. 67.

⁸ M. VALENTIĆ, “Osnovni problemi prometne ...”, str. 52.

jadranskim morem, kroz željeznicu od Zemuna do Rijeke”. U svom radu naglasio je potrebu i značaj izgradnje pruge Zemun-Karlovac, međutim zastupao je mišljenje da bi izgradnja ove pruge predstavljala veliku financijsku investiciju za Carevinu.⁹

U navedenom razdoblju izgradnja željezničke magistrale Podunavlje-Rijeka bila je izvediva samo koncentracijom velikog privatnog kapitala i uz jaku podršku Ugarskog namjesničkog vijeća. Istovremeno je Austrija nakon 1841., kada je objavila u Beču prvi pregledni plan izgradnje željeznica u Carevini, pristupila izvođenju magistrale Beč-Trst, 1846. izgrađena je dionica od Beča do Celja, 1849. do Ljubljane, a Ljubljana-Trst je bila završena 1857.¹⁰

Glavnu podršku koncepciji L. Kossutha za prugu Vukovar-Rijeka pružala su spomenuta mjesta kao krajnje točke prometnice. Za Vukovar kao ishodište zalagali su se slavonsko-srijemski veleposjednici, iz šire regije oko Vukovara na čelu s grofom Hugom Filipom Eltzom, koji je ujedno i obavljao dužnost predsjednika terenskog odbora za izgradnju vukovarsko-riječke željezničke pruge sa sjedištem u Vukovaru.¹¹

Hrvatski sabor i uprava prvotno su podržavali izgradnju vukovarsko-riječke pruge, ali samo načelno i uz uvjet da se potvrdi njeno povezivanje preko Zagreba na Zidani Most s bečko-tršćanskom željezničkom magistralom. Poklisari Trojedine kraljevine Herman Bužan, Metel Ožegović i Josip Bunjik sudjelovali su na zasjedanju Ugarskog sabora 1847/48., gdje su doneseni zaključci o potrebi izgradnje željezničkih pruga Pešta-Rijeka i Vukovar-Karlovac. Podnoseći svoje izvješće Hrvatskom saboru poklisari su upozorili kako su vrlo slabi izgledi da se željeznički spoj s Rijekom ostvari iz Vukovara preko Slavonije, i uočili su opasnost da “donja Slavonija” ostane bez željezničke veze. U dokumentu stoji: “Al buduć bi se polak spomenutog članka (zak. čl. XXX, Ugarskog sabora od 1847/8.) sve ugarske željeznice samo iz Pešte kao središta na sve strane, dakle i prema Reki graditi imale, očividno je, da željeznica iz Pešte prema Reki nipošto kroz Vukovar graditi se ne bi mogla, ter tako bi doljna Slavonija dobročinstvo ove željeznice sasvim izgubila, - što u sadašnjih okolnosti punim pravom veliku pozornost zaslužuje.”¹²

Događaji 1848. prekinuli su daljnji razvoj mađarsko-hrvatskih željezničkih projekata. U političkim okolnostima nastalim 1848. Ugarski sabor vratio se svojoj osnovnoj koncepciji željezničke pruge Pešta –Rijeka i tražio put za

⁹ Franc VANIČEK, *Promemoria des Zengger Eisenbahncomités zur kroat.-slav. Eisenbahn-frage*, (Agram, 1862), str. 10.

¹⁰ M. VALENTIĆ, “Osnovni problemi prometne ...”, str. 52.

¹¹ B. STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih ...,n.dj.*, str. 21-22, 53-54, 58-59., (Donosi cijeli projekt željeznice Vukovar-Rijeka i brojne dokumente u svezi željezničkog pitanja).

¹² ISTI, str. 571. (Autor donosi dokumenat Br. 169. od 6. lipnja 1848.)

što brže ostvarenje te je posebnim Zakonskim člankom XXX iz 1848. Ugarski sabor ovlastio organe vlade da urade sve kako bi se izgradilo šest novih najznačajnijih željeznica za nacionalnu privredu Mađarske. Osnovni cilj bila je izgradnja željezničke pruge koja bi išla najkraćim putem od Budimpešte do Rijeke. Ove zamisli potvrdio je čl. XXV, Ugarskog sabora iz godine 1836., tj. zaokret mađarske prometne politike obilježio je projekt vukovarsko-riječke pruge samo kao privremenu fazu. Promijenjene ugarske prometne zamisli izazvale su otpor u Hrvatskoj. Prvotna zamisao vukovarsko-riječke pruge, od Vukovara ili Osijeka odmah prema savskoj dolini, zatim prema Sisku-Zagrebu-Karlovcu i prema moru, sadržavala je liniju glavnog podunavsko-jadranskog puta kroz Hrvatsku. Iako je ostvarenje ove željezničke koncepcije osporeno brojnim političkim i gospodarskim promjenama 1848. pokušaj izgradnje željeznice preko Vukovara i brojna dokumentacija rada vukovarskog Društva, korespondencija i projekti kasnije su isticali vrijednost i prirodne prometne potrebe hrvatskog Podunavlja.

Nakon zbivanja 1848. i političkih promjena koje su uslijedile nakon ukidanja feudalnih odnosa, područje Slavonije i hrvatskog Podunavlja bilo je uključeno u proces postepenog prijelaza agrarne ekonomije na moderniji način svojstven kapitalističkim zemljama. Osnovna težnja u cilju privrednog razvoja bilo je stvoriti šire nacionalno tržište, ujediniti civilno i vojno područje, te osigurati izlaz na more preko Rijeke. Sve ove promjene uključivale su potrebu bržeg povezivanja i prometovanja, pa se ponovno nametnulo pitanje izgradnje željezničke mreže u Podunavlju.

Period 1849.-1854./5. predstavlja pripremno razdoblje u kojem su stvoreni idejni projekti željezničke mreže. Navedeno razdoblje obilježeno je dominacijom državne uprave u privredi. U cijeloj Carevini pa tako i u Slavoniji i hrvatskom Podunavlju zbog karaktera državne uprave, tj. vladanja neoapsolutističkog sustava u Habsburškoj monarhiji od 1852. do 1860., s razdobljem oktroiranog ustava od 4. ožujka 1849. do 31. prosinca 1851. i drugih značajnih političkih promjena, izvođenje radova na izgradnji željezničke mreže bilo je odgođeno.

Kao reakcija na ovakvu politiku Austrije u Hrvatskoj javila se i jedna druga grupa interesenata. Bila je to grupa slavonskih veleposjednika kojoj je na čelu stajao đakovački biskup Josip Juraj Strossmayer. Izradili su svoju predstavku vladaru, te mu je, putem delegacije koju je predvodio đakovački biskup, predali 1. studenog 1856. Predstavili su "krunovinu Slavoniju", a posebno su naglasili gospodarske tegobe Slavonije uzrokovane nedostatkom odgovarajućih prometnica, spominju se i naponi za prugu "od Vukovara na Dunavu do Jadranskog mora" 1846.-1848., i dovršeni projekti za istu. Navode kako je početkom 1856. očevidan "jedan tako veliki prodor domaćih i stranih kapitala u željezničko poduzetništvo Austrije" pa da sada i slavonska "zemljišna gospoda" misle, kako bi trebalo onaj stari projekt o pruzi iz Vukovara do Primorja ponovno pokrenuti iz njegova "mirujućeg stanja"; osvariti takvu prugu, kao glavnu liniju; povezati je pobočno s turskom grani-

com kod Slavenskog Broda na Savi, a s Južnom željeznicom kod Legrada na Dravi; konačno, i produžiti glavnu liniju od Vukovara do Temišvara (...) Naglašavaju zatim: da su u stanju financijski povoljnije izgraditi navedene pruge, nego li ijedno drugo društvo; da su za "ovu patriotsku svrhu" već izvršili tolike predradnje, i podnijeli znatne žrtve; da njihov pothvat predstavlja jedno od najvažnijih dopuna austrijske željezničke mreže. Na temelju toga traže: da im se odobri izgradnja lokomotivske željeznice od Vukovara preko Zagreba do Karlovca, a čim tehnička izvodivost dopusti, i do Rijeke ili Kraljevice; da im se dozvoli, prema potrebi, izgradnja pobočne pruge do Slav. Broda na Savi, i do Legrada na Dravi (za priključak na Južnu željeznicu); da se vladar "u principu" izreče za eventualnu daljnju dogradnju "glavne linije", i to od Vukovara do Temišvara; da im se podijeli "definitivna koncesija" za izgradnju i eksploataciju navedenih pruga, te ovlaštenje za kupnju, u svrhe kolonizacije, nekultiviranih poplavnih područja, kao i za uređenje i eksploataciju rudnika. Iako je pokušaj slavonskih veleposjednika bio dobro razrađen i potkrijepljen nizom opravdanih potreba odaziv uprave bio je zanemaren. Godine 1857. bila je dovršena i otvorena prometu željeznička magistrala Beč-Trst, koja je predstavljala jednu od najglavnijih pruga po tadašnjoj koncepciji bečke vlade. Hrvatska je izgradnju ove pruge dočekala u očekivanju da će se sada brže graditi i dovršiti njena pobočna linija Zidani Most-Sisak, ili bar njena dionica do Zagreba. Neki su, npr. Trgovačka komora u Osijeku, pomišljali da bi se ova pobočnica mogla čak produžiti do Osijeka i Vukovara.¹³

U prednagodbenom i nagodbenom razdoblju područje cijele Hrvatske pa tako i Slavonije u gospodarskom smislu obilježile su brojne rasprave u svezi željezničko prometnog pitanja. Uporedo sa stvaranjem kreditnih ustanova nameće se potreba podizanja željezničkih prometnica koje bi zadovoljile potrebe i interese hrvatsko-slavonskog područja i osigurali promet prema Dalmaciji. U razdoblju do raspuštanja Hrvatskog sabora 2. rujna do kraja 1861. tisak je u Hrvatskoj donio još nekoliko vijesti o problemu izgradnje željeznica. Prvotno se pojavila vijest, da će se pruga "iz Vukovara u Rieku, na Sisak i Karlovac izrečeno i da će "bezdvojbeno" - "na proljeće početi".¹⁴

Razvoj privrede i gospodarstva u "Podunavlju" bio je u tijesnoj vezi s izgradnjom prometnica. Nakon održane Banske konferencije u Zagrebu preciznije je definiran smjer koji je trebao zadovoljiti trgovačke i gospodarske potrebe slavonskog i srijemskog područja.

Banska konferencija, predstavljala je prekretnicu za rješavanje željezničkog pitanja Hrvatske i Slavonije. Uz podršku dvorskog kancelara Ivana Mažuranića i Namjesničkog vijeća na Konferenciji je prvi put zacrtan plan

¹³ B. STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih ...*, n.dj., str. 86-87, 92.

¹⁴ ISTI, str.107; *Narodne novine* br. 267/20. XI 1861.; str. 787.; *Glasonoša* god. I., 1861., br. 9 od 17. XI 1861., str. 4.

za izgradnju željezničke mreže u interesu ekonomskog razvoja Hrvatske i uočena je opasnost od jakih lokalnih i regionalnih interesa.¹⁵

Konferenciju je sazvao ban Josip Šokčević, a održana je 20.-22. kolovoza 1862. u Zagrebu. U radu konferencije sudjelovali su župani svih sedam županija, predstavnici gradova, trgovačkih komora i trgovačkih zborova. Osnovno pitanje o kojem se raspravljalo, bila je izgradnja željezničke pruge, koja bi područje Slavonije i Podunavlja povezala s morem. Bilo je nekoliko prijedloga za rješenje navedenog pitanja i to: dravskom dolinom, savskom dolinom i "sredinom Slavonije".

Za prvi prijedlog, tj. dravskom dolinom, zalagao se W. Schaumburg Lippe i grof Petar Pejačević. Njegov osnovni cilj bila je izgradnja željezničke pruge, koja bi povezivala Zagreb s Osijekom, a zalagali su se i za izgradnju pobočnih pruga. Ova koncepcija u potpunosti se uklapala u sistem austrijske željezničke mreže.

Za prijedlog savskom dolinom najviše su se zalagala krajiška područja, a napose Vinkovci i Slavonski Brod, koji su isticali značaj njihove prometne linije radi trgovine s Vojvodinom i Bosnom.

Najviše pristalica dobio je prijedlog "sredinom Slavonije", za koji su se zalagale požeška i virovitička županija. O potrebi izgradnje ovakve željezničke pruge, koja bi vodila od Zagreba kroz Slavoniju na obalu Dunava pisao je Antun Jakić, koji smatra da bi ova pruga postala najvažniji čimbenik trgovačko-obrtničkog, političkog i narodno-gospodarskog napretka. Jakić je prvi iznio cjelovitu koncepciju i sva važnija načela za izgradnju hrvatskog željezničkog sistema. Prvi je uočio vezu između proizvodnje u unutrašnjosti i njenog povezivanja s obalnim pojasom. Jakić ističe u svojim analizama i projektima o izgradnji željezničkih pruga da polazi od dva osnovna kriterija: ekonomsko-trgovačkog i strateškog.¹⁶

Ovaj prijedlog koji je podržalo građanstvo, predviđalo je prugu od Zemuna "preko sredine Slavonije" (Ruma-Vinkovci, Đakovo, Požega) do Zagreba kao središta mreže, a zatim preko Karlovca na Rijeku. Plan je bio da ista pruga dobije priključke za Osijek, Slavonski Brod i Senj. Smatralo se da je ta trasa nužna, jer bi velikim dijelom vodila kroz Krajinu, a između ostaloga, bila bi korisna i zato što bi mogla povezati sjevernu Hrvatsku s Bosnom i Srbijom. Budući da je riječki magistrat podupirao tu prugu, postojala je i nada da bi ona bila poticaj za uključivanje Rijeke u ekonomski razvoj Hrvatske i zato bi oslabila interesne veze riječke elite i budimpeštanskog središta.¹⁷

¹⁵ ISTI, str. 100.

¹⁶ ISTI, str. 130.

¹⁷ M. GROSS/A. SZABO, *Prema hrvatskome ...*, str. 352.

Osnovni dokument banske konferencije bio je zapisnik, a on sadrži dva zaključka: o glavnoj pruzi i njenoj trasi, te o odboru koji će se brinuti za ostvarivanje zaključaka o željezničkom pitanju, a i pitanjima “hrvatske vjerešione”, koja je trebala financirati izgradnju. Kao jednu opću karakteristiku željezničkog pitanja u Hrvatskoj, koja proizlazi iz dokumentacije o banskoj konferenciji, stoji kako se još uvijek kod pruge od Podunavlja do Hrvatskog primorja pretežno ne govori o njenim dvjema krajnjim točkama prostiranja, već se ona na Dunavu vrlo često označava polaznom (“početnom”), a ona na hrvatskoj obali završnom točkom (“izlazom”).

Slavonija i hrvatsko Podunavlje zbog brojnih prirodnih bogatstava i Dunava predstavljali su važno gospodarsko-prometno područje za Carevinu, u smislu izvoza žita, kukuruza, pšenice i druge robe koju se moglo dobro plasirati na stranom tržištu. Obzirom da prometnice u Podunavlju i Slavoniji nisu podizane onom dinamikom koju je diktirao razvoj europskog kapitala, tj. zbog zanemarivanja i zaostajanja komunikacijskih sustava došlo je do plasiranja ruskog žita poslije 1856. na Sredozemlju i pojave konkurencije, a s vremenom i do trgovačke izolacije, te osjetnog slabljenja izvoza proizvoda iz Podunavlja. Pojavom željeznice cestovni i vodeni putevi trebali su biti zamijenjeni jednom kvalitetnom željezničkom mrežom koja bi pratila prirodne puteve slavonsko-hrvatskog područja povezujući ih s Jadranskim morem s jedne, i Crnim i Sredozemnim morem s druge strane.

Razdoblje 1840.-1862. predstavlja pripremno razdoblje za željezničke projekte na području hrvatskog Podunavlja i sve vrijeme do Banske konferencije obiluje brojnim prijedlozima, ali još uvijek se pitanje boljeg prometnog povezivanja podunavskog prostora zadržalo samo na planovima, koji će se jednim dijelom realizirati znatno kasnije nakon sklapanja Nagodbe kada je zadatak podizanja željezničke mreže u hrvatskom Podunavlju preuzela ugarska državna uprava.

Razdoblje od 1864. do 1867. Navedeno razdoblje proteklo je u svadama oko najoptimalnije pruge koja bi “bila kičma prometa kroz Hrvatsku”, a istodobno su Južne željeznice dovršile prugu Zagreb-Karlovac, odvučavši robu iz Banovine prema Trstu, čineći time velike štete Hrvatskom primorju i Rijeci i Senju.¹⁸

Izgradnja željezničkih pruga na području Habsburške Monarhije nije tekla ujednačeno. U vremenu 1849.-1873. godine razlikujemo dvije faze u izgradnji željezničkih pruga i to period 1849.-1855. godine predstavlja pripremno razdoblje u kojem su stvoreni idejni projekti za sam nastavak željezničkih mreža. Razdoblje 1868.-1873. godine predstavlja vrijeme konkretnih ulaganja tj. nakon Banske konferencije pristupilo se izvođenju projekata, tj. samoj izgradnji željezničke mreže.

¹⁸ Mira KOLAR, “Senjska željeznica”, *Senjski zbornik*, Godina 26 (1999), str.258.

Nakon održane Banske konferencije 1862. područje Podunavlja ostalo je bez pravog rješenja željezničke mreže. Uslijedili su brojni pokušaji pučanstva i lokalne uprave da se područje Slavonije i hrvatskog Podunavlja prometno uklopi u postojeću željezničku mrežu.

Godine 1863. nakon održane Banske konferencije u "Narodnim Novinama" tiskan je tekst koji donosi reakcije na odluku o izgradnji željeznica i naglašava značaj istih. Pod naslovom "Naš narod i željeznice", u svezi izgradnje željeznica na području Slavonije i Srijema stoji: "Od sievera dolazi Dunav, iz serdca Evrope, a od podnožja Tatrah Tisa, od zapada Drava i Sava (...) i svim tim riekama napunjen i uveličan Dunav teče na iztok u Cerno more. Slavonija, Srijem i Vojvodina jesu dakle kano sriedište podunavskih zemaljah i imadu povoljniji položaj za tergovinu nego ikoja zemlja u Evropi (...) Željeznica bi se imala izvesti od spomenutih pokrajinah do jadranskoga mora; od veoma velike je važnosti i banska konferencija zaključila, da se ta željeznica gradi od Zemuna preko Zagreba na Rieku. Premda bi pruga k Dunavu, k Vukovaru najkraća bila i skopčana s najboljim uspiehom, jer bi se prištedilo vremena i novacah, nećemo ipak da prigovaramo banskoj konferenciji; dobro je da bude onako, kako je ona zaključila".¹⁹

Plan za izgradnju željeznice između Zemuna i Rijeke, koja se često naziva i krajiškom željeznicom, izrađen je još 1864., a trebao se protezati sredinom Slavonije preko Đakova i Požege s odvojcima prema Osijeku i Brodu na Savi, zatim na Sisak, Karlovac i Rijeku s posebnim odvojkom u Senj. Međutim, ugarske vlasti su namjerno kočile izgradnju pruge.²⁰

Godine 1864. tiskana je u Beču "Spomenica o potrebi i značenju željeznice od Zemuna do Rijeke sa odvojcima prema Senju, Osijeku i Brodu".²¹ U Spomenici se opisuje stanje komunikacijskih sustava, bavi se pitanjem i utjecajem otvaranja željeznice Zidani Most-Sisak na stari trgovački pravac od Dunava prema Jadranu, te navodi promjene i poteškoće u željezničkom prometu u Hrvatskoj i naglašava se vrijednost banatske trgovine žitom i transport robom iz Podunavlja prema Rijeci kao značajnog pomorsko-trgovačkog grada, tj. zalaže se za kretanje između Banata i Jadrana izgradnjom željeznice Zemun-Rijeka koja znači "jedinu pomoć protiv propadanja navedene trgovine", te podržava odluke Banske konferencije iz 1862.

O željeznici Zemun-Rijeka objavljen je u Beču 1865. rad pod nazivom "Das Donau-Adria-Bahnen" uz koji je bila tiskana i zemljopisna karta "Übersichts Karten des Kroatisch-Slavonischen und südungarischen Eisenbahnnetzes" s ucrtanim izgrađenim željeznicama, projektiranim željez-

¹⁹ Miroslava DESPOT, *Industrija građanske Hrvatske 1860.-1873.*, (Zagreb, 1970), str. 66.

²⁰ Dragutin PAVLIČEVIĆ, *Narodni pokret 1883. u Hrvatskoj*, (Zagreb, 1980), str. 50.

²¹ *Denkschrift über die Northwendigkeit ...*, 1864.

nicama i posebno sa zemunsko-riječkom željezničkom prugom.²² U radu se posebno napominje da je glavni razlog izgradnje ove pruge prvenstveno transport pšenice iz južnog Banata i drvne građe iz slavonskih državnih i privatnih šuma. Govori se o bogatstvu Podunavlja i o mogućnostima eksploatacije prirodnih dobara. U tekstu se navodi plan izgradnje: “Od Zemuna ide željeznica kroz Srijem, gdje nedostaju ceste, a treba 22 milje dugačka pruga od Đakova do Zemuna zbog kamena i kamenog ugljena u Fruškoj gori od Vukovara do Zemuna, a ima i građevinskog pijeska i šljunka u tijeku Save (...) Centralni punkt banatske trgovine išao je vodenim putem u Zemun usmjeren tako da se može prijevoziti žito i druga roba od Banata, tako da se austrijska željeznica učini rentabilnom, a sa druge strane da se spriječi paralelna željeznica kroz tursko državno područje do jadranskog mora, jer bi ta spriječila provođenje željezničkog smjera prema Rijeci.”²³ Ing. F. Kreuter bio je autor projekta 1865. i u radu pod nazivom “Spomenica o željezničkoj vezi Banata sa jadranskim morem”, govori o slaboj poljoprivrednoj vrijednosti područja Panonske nizine (alföld) i lošoj rentabilnosti te ističe da se mora izvesti prvo banatska željeznica ili istovremeno sa alföldskom. Govori o prednostima banatske nad alföldskom trgovinom. Donio je i neke promjene u odnosu na svoj rad iz 1848., a zalaže se za izgradnju željezničke linije Bečej-Zagreb-Trst. U radu je navedena potreba pregovaranja s Mađarima radi proširenja prometne mreže na Mađarsku, a posebno je istaknut značaj koji bi imala željeznička pruga Zemun-Jadran i kakve bi vojne pozicije osigurala Austro-Ugarskoj izgradnja navedene prometnice. Ovaj projekt je nakon sklapanja Nagodbe doživio još cijeli niz promjena do svoje konačne realizacije.

Zakonom od 18. ožujka 1850. pristupilo se osnivanju komora u Osijeku, Zagrebu i Rijeci za područje Slavonije i Hrvatske. Na slavonskom području počela je 6. lipnja 1853. djelovati Trgovačko obrtnička komora za Slavoniju sa sjedištem u Osijeku. Radi unapređivanja gospodarskih i trgovačkih mogućnosti Slavonije, a ujedno i kao izvješće o svom radu komora je svake godine objavljivala izvješća o radu. Izvješća slavonske trgovačko-obrtničke komore danas predstavljaju vrijedan izvor za proučavanje gospodarske problematike u hrvatskom Podunavlju posebno zbog toga jer su pisana u duhu potreba slavonske regije. Među najstarijim sačuvanim izvješćima nalazi se i “Izvjestje trgovačke i obrtničke komore za Slavoniju” tiskano u Osijeku 1864. i upućeno Visokoj kr. dalmat. herv. slavonskoj dvorskoj kancelariji. Izvješće započinje pitanjem prometa u Slavoniji: “ (...) poslovi komunikacije, jer je kod nas ta stvar prva i najvažnija. (...) no sama oskudica dostatnih i dobrih putevah leži od vjeka kao mora na naših proizvodih i njihovu promicanju. Oskudica ta još sveudilj naše narodno-gospodarske odnošaje u nji-

²² *Das Donau-Adria-Bahnen*, Druck der k.k. Hof-und Staatsdruckerei, Wien, 1865. god., i zemljovid “Übersichts karten des Kroatisch-Slavonischen und südungarischen Eisenbahnnetzes”, Metropolitanska knjižnica prvostolnog Kaptola zagrebačkog.

²³ *Das Donau-Adria-Bahnen*, n.dj., str. 7, 8, 13, 20.

hovu punu razvijanju priči”. Komora se zalagala za izgradnju cesta koje su bile samo djelomično izgrađene ili su pak potpuno izostale. Donosi opis situacije cesta u “Podunavlju” 1864. u kojem stoji: “Cesta iz Osieka u Vukovar, između dvaju najvažnijih trgovišta i nadalje cesta Srijemom u Zemun postoji u Provincijalu samo mjestimice. Putevi iz Osieka preko Tenja u krajinu, pak preko Sarvaša i Dalja na Dunav i u Bačku jesu veoma kukavni te se njimi dobar dio godine pogotovo nemože voziti. S’ Ugarskom onkraj Dunava neima dakle, čim parobrodarstvo prestane, a ma skoro nikakva obćenja”.²⁴

Na glavnoj skupštini Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju od 14. listopada 1867. osnovan je Slavonski željeznički odbor. Za predsjednika odbora izabran je grof Ladislav Pejačević.²⁵ Glavni zadatak Odbora bio je usmjeravati sva sredstva u svrhu povoljnog rješavanja željezničkog pitanja, a svi stanovnici Osijeka, poduzetnici i gospodarstvenici bili su pozvani financijski poduprijeti stvaranje slavonske željezničke mreže.²⁶

Razdoblje 1868.-1878. godine. Strana uprava na našem području je radom svojih institucija ostavila brojne podatke, kao što su nacrti projekata, izvješća, proračuni i sl. na temelju kojih se može steći uvid u tadašnju politiku izgradnje željezničkih pruga. Prometno pitanje Hrvatske i Slavonije nakon Austro-Ugarske nagodbe ulazilo je u ingerenciju mađarske vlade i to je predstavljalo zapreku u nastanku dobre i potpune željezničke mreže na hrvatsko-slavonskom prostoru. Željeznice u Mađarskoj i Hrvatskoj građene su u vertikalnom smjeru sa sjevera prema jugu, da bi povezale mađarske i hrvatske krajeve za Peštu kao centar, pa bi veze Pešte s ovim krajevima bile što bolje i da bi, s druge strane što manje bili povezani hrvatski krajevi među sobom i slovenskim zemljama.

Unatoč svim pokušajima izgradnje situacija u svezi podunavskih željeznica ostala je nepromijenjena u godinama do Nagodbe 1868. Brojne promjene nakon sklapanja Nagodbe donijele su i pravnu reorganizaciju na hrvatsko-slavonskom prostoru. Kraljevskim pismom od 28. siječnja 1869. bilo je određeno da Kraljevska dvorska kancelarija mora obustaviti svoje djelovanje 31. siječnja 1869. a njezine poslove preuzeo je Dalmatinsko-hrvatsko-slavonski ministar, čije je sjedište bilo u Budimpešti. Na osnovi člana 44. Hrvatsko-ugarske nagodbe određene su njegove kompetencije. On je bio

²⁴ Državni arhiv u Osijeku (DAO), *Izviestje trgovačke i obrtničke komore za Slavoniju*, (Osijek, 1864), str. 5.

²⁵ Ladislav Pejačević, (1824. Sopron – 1901. Našice,) Godine 1880. naslijedio je I. Mažuranića na banskoj časti. Za njegova banovanja 1881. proglašeno je sjedinjenje Vojne krajine s Hrvatskom. Godine 1883. dao je ostavku zbog postupka Mađara, koji su protivno Hrvatsko-Ugarskoj nagodbi, postavili na financijskim uredima dvojezične hrvatske i mađarske natpise. *Opća enciklopedija*, JLZ, (Zagreb, 1980), sv. 6, str. 359.

²⁶ Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.)*, (Osijek, 1996), str.109.

posrednik između hrvatske vlade i Beča, te između Hrvatske i Budimpešte, a Kraljevsko namjesničko vijeće u Zagrebu, koje je sve do tada predstavljalo neposredni organ uprave, bilo je zamijenjeno Kr. hrvatsko-slavonsko-dalmatinskom vladom koja je sve do 1914. bila podijeljena na Odjel za unutarnje poslove, Odjel za bogoštovlje i nastavu i Odjel za pravosuđe. Hrvatsko-slavonski odsjeci u zajedničkim ministarstvima, koje je Nagodba predviđjela, nisu bili formirani. Željezničko pitanje pratio je Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade u Zagrebu, koji je podneske u svezi željeznica samo prosljeđivao Ministru u Budimpešti.²⁷

Značaj izgradnje željezničke mreže u Slavoniji i Podunavlju i naglašene potrebe u razdoblju neposredno nakon održane Banske konferencije sve do sklapanja Nagodbe vidimo i iz brojnih objavljenih radova u dnevnim glasilima i zasebnim publikacijama. Jedan od radova koji donosi raspravu o željezničkoj mreži u Slavoniji bio je rad objavljen pod pseudonimom L. St. pod naslovom "Slavonia i pitanje o njezinoj željeznoj cesti" u Zagrebu 1869. Autor iznosi prometnu politiku prema Slavoniji od hrvatsko-slavonskog sabora 1861. godine, odluke Banske konferencije 1862. i prilike u Slavoniji nakon održane konferencije sve do 1869. Tadašnje stanje željeznica u Slavoniji autor je opisao riječima: "Slavonia je do danas u monarkii austrijsko-ungarskoj jedina pokrajina, koja nedobi ni da bi stopu železne ceste. (...) Doista, potrebu železne ceste kroz i za Slavoniu, uz današnje državne tere, nitko nemože življe čutiti negoli ove zemlje pučanstvo, koje od nekada strada zato što neima putah za izvažanje ni za sastajanje na većjih teržištah ni mestih prometa."²⁸

Povlasticu (koncesiju) za gradnju željezničke pruge Osijek-Zemun dobio je Bečki vjeresijski Zavod. Trgovački sloj Vukovara i Obrtnički zborovi Srijemske županije obratili su se 13. svibnja 1869. Trgovačko-obrtničkoj komori za Slavoniju sa sjedištem u Osijeku i obavijestili je da su poslali peticiju ministarstvu Trojedne kraljevine sa zamolbom da se odustane od gradnje željezničke pruge od Osijeka preko Dalja do Zemuna. Podržavali su gradnju ove pruge, ali sa željom da pruga prolazi kroz Vukovar. Smatrali su da ta smjernica preko Dalja nije najzgodnija, najjeftinija i najkorisnija za trgovinu kako se obrazlagalo. Članovi Obrtnih zborova tražili su od Trgovačko-obrtničke komore da podupre njihovu peticiju i da se odustane od predložene gradnje. Smatrali su da je Vukovar na cijeloj pruzi od Osijeka do Zemuna najvažnije trgovačko mjesto, te da bi pruga preko Vukovara bila najkraća i najjeftinija. Osim toga prolazila bi kroz najplodniji dio Slavonije i cijeli Srijem, što bi imalo veliku dobit za obrt i promet ovog dijela Hrvatske. Vukovar bi, osim Budima i Beograda, predstavljao najzgodniju točku na kojoj bi ova željeznica imala izravnu svezu s rijekom Dunav. Smještaj Vukovara na Dunavu dao

²⁷ Jaroslav ŠIDAK, Mirjana GROSS, Igor KARAMAN, Dragutin ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda 1860.-1914.*, (Zagreb, 1968), str. 42-43.

²⁸ L.St., *Slavonia i pitanje o njezinoj željeznoj cesti*, (Zagreb, 1869), str. 3.

je ovom gradu važnost pa je u drugoj polovici XIX. stoljeća glavno trgovačko mjesto za cijelu izvoznu trgovinu iz Bosne, a isto tako i obrnuto iz Mađarske i Bačke. Bio je glavni grad Srijemske županije i kao takav predstavljao je važno mjesto za cijelu buduću osječko-zemunsku prugu. Potpisnici peticije navodili su i jednostavnost izgradnje pruge preko Vukovara. Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju 6. lipnja 1869. obratila se Obrtničkom zboru i Trgovačkom gremiju u Osijeku. Međutim, kako nisu dobili nacrt trase željezničke pruge Osijek-Zemun, poslali su 18. lipnja 1869. novi dopis. Željeznička pruga je prema predloženom planu trebala ići od Zemuna preko Rume, Tovarnika, Vukovara do Osijeka gdje bi prema planu dobila spoj s Južnom željeznicom. Srijemska općina i veleposjednici nudili su besplatno zemljišta za realizaciju predložene trase. Sastavljeno izaslanstvo se obratilo i hrvatsko-ugarskom caru Franji Josipu I. U međuvremenu je Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju poslala dopis Kr. ministarstvu za trgovinu u Budimu u želji ostvarenja interesa grada Vukovara i cijele Slavonije i Srijema, ali realizacija ovih zamisli je izostala.²⁹

Nakon Nagodbe Hrvatska se u izgradnji željeznica našla u sastavu ugarske željezničke politike. Ugarska je ubrzano gradila željeznice i spojila Budimpeštu s Rijekom preko Zagreba 1873., zatim sa Slavonijom i Bosnom preko Osijeka i Broda na Savi 1875. i Novim Sadom, Zemunom i Beogradom i dalje prema Turskoj 1883. Ugarska prometna politika nagodbenog doba počivala je na radikalnom, zvjezdolikom sustavu pruga, koje su imale ishodište u Budimpešti i s njom povezivale susjedne zemlje. Razvitkom željezničkog prijevoza u Austro-Ugarskoj Monarhiji promijenjen je opći položaj sjeverne Hrvatske budući da, više nije mogla kao ranije izvlačiti korist od posredničke trgovine između kontinentalnog zaleđa i jadranske obale.³⁰

Godine 1873. dovršena je direktna željeznička pruga Budimpešta-Rijeka preko Zagreba. Nakon ove izgradnje Rijeka je sve do 1914. bila izvozna i uvozna mađarska luka. Hrvatska je postala samo tranzitno područje, a napuštene su njene tradicionalne riječne i cestovne prometnice od Zemuna do Rijeke, dok se željeznička pruga od Zemuna do Zagreba gradila u etapama sve do kraja XIX. stoljeća.

Tarifna politika mađarske vlade osigurala je povoljniji prijevoz robe iz istočnih krajeva Hrvatske i Slavonije preko mađarskog područja prema Rijeci, nego izravnim posavskim putem preko Siska. Ugarska vlada je provela takvu tarifnu politiku na relaciji Budimpešta-Zagreb-Rijeka, da bi osigurala jeftiniji prijevoz brašna iz Budimpešte prema moru, nego iz bližih hrvatskih zemalja.³¹

²⁹ Z. ŽIVAKOVIČ-KERŽE, *Urbanizacija i promet ...*, n.dj., str. 110.

³⁰ D. PAVLIČEVIĆ, *Narodni pokret 1883. ...*, (Zagreb, 1980), str. 49.

³¹ ŠIDAK, GROSS, KARAMAN, ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda...*, n.dj., str.127.

Za gradnju željezničkih pruga preko Slavonije bili su zainteresirani i agrarni proizvođači Ugarske; njihovo izvođenje ipak je spriječio dominantni utjecaj krupne budimpeštanske mlinske industrije, koja je prometnom izdvojenošću Hrvatske uspjela osigurati plasiranje pšenične proizvodnje iz ugarske nizine. Novčana snaga domaćih krugova Sjeverne Hrvatske bez sudjelovanja stranog kapitala i potpore državnih vlasti bila je posve nedovoljna za konačno ostvarenje iniciranih projekata. Tako su u krizi, koja je nastupila 1873., našli kraj brojni željeznički projekti na slavonskom području.³²

Razdoblje nakon Banske konferencije 1862. sve do 1878. predstavlja za hrvatsko Podunavlje vrijeme izgradnje željezničke mreže u okviru ugarske prometne politike.

Razdoblje 1878.-1903. Mađarski kapital je za razliku od hrvatskog ostvario razdoblje razvoja i poleta tijekom osamdesetih i devedesetih godina XIX. st. U Hrvatskoj i Slavoniji još uvijek je najveći dio predstavljalo poljoprivredno stanovništvo, dok je mali broj onih koji su se bavili obrtom, industrijom i trgovinom, a hrvatske pokrajine su u navedenom razdoblju predstavljale ekonomski najzaostaliye zemlje Austro-Ugarske. U Hrvatskoj i Slavoniji bilo je ukupno 17 gradskih naselja, u kojima se razvojem maloobrtničke privrede postepeno javlja sloj građanstva, koja se postupno uključuje u trgovinsku razmjenu i pokreće pitanje izgradnje željeznica, cesta i telegrafskih veza.³³

Veza Budimpešte s Bosnom koja je bila okupirana 1878., ostvarena je već 1879. prugom Dalj-Vinkovci-Brod, koja je bila građena iz krajiškog investicijskog fonda.³⁴ U svezi izgradnje ove pruge N. A. Plavšić navodi: "Skoro u svim sjednicama trgovačko-obrtničke komore kroz godinu 1877. vodile su se rasprave radi pravca projektirane krajiške željeznice u Brod. Sastavljene su mnoge predstavke i odašiljane su deputacije u Zagreb i Peštu, tražeći i moljajući, da se željeznica u Brod svakako gradi u pravcu preko Osijeka i Vrpolja. Nu sve to nije moglo pomoći, te premda je i vojno ministarstvo podupiralo projekt preko Osijeka i Vrpolja u Brod, ipak je u ministarstvu u Budimpešti bio konačno usvojen pravac iz Dalja preko Vinkovaca u Brod". Dana 11. rujna 1869. otvorena je i javnom prometu predana prva

³² Igor KARAMAN, "Privredni položaj Slavonije u Habzburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom (1868.-1918.)", *Historijski institut Slavonije, Zbornik 4*, (Slavonski Brod, 1966), str. 299.

³³ ŠIDAK, GROSS, KARAMAN, ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda....*, n.dj., str. 139-141.

³⁴ *Zbornik zakona i naredbi valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, 1879., komad VII., br. 23, str. 191. (Donosi zakonski članak VII o daljsko-vinkovačkoj željeznici od 30. ožujka 1879. kojim je odobrena izgradnja daljsko-vinkovačke željeznice i odobreni državni troškovi. U tekstu stoji: "Za izgradnje i uredjenje željeznice ove dozvoljuje se trošak u iznosu od 1,802.208 forintah, od kojega troška se za godinu 1879. ima 1,200.000 forintah uvrstiti u državni proračun").

željeznica u Slavoniji. Bili su to dijelovi alföldske-riječke željeznice Subotica-Dalj-Osijek i Osijek-Villany. "Ovaj događaj prouzrokovao je ponajprije opravdanu nadu, da će se alföldske-riječka željeznica doskora produžiti do Rijeke ili barem do Zagreba. Ali odmah su se pokazale velike oprijeke pojedinih interesa i nazora u tom pitanju".³⁵ Izgradnja željezničke pruge iz Broda odvijala se preko Vrpolja i Vinkovaca u Dalj, gdje je Mađarska dobila dvije veze s Budimpeštom. Godine 1869. bila je izgrađena pruga iz Osijeka u Vilanj, a 1870. iz Osijeka preko Dalja i Gomboša u Suboticu, iz koje se putovalo u Budimpeštu. Godine 1882. izvedena je gradnja iz Petrovaradina preko Indije u Zemun i pobočne pruge: Vrpolje-Šamac i Borovo-Vukovar. Godine 1885. izgrađena je pruga Vinkovci-Brčko, a 1901. pruga Vinkovci-Županja.³⁶ Izgradnjom navedenih željezničkih pruga sav promet iz Bosne, Slavonije i Srbije bio je preusmjeren prema Budimpešti, a osporavanjem izgradnje željeznice prema Osijeku, a potom prema Brodu mađarska uprava izolirala je Osijek od hrvatskih zemalja i njegovu trgovinu prema Brodu i Bosni i time otklonila mogućnost razvoja Osijeka kao željezničkog i riječnog skladišta za robu iz Slavonije i Bosne.³⁷

Godine 1881. u vrijeme bana Ladislava Pejačevića stupio je na snagu "Zakon o utemeljenju zaklade za promicanje gospodarskih svrhah Kraljevine Hrvatske i Slavonije".³⁸ Ovim zakonom bilo je regulirano utemeljenje zaklade za promicanje pojedinih grana gospodarstva pod nazivom "Zaklada za promicanje gospodarskih svrhah Kraljevine Hrvatske i Slavonije". Ovom zakladom upravljala je Kraljevsko dalmatinsko-hrvatsko-slavonska zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove.

Nakon nemira u Hrvatskoj 1883. koji su bili izazvani pojačanom mađarizacijom i isticanjem dvojezičnih natpisa i odstupa bana Ladislava Pejačevića, bio je od strane mađarskih krugova postavljen za bana u Hrvatskoj Dragutin Khuen Héderváry u razdoblju 1883.-1903. Prema smjernicama ekonomske politike Khuen je podupirao prvenstveno interese slavonskog veleposjeda, posebice u uključivanju stranog kapitala u širenje eksploatacije šuma, dok je zanemario poticanje razvoja domaćeg industrijskog poduzetništva radi smanjivanja mogućnosti konkuriranja hrvatske proizvodnje mađarskoj industrijskoj privredi.³⁹

Značajne promjene u upravi i gospodarstvu uslijedile su 1899. kada je došlo do izdvajanja Ministarstva za obrt i trgovinu iz Ministarstva za poljodjelstvo, te spajanje sa Ministarstvom za javne radnje i komunikacije pod

³⁵ NIKOLA ATANASIJEV PAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju 1853.-1903., I. dio*, (Osijek 1904), str. 82, 104.

³⁶ Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (HDA), Depozit br. 36 (1949.) Antun Cuvaj, "Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj i Slavoniji od najstarijih vremena do danas", svezak II., str. 364.

³⁷ D. PAVLIČEVIĆ, *Narodni pokret ...*, str. 50.

³⁸ *Zbornik zakona i naredbi ...*, 1881, br. 72, str. 525.

³⁹ I. KARAMAN, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. st.*, (Zagreb, 1972), str. 314.

nazivom Ministarstvo trgovine. Na temelju zakonskog članka iz 1889., u zemljama krune sv. Stjepana uređeno je Ministarstvo trgovine koje se na temelju § 9. i 10. zakona, od 8. studenog 1868., protezalo na područje Hrvatske i Slavonije, tj. ugarsko Ministarstvo trgovine, u svim poslovima koji se odnose na Hrvatsku i Slavoniju, činilo je zajedničko ministarstvo s Ugarskom. U djelokrug Ministarstva trgovine ulazio je sav promet i prometna sredstva, državne željeznice, pošta, brzojav, velike gradnje, državne ceste, nadziranje brodarstva i brodarstvenih poduzeća, cestarina, javni građevni i prometni poslovi, sve privredne grane koje se odnose na trgovinu i obrt i sl. Zajednički ministar trgovine bio je Gavro Baross de Bellus koji se zalagao za uvođenje pojasne tarife na ugarskim državnim željeznicama i za regulaciju "Demer-Kapije", tj. željeznih vrata na donjem Dunavu, čiju izgradnju je nadzirao sve do 1892. Rad ministra Gavre Barossa de Bellusa bio je za Slavoniju značajan u gospodarskom, a posebno u prometnom smislu, a njegova uprava bila je pravno usklađena i usmjerena na promicanje potreba slavonske regije.⁴⁰

Zakonom iz 1889. regulirano je "Uvođenje pojasnog cjenika na kr.ug.državnim željeznicama". Pojasni cjenik stupio je na snagu 1. kolovoza 1889. Odmah nakon toga izdana je prva putna karta pojasnog cjenika na kolodvoru u Sarvašu kod Osijeka.⁴¹ Djelovanje ministra trgovine Barossa obilježili su značajni pomaci u trgovini i industriji na području Slavonije. O njegovom radu u Spomenici Trgovačko-obrtničke komore u Osijeku iz 1904. N. A. Plavšića stoji: "Baross je bio prvi ministar, koji je u trgovačko-obrtničkim komorama vidio ona tijela, koja su po zakonu pozvana, da budu tumač i pobornik svijuh privrednih slojeva u zemlji".⁴²

Željeznički promet na prijelazu stoljeća u Slavoniji i hrvatskom Podunavlju obilježile su brojne političke promjene, pokušaj otpora provođenju mađarizacije željeznice, pojava sve brojnijeg sloja imućne građanske i početak organiziranog okupljanja radničke klase. U upravnom smislu Vojna krajina bila je priključena Hrvatskoj, a sredstva iz Krajiške investicijske zaklade bila su stavljena na raspolaganje prema Nagodbi ugarskoj državnoj upravi.

U gospodarsko-prometnom pitanju na slavonskom prostoru ban Khuen Héderváry pomogao je izgradnju prometnica koje su omogućile povezivanje željezničkog sistema istok-zapad. Navedeno razdoblje uoči Prvog svjetskog rata ujedno predstavlja i posljednje aktivno razdoblje u kojem je došlo do realizacije dijela željezničkih pruga na hrvatsko-slavonskom prostoru.

Razdoblje 1903. - 1914. Zadnja desetljeća XIX. i početak XX. stoljeća na području hrvatskih zemalja i hrvatskog Podunavlja obilježio je proces

⁴⁰ N. A. PĻAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora...*, n.dj., str. 133.

⁴¹ ISTI, str. 133, 135, 146. (Osnutak pojasne tarife obilježen je svečano predajom spomendara ministru G. Barossu de Bellusu).

⁴² ISTI, str.146.

krize dualizma koji se 1903. očitovao u brojnim manifestacijama širom Hrvatske, pojavi politike “novog kursa”, odstupu bana D. Khuena Hédervárya, kojeg je smijenio ban Teodor Pejačević, iako je Khuenov sistem unatoč svemu ostao i dalje na snazi. Navedene promjene u hrvatskom političkom životu odrazile su se i na ekonomski razvoj. U Hrvatskoj je započeo proces jačanja krupnih privrednika, a nastankom i razvojem kreditnih ustanova javila se domaća financijska elita. Osnova za ovaj razvoj bila je akumulacija kapitala, koja je utjecala na rad novčanih zavoda. Na napredak u akumulaciji domaćeg kapitala u velikoj mjeri utjecao je strani osobito češki kapital, koji je početkom stoljeća prodirao preko Hrvatske u Bosnu i druge zemlje.⁴³

Početkom XX. stoljeća dolazi do organiziranja željezničarskih radnika radi ostvarivanja svojih prava. U Zagrebu je 1905. pokrenuto i glasilo pod nazivom “Hrvatski željezničar” kao “Glasilo za zaštitu i promicanje interesa željezničkog osoblja i radništva”. Tiskan je dva puta mjesečno, a u njemu su publicirane teme u svezi održanih željezničkih skupština i radničko pitanje željezničara. Godine 1905. tiskao je “Osnovna pravila zemaljskog saveza željezničkih radnika”.⁴⁴

Na području Austro-Ugarske došlo je i do zakonskih promjena koje su regulirale promet na željeznicama. Najznačajnija među njima bila je željeznička pragmatika. Željezničarska pragmatika i zakon o uređenju plaća željezničkih namještenika imali su svoj korijen u velikom štrajku željezničara 1904., koji je bio ugušen uz pomoć vojske. Željezničarska pragmatika i zakon o uređenju plaća izglasani su upravo u cilju onemogućavanja novih štrajkova na željeznici pomoću vrlo strogih mjera i da bi umirili željezničarsko osoblje ponovnim reguliranjem njihovih plaća.⁴⁵

Godine 1907. u budimpeštanskom Saboru izglasan je zakon poznat pod nazivom Željeznička pragmatika, koji je trebao pored ostalog pomoću pooštrenih disciplinskih mjera onemogućiti štrajkove i sindikalnu organizaciju željezničara a mađarska vlada je tom prilikom predložila legaliziranje uporabe mađarskog jezika na željeznicama i u Hrvatskoj. Zastupnici Hrvatsko-srpske koalicije u Ugarskom saboru povelili su dugotrajnu opstrukciju, a kada je borba prenesena u Hrvatski sabor, on je bio raspušten a Koalicija je maknuta s vlasti. Iako je Hrvatska delegacija reagirala opstrukcijom, zakon je unatoč svemu izglasan.⁴⁶

⁴³ ŠIDAK, GROSS, KARAMAN, ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda...*, n.dj., str. 224-225.

⁴⁴ *Hrvatski željezničar*, *Godina I.*, Zagreb, 31. kolovoza 1905., br. 8.

⁴⁵ M. GROSS, *Vladavina Hrvatsko-Srpske koalicije*, (Beograd, 1960), str. 182.

⁴⁶ *Hrvatski leksikon*, II. svezak, (Zagreb, 1997.), str. 726. i ŠIDAK, GROSS, KARAMAN, ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda...*, n.dj., str. 233., Nikša STANČIĆ, “Hrvatski sabor 1790.-1918. – izgradnja modernog društva i nacionalni pokret”, *Slava Saboru, Katalog/mapa*, (Zagreb, 1997), str. 33.

Izuzev ugarskog i hrvatskog tiska na Zakon o željezničkoj pragmatici odgovorio je hrvatski ban Teodor Pejačević tzv. "Priopćenjem bana u predmetu željezničke pragmatike od 10. svibnja 1907. upućenog Kraljevskom ugarskom ministru trgovine u Budimpešti Franji Kossuthu: "Po ustavnoj svojoj odgovornosti prema saboru kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije za svaki propust, kojim bi bio teško povrijeđen državni temeljni zakon o državno-pravnoj nagodi, sklopljenoj između ovih kraljevninah i Kraljevine Ugarske, držim svojom dužnošću, da ponajprije naročito i otvoreno upozorim na one ustanove § 4. predležee osnove, koje rade o jeziku, a kriju po mojem mišljenju u sebi povredu nagodbenog zakona. Prije svega ubrajam ovamo onu odredbu točke a) pomenutoga paragrafa koja glasi: "te da je kadra udovoljiti onomu zahtjevu, da je službeni jezik željeznica magjarski", a zatim onu odredbu, koja se nalazi iza točke f) a glasi: " Od onih namještenika na području Hrvatske i Slavonije, koji su zvani, da za vrijeme s Primjenom željezničke pragmatike Mađari su još jednom prekršili odredbe Nagodbe u cilju ugrožavanja hrvatske autonomije i izazivanja prekida Hrvatsko-srpske koalicije i ugarske vlade. Poslanici Hrvatsko-srpske koalicije vodili su mjesec dana u ugarskom parlamentu opstrukciju protiv ozakonjenja željezničke pragmatike. Došlo je do pada vlade Hrvatsko-srpske koalicije, tj. do sloma politike "Novog kursa", a ministar trgovine i prometa Franjo Kossuth skršio je opstrukciju Hrvatsko-srpske koalicije parlamentarnim udarom. Situaciju je okončao car Franjo Josip koji je podržao mađarske interese i potvrdio željezničku pragmatiku što je otvorilo put apsolutizmu u Hrvatskoj.⁴⁷

U predratnom razdoblju Austro-Ugarska Monarhija je uz podršku Njemačke vršila pripreme za zaposjedanje balkanskog prostora. Prvi korak bila je aneksija Bosne i Hercegovine od strane Monarhije 1908. godine. Razdoblje 1908.-1909. obilježeno je političkom krizom koju je izazvala aneksija Bosne i Hercegovine i njeno priključene Monarhiji kao "carevinske zemlje" koja je pripadala cijeloj Monarhiji.⁴⁸

Brojne političke promjene utjecale su na gospodarski napredak, koji je početkom XX. stoljeća u Hrvatskoj pratila pojava domaće financijske i industrijske buržoazije, ali već 1907. je počela svjetska ekonomska kriza koja je sve do 1910. utjecala na privredu. Razvoj privrede na području hrvatskog Podunavlja i cijele Hrvatske u navedenom razdoblju kočili su nesređeni trgovinsko-carinski odnosi s balkanskim zemljama i Turskom, carinski rat između Austro-Ugarske i Srbije 1911. godine. Političku situaciju na Balkanskom poluotoku uoči Prvog svjetskog rata obilježili su Prvi i Drugi balkanski rat u razdoblju 1912.-1913. kada su se ujedinile balkanske države (Srbija, Bugarska, Grčka i Crna Gora) protiv Turske i objavile rat, koji je

⁴⁷ ŠIDAK, GROSS, KARAMAN, ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda...*, n.dj., str. 233-234.

⁴⁸ ISTI, str. 238-240.

okonačan slomom Turskoga Carstva i gubitkom gotovo svih turskih posjeda u Europi. Godine 1913. izbio je Drugi balkanski rat, koji je zaključen mirom u Bukureštu 10. kolovoza 1913.⁴⁹ Nakon aneksije Bosne i Hercegovine i balkanskih ratova 1912.-1913. i proširenja Srbije, Hrvatska se nalazila na samom rubu kriznog područja. Stoga je držana u pokornosti, a ovakav politički okvir u razdoblju pred Prvi svjetski rat umanjio je gospodarski razvoj i izgradnju željezničke mreže.

Navedene prilike dovele su do potpunog prekida trgovine i obrta, obustavljanja gradnji, povećanja kamata kod novčanih zavoda, tarifne politike na željeznicama i politike ugarske vlade koja je kočila nabavku robe od domaćih trgovaca koja je bila potrebna za vojsku.⁵⁰ Godine 1907. zaključena je Austro-ugarska financijska nagodba, kojom je bila odobrena izgradnja ličke pruge u cilju povezivanja Dalmacije s Hrvatskom. Ugarska vlada je naglašavala potrebu povezivanja Budimpešte prema Splitu. Do izgradnje ličke željeznice nije došlo u razdoblju pred Prvi svjetski rat zbog otpora Pešte i Beča da se željeznicom povežu hrvatske zemlje. Rad na izgradnji ličke pruge započeo je 1913., a dovršena je 1925.⁵¹

Razdoblje 1903.-1914. na području Podunavlja i Slavonije obilježili su daljnji pokušaji gradnje željezničke mreže. Za neke su bile izdane pretkoncesije i komisijski pregledi, a neki su bili tek u prednacrtima. Službeni list pod nazivom "Željeznički prometni vjesnik" ("Vasúti és közlekedési közlöny") donio je popis o izdanim pretkoncesijama na prugama u Hrvatskoj do 1914. koji sadrži ukupno 25 pretkoncesija za željeznice. Među navedenima nalazile su se odobrene pretkoncesije za prugu Doljni Miholjac-Našice iz 1910. Pretkoncesionari su bili Gfrerer, Schoch és Grossmann iz Pešte; Našice-Đakovo također izdana koncesionarima Gfrerer, Schoch és Grossmann 29. ožujka 1904. produljena 18. travnja 1913. na jednu godinu; zatim za željeznicu Vinkovci-Šamac državna granica (37 km). Pretkoncesija je bila izdana ugarskim državnim željeznicama.⁵²

Situaciju u hrvatskom Podunavlju neposredno prije izbijanja Prvog svjetskog rata obilježili su brojni projekti za izgradnju vicinalnih i industrijskih željeznica koji su ostali samo na papiru zbog političko-gospodarskih interesa Monarhije s jedne i podijeljenih domaćih interesa s druge strane.

⁴⁹ *Opća enciklopedija sv. 1*, JLZ, (Zagreb, 1977), str. 400.

⁵⁰ ŠIDAK, GROSS, KARAMAN, ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda...*, n.dj., str. 260-261.

⁵¹ ISTI, str. 264.

⁵² Josip GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918.*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, Knjiga 3, JAZU, 1952., Prilog br. 5.

Zaključak

Planovi i nacrti u svezi izgradnje željeznice na području Vukovara javljaju se četrdesetih godina XIX. st. i ujedno predstavljaju pripremno razdoblje za izvođenje željezničkih projekata na području cijele Hrvatske i Podunavlja.

Uvidom u rad javne uprave i na temelju arhivskih vrela vidljivo je da se izgradnja željezničke mreže na slavonsko-podunavskom prostoru zasnivala na temelju odluka austrijske, a kasnije ugarske državne uprave, što je u velikoj mjeri zbog pomanjkanja domaćeg kapitala i usporilo gospodarsko-prometni i društveni razvoj Slavonije. Na temelju prikupljenih podataka o postojećim projektima, njihovoj realizaciji te očuvanih arhivskih vrela, o nacrtima potrebnih željezničkih veza i dokumenata vidimo da je Trgovište Vukovar tijekom XIX. st. prošlo mukotrpan put u svojim nastojanjima da dobije željeznicu koja bi u potpunosti odgovorila njegovim gospodarskim i trgovačkim potrebama.

Iako je sve do početka Prvog svjetskog rata Vukovar bio samo djelomično željeznički povezan s malim brojem željezničkih pruga koje nisu bile prilagođene domaćim potrebama, tj. smjer istok-zapad bio je samo djelomično ostvaren iako je strani kapital i interesi političkih centara Beča i Budimpešte u velikoj mjeri odredio razvoj željezničkih prometnica u Podunavlju, kako onih koje su izgrađene kao dio državnih željezničkih projekata, tako je i izvedba svake vicinalne željeznice u Slavoniji ovisila o volji i uredbi ugarskih vlasti.

Dominacija strane uprave ostavila je za sobom brojna nerješena željeznička pitanja na području Podunavlja tijekom cijelog vremena nastanka projekata, izuzetno važnu ulogu imao je domaći element, koji je svojom upornošću, strpljivošću, navodio mogućnosti i prilike koje nudi hrvatsko-slavonski podunavski prostor sa svim svojim prirodnim bogatstvima i ljepotama. Zalagali su se: političari, poduzetnici, književnici i cijeli puk. Njihovo jedinstvo i zalaganje u željezničkom pitanju nadmašilo je gotovo svaki drugi oblik zajedničkog mišljenja, jer željeznica je predstavljala za sve ove slojeve mogućnost "širenja" kako gospodarstva tako i ideja. Iako nakane nisu naišle u gospodarskom i u praktičnom smislu na realizaciju pa možemo zaključiti, da se radi o propustu, razvio je upornost i težnju Slavonije i Podunavlja da ustraju na jednoj prometnoj misli koju će s vremenom razviti na taj način da bude korisna cijelom ovom prostoru, te da svoj prometni i ljudski doprinos iako puno kasnije dobije u izgradnji daleko modernije mreže.

Prilog 1.**Predstavka Srijemske županije Hrvatskoj dvorskoj kancelariji 1863.⁵³**

Srijemska županija uputila je Hrvatskoj dvorskoj kancelariji Predstavku 1863. u kojoj opširnije obrazlaže potrebu, da se željeznička pruga Zemun-Rijeka poveže s Dunavom kod Vukovara “kao drugog najznamenitijeg tržišta u provincijalnoj Slavoniji”.⁵⁴ U dokumentu stoji:

“Početak željeznice u našoj domovini, Zemun kao najgodnije na ulivu dve znatne reke u Dunav ležeće znamenito trgovačko mesto a kraj Rjeka koja vrlo zgodni položaj na moru ima, treba da bude. Osim toga da sredom naše Županije ide u varošicu Vukovar po svom položaju, trgovini, i obrtu vrlo znatno mesto – da dodirne. Iz visokog dopisa kr. Namjestničkog vjeća od 22. aprila t. g. br. 5827 razumelo je obštinstvo, da su sve želje županijske uvažene- no samo da ono u pogledu Vukovara nije u obzir uzeta – jer se u pravcu naznačuje Zemun-Vinkovce i.t.d”. U prilogu županija ističe: “Budući da se u ovaj par smera ogromnu ideju sveze Crnog s Jadranskim morjem sredstvom željezničke pruge od Zemuna na Rjeku oživotvoriti usljed čega se već od predbježnim poslovima pruge od Zemuna preko Rume, Vinkovaca, i Siska na Rjeku radi, teži ponizno potpisati povjerenstvo u smislu visokog naloga glavne skupštine pod br. 1635 dobivenog, sledeća za veliku važnost i mogućnost saveza Vukovara sa tom prugom navesti. (...) Vukovar kao drugo najznamenitije tržište u provincijalnoj Slavoniji sa žiteljstvom od preko deset hiljada dušah sa znamenitim uvozima i izvozima raznih proizvoda kao što će se to iz niže izloženi navoda po ovom povjerenstvu dokazati – važan je kao stovarište bosanske trgovine preko Berčke i Rajeva sela, bijaše kao naravno prelazište Dunava za željeznicu iz Banata vodeću k Jadranskom moru već godine 1845. od prosvjetljenih državnika, koji su trgovačku i političnu važnost sveze podunavski pokrajna sa pristaništima Rjekom i Senjom uvidili – smatran.

Shodnost sveze Dunava kod Vukovara sa željeznicom zemun-rječkom dokazuje se osim navedeni razloga takodjer iz okolnostih:

1. Što je Vukovar veoma važna točka u mreži poštanski i brzojavni pruga cele avstriske države.

2. Što se u Vukovaru godišnje ukrcava:

Rane	106.500 mjerova	Svinja	1.786 komada
Brašna	4.911 centi	Rastovi platina i balvana	400.000 s. stopa
Šišarica	5.720 centi	Duga (Fassdauben)	250.000 akova
Suvi šljiva	9.069 centi	Čamovine	500.000 k. stopa
Gvozdja i gvozdene robe	6.000 centi	Drva	6.000 fati
Trulja	3.500 centi	Prošća	10.000 komada
Vune	2.879 centi	Žbica i naplataka	1.000.000 komada
Ternostih	1.941 centi	Bostana	5.000 centi
Razne robe	5.000 centi		

⁵³ B. STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih...*, n.dj., str. 42, 417-420., Objavljeni dokument pod brojem 445a od 12. prosinca 1863.

⁵⁴ ISTI, str. 42, 417-420., Objavljeni dokument pod brojem 445 a od 12. prosinca 1863.

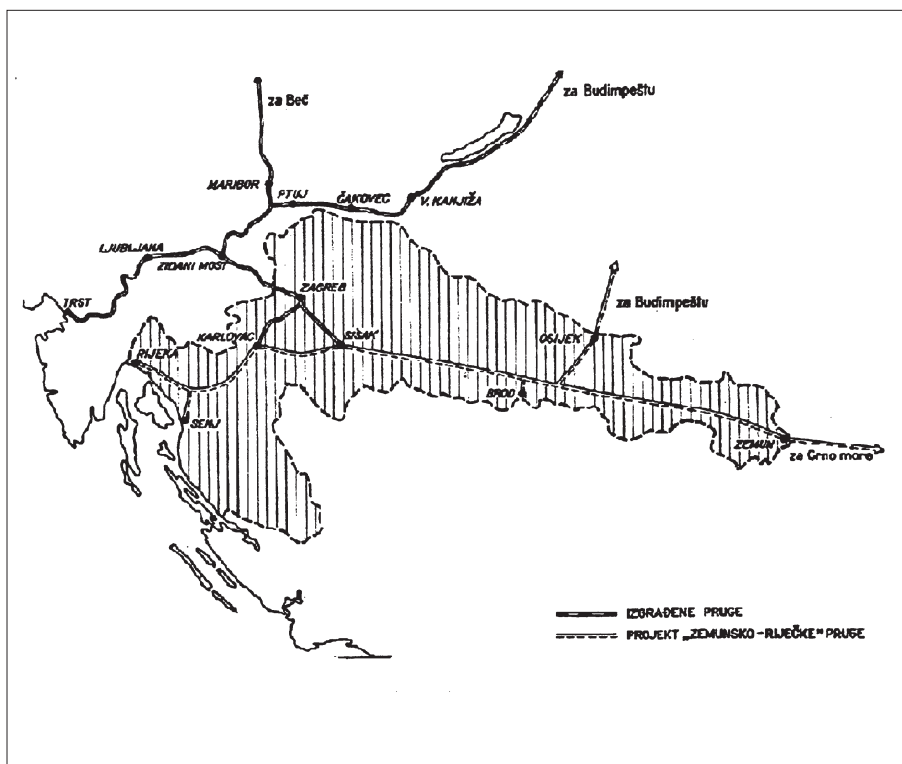
3. Što postojeće ciglane vukovarske izvrstne i dovoljne građevine pružaju, i što se dobrog kreča i dunavskog peska najlakšim sredstvom, i jevtinije nego igdi u ovim pokrajinama dobiva.

4. Što u Vukovaru 60 dunavski vodenica radi.

5. Što se u Vukovaru osim okolice godišnje do 35.000 akova vina i raki-je proizvodi.

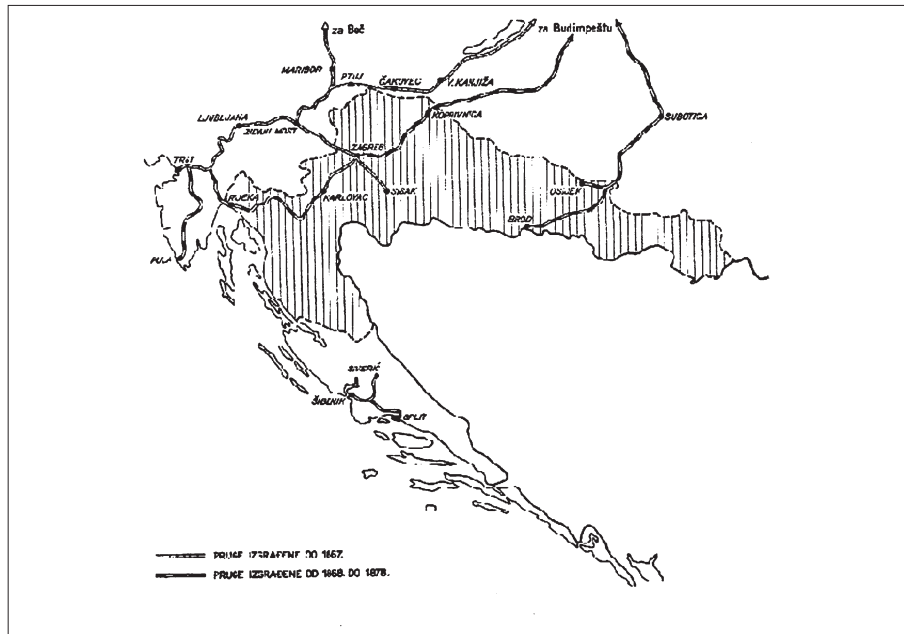
6. Što je sveza s Dunavom i iz strategički obzira zbog lakog upotrebljenja veći podvozni sredstva za državu važna”.

Prilog 2.



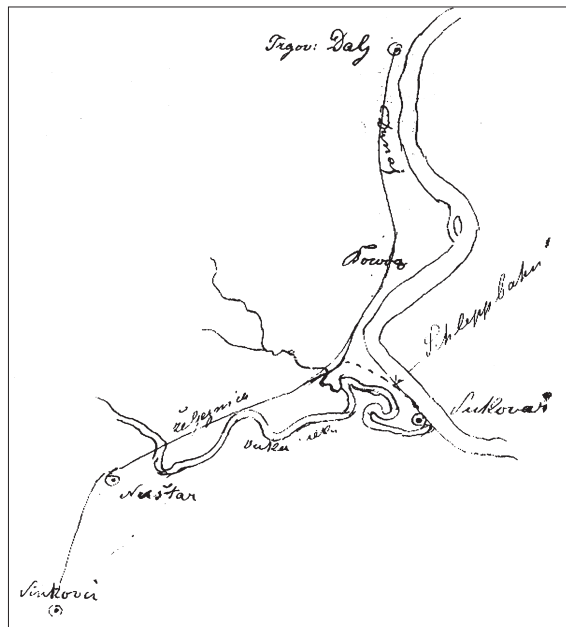
Izvor: I. Karaman, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, Zagreb, 1972., str. 80.
Prve željeznice u Hrvatskoj (do 1867.)

Prilog 3.



Izvor: I. Karaman, Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću, Zagreb, 1972., str. 133.
Željezničke pruge u Hrvatskim zemljama do 1878.

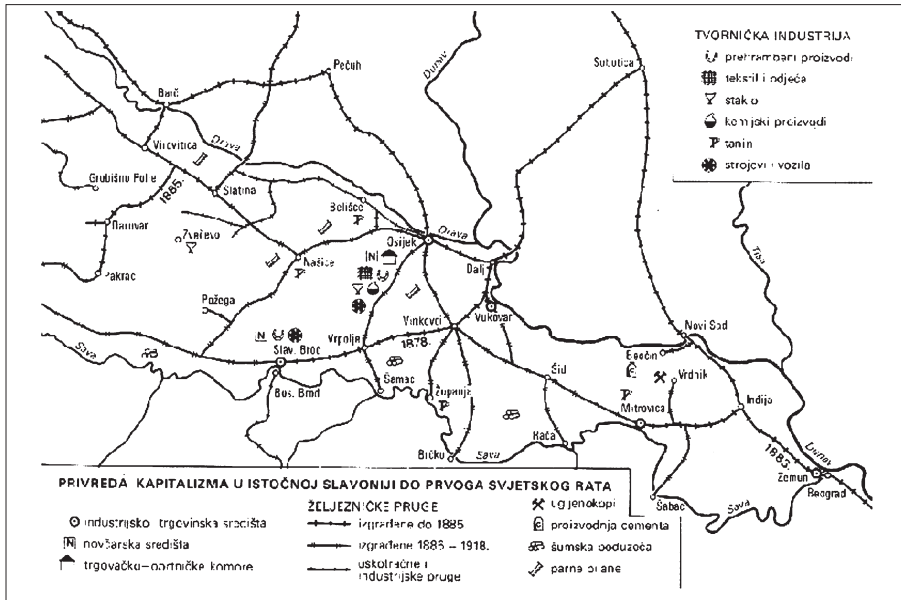
Prilog 4.



Izvor: Hrvatski državni arhiv, Unutarnji odjel Zemaljske vlade, sv. 10-4, (1878.-1880.), br. sp. 8111/1878.

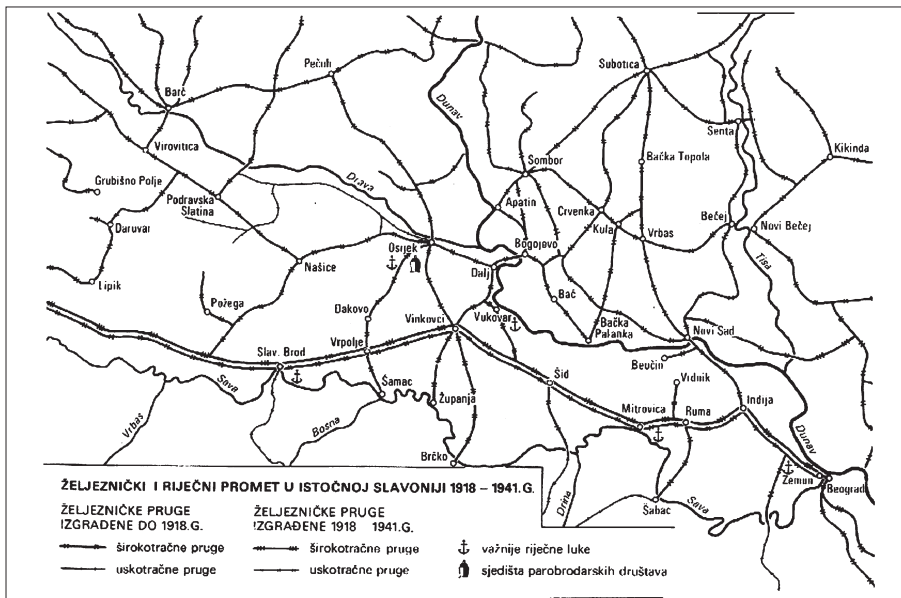
Prijedlog izgradnje daljsko-vukovarsko-vinkovačko-brodske pruge iz 1878. godine.

Prilog 5.



Izvor: I. Karaman, Vukovar vjekovni hrvatski grad na Dunavu, Zagreb, 1994., str. 183.
Gospodarstvo kapitalizma u istočnoj Slavoniji do prvog svjetskog rata.

Prilog 6.



Izvor: I. Karaman, Vukovar vjekovni hrvatski grad na Dunavu, Zagreb, 1994., str. 239.
Željeznički i riječni promet u istočnoj Slavoniji do 1941. godine.

Summary

PROJECTS AND GROUND PLANS FOR THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY NETWORK IN THE VUKOVAR AREA WITHIN THE PERIOD 1850 TO 1914

In the text the author describes a great number of attempts of the market Vukovar to construct a railway and attempts an explanation of the political and social circumstances that made possible the construction of the railway that was necessary for the traffic and trade connections of Vukovar. From 1841, when the Hungarian radicals pleaded for a direct connection between the Hungarian centre and the Adriatic Sea, Vukovar was part of the plans and ground plans for the railway construction, which were partially put into practice in 1878 when the connection between Budapest and Bosnia was accomplished with the construction of the Dalj-Vinkovci-Brod railway. During the same year Vukovar got its first railway connection via Borovo and Dalj as it became connected to Budapest via Sombor and Northern Bačka. The Vukovar-Borovo railway station was built in 1879, when the section from Vinkovci was extended from Borovo to the Vukovar-Priljevo railway station, that is, up to the banks of the Danube. It was extended as far as the town itself in 1891, and after that, around the town, to the Old Vukovar-Market railway station only in 1912. With the construction of the railway Vukovar in some way lost its privileged position of being the largest port on the Danube, but it still remained an important communications centre for transshipment. The new traffic situation had contributed to the isolation of Vukovar and restricted production capacities, which had remained exclusively at the local level during the whole of 19th century.