

UDK 656.2 (497.5-11) (091)
Izvorni znanstveni članak

Borislav Bijelić
(Muzej Đakovštine, Đakovo)

ĐAKOVO U PROJEKTIMA ŽELJEZNIČKIH PRUGA

s posebnim osvrtom na izgradnju pruge
Osijek-Đakovo-Vrpolje

U ovom radu autor je nastojao sagledati mjesto Đakova u projektima željezničkih pruga od sredine 19. do prvih godina 20. stoljeća. Posebnu pozornost posvetio je pruzi Osijek-Đakovo-Vrpolje, za žitelje ovog dijela Slavonije izuzetno značajnoj prometnici koja je, uz mnoštvo teškoća, dovršena tek u drugoj polovici 1905. godine.

1. Strategija izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj tijekom 19. stoljeća

Već tijekom dvadesetih godina 19. stoljeća pojedinim krugovima unutar Habsburške monarhije bilo je jasno da je daljnji gospodarski razvitak države usko vezan za izgradnju željeznice. Ubrzo su uslijedili konkretni potezi. Izdane su prve koncesije, osnovana dioničarska društva, obavljeno trasiranje i svi ostali poslovi koji nužno prethode uspostavi željezničkog prometa. Doduše, u ovoj, početnoj fazi izgradnje, još uvijek primarno na konjsku vuču.¹ Proći će tek nekoliko desetljeća da bi konji bili zamijenjeni parnim lokomotivama, a „eksperimentalna“ faza razvoja izgradnje željeznica konzistentnim, minuciozno osmišljenim planom njene dugoročne izgradnje. U tom periodu, a riječ je o tridesetim godinama 19. stoljeća, izgradnji željeznica nije se prilazilo ponajprije kao gospodarsko-inovativnim zahvatima, već prvorazredno strateškim, dakle političkim pitanjima. Sagledavajući stvari iz takve perspektive biva jasno zašto je centralistička politika Monarhije preferirala izgradnju pruga s ishodištem u Beču, posebice naglašavajući nužnost što bržeg povezivanja središta Monarhije s lukom Trst. Takva koncepcija, na kojoj je Austrija rezolutno ustrajavala sve do nagodbe s Ugarskom, javno je obznanjena u Beču 1841. godine u formi

¹ Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825 - 1863*, knjiga I, (Zagreb, 1975), 15.

prvog preglednog plana izgradnje željeznica na području Carevine.² Na takvu austrijsku koncepciju, prema očekivanju, reagirali su Mađari - i to vrlo oštro. Na zasjedanju ugarskog parlamenta usvojen je zakonski članak XXV. u kojem se austrijskom prometnom sistemu s ishodištem u Beču suprotstavlja mađarska prometna koncepcija koja ishodište pruga vidi u Budimpešti, «odakle se grana 13 glavnih linija, zahvatajući i preko granica Ugarske, pogotovo u tzv. 'pridružene zemlje' Ugarskoj, pa tako i u Hrvatsku sve do - Rijeke.»³

Kao i u svim ostalim bitnim odrednicama gospodarskog, društvenog, kulturnog i političkog života, stoljećima unazad, Hrvatska je i u osmišljavanju svoje željezničke mreže, toliko bitne za gospodarstvo i nacionalnu integraciju, morala balansirati između Beča i Pešte. Prostora je, doduše, ostajalo vrlo malo, dovoljno tek za idejno osmišljavanje više ili manje smionih projekcija željezničkih pruga koje u četrdesetim i pedesetim godinama, kao i dugi niz godina nakon toga, nisu imale realno uporište koje bi, ako ne garantiralo, ono barem davalo realne izgleda za konkretizaciju osmišljenog. Osnovni problem Hrvatske toga vremena bio je u nedostatku domaćeg kapitala neophodnog za ulaganje u projekte od strateškog nacionalnog interesa, te činjenica što ti projekti, najčešće, nisu kolidirali s interesima najmoćnijih država Carstva. Od ništa manje smetnje, barem kada je u pitanju izgradnja željezničke mreže, bile su i nesuglasice pojedinih regija, interesno povezanih poduzetnika i visoko pozicioniranih društvenih i političkih uglednika oko izgradnje prioritarnih prometnih pravaca. Ako se tomu pridoda i upravno-politička rascjepkanost hrvatskog teritorija, koja je u drugoj polovici 19. stoljeća pretpostavljala usuglašavanje Beča, Pešte, Zagreba i krajiških institucija oko smjera i načina financiranja pojedinih željezničkih pravaca, jasno je da u dogledno vrijeme nije bilo realno očekivati izgradnju željezničkih pruga na državnoj razini čija bi izgradnja bila na liniji uvažavanja hrvatskih nacionalnih interesa.

Takvo stanje trajalo je sve do propasti Austro-ugarske države 1918. godine. Sve to vrijeme Hrvatska je „u velikim infrastrukturnim investicijama Monarhije služila Austriji i Ugarskoj u prvom redu kao prometni koridor jednom za bečku, drugi put za peštansku ekspanziju prema Jadranu i Orijentu.“⁴

Za vrijeme dominantno bečkog utjecaja na prilike u Hrvatskoj, sve do Nagodbe 1867./1868., izgrađena pruga Beč - Trst⁵ u bitnome je determinirala planiranje i izgradnju ostalih željezničkih pruga. Austriji, dakako, nije bio

² Mirko VALENTIĆ, „Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću“, *Povijesni prilozi*, br. 9, 1990., 52.

³ B. STULLI, isto, 17.

⁴ M. VALENTIĆ, isto, 63.

⁵ Izgradnja pruge Beč -Trst, tzv. arterija Carstva, trajala je od 1842. do 1857. godine. Godine 1846. izgrađena je dionica Beč-Celje, 1849. Celje-Ljubljana, da bi posljednja dionica, Ljubljana-Trst, u promet bila puštena 1857. godine.

cilj poticati integraciju hrvatskih zemalja, još manje otvoriti novi koridor prema Jadranu (Rijeka-Senj), već izgraditi priključke na već postojeću prugu i tako preusmjeriti dotadašnje trgovačke putove kojima je hrvatska roba stizala u „mađarsko primorje“.⁶

Prva pruga u Hrvatskoj izgrađena je upravo kao refleksija takvih tendencija bečkih poduzetničkih i političkih krugova. Bio je to bečko-tršćanski odvojak pruge Zidani most-Zagreb-Sisak pušten u promet 1862. godine.⁷ Iste godine, između 20. i 22. kolovoza, u Zagrebu je održana Banska konferencija posvećena rješavanju željezničke problematike. O problemima izgradnje željezničkih pruga u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji raspravljalo se i ranije, na zasjedanju Hrvatskog sabora 1861. godine, prilikom izrade planova za pojedine dionice pruga još tijekom četrdesetih godina, a sve više „željeznika“ problematika nalazila je svoje mjesto i na stranicama dnevnog tiska. Unatoč toga, Bansku konferenciju treba posebno istaknuti, i to stoga što je na njoj „po prvi put zacrtan plan za izgradnju željezničke mreže u interesu ekonomskog razvoja Hrvatske i uočena (...) opasnost od jakih lokalnih i regionalnih interesa.“⁸ Na Konferenciji, kojoj je osim bana Josipa Šokčevića, njenog inicijatora, značajan doprinos dao i Ivan Mažuranić, tada dvorski kancelar, postavljeno je pitanje od čijeg je rješenja ovisila daljnja sudbina, ne samo željezničke mreže u Slavoniji i Hrvatskoj, već i sveukupnog hrvatskog gospodarstva: kako spojiti Slavoniju i Srijem s jadranskim lukama? Oko tog pitanja iskristalizirala su se tri prijedloga. Većina sudionika Konferencije - na kojoj su osim već spomenutih osoba učešće uzeli župani svih sedam županija, predstavnici trgovačkih komora, društveno prominentni pojedinci i predstavnici gradova - prihvatila je prijedlog koji je zagovarao izgradnju pruge od Zemuna, sredinom Slavonije, do Zagreba, a otuda preko Karlovca do Rijeke. Ova pruga, kako je planirano, trebala je imati priključke za Osijek, Brod na Savi i Sinj. Dvorska kancelarija je, uz izvjesne korekcije,⁹ ovakav plan prihvatila, i ubrzo su započeli pripremni radovi.

Vojni neuspjesi Monarhije i sve složenija politička situacija u državi doveli su 1867. godine do potpisivanja Austro-Ugarske, a godinu dana kasnije i Hrvatsko-Ugarske nagodbe. Prvim ugovorom Hrvatska je u diobi vlasti između Beča i Budimpešte potpala pod interesnu sferu Mađara, dok su dru-

⁶ Od 1779. godine Rijeka ima status „Corpus Separatum“ krune sv. Stjepana i izravno je podređena Ugarskoj, sve do 1918. godine.

⁷ Doduše, prva pruga kroz Hrvatsku izgrađena je u Međimurju 1860. godine. No, kako je kralj u svibnju 1861. godine Međimurje priključio Ugarskoj, čini se ispravnim spomenutu prugu od slovenske granice do Siska smatrati prvom hrvatskom prugom, ili da budemo precizniji, prvom prugom kroz Hrvatsku.

⁸ Zdenka BAŽDAR, *Razvoj željezničke mreže u Hrvatskom podunavlju od 1850. do 1914. godine*, neobjavljeni magistarski rad, (Zagreb, 1999), 15.

⁹ Plan Dvorske kancelarije nije uključivao izgradnju pruge do Zagreba, već je ona od Siska trebala ići izravno na Karlovac i Ogulin, a iz Ogulina prema Rijeci i Senju. Vidi: Mirjana GROSS-Agnea SZABO, *Prema hrvatskome građanskom društvu*, (Zagreb, 1992), 352.

gim ugovorom regulirani odnosi između Mađarske i Hrvatske. No, Hrvatsko-Ugarska nagodba bila je sve samo ne ugovor koji bi Hrvatskoj omogućio nesmetani gospodarski razvitak, tim više što su pojedine odredbe Nagodbe u praksi sustavno kršene - dakako, na štetu Hrvatske.

Na planu prometne integracije Hrvatske Nagodba je značila odustajanje od do tada dominirajućeg austrijskog modela izgradnje željezničke mreže. Taj model zamijenjen je mađarskim koji je, kao izraz hegemonističkih aspiracija vladajućih krugova, inzistirao na povezivanju perifernih oblasti s Budimpeštom kao političkim, gospodarskim i kulturnim središtem države. U toj koncepciji nije bilo mjesta za izgradnju horizontalne hrvatske željezničke magistrale od Zemuna do Rijeke. Umjesto njene izgradnje, od neprocjenjive važnosti za cjelokupni, ne samo gospodarski život Slavonije i Hrvatske, Mađari su inzistirali na što je moguće bržem povezivanju Budimpešte s Rijekom. Dionicu te pruge od Dječenješa do Zagreba dovršili su 1870., dionica od Zagreba do Karlovca u prometu je bila već od 1865. godine, dok je posljednja etapa pruge, Karlovac - Rijeka, dovršena 1873. godine. Do raspada Monarhije 1918. godine na teritoriju Slavonije i Hrvatske izgrađen je određeni broj pruga koje su „predstavljale samo fragmente željezničke veze Budimpešte s Bosnom i Srbijom.“¹⁰ Kao takve, razumljivo, bile su prije svega izraz potreba ekspanzionističkih mađarskih krugova. Izgradnja pruge Dalj-Brod na Savi možda je najeklatantniji primjer pogubnosti mađarske prometne strategije za razvoj pojedinih gradova i oblasti u Slavoniji i Hrvatskoj. Izgradnja te pruge „uvjerljivo pokazuje da su mađarski vlastodršci nastojali ne samo donijeti koristi Ugarskoj i sebi nego ponajprije oštetiti hrvatske interese.“¹¹

U ozračju takvih tendencija građena je i pruga Osijek-Đakovo-Vrpolje. Prije nego li pokušam rekonstruirati tijek njezine izgradnje, od prvih inicijativa do svečanog otvaranja u rujnu 1905. godine, a to je i osnovni cilj ovog rada, ukratko ću se osvrnuti na idejno osmišljene, ali nikada realizirane projekte pruga koje su trebale prolaziti kroz Đakovo.

2. Đakovo u projektima izgradnje željezničkih pruga do 1894. godine

Prvi spomen Đakova u projektima gradnje željezničkih pruga seže u 1842. godinu. Te je godine C. L. Bruck, čelni čovjek riječkog Društva za izgradnju željezničke pruge Sisak-Karlovac, predao na uvid Ugarskom namjesničkom vijeću elaborat venecijanskog inženjera M. A. Sanferma koji je sadržavao i viziju širenja spomenute dionice na Osijek i Vukovar. Elaborat je napisan latinskim jezikom, a pasus u kojem se spominje Đakovo, tada još kao

¹⁰ Igor KARAMAN, „Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom“, *Zbornik Historijskog instituta Slavonije*, br. 9, 1966., 299.

¹¹ Dragutin PAVLIČEVIĆ, *Narodni pokret 1883. u Hrvatskoj*, (Zagreb, 1980), 50.

Dea-Kovar, tj. Diakovar, glasio je: „Longitudo totalis esset metrorum circiter 223/m mill. 294/10 usque Esseck. Adhibitis fortasse localibus inquisitionibus amplius breviari posset tractus Andrievcezdol et Esseck illam propius Dea-Kovar transferentes, verum et hac obtenta breviatione, longior fieret ramus Vinkovecze et Vukovar; quare ubi et hic esset aedificandus, prioris immi-neretur utilitas. Quod omne ex majoribus et accuratius habitis localibus investigationibus penderet, et ex disquisitione recte instituta tum utilitatis hujus rami secundi agendi, quae positiva primo aspectu videtur, tum conditionum quas terrae tractus, per quos transeundum est, suppeditant.“¹²

Nekoliko godina kasnije, 1844. godine, Bruck i Sanfermo svoj su prvobitni prijedlog korigirali na način da su sada zagovarali izgradnju još duže dionice. Njeno ishodište trebalo je biti u Slankamenu, odakle bi, preko Rume, Vinkovaca, Đakova, Broda na Savi, Novske i Siska, išla sve do Karlovca. Plan je predviđao i izgradnju pobočnih pruga za Zagreb, Osijek, Vukovar i Mitrovicu.

Ovu ideju Bruck i Sanfermo iznijeli su u pisanom obliku, argumentirano, ugarskom palatinu i ugarskom saboru,¹³ ali kao što je i bilo za očekivati, Mađari je nisu podržali. Razlozi su, gledajući iz kuta mađarske službene politike i njihovih strateških opredjeljenja po pitanju izgradnje prioriternih željezničkih pravaca, imali svoje logično utemeljenje. Naime, Bruckova i Sanfermova inicijativa ocijenjena je kao proaustrijska, kao svjestan čin koji je za posljedicu trebao imati preusmjeravanje podunavske trgovine prema željezničkoj magistrali Beč-Trst (koja je upravo u to vrijeme bila u izgradnji), tj. luci Trst kao glavnoj austrijskoj izvozno-uvoznoj luci.

Umjesto te pruge promađarski krugovi u Hrvatskoj inzistirali su na izgradnji pruge Vukovar - Rijeka. Ona, kao što je poznato, nije nikada izgrađena, ali su učinjene sve predradnje za njezinu finalizaciju. Pruga je trebala ići od Vukovara, preko Osijeka, do Rijeke, a predviđen je bio i njezin odvojak koji je trebao povezati Osijek sa Đakovom i Vrpoljem. Projektant pruge Carl Maria von Wallau izvijestio je 10. travnja 1844. godine Kapetanat grada Rijeke o dinamici radova na trasiranju spomenute pruge. U izvješću se konstatira da je dovršeno „trasiranje na dionici od Vukovara, preko Broda i Nove Gradiške, do Osekova, 2 milje pred Siskom; isto tako i za ogranak pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje.“¹⁴

¹² B. STULLI, isto, 421. U prijevodu tekst bi glasio: „Potpuna bi dužina (pruge) sve do Osijeka iznosila oko 223000 metara, tj. 29 i 4/10 germanskih milja. Tek nakon što se možda izvrši pregled na licu mjesta, više bi se mogao skratiti potez od Donjih Andrijevac do Osijeka tako da ju se prenese bliže Đakovu. Ali kad bi se i postiglo to skraćenje, duži bi krak bio Vinkovci i Vukovar. Zato gdje bi se taj i na kojem mjestu trebao graditi, korist bi se prvoga smanjila. Što bi sve ovisilo od velikih i pomnije obavljenih istraživanja na samom mjestu, te bi se na temelju istraživanja pravilno odredila kako korisnost toga drugoga kraka, koji bi se trebao graditi a koji se na prvi pogled čini pozitivnim, tako i uvjeta kojima obiluje položaj tla po kojemu (taj krak pruge) treba prolaziti.“

¹³ B. STULLI, isto, 435-444.

¹⁴ B. STULLI, isto, 446.

O dionici pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje C. M. Wallau iscrpnije je elaborirao u predstavi koju je Kapetansko vijeće grada i kotara Rijeke siječnja 1845. godine podnijelo ugarskom palatinu. U njoj se, kada je o Đakovu riječ, navodi sljedeće: „Von Vrpolje ist über Striezivojna gegen Piskorevcze, Budrovce und Diakovar, ferner nach Siroko Polje, Vuka, Czeplin (wo sich eine gut organisirte Runkelruben Zukerfabrik des Herrn von Mayer, und des Grundherrn Adamovich befindet) dann nach Esseg, eine Flugelbahn von 6 1/2 Meile beantraget.“¹⁵

Na istim stranicama projektant ističe važnost Društva za brodski promet u Osijeku, tehničke pojedinosti oko savladavanja kanala kod Tomašanaca i generalne nedoumice vezane za financiranje cjelokupnog projekta.

Zaoštavanje političkih prilika u Carevini dovest će do revolucionarnih gibanja 1848. godine koja će, barem za neko vrijeme, tijekom pedesetih godina, imati za posljedicu još dominantniji utjecaj Austrije na sve društvene i političke procese unutar granica Monarhije. Na planu izgradnje željezničkih pruga značilo je to odustajanje od daljnjih radova na izgradnji pruge Vukovar - Rijeka. Već početkom pedesetih „Komisija i Minist. rata aktivno su učestvovali u pripremi novog plana mreže austrijskih željeznica. /.../ Od pruga kroz Hrvatsku, do njenih granica, ili blizu tih granica, naveli su: Sisak - Zagreb, s odvojkom do Karlovca; Szegedin - Baja - Mohacs - Pech - Kanizsa - Zagreb; Mohacs - Osijek; Szegedin - Petrovaradin i Ljubljana - Nabrežina - Trst.“¹⁶ Priželjkivanu prometnu horizontalu kroz Hrvatsku zamijenila je vertikala u kojoj se ime trgovišta Đakovo nije spominjalo.

Nezadovoljni ovakvom prometnom politikom Austrije slavonski su veleposjednici, na čelu s biskupom J. J. Strossmayerom, izradili predstavku vladaru i osobno mu je uručili 1. studenoga 1856. godine.¹⁷ U predstavi se, doduše, izriječno ne spominje Đakovo, ali se apelira na potrebu revitalizacije dovršenih planova za prugu od Vukovara do Jadranskog mora. Izgradnjom te pruge, smatrali su potpisnici predstavke, bio bi ostvaren njihov osnovni cilj. Ako to pak ne bi bilo moguće učiniti u cijelosti, na način koji su to oni predložili, zahtijevali su barem što skoriju izgradnju pruge kroz Slavoniju. U njihovom osnovnom prijedlogu stajalo je i to da bi glavnu liniju pruge trebalo pobočnom prugom povezati s granicom Osmanskog carstva kod Broda na Savi.

¹⁵ B. STULLI, isto, 473. U prijevodu tekst glasi: „Predložena je sporedna željeznička pruga od 6,5 milja koja bi išla od Vrpolja, preko Strizivojne, Piškorevaca, Budrovaca i Đakova, zatim dalje prema Širokom Polju, Vuki, Čepinu (gdje se nalazi dobro organizirana tvornica šećera gospodina von Mayera i zemljoposjednika Adamića) i naposljetku linija bi završila u Osijeku.“

¹⁶ B. STULLI, isto, 69-70.

¹⁷ B. STULLI, isto, 654-657. Osim Strossmayera potpisnici predstavke bili su: grofovi Adolf i Ladislav Pejačević, grof Heinrich Khuen, grof Eltz, Ljudevit pl. Salopek i opat Adam Sukić.

Iz pouzdanih izvora odmah je stigla vijest da ova inicijativa neće biti prihvaćena. Sredinom sljedeće godine molba slavonskih velikaša bila je i službeno odbijena.

Sljedeći željeznički projekt u kojem je bilo uključeno i Đakovo, i to kao projekt kapitalne vrijednosti čija je realizacija konačno trebala zadovoljiti autentične hrvatske interese, definitivno je iskristaliziran na Banskoj konferenciji o željezničkom pitanju održanoj u Zagrebu od 20. do 22. kolovoza 1862. Samo održavanje konferencije, a posebice njeni zaključci, bili su od nesagledivog značaja za daljnje oblikovanje hrvatskih interesa u izgradnji prioriternih željezničkih prometnica u drugoj polovici 19. stoljeća. Svi sudionici konferencije načelno su se složili o nužnosti povezivanja istočnih dijelova Hrvatske s jadranskim lukama, ali se nisu složili oko toga kako bi točno trebala izgledati trasa pruge koja bi povezala te, najudaljenije dijelove zemlje. Za prugu koja bi išla dravskom dolinom zalagali su se knez W. Schaumberg-Lippe i grof Petar Pejačević. Njihova koncepcija nije prihvaćena jer ona, zapravo, i nije bila na liniji ostvarenja hrvatskih nacionalnih interesa. Naime, bilo je lako uočiti da njihovi „prijedlozi potpuno odgovaraju sistemu austrijske željezničke mreže, da su bili protivni koncepciji bilo kakvog hrvatskog željezničkog prometnog sistema...“¹⁸

Prijedlog da trasa buduće pruge ide savskom dolinom doživio je istu sudbinu. Zagovornici ovakve trase pruge, doduše, nisu bili na tragu razmišljanja nosilaca prethodne koncepcije. Oni su, ističući neke komparativne prednosti savske doline, zagovarali prugu koja bi više odgovarala njihovim lokalnim interesima. Vjerojatno i nije potrebno posebice isticati da su ovu koncepciju na konferenciji predložili i „branili“ predstavnici prisavskih krajiških područja, napose gradovi Vinkovci i Brod na Savi.

Ideja da bi trasa pruge trebala prolaziti središtem Slavonije, a samim tim i kroz Đakovo, imala je najviše pristalica. Zamišljeno je da od Zemuna, preko Vinkovaca, Đakova i Požege ide do Zagreba, te od Zagreba preko Karlovca do Rijeke. Planom su predviđeni i priključci na Osijek, Brod na Savi i Senj. Činjenica što je dio trase prolazio kroz Vojnu krajinu i mogao biti spona između sjeverne Hrvatske, Bosne i Srbije, te stoga što ju je podržao i riječki magistrat nadajući se da bi ona mogla pripomoći inkorporaciji Rijeke u gospodarski život Hrvatske, bili su presudni momenti koji su toj trasi dali prednost u odnosu prema trasama koje su bile zamišljene da idu dolinama Drave i Save.¹⁹

Za prugu koja bi prolazila središtem Slavonije naročito je bila zainteresirana Požeška županija. U zapisniku glavne skupštine županije Požeške iz veljače i ožujka 1862. godine²⁰ navode se argumenti zašto bi baš ta trasa

¹⁸ B. STULLI, isto, 119.

¹⁹ M. GROSS - A. SZABO, isto, 352.

²⁰ Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, knjiga II*, (Zagreb, 1975), 102-104.

pruge bila najbolje rješenje - kako za državu, tako i za „društvo željezničkog poduzetja“. Ističe se da bi „predloženi potez preko Kutinje, Pakraca i Požege na Diakovo išao (...) sredinom Slavonije, i bio za 7. milijah kraći neželi svi ostali potezi ...“. Osim toga, kaže se dalje u izvješću, „ciela okolica od Kutinje preko Pakraca, Požege i Diakova bogata je na svakovrstnom voću, a osobito šljivami, (...), najizvrstnijim šumami...“. Tu su i „Lipikске toplice“, tvornica stakla u Zvečevu itd.. Zbog svega toga županijska skupština umoljava visoko kr. herv. slav. namjesničko Vijeće „da moćnim svojim uplivom onamo nastojati izvoli, da se gore rečeni potez preko Kutinje, Pakraca, Požege na Diakovo za željezničku prugu ustanovi, da se preuzvišeni gosp. Kancelar Ivan Mažuranić umoli, da dostoji svojim putem gore napomenjeni društvu željezničkom stavljenu predlog podupirati, a isto tako umoliti se određuje preuzvišeni gospodin Juraj Strossmayer biskup Diakovački, u kojega interesu kao vlastela diakovačkog i u interessu prediela Diakovačkog također od komunikacije udaljenog pomenuti potez leži, moćnog podupiranja radi.“

S istom molbom Požeška županija obratila se i hrvatskom dvorskom kancelaru Ivanu Mažuraniću. Na kraju pisma moli ga se da on „kao Kancelar i vrhovna glava naša, dostoji osiromašenom pučanstvu našem - kao blagi otac - kojeg je jedna znamenita strana pučanstva do sada bez pomoći samo teret nositi priviklo, odnikud ga sunce ogrijalo nije - od pomoći i utiehe biti, i moćnim uplivom posredovati, da se željezna pruga sredinom Slavonije i to preko Kutinje, Pakraca i Požege na Diakovo proizvede.“²¹

Inicijativu Požeške županije, mimo očekivanja, a uz mjere stanovitog opreza, prihvatila je i Virovitička županija.²²

Ideju o prolasku pruge sredinom Slavonije u više navrata rezolutno je podržao i biskup Josip Juraj Strossmayer. Na drugoj sjednici Banske konferencije održanoj 21. kolovoza istaknuo je da se prilikom izgradnje željeznica mora prije svega paziti na dva momenta: interes „podhvatnika“ i interes države. „Ako je pruga iz Zemuna po sredini Slavonije najkraća k moru, to je nedvojbeno, da će ona i za podhvatnika biti najkorisnija; tim pako, što bi se ta pruga gradila kroz srce Slavonije, sigurno bi od najveće koristi bila i za narod, jer bi se njome i Podravci i Posavci jednako koristno mogli služiti.“²³

Po mišljenju Strossmayerovih biografa „biskupova je rieč vriedila mnogo, i ona je, može se reći, odlučila celom konferencijom. Svi su uvidjali prieku nuždu, da se ta željeznica baš tim pravcem izgradi; svi su gledali sjajnoj budućnosti u dohled. Zagrebčani priredili su biskupu u slavu koncert i inače ga sa ovacijama susretali, a županija požeška izjavila mu toplu zahvalnost.“²⁴

²¹ B. STULLI, isto, 104.

²² Vidi pismo koje je Virovitička županija uputila Hrvatskoj dvorskoj Kancelariji u Beču. B. STULLI, isto, 133-135.

²³ Matija PAVIĆ - Milko CEPELIĆ, *Josip Juraj Strossmayer biskup bosansko-đakovački i sriemski god. 1850-1900.*, (Zagreb, 1900-1904), 457.

²⁴ Isto.

Zaključak da bi pruga trebala ići sredinom Slavonije prihvaćen je od većine sudionika konferencije, ali je zasigurno svima bilo jasno da je do realizacije tog projekta još dug i neizvjestan put. Upravo stoga na konferenciji je osnovan Odbor koji je trebao posebnu pozornost obratiti „na otvorena pitanja konkretne trase za ovu prugu, i na pribavljanje sredstava za njeno trasantiranje.“²⁵ Jednoglasnom odlukom za člana Odbora izabran je biskup J. J. Strossmayer, a većinom glasova barun Lazar Hellenbac, Iginio Škarpa, Ljudevit Vukotinović, Ante Jakić, dr. Mirko Šuhaj, grof Julio Janković i Koloman Bedeković. Odbornici su za predsjednika predložili biskupa Strossmayera koji ponudu nije prihvatio s obrazloženjem da obitava u Đakovu te bi mu, iz čisto tehničkih razloga, posao koordinatora rada Odbora bio dodatno otežan.²⁶

Zbog političkih promjena u Monarhiji tijekom druge polovice šezdesetih godina do konačne realizacije zamišljene pruge nije došlo, iako su neophodne pripreme za finalizaciju tog projekta uglavnom bile dovršene. Od tada, pa sve do početka osamdesetih godina 19. stoljeća, barem koliko je autoru ovog teksta poznato, Đakovo se više ne spominje u sustavnije osmišljenim projektima izgradnje željezničke mreže kroz Slavoniju i Hrvatsku. Prva takva inicijativa, koja će onda u konačnici i rezultirati izgradnjom pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje, pojavila se početkom osamdesetih godina 19. stoljeća.

3. Vicinalna željeznica Osijek-Đakovo-Vrpolje

3.1. Priprema za gradnju pruge

Gospodarski krugovi u Osijeku, posebice oni okupljeni oko Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju, dugi niz godina inzistirali su na izgradnji pruge koja bi preko Đakova i Vrpolja grad Osijek povezala s Brodom na Savi, a samim tim i Bosnom, tj. Osmanskim carstvom. Naime, izgradnjom pruge Dalj-Brod „bosanski promet odvrćen (je) od svoga naravnog tržišta u Osijeku“,²⁷ što je bio još samo jedan u nizu poteza vladajućih mađarskih krugova prema ciljanoj izolaciji i marginalizaciji toga grada. Da bi dobili potporu relevantnih državnih tijela i istaknutijih pojedinaca iz političkog i društvenog života, predstavnici Osijeka odaslali su mnoga pisma, a nerijetko i izravno kontaktirali sa svima onima koji su mogli pripomoći afirmaciji ideje o gradnji pruge.²⁸ Kada je već izgledalo da će inicijativa biti usvojena na naj-

²⁵ B. STULLI, knjiga I, 138.

²⁶ M. PAVIĆ - M. CEPELIĆ, isto.

²⁷ Nikola ATANASIJEV PLAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u prvih pedeset godina njenog opstanka 1853.-1903.*, (Osijek, 1904), 117.

²⁸ Za podršku je zamoljen i J. J. Strossmayer. U jednom od pisama upućenih F. Račkom on piše: „Ovih dana bje kod mene deputacija osječka pozivajući me, da joj se na čelo metnem i da idemo u Peštu, ne bi li odvrtili ludost skrajnu, il je zloća skrajna, kojom Mađžari u kraiskoj željeznici Osijek mimoići kane. Veli svijet, da bi to jedino nesreću od Slavonije odvratiti

višim mjestima, pogotovo stoga što ju je podržalo i vojno ministarstvo, došlo je u Osijeku do udesa koja je, barem za neko vrijeme, sve inicijative vezane za izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje stavila u drugi plan.

Naime, dana 23. rujna 1882. godine u Osijeku se pod teretom vlaka srušio željeznički most. U nesreći je poginulo 26 vojnika koji su se iz Bosne vraćali svojim kućama, a željeznički promet na pruzi Osijek-Villany bio je do daljnjega u prekidu. Izravna posljedica te nesreće manifestirala se u povećanom prometu na pruzi Brod-Dalj. „Uslijed svih tih događaja usnula je napokon namjera izgradnje željezničke pruge Osijek-Vrpolje, te je uskrsnula opet istom u godini 1894. (...)“²⁹

Od te, 1894. godine, proći će 11 godina mukotrpnog pregovaranja, prihvaćanja i odbijanja ponuđenih projekata, njihovih korekcija, intervencija mnogobrojnih poslanstava, jednom riječju uzleta i padova koji će u konačnici, ipak, rezultirati izgradnjom pruge tijekom 1905. godine.

Novi krug priprema za gradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje otpočeo je listopada 1894. godine odlaskom osječkog izaslanstva u Budimpeštu gdje ih je primio tadašnji hrvatski ban Khuen Hedervary. Izaslanstvo mu je tom prilikom izložilo svoje argumente za izgradnju pruge, te od bana dobilo jamstva da će se on osobno zauzeti za ishođenje dozvole potrebne za početak radova.³⁰ Istu potporu ovom projektu, i to vrlo konkretnu, dala je i Virovitička županija i Gradsko poglavarstvo Osijeka. Na skupštini Virovitičke županije održanoj 10. studenog 1894. godine³¹ upisani su iznosi za nabavu temeljnih dionica u desetogodišnjim beskatmatnim obrocima i osigurana potpora iz dijela otkupa javnih radova. Spomenuta skupština za našu temu značajna je i zbog disonantnih tonova koji su se čuli u vezi izgradnje prioriternih pravaca željezničkih pruga u Slavoniji, posebice smjera buduće trase pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje.

Oto pl. Štetner zagovarao je pravac Osijek-Ernestinovo-Semeljci- Đakovo-Vrpolje, a čuli su se i planovi u kojima je izostavljen Osijek kao ishodište pruge. Tako su predlagani i smjerovi Našice - Đakovo - Vrpolje i Našice - Gorjani - Semeljci - Vinkovci (s odvojcima Gorjani - Đakovo - Vrpolje i Vinkovci - Osijek). No, svi ti prijedlozi bili su odbijeni. Uži odbor smatrao je optimalnim rješenjem pravac Osijek - Čepin - Vladislavci - Koprivna -

moglo, jer da bi moja prisutnost toliko djelovala na Madžare, da bi od svoje ludosti odustali. Što Vi velite? Bi li vrijedno bilo tu žrtvu doprinijeti? Stvar je dakako za Đakovo i Osijek od neizmjerne vrijednosti, a po mojem mnijenju, moj opzicionalni položaj ne bi se po tomu nimalo promijenio. Osječani su vrlo ogorčeni proti Madžarom i s punim pravom. Eto im plaća za njihovo madžarsko oduševljenje!“ *Korespondencija Rački-Strossmayer*, knjiga druga, (Zagreb, 1929), 74.

²⁹ N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, isto, 117. O tome vidi i: Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.)*, (Osijek, 1996), 117.

³⁰ *Vjesnik županije virovitičke*, br. 20, 1894., 159. (dalje: VŽV)

³¹ Isto, br. 22, 1894., 170-171.

Semeljci - Kešinci - Mrzović - Vučevci - Forkuševci - Đakovo - Vrpolje. Prijedlog odbora skupština je jednoglasno prihvatila, a u pododbor izabrala Dragutina Kršnjavog i Zvonimira Žepića kao predstojnike interesnih kotara.

Nedugo nakon županijske skupštine Ugarsko ministarstvo trgovine izdalo je na godinu dana Vasi Gjugjeviću preddozvolu za gradnju pruge, i to kao vicinalne paravozne željeznice.³²

U intenzivnim aktivnostima vezanim za izgradnju pruge tijekom 1894. godine zapaženo mjesto zauzima i istup osječkog Gradskog poglavarstva. Ono je 12. studenoga iste godine donijelo odluku da će izgradnju željeznice poduprijeti svim sredstvima. U tu svrhu osigurana je pripomoć u nabavi temeljnih dionica i izabran Odbor na čelu s osječkim gradonačelnikom Antunom Rotterom. Uloga Odbora bila je da u koordinaciji sa županijskim odborom, na najrazličitije načine, inicira što bržu realizaciju zacrtanog projekta. U tom smislu odlučeno je da se u Đakovo pošalje izaslanstvo koje bi za cijeli projekt trebalo zainteresirati biskupa Strossmayera. Nadalje, već početkom sljedeće godine, 7. siječnja 1895., Odbor je uspio organizirati skupštinu interesenata i na noj u manjoj mjeri revidirati usvojenu trasu pruge. Kao najkraći, i za gospodarstvo Osijeka najoptimalniji smjer, smatrao se onaj koji bi išao od Osijeka preko Čepina, Vuke, Semeljaca, Širokog Polja i Đakova, a ne, kako je usvojeno na županijskoj skupštini, od Osijeka preko Čepina, Vladislavaca, Koprivne, Semeljaca, Mrzovića, Vučevaca, Forkuševaca i Đakova. Uz navedene razloge, argument za izmjenu trase bio je i taj što je novopredloženi smjer pruge trebao prolaziti kroz veća, i samim tim značajnija mjesta.³³

Početni zanos zasnovan na konkretnim rezultatima prisutan je tijekom 1895. godine. Na županijskoj skupštini održanoj svibnja mjeseca³⁴ konstatirano je da su okončani radovi oko trasiranja pruge, te izražena smiona očekivanja „da će se doskora gradnja oživitvori“. Nekako u isto vrijeme savjetnik u ministarstvu trgovine Julio pl. Geduly izvršio je pregled trasirane pruge, dok je savjetnik ministra Ehrenhofer 26., 27. i 28. lipnja te godine predsjedavao političkom ophodnjom pruge. Utvrđeni su pružni prijelazi, ali i određeni manji propusti, koji, doduše, nisu značajnije narušili pozitivnu sliku do tada izvršenih radova.³⁵

Kako su sve pregradnje valjano provedene bilo je za očekivati da će Ministarstvo trgovine, u najskorije vrijeme, izdati dozvolu za početak gradnje. No, kako se to nije dogodilo tijekom tekuće godine, a ni početkom 1896., oformljeno je izaslanstvo grada Osijeka i županije Virovitičke, na čelu sa

³² Isto, br. 23, 1894., 183.

³³ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, isto, 117-118; VŽV, br. 23, 1894., 183.

³⁴ VŽV, br. 11, 1895., 81.

³⁵ VŽV, br. 13, 1895., 103.

županom dr. Teodorom grofom Pejačevićem,³⁶ koje je 21. veljače primio ban K. Hedervary.

Delegacija je dobila podršku bana oko ustupanja dijela doprinosa iz Krajiške investicione zaklade, kao i njegovu osobnu podršku cjelokupnom projektu koju je, uostalom, obećao još 1894. godine. Ban je tom prilikom istaknuo „da mu je važnost te pruge, osobito njena važnost za grad Osijek, poznata, a uslijed toga te pošto znade, da je ta izgradnja vruća želja grada Osijeka, i pošto on napredak slavonske metropole živo želi, to da će izgradnju te pruge moralno i materijalno poduprijeti.“³⁷

Da to nisu bile tek kurtoazne izjave svjedoči činjenica što je izaslanstvo još istog dana, zajedno s banom, otputovalo u Budimpeštu i bilo primljeno u Ministarstvu trgovine. Ministar trgovine Danieli izrazio je podršku njihovim nastojanjima, ali nikako ne bezrezervnu. Nakon općih mjesta o brizi za Slavoniju, a u tom kontekstu i potrebi gradnje transverzalne pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje, slijedila je manje optimistična ministrova izjava da će ministarstvo podržati njezinu gradnju „prema mogućnosti i raspoloživim sredstvima.“³⁸

U ovoj fazi plana izgradnje 47,6 kilometara pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje bilo je planirano utrošiti 1.715.000 forinti, tj. 36.000 forinti po jednom kilometru. Dodatna sredstva trebala su se izdvojiti za gradnju pet željezničkih postaja i neophodna prometna sredstva.

Dio sredstava za gradnju pruge, između ostalih, trebala je izdvojiti Virovitička županija, grad Osijek, te područne općine koje bi od pruge imale neposrednu korist. Donesen je zaključak da bi pojedina mjesta iz svojih šumskih glavnica trebala kupiti određeni broj temeljnih dionica, i to: Forkuševci za 10.000 forinti, Tomašanci za 5.000, Beketinci za 10.000, Široko Polje za 30.000, Semeljci za 30.000, Kešinci za 8.000, Koritna za 15.000, i Punitovci za 10.000 forinti. Čepin i Dopsin trebali su izdvojiti znatno manja sredstva (2.000, odnosno 2.594 forinte) koja bi se namaknula iz zakupa šumske krčevine. Sva spomenuta mjesta bila su spremna i besplatno ustupiti zemljišta potrebna za gradnju željeznice. Takav prijedlog prihvatili su i Viškovci, Vuka, Piškorevci, Budrovci i Strizivojna.

U vezi s financijskim doprinosom pojedinih mjesta izgradnji pruge svakako treba istaknuti da obveze nisu uvijek prihvaćane bez stanovitih rezervi. Širokopoljčani su, npr. bili spremni ispoštovati dogovoreno, ali uz uvjet da željeznička postaja ne smije biti udaljena od sela više od tri kilometra. Semeljčani su bili čak spremni i povećati svoj iznos uz uvjet da stanica od sela ne bude udaljenija od dva kilometra. Slične su zahtjeve imali i predstav-

³⁶ Osim Pejačevića izaslanstvo su činili: podžupan Chavrak, gradonačelnik Graff, županijski zastupnik Barlović i dvojica gradskih zastupnika, Plavšić i Weiss.

³⁷ VŽV, br. 3, 1896., 23.

³⁸ Isto

nici Dopsina i Kešinaca. U ovoj fazi zatvaranja financijske konstrukcije izgradnje pruge općine Mrzović i Đakovo nisu sudjelovale. Naime, Đakovčani koji su trebali uplatiti 30.000 forinti prijedlog nisu prihvatili „jer nisu dovoljnom većinom posjedovnih glasova stvoreni.“³⁹

Da bi se namaknula potrebna svota novca, jer prikupljeno početkom 1897. godine nije bilo dovoljno za početak gradnje, ban Hedervary je, držeći se svojih obećanja, nastojao „staviti u izgled“ 100.000 forinti iz Krajiške investicione zaklade - i to pod relativno povoljnim uvjetima. Uz pretpostavku da ministarstvo trgovine povisi svoj prinos za 50.000 forinti, a to se očekivalo, u tom slučaju za izgradnju pruge nedostajalo bi još samo 40.000 forinti koje se namjeravalo osigurati dodatnim izdvajanjima svih zainteresiranih, ponajprije županije Virovitičke i grada Osijeka.⁴⁰

Što je od planiranog ostvareno, teško je reći. Pouzdano možemo tvrditi tek to da je Đakovo naknadno prihvatilo svoj dio financijskih obveza,⁴¹ a Ministarstvo trgovine odbilo dodijeliti naknadno tražena sredstva.⁴²

Problemi financijske prirode, kao i naznaka da ministarstvo trgovine najozbiljnije razmišlja da planiranu željeznicu, kao važnu transverzalnu prometnicu koja bi trebala povezati Budimpeštu sa Sarajevom, podigne na rang željeznice I. reda i izradi o državnom trošku, dodatno je zakomplicirala već i onako kompliciranu situaciju oko početka gradnje. Inicijativa ministarstva imala je za posljedicu obustavu svih konkretnih aktivnosti oko realizacije vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, dok je ideju da se pruga gradi kao željeznica I. reda, objektivno, bilo teško pokrenuti s mrtve točke.⁴³

Da bi se novonastala pat situacija što brže razriješila Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju obratila se Teodoru Pejačeviću, velikom županu županije Virovitičke, s molbom da u ministarstvo trgovine „predvede“ deputaciju kojoj bi bio omogućen prijem kod ministra Ernesta Daniela. Pejačević je inicijativu prihvatio. U veljači 1898. delegacija je u Budimpešti obavila željene razgovore s ministrom, ali bez konkretnih rezultata. Ministar Daniel istaknuo je u razgovoru s članovima deputacije „da će obzirom na po deputaciji navedene razloge o važnosti upitne željeznice nastojati, da se ta željeznica kao glavna linija prvog reda izgradi, te ako to nikako nebi bilo moguće, da će učiniti odredbu, da se željeznica Osijek-Đakovo-Vrpolje još tečajem iste godine kao vicinalna željeznica graditi odpočne.“⁴⁴

³⁹ VŽV, br. 6, 1896., 46.

⁴⁰ VŽV, br. 1, 1897., 8.

⁴¹ Vidi izvješće sa županijske skupštine od 10. lipnja 1897., VŽV, br. 12, 1897., 94-95.

⁴² VŽV, br. 19, 1897., 154.

⁴³ Ugarska kreditna banka bila je jedno vrijeme zainteresirana investirati u taj projekt, ali je ubrzo odustala.

⁴⁴ N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, isto, 173.

Od ministrovih obećanja tijekom tekuće godine ništa nije realizirano. Početkom sljedeće za ministra trgovine imenovan je Aleksander pl. Hegedus. Bez obzira na velika očekivanja slavonskih predstavnika čini se ipak da učestale promjene čelnih ljudi ministarstva trgovine, pa i ova najnovija, nisu išle u prilog oživotvorenja njihovih ambicija. Dapače. Učestale personalne promjene dodatno su otežavale operacionalizaciju dogovorenog i svakako bili jedan u nizu remetećih faktora brže izgradnje pruge.

U sljedeće dvije godine, tijekom 1900. i 1901. godine, nisu zabilježene nove inicijative u vezi s gradnjom pruge. S mrtve točke stvari su se ponovo pokrenule tijekom 1902. godine. Pokrenula ih je Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju na inicijativu Skupštine zainteresiranih za gradnju pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje. Naime, kako je Trgovačko-obrtnička komora, pa i županija Virovitička, proteklih godina učestalo dobivala peticije u kojima se zahtijevala izgradnja pruge, okupljanje svih zainteresiranih za ovu problematiku nametnulo se kao nužno, tim više što su čelni ljudi Komore i Županije smatrali da bi upravo jedan takav skup mogao pripomoći u ponovnom aktualiziranju i davanju konstruktivnih inicijativa za ishođenje radne dozvole. Prvo očekivanje u potpunosti se ispunilo, dok je po pitanju drugog, manje-više, sve ostalo po starom.

Skupštinu je otvorio narodni zastupnik Antun pl. Mihanović, dok je glavnu riječ u njezinom radu imao tajnik Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju Nikola Plavšić. Nakon njegova izlaganja jednoglasno je zaključeno da bi se svi zainteresirani za izgradnju pruge trebali dodatno angažirati kako bi pruga tijekom sljedeće godine bila puštena u javni promet. Kao svojevrsan prilog provođenju spomenutog zaključka odlučeno je, tko zna po koji put, da se oformi izaslanstvo koje bi posjetilo ministra trgovine i upoznalo ga sa zaključcima Skupštine.⁴⁵

U relativno kratkom roku, za nepunih mjesec dana, sastavljeno je brojem i društvenim funkcijama respektabilno izaslanstvo⁴⁶ koje je 4. ožujka 1902. godine primio ministar Hegedus.

Nakon što se upoznao sa zahtjevima izaslanstva ministar je potvrdio „da ugarska vlada ne stoji više u nikakvoj obvezi prema ugarskoj kreditnoj banki radi izvedenja po njoj u istom pravcu projektirane željeznice prvog reda, ali da se glede izdanja gradjevne koncesije za gradnju vicinalne željeznice nije moglo ništa odlučiti radi pomanjkanja sredstava.“⁴⁷ „Dodatni problem, istaknuo je ministar, bio je u tomu što je izdana dozvola za gradnju pruge Dobož - Šamac na koju moraju biti priključene sve pruge željeznica prvoga reda. Izgradnja spomenute pruge imala bi za posljednicu određene

⁴⁵ VŽV, br. 3, 1902., 29; N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, isto, 181.

⁴⁶ U izaslanstvu su bili: Ervin pl. Cseh, grof Teodor Pejačević, Ivan pl. Adamović, Antun pl. Mihalović, doktor Maksimović i Schwarzmayer, Levin pl. Chavrak, Julije Pfeiffer od Orlovnjaka, osječki gradonačelnik Graff i mnogi drugi.

⁴⁷ N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, isto, 181.

preinake u već postojećim nacrtima za prugu Osijek - Đakovo - Vrpolje, a njihovo korigiranje, naravno - dodatno vrijeme. Unatoč svemu, istaknuo je na kraju ministar, baš kao i toliki njegovi prethodnici, kada ti uvjeti budu ispunjeni, tada više neće biti zapreka gradnji.⁴⁸

Usljebile su personalne promjene u ministarstvu trgovine, zatim još jedna predstavka potkraj srpnja tekuće godine, no značajnijih pomaka nije bilo. Zapravo je, ali samo ako se najnovije inicijative sagledaju kao karike u procesu koji će, u konačnici, ipak dovesti do željenog cilja – izgradnje vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje.

Godine 1903., po pitanju izgradnje pruge, nije bilo radikalnijih pomaka. Da se inicijativa zainteresiranih krugova iz prošle godine ne bi u potpunosti ugasila župan Virovitičke županije nastojao joj je održati vitalitet molbama banu i ministru trgovine. No, u tim molbama nije bilo novih momenata. Sadržajno, one su predstavljale tek apel velikog župana najvišim državnim dužnosnicima da ulože sav svoj autoritet kako bi izgradnja pruge otpočela što je moguće prije.⁴⁹

O nekim aspektima izgradnje pruge, uglavnom financijske prirode, bilo je riječi i na skupštinama županije Virovitičke održanim u svibnju i listopadu te godine.

Dugo iščekivana dozvola za gradnju pruge konačno je izdana rujna 1904. godine. Prethodio joj je ponovni političko-tehnički ophod pruge proveden sredinom kolovoza iste godine. Ophod je izvršila povećana delegacija na čelu s pl. Spanyem, tehničkim savjetnikom ministarstva trgovine. Osim njega, delegaciju su sačinjavali od vlade imenovani nadinženjer Stanišavljević, satnik kod ratnog ministarstva pl. Partyka, povjerenik vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo Medanich, podžupan Virovitičke županije Žepić i drugi. Nakon provedene rasprave na ime ministra trgovine izdana je građevinska dozvola, a odmah su otpočeli i radovi. Njihov završetak planiran je za kolovoz 1905. godine.⁵⁰

3.2 Izgradnja pruge

O tomu kako su tekli sami radovi na izgradnji pruge nema puno pisanih tragova. O njihovom obujmu, rokovima gradnje i najsitnijim tehničkim pojednostima doznajemo iz *Dozvolne izprave* (dalje u tekstu: *Dozvola*) i *Nadopunjućeg priloga k dozvolbenoj izpravi glede vicinalne željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje* (dalje u tekstu: *Prilog*).⁵¹

⁴⁸ VŽV, br. 6, 1902., 55.

⁴⁹ VŽV, br. 14, 1903., 126.

⁵⁰ VŽV, br. 19, 1904., 215.

⁵¹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju*, (Zagreb, 1906), 431-462.

Dozvola precizno određuje obveze koncesionara pruge, građevno-poduzetničke tvrtke „Gfrerer, Schoch i Grossmann“, kao i njihovu spremnost da prihvate odstupanja od navedenih uvjeta gradnje ako to procijeni ministar trgovine. Da li je, i koliko bilo odstupanja, ne može se reći sa sigurnošću, ali i bez tih dodatnih zaduženja koncesionara obveze koje im je nametnulo ministarstvo trgovine bile su znatne.

Iz *Dozvole* saznajemo da je za izgradnju i prometno uređenje željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje bila potrebna faktična glavnica od 3.877.000 kruna od koje je „dozvolbenik“ dužan za prometna sredstva upotrijebiti 240.000 kruna. Prometna sredstva koncesionari su bili dužni pribaviti u tuzemstvu. Od te odredbe moglo se odstupiti samo na temelju dozvole koja se morala „izmoliti“ od ministarstva trgovine. U istoj točki, nadalje, kaže se da je „dozvolbenik (...) dužan (...) za radnike, namještene kod gradnje željeznice skrbiti se na način, kako je to ustanovljeno u članku 14. obćenitih ustanova uvjetnih svezaka, tičući se gradnje državnih željeznica, pri čem se uvjetuje, da se kod gradnje imaju po mogućnosti namještati radnici tuzemne zavičajnosti.“ Prije izdavanja *Dozvole* koncesionar je bio dužan položiti jamčevinu od 170.000 kruna u gotovini ili vrijednosnim papirima. „Ako dozvolbenik ne bi udovoljio obvezama, ustanovljenim u nazočnoj dozvolnoj izpavi glede izgradnja željeznice, naročito pako glede roka za izgradnju pruge, koji je rok ustanovljen u članku 4., to će kr. ug. ministar trgovine, kako se to samo po sebi razumije, imati pravo, gore spomenutu jamčevinu ili u korist države zaplieni ili za izgradjenje željeznice, ili za pokriće odšteta, za izvlastbu upotrijebiti, pokraj čega ostaju nedotaknute u niže sljedećem članku 24. sadržane odredbe.“ Koncesionari su prema odredbama *Dozvole* bili limitirani i u formiranju cijena svojih usluga. U točki 12. ističe se da je najviša „cjenička stavka“ u višem kolnom razredu 10, a u nižem 6 filira. Preciziraju se također i cijene usluga prijevoza prtljaga, „brzovozne robe“, životinja, mrtvaca i kočija. Na istom mjestu od koncesionara se traži „da budu ceničke odredbe u suglasju sa interesima domaćeg obrta i produkcije.“ U tom smislu zahtjeva se da sve pogodnosti koje vrijede za inozemnu robu vrijede i za domaće proizvode, da se u prometu usmjerenom prema Jadranskom moru preferiraju domaće luke, kao i niz drugih ograničenja vezanih uz tarifnu politiku. U točkama 15., 16. i 17. ministarstvo regulira odnos koncesionara prema vojsci, državnim činovnicima, urednicima i podvornicima. Ako putuju po službenoj dužnosti, svi oni, zajedno s prtljagom, imali su besplatan prijevoz, ili pak značajnije beneficije. Vojnička roba prevozila se „uz snižene pristojbene stavke“, dok je na zahtjev ministra trgovine koncesionar imao obvezu prijevoza kr. ug. pošte. *Dozvola* je, nadalje, obvezivala koncesionara da u roku od tri mjeseca, računajući od datuma izdavanja *Dozvole*, ustroji dioničko društvo. Sjedište društva moralo je biti u Budimpešti, a službeni poslovni jezik isključivo mađarski. Nazočna *Dozvola* bila je izdana na 90 godina, do 11. rujna 1995. godine. „Poslije izminuća tih 90 godina prelazi željeznica sa svim svojim pripadcima bezplatno u vlasništvo i slobodno uživanje ugarske države,

odnosno dozvolbenik ili pravni njegovi nasljednici bit će dužni ovu željeznicu u posve dobrom stanju besplatno i bezteretno državi predati.“ I na kraju, u slučaju da „dozvolbenik“ ne bude ispunjavao spomenute obveze, a ovdje smo naveli samo dio njih, ministar trgovine ima pravo izreći globu ili kaznu od 200 do 20.000 kruna. Ako koncesionar ne bi uplatio propisanu mu kaznu ministarstvo će je realizirati „administrativnim putem iz ma kojeg posjeda željeznice, ili iz prihoda njezina.“ No, „ako bi dozvolbenik opet povriedio dužnosti, temeljeće se na dozvolbenoj izpravi ili na inim zakonskim ustanovama i odredbama, te ako ine represalije ne bi imale željenog uspjeha; isto tako ako se ne bi održavali u gornjem &- u 4. ustanovljeni rokovi glede predloženja gradjevni osnov, glede dovršenja gradnje, odnosno glede otvorenja prometa, te ako se propust održavanja ovih rokova u smislu točke b) članka 11. više puta citovanog propisa o dozvoljivanju željeznica, osobito pako političkom ili financijskom krizom ne bi mogao opravdati, može kr. ug. ministar trgovine nazočnu dozvolnu izpravu ma kada izvan krieposti staviti, te ju prestalom proglasiti tako, da dozvolbenik uslied ove odluke ne može naprama državi pod nikakovim naslovom podići odštetne zahtjeve.“

Ništa manje rezolutne naredbe ministarstvo je iznijelo i u *Prilogu*. Za razliku od onih sadržanih u *Dozvoli*, koje su, mutatis mutandis, bile obvezne i za koncesionare drugih vicinalnih željeznica toga vremena, u *Prilogu* se razmatraju uvjeti u pogledu gradnje i prometnog uređenja željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje. Na osnovi ovdje danih obvezujućih uputa morali su biti napravljeni precizni izvedbeni nacrti potrebni za gradnju pruge, zgrada i drugih objekata. Bilo kakve improvizacije, čini se, nisu bile moguće. Da je tomu uistinu tako navest ću samo neke od naredbi koje to plastično ilustriraju.

U dijelu *Priloga* koji se odnosi na „donju gradnju“ inzistira se da zavoji na otvorenoj pruzi ne mogu imati manji polumjer od 300 m, točno je određen smjer i uspon željeznice, širina njezina tjemena, visina nasipa i materijal od kojeg će biti napravljeni. U slučaju da su nasipi na podvodnom području „imati će se razina željeznice barem sa 0.80 m iznad najvećeg vodostaja povodnje, odnosno nutarnje vode izvesti.“⁵² Nadalje, inzistira se da uz dijelove pruge koji presijecaju ili dotiču šume moraju biti izgrađeni obrambeni rubovi „na kojima se imade šuma iz obzira sigurnosti izkrčiti /.../, odkupiti, odnosno izvlastiti i kao vlastništvo pruge omedjašiti“, a na svim mjestima gdje se pruga približavala rijeci, potoku ili vodotoku trebalo ju je adekvatno osigurati.

U kojoj mjeri su naredbe u *Prilogu* date minuciozno rječito govori „sugestija“ da se kao vezivni materijal za izvedbu propusta od betonskih cijevi smije rabiti isključivo portlandski cement.

⁵² Na stranicama koje slijede vidjet ćemo da je s nasipima, nakon što je pruga puštena u promet, bilo određenih problema.

Završni dijelovi teksta vezanog za „dolnju gradnju“ završavaju s pojedinostima oko gradnje mostova, cestovnih prijelaza i prostorima pred postajama. U uskoj vezi s postajama je i naredba da se „na svakoj postaji valja za vrt barem 400 m, a kod svake stražarnice na postaji ili prugi isto tako za vrt barem 1000 m u tu svrhu prikladno ležećeg i dobre kvalitete zemljišta odkupiti, odnosno izvesti. Ako postajni vrtovi na mjestima, što ih naznačuje nacrt, ne leže na vlažnom, močvarnom ili poplavnom zemljištu, gdje se sakuplja nutarnja voda, tada ih ne treba nasipati, nu prema potrebi treba ih plodnom zemljom pokriti.“

Točka 3. *Priloga* odnosi se na „gornju gradnju“. U njoj su date naredbe u vezi sa svim važnijim pojedinostima oko postavljanja tračnica. Tako se, npr., kaže, da tračnice moraju biti čelične, po dužnom metru ne lakše od 23,6 kg, a udaljenost između njih 4,5, odnosno 4,75 metara na priključnim postajama (Osijek, Vrpolje). Točno se precizira gdje se, i kako se mogu postaviti već rabljene šine, traverze i podložne pločice, te koji materijal mora biti novi. Obične podvale, neizostavno, ističu autori *Priloga*, treba praviti od hrastovine.

Na mjestu gdje se govori o mogućnosti izgradnje „postajnih nuzgrednih kolotečina“ spominje se i moguće „produljenje završne kolotečine postaje Đakovo do paromlina /.../.“

Što se pak tiče postaja, u *Prilogu* stoji da ih se treba izgraditi sedam: u Čepinu, Vladislavcima, Vuki - Dopsinu, Semeljcima - Širokom Polju, Viškovcima, Đakovu i Budrovcima - Piškorevcima.⁵³ Uz nabrojane postaje predviđena je i gradnja dodatnih objekata. U Đakovu je uz prijemnu zgradu na kat predviđena i izgradnja prizemne postajne stražarnice, „kolibe“ za robu, otvorenog stovarišta, skladišta za „uzdržavanje“ pruge, stovarišta za stoku, šablona za tovarjenje, mostne glave, posebno stojećeg zahoda s ručnim skladištem, kućnog zdenca, jame za smeće, gospodarskog dvorišta, krušne peći te dvije stražarnice.⁵⁴

„Sve zgrade, što služe ma i samo djelomice za stan, pisarne ili čekaonice, treba da budu već kod otvorenja pruge tako dogotovljene, da odgovaraju i zahtjevima javnog zdrav., a svi zdenci odnosno istoj svrsi odgovarajuće izvedbe kod postaja i stražarnica treba da daju čistu, dobru pitku vodu u dovoljnoj količini.“ Na postajama gdje je predviđena gradnja od kamena ili opeka, insistira se i na uređivanju odvodnih kanala.

Osim spomenutih obveza koncesionari su bili dužni izgraditi „poslovni brzozav“ koji bi omogućio kontakt između pojedinih stanica, brklje za zatvaranje cestovnih prijelaza, potrebnu signalizaciju, kao i niz drugih pojedinosti potrebnih za nesmetani i siguran promet.

⁵³ Postaje u Osijeku i Vrpolju napravljene su ranije.

⁵⁴ O izgradnji na drugim postajama, a i ona je planirana, doduše u nešto smanjenom obujmu, vidi “Tabelarni izkaz gradnja, gradjevina i uređaja na postajama” (str. 456-7)

Je li sve propisano *Dozvolom i Prilogom* uistinu i realizirano, teško je reći. Sudeći prema karakteru države koja je uvjete propisala malo je vjerojatno da je prugu bilo moguće pustiti u promet, a da prethodno nije bilo udovoljeno barem većem dijelu onoga što se od koncesionara zahtijevalo. Fotografije postaja snimljene dvadesetih godina, kao i njihov sadašnji izgled, dodatno potvrđuju iznesenu hipotezu. No, ima argumenata i za drugačije pretpostavke.⁵⁵

Sama gradnja, čini se, tekla je brzo, bez većih poteškoća. Sve je ukazivalo da bi pruga mogla biti izgrađena u predviđenom roku.

Da bi osigurali nesmetano financiranje radova koncesionari su se obratili gradu Osijeku s molbom da im od zajamčene subvencije od 100.000 kruna u najskorije vrijeme isplati 60.000 kruna. Na sjednici Gradskog poglavarstva, održanoj nekoliko dana kasnije, razmatrana je njihova molba i odlučeno „da im se predujmovno izplaćuje odobrena subvencija od 60.000 K. Odobrava se, da se odmah izplati zahtievani dio iznosa pod uslovom, da se jedan zastupnik grada izabere u ravnateljsko vijeće, a ostatak od 40.000 K. tek će se onda izplatiti, kad se gradu temeljne dionice za cijeli iznos od 100.000 K. izplate.“⁵⁶

Za slične zahtjeve tvrtke „Gfrerer, Schoch i Grossmann“ razumijevanja je imala i Skupština županije Virovitičke. Nakon što je podžupan vijećnicima poblizhe obrazložio zahtjeve koncesionara Skupština je donijela odluku kojom odobrava produljenje roka za izgradnju željeznice do 1. listopada 1905. godine i isplatu votarine po Županijskoj skupštini i Zemaljskoj vladi u Zagrebu odobrene subvencije od 170.000 kruna za temeljne dionice iz 3/4 otkupa javnih radova. Sve to Skupština je dozvolila uz uvjet da se ispoštuju rokovi gradnje, te da koncesionari kao jamčevinu polože temeljne dionice drugih željeznica. „Na upit g. skupštinara Švarcmayera, kako da se prema pitanju drže one občine i zem. zajednice, koje su takodjer votirale subvenciju“ podžupan je odgovorio „da županijska skupština stvara zaključke za županiju, a za občine njihova zastupstva uz redovno odobravanje.“⁵⁷

Takvu odluku Županijske skupštine odobrila je i Zemaljska vlada.⁵⁸

Osječka „Narodna obrana“ izvijestila je čitatelje početkom srpnja da „gradnja željeznice Osiek - Djakovo - Vrpolje napreduje dosta brzo, tako da su tračnice od Osieka pa skroz do Djakova jur postavljene, na kojima se po cijeloj pruzi nesmetano voze vlakovi sa gradnjom za tu željeznicu. Prema

⁵⁵ Tu ponajprije mislim na priloge objavljene na stranicama *Narodne obrane*, pisane prije, ali i neposredno nakon otvaranja pruge. O tome više na stranicama koje slijede.

⁵⁶ *Narodna obrana*, 30. 6. 1905., 2.

⁵⁷ VŽV, br. 13, 1905., 122.

⁵⁸ VŽV, br. 16, 1905., 152.

⁵⁹ *Narodna obrana*, 3. 7. 1905., 3.

tomu imade izgleda, da bi se ova vicinalna željeznička pruga mogla već pod konac mjeseca kolovoza predati javnom prometu.⁵⁹

Optimistične izjave oko završetka gradnje isti list prenosi i u broju od 21. srpnja 1905.,⁶⁰ da bi nešto kasnije, potkraj kolovoza,⁶¹ prenio informaciju kako se svečano otvaranje pruge očekuje 9. rujna te godine. Nakon što će još jednom netočno izvijestiti o datumu otvaranja pruge,⁶² list će najaviti njezin ophod za 9. rujna tekuće godine s početkom u 10 sati. Vođenje tehničko-redarstvenog ophoda, ističe se na istom mjestu, povjerit će se ministarskom savjetniku Vladimiru Ehrenhoferu.⁶³

Da oko izgradnje pruge nije baš sve išlo po planu doznajemo (ponovno) sa stranica oporbene *Narodne obrane*. U broju od siječnja 1905. godine⁶⁴ reagira se na pisanje *Die Slavonische Presse* koje je u crtici o gradnji pruge ime Đakovo pisalo Djakovar. Autor priloga ističe da je ministarstvo trgovine odredilo da se željezničke stanice na pruzi Osijek - Đakovo - Vrpolje moraju označavati hrvatskim imenima, tj. po hrvatskom službenom mjesnopisnom rječniku, a to što ih u suparničkom listu pišu u mađarskoj varijanti kvalificira kao nacionalističku provokaciju.

Drugi „incident“ zapravo je reakcija na izravne negativnosti vezane uz izgradnju pruge. U prilogu o njemu, a on je uistinu indikativan pa ga stoga prenosim u cijelosti, kaže se da su se „stanovnici uzduž željezničke pruge Osiek - Djakovo - Vrpolje nadali /.../ od novogradnje željeznice, da će imati izdašnu korist, ali ova pruga, koja će naskoro otvorena biti, pokazuje se više štetnom nego korisnom. Strojovodje i ložitelji lokomotiva, da se mogu jeftinije rakijom napiti, primali su za nekoliko filira putnike i povezli ih do željeznih stanica. Od tih putnika znatan je broj usljed željezničke nesreće nastradao. To nije nikakovo čudo, jer je pruga tek novo nasuta, pa nije jošte stalna.

Druga ali jošte veća šteta nastaje od tih strojovodja i ložitelja usljed njihova zlobnog ponašanja. Juće je naime oko pol dvanajst sati polazio vlak preko Djakova u Vrpolje, koji je počinio vatru na vlastelinskim usjevima u polju Varošine zvanom. Tek što je ova vatra utrnuta bila, dodje poljar iz drugoga polja Kuševca te javi, da je tamo vlastelinski usjev gorio, koji je u krstovima složen. Vatra se je dogodila da je netko sa željeznice bacio usijani drot u složeni žitak, koji se je usljed razždarenoga drota lako upalio. Sreća je, što je vrieme mirno bilo, jer bi inače ciela polja izgorila. Vlastelinstvo Djakovo, koje usljed nametnuta požara štetu imade, iztražuje još jasnije dokaze /.../ pa će ovu stvar kotarskoj ovlasti prijaviti.“⁶⁵

⁶⁰ Isto, 21. 7. 1905., 3.

⁶¹ Isto, 30. 8. 1905., 3.

⁶² U prilogu naslovljenom „Nova željeznica“ tvrdi se kako će ona biti otvorena 15. rujna, te da će njome prethodno „obćiti“ šest vlakova, tri iz Osijeka do Vrpolja, i tri iz Vrpolja u Osijek. Navedeni su točni polasci vlakova i cijene voznih karata. Isto, 4. 9. 1905., 2.

⁶³ Isto, 7. 9. 1905., 2.

⁶⁴ Isto, 26. 1. 1905., 3.

⁶⁵ Isto, 8. 8. 1905., 3.

3.3 Otvaranje pruge i prvi problemi

Dugo očekivani dan za sve one koji su desetak godina nepokolebljivo ustrajavali na dokazivanju opravdanosti izgradnje pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje - ponajprije predstavnike Virovitičke županije, grada Osijeka i Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju - konačno je došao. Pruga je svečano otvorena i predana u promet 11. rujna 1905. godine. Kao što je to i u sličnim prilikama bilo uobičajeno, svečanost otvaranja iskorištena je u dnevno-političke svrhe, kao manifestacija privrženosti Monarhiji i visokim političkim dužnosnicima.

Poseban vlak namijenjen za svečane prilike bio je 11. rujna u 8 sati spreman za polazak s osječkog kolodvora. Osim hrvatskog bana grofa Pejačevića na kolodvoru, uz prisustvo velikog broja građana, okupljen je bio i znatan broj uzvanika, mahom visokih političkih dužnosnika, ali i drugih istaknutih osoba. Između ostalih, tu su bili i veliki župan Mihalovich, načelnik Graff, podžupan Žepić, fin. ravnatelj Glad, minist. odsječni savjetnik Ehrenhofer, osječki gradski zastupnici: Laubner, Frank, dr. Spitzer, Weissmayer, Friml, pl. Reisner i Popović, gradski kapetan Gayer i drugi.⁶⁶

Vlak je, prema pisanju *Vjesnika županije virovitičke*,⁶⁷ na svakoj stanici dočekan srdačno. U Čepinu je bana pozdravio zastupnik Stjepan Barlović. U Vladislavcima visoke goste pozdravio je općinski upravitelj Drakulić, a u Vuki-Dopsinu seljak Vojvodić. U Đakovštini doček nije bio ništa manje srdačan. U Širokom Polju-Semeljcima na čelu delegacije za doček bili su predstojnik dr. pl. Vuković i semeljački župnik Pavić. U svom obraćanju banu i okupljenim mještanima okolnih sela župnik je naglasio važnost „parnog voza u ovim krajevima, koji će imati izvoziti prirodne produkte bogate Djakovštine, a uvoziti produkte kulture i napretka.“ Slično je bilo i u Viškovcima. Tamo su se okupili mještani susjednih Vučevaca, Ivanovaca, Tomašanaca i Gorjana. Čast da pozdravi bana pripala je upravniku gorjanske općine.

U Đakovu je, što je i razumljivo, vlak stajao najduže, a doček je bio upravo „impozantan“. „Gotovo sve Đakovo bilo je na kolodvoru u svečanom odielu. Školska omladina sa trobojnicama liepo se izticala. Uz kolodvor podigla je občina poseban paviljon za svijetlog bana. Desno paviljonu nalazile se gospodje nar. zastupnika Barlovića i Švarcmajera s elitom djakovačkih gospodja i liepih gospodjica, koje su pred preuzvišenog glavara zemlje po sagovima posipale ruže.“ Od općinskih zastupnika dočeku su nazočili „veletržci“ Kohn, Reichsmann mlađi i Hager, kotarski sudac Kušić, poreznik Turković i drugi.

U prostorima paviljona bana i velikog župana županije Virovitičke pozdravio je narodni zastupnik i đakovački načelnik dr. Švarcmayer. U kraćem, izrazito dnevno politički intoniranom govoru, prvi čovjek Đakova rekao je:

⁶⁶ VŽV, br. 18, 1905., 163.

⁶⁷ Isto, 163-166.

„Davna želja trgovišta Đakovo ispunjena je: željeznica, koja će Đakovo i Đakovštinu i njen marni narod u njegovu gospodarskom pregnuću podići, eto je od Vas, Preuzvišeni gospodine, javnom prometu predana. Dozvolite stoga svietli bane, da Vam se u ime trgovišta Đakovo smjerno poklonim i prinesem liepu hvalu od svakoga i svih nas, što se udostjaste tomu po nas i po naše gospodarske interese velevažnom činu prisustvovati.

Znano nam, je, da Vaša Preuzvišenost i kao bivši vrli glavlar naše županije i sada kao dični glavlar naših kraljevina snažnom rukom i visokim umom promiče i unapređuje jedino ono što je od koristi našem narodu i domovini. Ali znano nam je i to, da je ovo prometalo, ova željeznica, plod osobite Vaše naklonosti, koju poklanjaste i poklanjate ovom kraju. Primite stoga, preuzvišeni gospodine, od nas viernih i odanih Đakovčana, liepu hvalu na brizi i nastojanju oko našeg boljka, a podjedno uvjerenje, da ćemo kao zahvalni sinovi naše hrvatske domovine dnevice slati molitve pred previšnjeg tvorca svijeta: da Bog poživi i uzdrži dičnog nam bana grofa Pejacsevicha na slavu domovine i probitak naroda!“

Ban Pejačević zahvalio se na upućenim mu riječima, te istaknuo da mu je posebna čast što je baš on od ministra trgovine određen da otvori ovu željeznicu. Na kraju obraćanja „skromno“ je izjavio: „Ostat ću uvijek onaj, koji sam Vam bio, dobar otac.“

Nakon kraćeg zaustavljanja na stanici Budrovci - Piškorevci, gdje su pozdravljeni od općinskog zastupnika Stipe Blaževića, uzvanici su se u predviđeno vrijeme dovezli na vrpoljačku stanicu, završnu točku njihova putovanja. Uz riječi dobrodošlice koje je izrekao vrpoljački župnik Josip Wallinger, i nakon njih spontano odigranog šokačkog kola, službeni dio svečanog otvaranja pruge približio se kraju. Svečanost je okončana banketom u dvorani osječkog „Grand Hotela“.

Tako je, prema pisanju režimskog *Vjesnika županije virovitičke*, izgledalo svečano otvaranje pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje. Obzirom na ideološki profil toga glasila, kao i karaktera same manifestacije, ništa se drugo i nije moglo očekivati. Za razliku od toga glasila, *Narodna obrana* otvaranje pruge vidjela je ponešto drugačije.

U ponedjeljak 11. rujna, na sam dan otvaranja pruge, na prvoj stranici lista izašao je uvodnik u kojem se ističe važnost pruge za trgovačke krugove grada Osijeka, ali i cijelu Đakovštinu, pa i šire, cijelu Virovitičku županiju. No, kaže pisac uvodnika, pruga je trebala biti izgrađena još prije 25 godina, u vrijeme kada su Osijek i cijela Đakovština u gospodarskom pogledu stajali znatno bolje. „Na razvalinama bogatih seoskih zadruga osnovaše se /danas/ velika gospodarstva u rukama tudjinaca; hrvatsko seljaštvo propalo je većim dielom, a na njegovo mjesto došli doseljenici.“⁶⁸

⁶⁸ *Narodna obrana*, 11. 9. 1905., 1.

Članak završava s ironičnom, ali otprilike točnom anticipacijom tijekom svečanosti. „Proricat će se”, kaže pisac tih redova, “sakupljenom narodu na stanicama raj i blaženstvo, što bi ga nova željeznica imala donieti. I držati će se govori, izpijati zdravice, a službeno kadilo će ići od ruke do ruke, da nakadi tamjanom slave i hvale sve one, koji su si za ovu željeznicu stekli zasluga i - koji nisu; a sakupljeni seljački sviet gledat će čudnu paradu i vraćajući se svojim kućama isto tako hladan, kao i prije, razmišljati će o svemu, što je čuo i vidio, ali sva ta parada jedva će da skine sa njega teški kamen brige i zebnje, što ga tišti.“

U broju od sljedećeg dana isti list donio je još kritičniji, u pojedinim dijelovima gotovo polemično intonirani osvrt. Konstatira se da je za otvaranje pruge, pogotovo na stanicama udaljenijim od Osijeka, bilo iskazano poprilično zanimanje, ali da je držanje ljudi bilo suzdržano, gotovo hladno. Klicanja banu gotovo da i nije bilo, a ono malo glasova podrške koji su se čuli rezultat su prisile nad „školskom mladjarijom“. Hrvatsko ime u svim pozdravnim govorima lokalnih dužnosnika vješto se izbjegavalo.⁶⁹

Ono po čemu spomenuti članak zaslužuje posebnu pozornost zapravo je pokušaj autora teksta da prokomentira Strossmayerovu suzdržanost u vezi s izgradnjom pruge. Autor ističe da biskupova angažmana nije nedostajalo, ali u vrijeme kada je izgradnja te pruge mogla pripomoći da ovaj dio Hrvatske ne uđe u gospodarski bezizlaznu situaciju. „Uzkracivala se je gradnja te željeznice sa strane oblasti, jer je baš on bio u Djakovu, jer se je baš njemu šteta htjela nanieti, bez obzira na to, da li će se nanieti i tolikom pučanstvu.“⁷⁰

Tek kasnije, tvrdi pisac teksta, kada je zbog poznih godina biskupov društveni angažman posustao, dozvola za gradnju je izdana, a od Strossmayera zatraženo da se oko gradnje angažira. No, on je, „duboko uvriedjen, ogorčen godinama neuspjeha svoga pravednoga nastojanja odbio /.../ sudjelovanje.“⁷¹ Da su odnosi između biskupije i predstavnika vlasti po pitanju izgradnje pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje bili uistinu narušeni, svjedoči i činjenica što nitko od svećenstva nije bio prisutan činu njezina službenog otvaranja.⁷²

⁶⁹ Za govor koji je u Čepinu održao narodni zastupnik Barlović kaže se da se on (govor) „razplinuo“ u „slavljenju sadanjega bana, na koga da nije ponosna samo ova ciela županija, nego i ciela zemlja. Koja zemlja, to nije rekao, kao što se je u svim pozdravima banu i odgovorima banovim izbjegavalo ime hrvatsko.“ Isto, 12. 9. 1905., 2.

⁷⁰ Isto.

⁷¹ Isto.

⁷² U ovom radu, na nekoliko mjesta, spominje se angažman biskupa Strossmayera u rješavanju željezničke problematike, kako na nivou cijele Hrvatske, tako i na području Virovitičke županije. Da bi se on sagledao u svim pojedinostima, uvažavajući društveni i politički kontekst, kao i niz drugih momenata koji su mogli bitno utjecati na zauzimanje biskupovih stavova o tom pitanju, neophodan je jedan zaseban, analitički rad. Prilog koji sam citirao svakako je indikativan, i za daljnja istraživanja poticajan, ali ga nikako ne bismo smjeli bezrezervno prihvatiti.

Prošlo je samo nekoliko dana redovitog prometovanja prugom, a registrirani su i prvi problemi, ponajprije oni vezani uz red vožnje. Naime, priključci na zagrebački, odnosno zemunski vlak, ocijenjeni su krajnje nepovoljnima, pa su zatražene određene korekcije.⁷³ O tom problemu raspravljano je tek sljedeće godine na proljetnoj skupštini županije Virovitičke.⁷⁴ Ton raspravi dao je đakovački zastupnik dr. Vladimir Prebeg.⁷⁵ Njegov prijedlog išao je za tim da se predstavkom zamoli ravnateljstvo kr. ug. drž. željeznice da, posebno zbog potreba trgovišta Đakovo, promijeni red vožnje kako bi putnici imali bolju vezu za Zagreb, odnosno Zemun. Isti zastupnik nije bio zadovoljan ni brzinom prometovanja vlakova.

Prebegov prijedlog o promjeni reda vožnje podžupan nije prihvatio. Istakao je da „pruga Osijek - Đakovo - Vrpolje imade tri vlaka, Đakovo - Vrpolje pače četiri, više nego li jedna vicinalna željeznica. Spoj od brzovlaka Zagreb - Zemun bje ukinut, jer nije bilo putnika.“⁷⁶ Kao kompromisno rješenje, s kojim je zastupnik Prebeg bio zadovoljan, odlučeno je da se u Đakovu provede anketa oko pitanja valjanosti postojećeg reda vožnje, i tek na osnovi dobivenih rezultata planiraju daljnji potezi.

Anketa je provedena 3., a o zaključcima s njom u vezi raspravljalo se na Županijskoj skupštini održanoj 15. studenoga 1906. godine.⁷⁷ Na osnovi donesenih zaključaka Kr. županijska oblast u Osijeku podnijela je banu Teodoru Pejačeviću 1. veljače 1907. godine molbu „za uredjenje željezničke sveze“. No, prema svemu sudeći, do zadovoljavajućih rješenja nije došlo. Barem ne tako brzo.⁷⁸

Osim ispoljenog nezadovoljstva redom vožnje i brzinom vlakova, koji su institucionalno artikulirani, negativnih pojava bilo je još, a registrirane su uglavnom na stranicama dnevnih listova.

Već sredinom rujna te godine izvijestila je *Narodna obrana*, opozicijski i nacionalno hipersenzibilni list, o verbalnom sukobu konduktera i putnika u vlaku koji je prometovao na relaciji Osijek - Đakovo. Kondukter se putnicima obraćao na mađarskom, njegovom materinjem - i na željeznici službenim jezikom, jezikom koji putnici nisu razumjeli. Na njihovu molbu da govori hrvatski kondukter nije pristao, već im je rekao neka se onda voze na hrvatskoj željeznici.

⁷³ *Narodna obrana*, 14. 9. 1905., 2.

⁷⁴ VŽV, br. 13, 1906., 112-122.

⁷⁵ O Vladimiru Prebegu (1862.-1944.), odvjetniku, narodnom zastupniku, političaru i predsjedniku Hrvatske stranke prava vidi više u *Zavičajnici - malo spominjani, prešućivani i zaboravljeni*, (Slavonski Brod, 2001)

⁷⁶ VŽV, isto.

⁷⁷ VŽV, br. 23, 1906., 129-130.

⁷⁸ Izvješće sa glavne skupštine županije Virovitičke održane 15. studenog 1909. godine. VŽV, br. 22, 1909., str. 197-203.

Komentator lista smatrao je takav postupak drskim i najoštrije ga osudio, jer da „nije željeznica počela ni da pravo vozi, a eto se već zbivaju na njoj takve nepodobštine.“⁷⁹

Sljedeći „incident“ vezan je uz popuštanje nasipa. Uslijed obilnih kiša, na dva mjesta, tri kilometra od Đakova, i kod Viškovaca, željeznički nasip bio je podrovan u tolikoj mjeri da je vožnja prugom bila gotovo nemoguća. U „Narodnoj obrani“ ovaj slučaj prokomentiran je s neskrivenom ironijom: „Doista čvrsta gradnja. Ali za to se čovjek udobno polako vozi i ima vremena da se nasluša malo zvučnog magjarskoga jezika nadrimagjarskih konduktera.“⁸⁰

O tome kako su tekli radovi na izgradnji pruge, kao što je već istaknuto, nemamo pisanih tragova. Barem ne onoliko koliko bi bilo potrebno da se preciznije rekonstruira tijek gradnje. Poznato je, naime, da je određenih problema bilo oko gradnje željezničkih stanica. Još prije no što je počela njihova gradnja, na zahtjev koncesionara Grossmanna, Schocha i Gfrerera, Županija je donijela određene zaključke oko reguliranja obveza sela u vezi izgradnje kolodvorskih privoznih cesta.⁸¹

Tom odlukom izbjegnuti su mogući nesporazumi, koji su već bili na vidiku, ali su se pojavili drugi, manje očekivani, gotovo bizarni.

Tinjajući antagonizmi između Budrovaca i Piškorevaca izgradnjom pruge ponovno su intenzivirani. Ovaj puta spor je nastao oko naziva željezničke stanice. Iako je stanica izgrađena na budrovačkom ataru, te iako je pri političkoj ophodnji pruge zapisano da će se ona zvati Budrovci - Piškorevci, odmah nakon njezina dovršenja postavljen je natpis Piškorevci - Budrovci. Nezadovoljni ovim činom Budrovčani su podnijeli predstavku koja je, po svemu sudeći, urodila plodom. Argumenti Piškorevčana da je općina, župa i pošta u njihovom selu, te da bi stoga i stanica trebala nositi naziv Piškorevci - Budrovci, nisu bili dovoljno jaki. „Tvrđje je pravo doista na strani Budrovčana. Sklopit će se mir, jer je ministarstvu predloženo, da se stanica prekrsti u Budrovci - Piškorevci.“⁸²

Nezadovoljstva je bilo i u vezi s izgledom đakovačkog kolodvora. O kakvim se problemima radilo ne znamo, a da ih je bilo svjedoči istup gospodina Reichsmanna na zasjedanju županijske Skupštine održane 15. studenoga 1906. godine. U raspravi koja se vodila oko izbora jednog člana u ravnateljstvo mjesne željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje, Reichsman je ustvrdio kako je prije njezine izgradnje sve obećavano - „a sad, kad je izgradjena, vidimo, kako nam je. Kolodvor u Djakovu pravo je ruglo.“⁸³

⁷⁹ *Narodna obrana*, 15. 9. 1905., 2.

⁸⁰ Isto, 27. 9. 1905., 3. O problemima s nasipima vidi i *Narodnu obranu* od 3. 10. 1905., 2.

⁸¹ VŽV, br. 21, 1903., 181.

⁸² Isto, br. 19, 1905., 175.

⁸³ Isto, br. 23, 1906., 231.

Nažalost, ovu tvrdnju đakovački zastupnik u Županijskoj skupštini nije pobliže argumentirao.

Umjesto zaključka

U planovima izgradnje željezničke mreže u Hrvatskoj Đakovo se prvi put spominje sredinom 19. stoljeća, i to kao jedno od mjesta u zamišljenoj transverzali koja je trebala povezati istočne dijelove zemlje sa Zagrebom, odnosno lukama na jadranskoj obali. Zbog uskogrudnih političkih ciljeva Beča i Pešte do realizacije tih projekata nije došlo, tj. došlo je znatno kasnije, u više ili manje radikalnim korekcijama u kojima prolaz pruge kroz središte Slavonije, a samim tim i Đakovo, nije dobio potporu na najvišim mjestima odlučivanja.

Umjesto sredinom, ili najkasnije u prvim desetljećima druge polovice 19. stoljeća, željeznička pruga prošla je kroz Đakovo tek 1905. godine. Vicinalna pruga Osijek - Đakovo - Vrpolje izgrađena je relativno brzo, tek za nešto više od godinu dana, ali je na dozvolu za početak radova trebalo čekati jako dugo, gotovo četvrt stoljeća. Razloga za to bilo je više, no oni politički čine se dominantnim. Intencija mađarskih vladajućih krugova bila je što je moguće dulje prometno izolirati grad Osijek od Bosne, a nije za zanemariti ni njihov antagonizam prema oporbenom političaru, đakovačkom biskupu Josipu Jurju Strossmayeru koji je, barem u početku, aktivno promovirao potrebu njezine gradnje. Permanentnim zalaganjem predstavnika grada Osijeka, Virovitičke županije i Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju, u vrijeme kada se ni s najviših političkih mjesta više nije mogla odgađati gradnja te pruge, tim više što je ona u novim političkim i društvenim okolnostima odgovarala i interesima mađarske poduzetničke elite, 1904. godine izdana je dozvola za početak radova. Pruga je izgrađena uz neznatno produljenje zacrtanih rokova, a sudeći prema napucima ministarstva danim u „Dozvolnoj izpravi“, koja je obvezivala koncesionare, poslovi gradnje morali su se provoditi temeljito. Nakon što je pruga puštena u promet uočeni su određeni propusti, ali oni nisu bili takve naravi da bismo valjanost izvedbe cjelokupnog projekta mogli dovesti u pitanje. Za grad Osijek i cijelu Đakovštinu pruga je u prvim godinama svoga postanka, a i kasnije, imala neprocjenjivi značaj na planu gospodarstva i integracijskih procesa općenito - kako unutar regije, tako i u njenom povezivanju s drugim dijelovima Hrvatske.

Summary

ĐAKOVO IN THE RAILWAY PROJECTS with Special Regard to the Construction of the Railway Osijek-Đakovo-Vrpolje

Đakovo was for the first time mentioned in the railway construction plans in Croatia in the mid-19th century, as one of the towns of a fictitious transversal supposed to connect the eastern parts of the country with Zagreb, that is, with the ports of the Adriatic Sea. Due to the narrow-minded political goals of Vienna and Budapest the projects were not put into practice, i.e. they were carried out much later, with more or less radical adjustments, in which the railway passing through the centre of Slavonia, including Đakovo, did not gain support of the highest centres of decision-making.

The railway reached Đakovo only in 1905, instead of in the mid-19th century or at the latest during the first decades of the second half of the 19th century. The narrow-gauge Osijek-Đakovo-Vrpolje railway was built rather fast, within somewhat more than a year, but the work permit for the beginning of the construction works was long in coming, nearly a quarter of a century. Several reasons for this could be found, but political considerations seem to have been dominant. The intention of Hungarian ruling circles was to keep the town of Osijek cut off from Bosnia as long as possible. Antagonism towards the opposition politician, Josip Juraj Strossmayer, the bishop of Đakovo, who (at least in the beginning) actively promoted railway construction, should also not be neglected. Thanks to ongoing intercessions from the representatives of the town of Osijek, Virovitica County and the Slavonian chamber of trades, the work permit for the beginning of the works was issued in 1904, at a time when the railway construction works could no longer be delayed, especially because, under the new political and social circumstances, they were in the interest of the Hungarian entrepreneurial elite. The railway was built with only a negligible prolongation of the agreed deadline.

According to the ministry's instructions given in the permit ("Dozvolna izprava") that was obligatory for concessionaires, the construction works had to be performed properly. After the railway was opened to traffic, certain failures were noticed, but they were not of such significance as to throw doubt upon the whole project. The railway was, during the first years of its existence, and also later, of inestimable significance for the town of Osijek and the entire area of Đakovo, with respect to economic and integration processes. It was significant within the region as well as for its connection to other parts of Croatia.