

# Od iluzije do zbilje i nazad: Nikada realizirani projekt gradnje vicinalne željeznice Našice – Đakovo<sup>1</sup>

Borislav Bijelić  
Muzej Đakovštine Đakovo

Autor je u ovom radu pokušao rekonstruirati genezu ideje gradnje vicinalne željezničke pruge Našice – Đakovo, od pokretanja inicijative za njenu gradnju do izbijanja Prvog svjetskog rata kada se iz objektivnih razloga od tog projekta moralo odustati. Pripreme za gradnju pruge otpočele su početkom 20. stoljeća, a bile su sve vrijeme praćene sukobljavanjem najrazličitijih interesa, od nacionalnih i državnih, do onih izrazito lokalnog značaja. Ta činjenica, kao i objektivne financijske poteškoće s kojima se u to vrijeme suočavala Austro – Ugarska monarhija, bili su glavni razlozi čestih zastoja, a u konačnici i odustajanja od cijelog projekta.

1 U knjizi *Naše teme – ogledi o prošlosti i sadašnjosti Đakova i Đakovštine* (Muzej Đakovštine, Đakovo, 2002., 55-97.) objavio sam rad pod naslovom “Đakovo u projektima željezničkih pruga – s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje” (isti rad, uz stanovite promjene, objavljen je i u časopisu *Scriniæ slavonica* 2, 2002, 442-468.). Namjera mi je bila dati pregled svih onih projekata vezanih za gradnju željezničkih pruga koje su, na bilo koji način, doticali grad Đakovo. Posebnu pozornost obratio sam dugo iščekivanoj, i sve do danas jedinjoj željezničkoj pruzi koja je Đakovo povezala s Osijekom i Vrpoljem, a samim tim i s drugim hrvatskim regijama i zemljama u bližem okruženju. U vrijeme završnih radova na spomenutoj pruzi pokrenuta je inicijativa za gradnju još jedne pruge koja bi išla do Đakova, vicinalne pruge Našice Đakovo. Iz primarno tehničkih razloga (obim teksta znatno bi nadilazio uobičajenu gornju granicu predviđenu za takvu vrstu znanstvene prezentacije) spoznaje o planu gradnje ove pruge nije bilo moguće inkorporirati u spomenuti tekst, pa ga stoga donosim kao zaseban rad. Zbog korelacije spomenutih tekstova sugeriram čitanje oba rada, i to, ako je moguće, redosljedom kojim su pisani. Naime, da ne bi došlo do ponavljanja, uvodne napomene o strategiji izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj tijekom 19. stoljeća koje sam izložio u tekstu “Đakovo u projektima željezničkih pruga...”, u ovom tekstu su izostavljene, kao, uostalom, i neke druge vezane za izgradnju pruga u Slavoniji u drugoj polovici 19. i početkom 20. stoljeća.

Kada je 1904. godine izgradnja pruge od Osijeka do Vrpolja – nakon gotovo dva desetljeća usaglašavanja svih zainteresiranih po principu "korak naprijed, dva koraka nazad" - konačno bila riješena stvar, u javnost je odasлана informacija kako je u planu izgradnje još jedna željeznička pruga čija bi završna točka bilo Đakovo. Ili, još točnije, koja bi povezala Našice s Đakovom i kao takva bila nastavak pruge St. Lörincz – Slatina – Našice.<sup>2</sup>

Iz spomenute obavijest nije se moglo ništa više saznati o samoj inicijativi, niti tko ju je pokrenuo, niti koji je od tada dominantnih lobija stajao iza nje. O pojedinostima vizije zamišljenog projekta, ali i nekim drugim momentima, saznajemo sljedeće godine na stranicama *Vjesnika županije virovitičke* gdje je stajalo da je "zajedničko kr. ministarstvo trgovine obnašlo (...) naredbom od 8. travnja 1905. broj 17.822.budimpeštanskoj tvrtci E. Gross i drug produljiti na jednu godinu dana, računajući od izminuća, naredbom od 29. ožujka 1904. br. 19.410. izdanu predkoncesiju za normalnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja će voditi izlazom iz postaje Našice pravcem prema Vukojevcima, Stipanovcima, Podgoraču, Razbojištu, Bračevcima, Potnjanima, Gorjanu i Satnici u Đakovo, postaju projektirane vicinalne željeznice Osiek – Đakovo – Vrpolje."<sup>3</sup>

Iz ovog priopćenja, još uvijek šturog, ali ipak informacijama znatno sadržajnijeg od prethodnog, saznajemo da je inicijativa za gradnju pruge pokrenuta, ako ne prije, ono najkasnije početkom 1904. godine, da ju je najvjerojatnije pokrenulo ministarstvo trgovine, ime koncesionara i zamišljenu trasu pruge.

Pitanje gradnje pruge aktualizirano je iste godine na jesenskoj skupštini Virovitičke županije.<sup>4</sup> Aktualizirao ga je dr. Đuro Horvat, samoborski odvjetnik i zastupnik građevinskog poduzeća E. Gross i Co, dakle istog onog koje je dobilo predkoncesiju za gradnju pruge Našice – Đakovo. Doktor Horvat zamolio je skupštinu da u ime županije Virovitičke podrži izgradnju pruge, te kupi temeljne dionice u vrijednosti 100 000 K.

Iako prozvana, skupština se o ovom prijedlogu nije izjasnila jer molba dr. Horvata – po riječima podžupana Zvonimira Žepića – ne samo što nije valjano obrazložena, nego je i prekasno poslana. Stoga je podžupan zamolio "da se taj predmet ustupi županijskoj oblasti na proučenje, pa da se stavi predlog u sljedećoj županijskoj skupštini."

2 *Vjesnik županije virovitičke* (dalje u tekstu: VŽV), 19/1904., 216.

3 VŽV, 11/1905., 108.

4 *Narodna obrana*, 23.XI.1905., 1-2.

Žepićeva intervencija prihvaćena je uz stanovito negodovanje pojedinih skupština. Max Fischer iz Našica zahtijevao je da se molba riješi odmah "jer se je sada jedva našao koncesionar, koji bi tu željeznicu izgraditi htio." U nešto blažoj formi svoje neslaganje sa podžupanovim prijedlogom izrazili su i skupština Frank i Reichsman.

Ovo razmimoilaženje, kako će se kasnije pokazati, bilo je tek uvod u ozbiljnija neslaganja oko gradnje pruge Našice – Đakovo, kako na nivou najviših državnih organa, tako i na lokalnoj razini.

Kr. ug. zajedničko ministarstvo priopćilo je početkom 1906. godine da je izdalo dr. Josipu Hudomelu iz Budimpešte dozvolu za predradnje na gradnji normalno-tračne parovozne vicinalne željezničke pruge koja je trebala, u konačnici, spojiti Budimpeštu sa Brodom. Dozvola se odnosila na trasu pruge od postaje Hidegkut – Gyöng do postaje Pécs kr. ug. državnih željeznica, te od postaje Pécs "preko područja obćina Nagy-harsany, Siklos, Harkany, Ipacsfa, Drava szabolcs – Gordisa, Dravasabolcs – Dravapalkonya te premeštenjem rieke Drave do donjeg Miholjca, odnosno preko područja obćina Ratkovic, Poreč, Šljivoševci, Benićanci, Klokočevci, Pribiševac i Selište do postaje 'Našice' vicinalne željeznice Szentlörincz – Slatina – Našice, te odavle nastavno preko područja obćina Vukojevci i Stipanovci odgranjenjem kod Podgorača s jedne strane preko područja obćina Razbojište, Bračevci, Paljevina, Kućanci, Preslatinci, Kondrić, Trnava, Novotopolje, Starotopolje, Garčin, Selno, Vrba dolnja, a s druge strane preko područja obćina Ostrošinci, Podgorje, Borovik, Pauče, Breznica Đakovačka, Levanjska – Varoš, Slobodnavlast, Korduševci i Šušnjevc do postaje 'Brod' kr. Ug. državnih željeznica te ogrankom iz ove potonje pruge kod Levanjske – Varoši preko područja obćine Majar do Kondrića."<sup>5</sup>

Ovakva inicijativa bila je neočekivana, napose što se tiče trase pruge koja je trebala spojiti Našice s Brodom. Izgradnja te pruge učinila bi izlišnim bilo kakva daljnja nastojanja oko gradnje pruge Našice – Đakovo. Takav stav zauzela je i županija Virovitička i u rezolutoj formi iskazala ga na stranicama *Vjesnika županije virovitičke* u priopćenju naslovljenom "Projekt željeznice Budimpešta – Brod".<sup>6</sup> U priopćenju se ističe da se "predkoncesija podieljena Dru. Hodomelu u Budimpešti, u koliko se tiče županije virovitičke, ne može smatrati ozbiljnom. Ne mislimo – ističe se dalje u priopćenju – da će kome pasti na um graditi vicinalnu prugu od Podgorača pravcem na Bračevce – Preslatince – Kondrić – Trnava – Topolje dotično od Podgorača na Podgorje – Borovik – Pauče – Lev. Varoš –

5 VŽV, 3/1906., 25.

6 VŽV, 4/1906., 34.

Brod. U svako će doba pruga Našice – Đakovo – Vrpolje – Brod biti prikladnija za promet."<sup>7</sup>

U međuvremenu došlo je i do konkretnih pomaka – doduše, ne uvijek u željenom smjeru – u vezi s gradnjom pruge Našice Đakovo. Predkoncesija za gradnju pruge, koja je prvotno bila dodijeljena tvrtki E. Gross i dr., prešla je na tvrtku Gfrerer, Schooch i Grossman iz Budimpešte. Dakle, istu onu koja je izgradila prugu Osijek - Đakovo – Vrpolje. Za 16. ožujak 1906. godine predviđen je političko – tehnički ophod pruge.<sup>8</sup> Spomenutog datuma ophod je napravljen u Našicama, a samo dan kasnije i u Đakovu.<sup>9</sup>

Početkom istog mjeseca zbio se još jedan događaj koji će u budućnosti, sve do propasti Austro-Ugarske monarhije, predstavljati jednu od većih smetnji izgradnji pruge. Naime, 8. ožujka deputacija grada Osijeka predala je "preuzvišenom g. banu predstavku u kojoj se nastoji dokazati da bi projektirana pruga Našice – Đakovo – Vinkovci oštetila važne prometne interese grada Osieka..."<sup>10</sup> Grof Teodor Pejacsevich – ban kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije - odgovorio im je da se izgradnja pruge neće moći spriječiti "jer tu prugu u veliko išću interesi onog kraja"<sup>11</sup>, ali da će nastojati ispuniti želju deputacije, tj. grada Osijeka, da pruga ne ide na Đakovo, već na Viškovce.

U redakcijskom komentaru iznijetom na istom mjestu kaže se da je "svijetli ban govorio iz duše narodu kad je zagovorio prugu Našice – Đakovo. Doista važni prometni i upravni interesi ne samo kotara našičkog i djakovačkog, već i cijele županije virovitičke govore u prilog izgradnji ove pruge. Dokazuje to već jedan pogled na zemljopisnu kartu. Dok uz posavsku i podravsku željeznicu teče već kroz sredinu županije željeznica od Virovitice na Slatinu i Našice, ostao je samo još potez Našice – Đakovo (38 km) da se izgradi, pa da budu svi kotarti kako međusobno tako i s gradom Osiekom vezani."

U komentaru se dalje ističe: "Neposredno je na izgradnji pruge Našice – Đakovo interesirano 8 upravnih općina: Našice, Podgorač, Bračevci, Drenje, Gorjan, Punitovci, Viškovci i Đakovo sa preko 60 sela i pustara, oko 150.000 jutara površine i 40.000 stanovnika. Suvišno je izlagati koliko već dobra cesta, a

7 Projekt željezničke pruge Budimpešta – Brod, kako smo ga ovdje predstavili, nikada nije bio realiziran. Zbog toga, ali i činjenice da taj projekat u ovom radu nije predmet našeg primarnog interesa, mi ga se više nećemo doticati. Poslužio je tek kao ilustracija konfuzije koja je vladala u strukturama koje su bile zadužene za strategiju izgradnje željezničkih pruga, ili pak kao potvrda u ovom radu iznesene teze o različitim lobijima koji su djelovali isključivo u osobnom interesu.

8 VŽV, 4/1906., 34.

9 VŽV, 7/1906., 56.

10 VŽV, 4/1906., 34.

11 *Isto*

kamo li željeznica diže vrijednost nekretnina i olakšava izvoz plodina. Uz projektiranu prugu leže 23 zemljišne zajednice sa 3877 jutara šume, kojih ćr vrijednost znatno poskočiti, jer su dosad radi nepovoljnih komunikacija i po tri dražbe već dozrelih šuma ostale bez uspjeha. K tomu dolaze i vlastelinske šume sa znatnim kompleksima. Ceste se u ovom kraju vrlo skupo grade, kilometar i po 12000 K, a sve zbog skupog privoza kamena iz udaljenih kamenika, pa bi željeznica silno pospješila i pojeftinila gradnju zemaljskih i općinskih cesta jeftinim privozom kamena iz kamenika dužlučkih i mandičevačkih. Spoj željeznice na Viškovce opravdana je osnova, jer Đakovo štetovalo ne bi, željeznica bi bila kraća i po tom lakše oživotvorena izgradnja, a uvaženi bi bili i opravdani interesi središta županije, grada Osieka."

Ako se još može imati razumijevanja za stav predstavnika grada Osijeka da bi izgradnja pruge Našice – Đakovo – Vinkovci ugrozila vitalne prometne, tj. gospodarske interese Osijeka, inzistiranje na tomu da, ako pruga baš mora biti izgrađena, ne spaja izravno Našice i Đakovo, već da bi trebala ići od Našica do Viškovaca, tu se spojiti s prugom Osijek – Đakovo – Vrpolje, i od Viškovaca produžiti prema Vinkovcima, teško da ima valjano racionalno utemeljenje. Jasno je, naime, što bi takvim rješenjem trgovište Đakovo izgubilo, no nije jasno što bi Osijek dobio. Inzistiranje predstavnika Osijeka na takvom rješenju dodatno iznenađuje, jer je baš Osijek od strane promađarskih krugova dugi niz godina bio prometno izoliran. Ono što su mađarski političari činili Osijeku, sada je Osijek pokušao učiniti Đakovu, trgovištu koje mu, ni po kojoj osnovi, nije moglo biti dostojan gospodarski takmac.

Iz predstavke deputacije grada Osijeka doznajemo i to da Đakovo ne bi bila posljednja točka pruge, već da se planira produženje iste do Vinkovaca.<sup>12</sup> Od toga se projekta, kao i od toliko drugih, osmišljenih prije i kasnije, odustalo. Ideja o povezivanju ta dva grada uistinu bi u određenoj mjeri narušila dominantni položaj Osijeka u povezivanju Podravine i Posavine, odnosno Mađarske i Bosne, no opet ne u tolikoj mjeri da bi se inicijativa za gradnju pruge Našice – Đakovo – Vinkovci mogla stigmatizirati kao projekt koji izravno ugrožava vitalne interese njihovog grada. Takav kut gledanja na ovu problematiku, čini se, imao je i ban koji je odbio temeljni zahtjev deputacije, ali im je zato – baš kako je i obećao –

12 Inicijativa o povezivanju Vinkovaca i Našica, koliko nam je poznato, potiče još iz 1894. godine. Naime, te je godine "vis. kr. ug. ministarstvo financija podeijelilo (...) naredbom od 17. lipnja 1894. br. 40045. Gjuri Dedoviću i tvrtki Lindhem i dr. predozvolu za parovoznu pobočnu (vicinalnu) željezničku prugu, i to za prugu iz postaje Vinkovci, kr. drž. željeznice, preko Markušice, Semeljaca, Tomašanaca, Gorjana, Bračevaca, Podgorača i Vukojevaca do Našica, zatim od ove pruge s jedne strane od Markušice preko Laslova, Ernestinova i Antunovca do Osijeka, a s druge strane od Tomašanaca preko Đakova i Piškorevaca do postaje Strizivojna – Vrpolje, kr. ug. drž. željeznica." VŽV, 15/1894., 119.

izašao u susret i zauzeo se oko toga da pruga ide do postaje Viškovci, a ne izravno u Đakovo. Da će se preferirati spoj pruge u Viškovcima, a ne u Đakovu, bilo je očito već prilikom političko – tehničkog ophoda pruge. Povjerenstvo ophoda sačinjavali su: " od kr. ug. ministarstva trgovine g. ministarski savjetnik Vladimir Ehrenhöfer i g. nadzornik Novak, od kr. zemaljske vlade g. nadinžinir Stanislavljević, od c. i kr. ministarstva rata g. satnik pl. Bacor, od glavnog nadzorništva za željeznice i parobrodarstvo g. nadzornik Hilvert, od kr. ug. drž. željeznice nadzornici gg. Heger, Csorba i Fezis te nadinžinir g. Sedressi, od županije virovitičke g. podžupan Žepić i g. nadinžinir Doljak, zatim zastupnici kotara, upravnih i mjestnih občina, vlastelinstva i drugi interesenti, a od poduzetništva gg. Gfrerer i Schoch.»<sup>13</sup>

Na istom mjestu kaže se i to da je pruga projektirana sa ishodištem iz stanice Našice, te da će ići kroz općine Našice, Vukojevci, Stipanovci, Podgorač, Bračevci, Potnjani, Gorjani, Tomašanci, Ivanovci, Viškovci, do postaje Viškovci. Dužina pruge za gradnju iznosila bi 32, a sveukupna oko 36 kilometara (dio između Viškovaca i Đakova bio bi zajednički s prugom Osijek – Đakovo – Vrpolje).

Iz istog članka saznajemo ponešto i o razlozima zamjene predkoncesionara. "Prvobitno je predkoncesiju za ovu prugu – kaže se u članku – imala tvrtka E. Gross & Co. u Beču, koja je namjeravala voditi prugu od Gorjana preko Satnice u Đakovo. Sad je u posjedu predkoncesije tvrtka 'Gfrerer, Schoch i Grossmann' u Budimpešti, koja je trasu pruge preinačila, te ju vodi od Gorjana između Tomašanaca i Ivanovaca do postaje Viškovci. Prometna duljina pruge između Našica do Đakova povećava se time doduše za ciglih dvie sto metara, ali se prištedjue izgradnja od puna tri i pol kilometra pruge kroz najnezgodniji dio preko uvala i brda te močvare Jošave. Prištednja čini efektivno preko 180 000 K, a niveleta se daje ispraviti na 5% uzpona, što znatno olakšava promet."<sup>14</sup>

U raspravi koja je potom uslijedila, bez većih teškoća, pronašao se zajednički interes sa pojedinim općinama u vezi smještaja planiranih željezničkih stanica, ali, očito, ne i sa predstavnicima trgovišta Đakovo koje argumentacija o razlozima promjene trase pruge nije zadovoljila. Disonantne tonove u raspravu prvi je unio dr. Antun Švarcmajer konstatirajući da dio trase pruge Gorjani – Satnica – Đakovo uistinu nije bilo najbolje rješenje. Pravac Gorjani – Ivanovci – Tomašanci smatrao je boljim "ali ne sa spojem na Viškovce, već izravno u

13 "Željeznice u županiji virovitičkoj", VŽV, 7/1906., 56.

14 Isto, 56-57.

Djakovo, jer se (...) boji da bi stanica Viškovci mogla biti budućim izhodištem za pravac željeznice na Vinkovce.»<sup>15</sup>

Na ovu Švarcmajerovu objekciju odgovorio je gospodin Gfrerer, inače član "poduzetničtvā". Istakao je kako je "posvema neopravdano tražiti od njih da izgrade prugu od Tomašanaca izravno na Djakovo, dočim im je u svakom pogledu zgodniji spoj na Viškovce, a prištedit će kod toga 3,5 klm gradnje najtežeg diela pruge, što će uvelike olakšati financiranje i izvedenje gradnje. I poduzetničtvu je stalo do toga – rekao je u nastavku svoje diskusije Gfrerer – da se željeznicom dodje do Djakova, a ne u Viškovce. Ono je ("poduzetničtvō" - B.B.) pripravno dati svaku garanciju, koja se od njega traži, da interesi Djakova ne će biti povriedjeni."<sup>16</sup>

Sljedeći se u diskusiju uključio podžupan Žepić. Nastojao je pojasniti "tehničku, prometnu i financijalnu stranu jedne i druge variante, te dokazao, da bojazan zastupnika trgovišta Djakovo nije osnovana. Preuzvišeni g. ban ovlastio ga je naročito – ističe se u komentaru - , da kod današnje povjerenstvene razprave izporuči, da on (svietli ban) ne će nikad dozvoliti, da se ma čiji opravdani interesi povriede, pa tako ne će u konkretnom slučaju dozvoliti, da se povriede opravdani interesi Djakova. Polazeći s tog stanovišta, izjavio je bio i jednom odaslanstvu, da njihovu želju, da se osujeti izgradnja željeznice Našice – Djakovo ne može usvojiti i poduprieti. Kako su preuzv. gosp. banu potanko poznate sve okolnosti, to mogu zastupnici Djakova biti tvrdo osvjedočeni, da svietli ban neće nikad dozvoliti, da Djakovo bude izigrano."<sup>17</sup>

Nakon Žepića riječ je dobio Predsjednik povjerenstva Ehrenhöfer. I on je bio mišljenja da bojazan predstavnika Đakova, barem u dogledno vrijeme, nije opravdana, "jer će se potrebite ustanove uvrstiti u dozvolbenu izpravu, koja se izdaje na 90 godina, a država ne će dozvoliti, da joj se iz Viškovaca otvori konkurencijonalna pruga paralelno s njezinim željeznicama."<sup>18</sup>

S time je rasprava, uglavnom, bila okončana. Predstavnici Đakova nisu komentirali gore iznesene argumente koje su ponudili članovi Povjerenstva. Donesen je zaključak da se pruga (uz sve garancije za zaštitu interesa trgovišta Đakovo) izgradi sa spojem na prugu Osijek – Đakovo – Vrpolje u Viškovcima.

Sa takvim zaključkom složili su se i predstavnici županije Virovitičke, ali su insistirali da se u zapisnik unese i njihova poduža izjava sljedećeg sadržaja: "

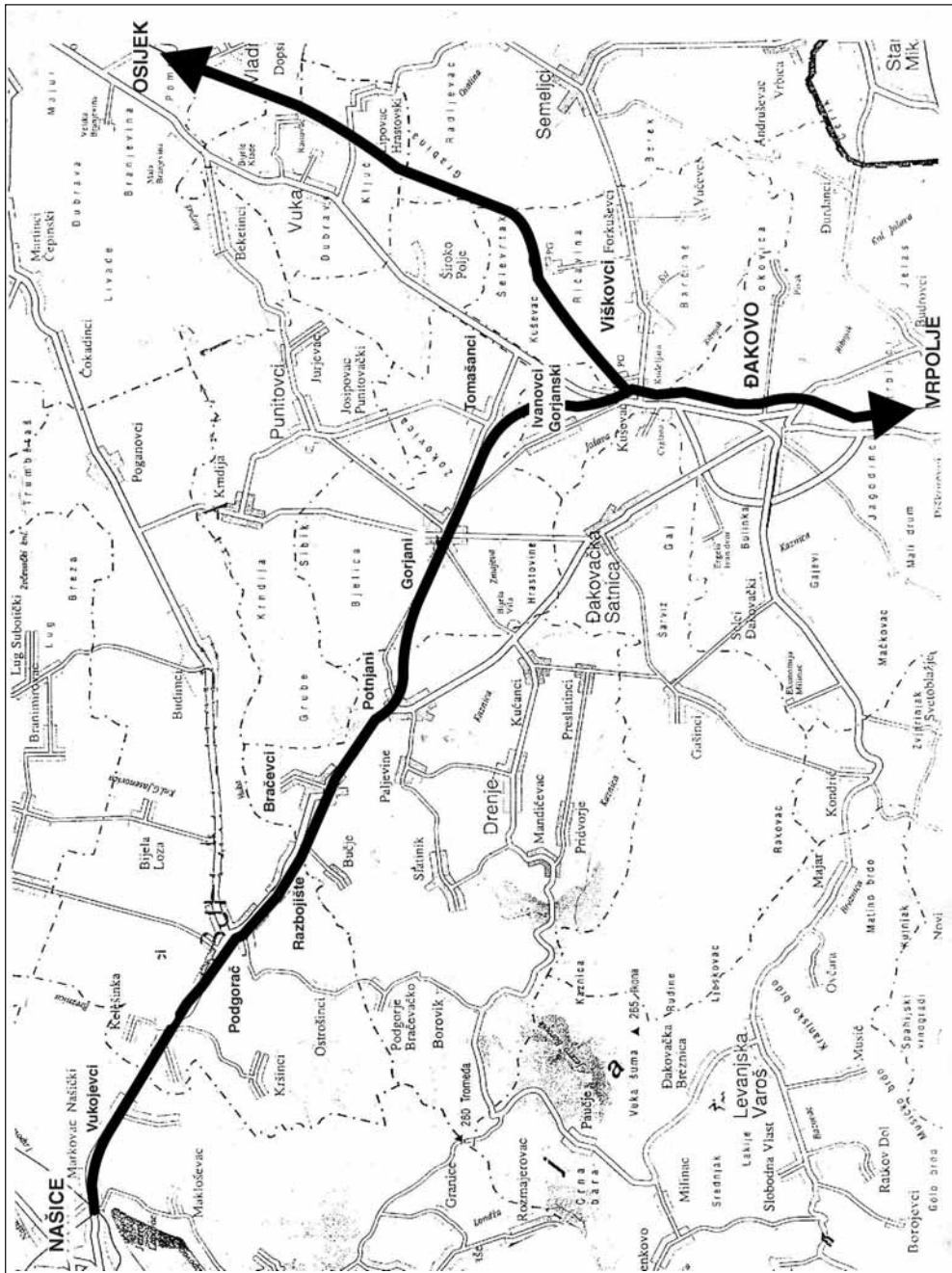
15 *Isto*, 57.

16 *Isto*

17 *Isto*

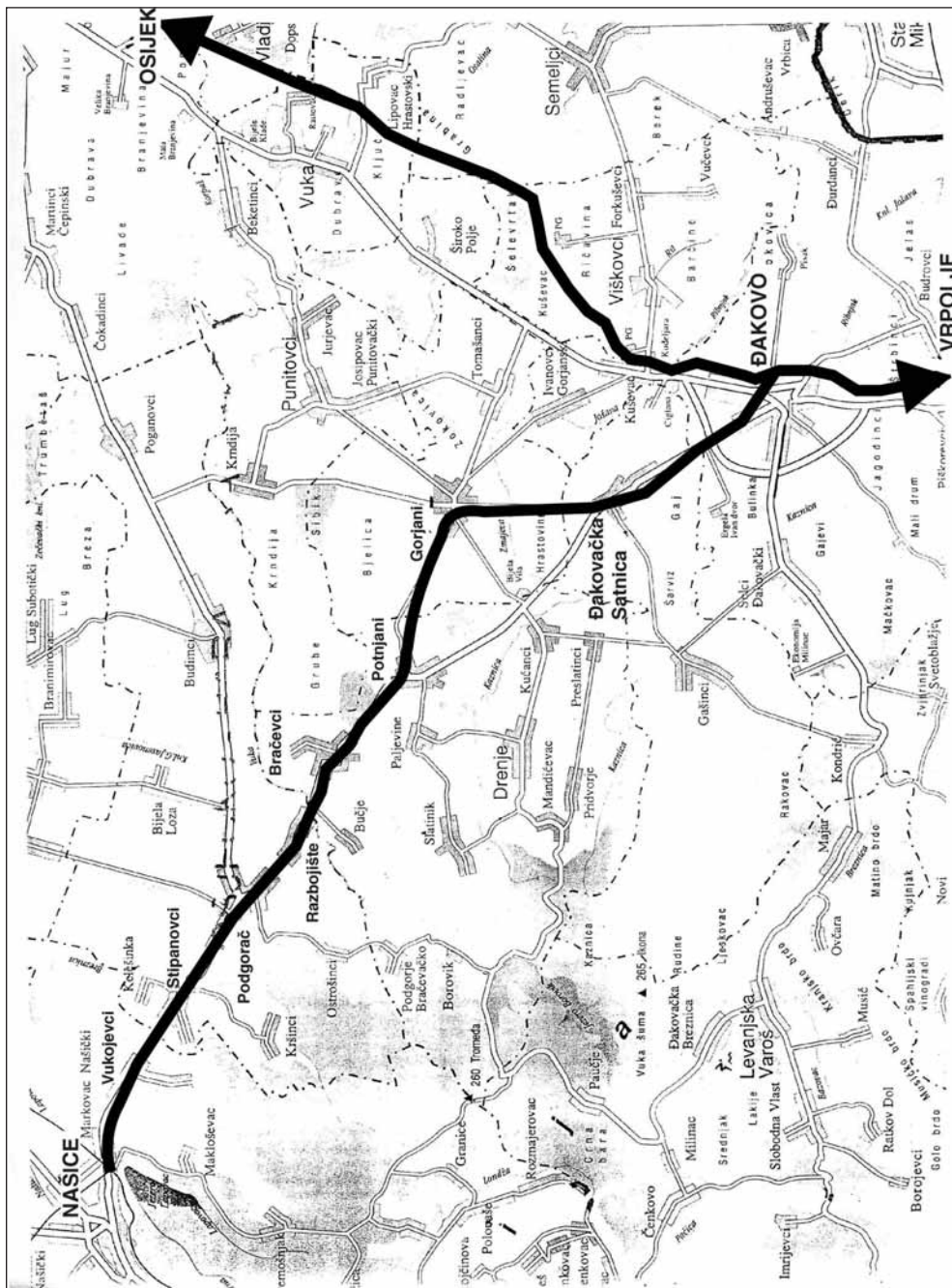
18 *Isto*





*Prikaz trase Našice-Tomašanci-Ivanovci-Viškovi*





*Prikaz trase pruge Našice-Đakovačka Satnica-Đakovo*

Glede mostova i propusta traže, da se poduzetnik u smislu z. čl. IV od godine 1888. i hrvatskog zakona o vodnom pravu pridrži na to, da iste izvede na svim vodotocima i pobočnim kanalima, koje projektovana željeznica sieče, prema odobrenim a djelomice već i izvedenim regulatornim radnjama. Odobrene regulatorne osnove stoje poduzetničtvu i projektantu na uvid kod županijske oblasti, a kopije operata predložit će se na zahtjev kr. ug. ministarstvu trgovine, u koliko se odnose na gradnju željeznice.

Glede naziva utanačenih postaja traže, da se iste izključivo nazivlju uzakonjenim nazivima, koji su uneseni u imenik hrvatsko-slavonskih naselja, i to: Našice, Stipanovci, Podgorač, Bračevci, Gorjan, Tomašanci – Ivanovci, Viškovci, Djakovo.

S obzirom na ogromne troškove vodoregulatornih radnja od Našica do Djakova zahtievaju, da se kod gradnje željeznice materijalne grabe tako izvedu, da bude njihova odvodnja podpuno osjegurana, a da bude izključeno zamočvarivanje materijalnih graba.

Glede naziva željeznice traže, da se pruga nazove Našice – Djakovo, te da se ista utjelovi kojoj od postojećih vicinalnih željeznica, naročito onoj Osiek – Djakovo – Vrpolje, a da ne bude smatrana posebnom prugom.

Što se samog prometa tiče, to traže, da se u dozvolbenu izpravu uvrsti ustanova, da se promet udesi tako, da bude posvema obezbiedjen direktni spoj Našice – Djakovo i natrag, t. j. da svi vlakovi izravno obće izmedju Našica i Djakova i obratno bez obzira na to, što je ulazna, dotično izlazna točka u postaji Viškovci postojeće vicinalne željeznice Osiek – Djakovo – Vrpolje.

Napokon traže, da si kr. ug. ministar trgovine dozvolbenom izpravom naročito pridrži pravo, da dozvoli križanje projektovane pruge u naravnom nivea-u po željeznicama nižega reda (gospodarskim, industrijalnim, šumskim, poljskim itd. željeznicama) uz uvjete koji će se od slučaja do slučaja napose propisati.<sup>19</sup>

Iako su zaključci o gradnjom pruge prihvaćeni bez većih polemika, bilo je očit da đakovački predstavnici imaju određenu rezervu prema ideji da se pruga Našice – Đakovo izgradi sa spojem na prugu Osijek – Vrpolje u Viškovcima. Sljedeća događanja to su i potvrdila. Već na proljetnoj skupštini županije Virovitičke razmatrala se molba tvrtke Gfrerer i dr. za nabavu temeljnih dionica projektirane željeznice Našice – Đakovo. Stav "administrativno-financijalnog" odbora županije, kojeg je skupštinarima prenio podžupan Zvonimir Žepić, bio je da će "županija virovitička uz uvjet pogodovnog dovoza gradjevno materijala za

19 Isto

javne gradjevine prema tarifi kr. ug. drž. željeznica – uz uvjet bezplatnog privoza kamena na svojim prugama za izgradnju privoznih cesta na kolodvoru – te uz uvjet, da ima pravo imenovati jednog člana u ravnateljstvo dioničkog društva – voljna je poduprijeti izgradnju normalno tračne vicinalne željeznice Našice – Đakovo nabavom temeljnih dionica od 120.000 K iz svoje  $\frac{3}{4}$  odkupa javnih radnja. Ta subvencija plativa je u deset godišnjim obrocima po 12.000 K nakon otvorenja prometa, nu nikako prije 1. svibnja 1908. Županija ostaje u obvezi do 1. srpnja 1908. Ako se ta željeznica do toga vremena ne izgradi i ne preda javnom prometu, gubi nazočni zaključak svoju snagu."<sup>20</sup>

Đakovački zastupnik dr. Švarcmajer nije se složio sa prijedlogom "Administrativno-financijskog odbora". Smatrao ga je preuranjenim, pogotovo stoga što je bio mišljenja da se još uvijek nije točno odredila trasa pruge (Našice – Đakovo, ili Našice – Viškovci), te predložio da se ovaj predmet skine s dnevnog reda i uputi na jesensko zasjedanje županijske skupštine.<sup>21</sup>

Na istim pozicijama kao Švarcmajer bio je i dr. Vladimir Prebeg, drugi đakovački predstavnik u županijskoj skupštini. On je izrazio sumnju u veritabilnost podžupanovih riječi, te subvenciju uvjetovao protokoliranjem željeznice u Hrvatskoj (Osijek), izravnim pravcem Našice – Đakovo i hrvatskim kao službenim jezikom. Posebice je inzistirao na pravcu Našice – Đakovo.<sup>22</sup>

Švarcmajera i Prebega u nastojanjima da zaštite interese Đakova podržao je i skupštinar Dane Reichman (još jedan Đakovčanin), dok se Barlović zadovoljio tek s djelomičnom podrškom – naime, da se ova rasprava odloži do sljedeće županijske skupštine.<sup>23</sup>

Za razliku od Đakovčana, predstavnici Našica bili su znatno suzdržaniji,

20 VŽV, 13/1906., 118.

21 *Isto*

22 *Isto*

23 Tijekom 1906. i 1907. godine, kada su na županijskim skupštinama vođene najžešće diskusije oko gradnje pruge Našice – Đakovo, članovi županijske skupštine iz Đakova bili su: Leopold Kugl (trgovac i posjednik), Adolf Kohn (trgovac), Dane Reichsmann – mlađi (trgovac), dr. Vladimir Prebeg (javni bilježnik i odvjetnik), Frank Majer (trgovac), Stjepan Barlović (posjednik), Josip Hager (trgovac), dr. Antun Švarcmajer (odvjetnik i općinski načelnik) i Vladoje Čačinović (ravnatelj vlastelinstva). Osim njih, kao izabrani predstavnici kotara đakovačkog, članovi županijske skupštine bili su i: Stipo Blažević (seljak iz Piškorevaca), Antun Novoselić (posjednik iz Vrpolja), Antun Wink (seljak iz Semeljaca), Jakob Friedrich (posjednik iz Satnice), Ivan Bogdanović (seljak iz Vrpolja), Josip Šimić (paroh iz Bračevaca) i Franjo Freihaut (seljak iz Vučevaca). Vidi: *Izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1906.*, Osijek, 1907., 37-39., i *Izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1907.*, Osijek, 1908., 42-44.

zapravo krajnje pragmatični.<sup>24</sup> Njihov pragmatizam temeljio se na činjenici što Našice kao ishodište pruge nitko nije dovodio u pitanje, baš kao i trasu pruge sve do neposredne blizine Đakova. Da li će spoj pruge biti u Viškovcima ili u Đakovu njima je bilo svejedno, baš kao što im je bilo svejedno da li će pruga prolaziti kroz Satnicu ili između Tomašanaca i Ivanovaca. Gospodin Fischer, predstavnik Našica, doduše, podržao je trasu pruge koja bi vodila izravno iz Našica u Đakovo<sup>25</sup>, ali i povišenje prvotnog prijedloga subvencije od 120 000, na 200 000 K – i to stoga "jer se tiče koristi Našica, obće koristi."<sup>26</sup>

Skupštinar Murat, takođe Našičanin, izašao je s prijedlogom da se odobri subvencija<sup>27</sup> od 120 000 K, ako pruga ide na Viškovce, odnosno 200 000 K ako ide na Đakovo.<sup>28</sup>

Prije no što će se o spomenutim prijedlozima glasovati, riječ je uzeo podžupan Žepić i istaknuo da " u borbi za trasu željeznice Našice Đakovo izbija lokalni patriotizam Đakovaca. Razlika u duljini pruge čini čitavih 300 metara, a prištedi 3,5 klm. novogradnje pruge. Mimoilazi se nezgodno zemljište, prištedi most preko Jošave, a priključit se mogu još dva sela Ivanovci i Tomašanci, da dobiju željezničku stanicu."<sup>29</sup> Što se pak tiče uvjeta za gradnju pruge na kojima je inzistirao skupštinar Prebeg (trasa pruge, hrvatski jezik kao poslovni, protokoliranje u Osijeku), podžupan ih načelno prihvaća, ali tvrdi da pod takvim uvjetima nije moguće naći predkoncesionara. Drugim riječima, on je s pozicija političkog pragmatizma pokušao sagledati cjelokupnu problematiku vezanu za gradnju pruge, te implicitno iznio stav da su trenutačne političke prilike takve da onemogućavaju opravdane, ali u postojećoj konstalaciji snaga nerealne zahtjeve predstavnika trgovišta Đakovo. Napose Prebega. Svima njima spočitavao je uskogrudnost. "Tu je po sriedi kraj od Našica do Đakova. Ako Đakovčani doista namjeravaju osujetiti izgradnju te pruge, bilo im pošteno, a podžupan želi, da se poradi toga ne bi imali kajati, kako se danas mnogi kaju u sličnim prilikama."<sup>30</sup>

Predloženo glasovanje za 4 iznesena prijedloga oko gradnje pruge Našice – Đakovo (1. Prijedlog Administrativno-financijskog odbora 2. Prijedlog

24 Našice u županijskoj skupštini tijekom 1906. i 1907. godine predstavljali su: dr. Teodor grof Pejacsevich (vlastelin), Makso Fischer (trgovac), Jakob Klein (trgovac), Albert Goldfinger (trgovac), Vilim Schlegel (vlastelinski mjernik), Simo Lucarić (kotarski sudac), Bruno Kovačević (gvardijan) i Aleksander Eisler (trgovac). Vidi: Isto

25 Prihvatiti trasu pruge Našice – Viškovci "znači ubijati Đakovo. Osiek se centralizira, to hoće i Đakovo. Za Đakovo bi bilo ruglo kad bi bilo stijecište u Viškovci." VŽV, 13/1906., 119.

26 VŽV, 13/1906., 118.

27 Isto, 119.

28 Isto

29 Isto

30 Isto

subvencije od 120 000 K uz uvjet da pruga ide pravcem Satnica – Đakovo, bude protokolirana u Hrvatskoj, sa hrvatskim kao poslovnim jezikom 3. Povećanje subvencije na 200 000 K i pravac Satnica – Đakovo 4. Skidanje ove problematike s dnevnog reda Skupštine) onemogućio je predsjednik Skupštine koji je inzistirao na tomu da se ne glasuje o sva četiri, već samo o prva dva prijedloga. Većina skupština, njih devetnaest, podržala je prijedlog Administrativno-financijskog odbora.<sup>31</sup>

Kako Đakovčani nisu uspjeli u nakani da na županijskoj skupštini dobiju dovoljno uvjerljive garancije da će interesi njihova mjesta biti zaštićeni, općina Đakovo<sup>32</sup> uputila je ministarstvu trgovine molbu u kojoj su, čini se, donekle reducirali zahtjeve koje su iznijeli predstavnici Đakova na netom završenoj županijskoj skupštini. Ipak, kao i skupštinari, i općina je u jednom bila odlučna: pruga mora imati spoj s prugom Osijek Đakovo – Vrpolje u Đakovu, nikako ne u Viškovcima.<sup>33</sup>

Međutim, kao i županijska skupština, ni ministarstvo trgovine nije imalo razumijevanja za zahtjeve Đakovčana. U odgovoru ministarstva stajalo je "da će se kao skrajnja prometna točka ove pruge ustanoviti 'postaja' Đakovo odnosno Strizivojna – Vrpolje, te svaki vlak na upitnoj pruži uvesti u Đakovo..."<sup>34</sup> Na taj način, smatrali su u ministarstvu, interesi trgovišta Đakova neće, i ne mogu biti ugroženi..

Nakon što je i ministarstvo trgovine odbilo molbu općine Đakovo činilo se kako su sva nastojanja Đakovčana da izbore željenu trasu pruge Našice – Đakovo ostala bezuspješna. To bi uistinu tako i bilo da zbog ukupno negativne financijske situacije u zemlji kr. zemaljska vlada nije odbila zaključke posljednje županijske skupštine. Na stranicama *Vjesnika županije virovitičke* objavljeno je podžupanovo izvješće "o uskraćenom odobrenju zaključaka posljednje žup. skupštine po kr. zem. vladi za subvencioniranje željezničke pruge Osijek – Vinkovci sa 60.000 K i one Đakovo – Našice sa 120 000 K iz tri četvrtine odkupa javnih radnja županije virovitičke u pomankanju u tu svrhu raspoloživih

---

31 *Isto*

32 Te, 1906. godine, na čelu upravne općine Đakovo bio je Antun Švarcmajer, prvi bilježnik bio je Sommer Mišo, a drugi (ujedno i blagajnik) Lombarović Lazo, mjesni sudac je Hager Josip, redarstveni povjerenik Šporčić Tomo, poslovođa kod ubiranja potrošarina Lović Tomo, činovnik kod ubiranja potrošarina Benašić Pavo i lječnik Weiss Miroslav. *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika kraljevine Hrvatske i Slavonije*, Zagreb, 1906., 65.

33 *VŽV*, 16/1906, 150.

34 *Isto*



sredstava...<sup>35</sup>

Nemogućnost vlade da financijski podrži izgradnju pruge imala je za posljedicu, barem nakratko, i stišavanje rasprava oko načina njezine gradnje. Gotovo polugodišnje "primirje" ozbiljno je narušeno za vrijeme održavanja proljetne skupštine županije Virovitičke u svibnju 1907. godine. Na toj Skupštini koncesionar pruge Našice – Đakovo G. J. Höcker predložio je "da se na molbu vic. željeznice Osijek – Đakovo – Vrpolje d. d. nabave tem. dionice za projekt. mj. željeznicu Našice – Đakovo prema zaključku adm. financ. odbora, u iznosu od 50.000 K iz  $\frac{3}{4}$  odkupa javnih radnja, plativih u deset god. obrocima po otvorenju prometa, no ne prije 1. I. 1911. uz uvjete pogodnosti: dovoza gradjevno materijala za javne gradjevine, bezplatnog prevoza kamena za privozne kolodvorske ceste i imenovanja 1 člana u ravnateljsko vijeće. Ne izgradi li se pruga do 1. VII. 1909. gubi zaključak svoju snagu.»<sup>36</sup>

Iz citiranog prijedloga vidljivo je da su se u vremenu između održavanja dvije županijske skupštine pojavili neki novi momenti oko gradnje pruge, ponajprije oni financijske prirode. Nije poznato kada je Administrativno financijski odbor izradio novi prijedlog u vezi s visinom subvencija za prugu Našice - Đakovo, ali, po svemu sudeći, najvjerojatnije je do toga došlo početkom 1907. godine. Isto tako, nije jasno zašto je sada ta subvencija znatno niža od one koju je isto tijelo predložilo nekoliko mjeseci ranije. Doduše, sudeći prema raspravi koja je uslijedila nakon što je G. J. Höcker iznio svoj prijedlog, to nije bilo jasno ni pojedinim skupštinarima. Na upit našičkog zastupnika Fishera zašto je došlo do smanjenja subvencije odgovorio je predsjedavajući Skupštine da je preostala godišnja suma od 10 000 K od pruge Bjelovar – Virovitica – Križevci, te da je od toga iznosa pola dodijeljeno za prugu Našice – Đakovo, a pola za prugu Osijek – Vinkovci.<sup>37</sup>

U kraćoj diskusiji koja je potom uslijedila glavnu riječ imali su isti oni skupštinarima koji su bili glavni protagonisti rasprava o ovoj temi vođenih i tijekom 1906. godine. Problemi su bili isti, isti su bili i zahtjevi – ali i argumenti predstavnika vlasti koji su sve te zahtjeve ponovno odbacili kao neosnovane.

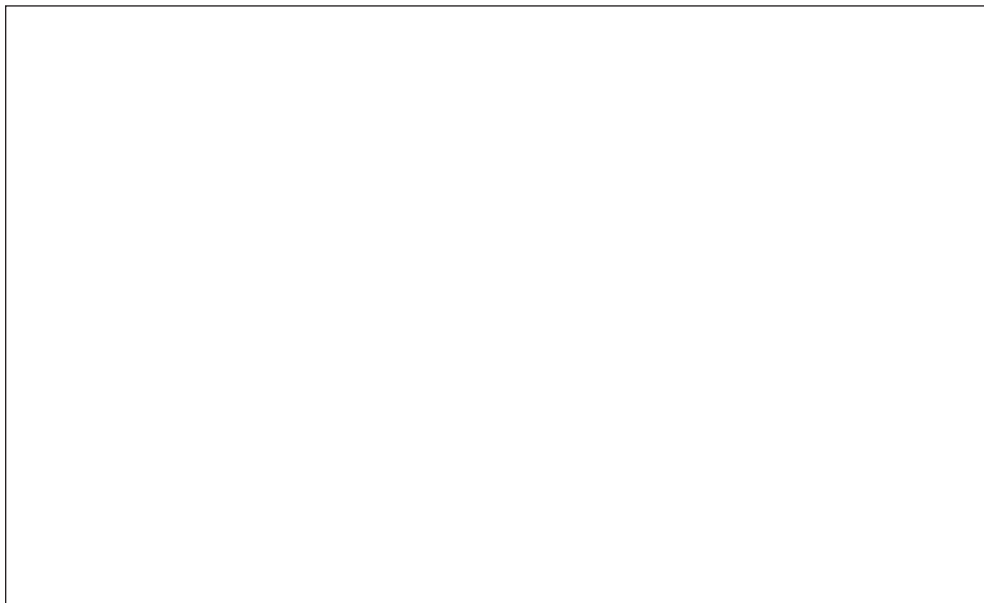
Ovom prilikom Vladimir Prebeg posebice je inzistirao da uredovni jezik na pruzi Našice – Đakovo mora biti hrvatski, a upis tvrtke u nekom od hrvatskih

35 VŽV, 23/1906., 228. O razlozima gubljenja potpora za gradnju vicinalnih željeznica u Hrvatskoj toga vremena vidi: Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868. – 1918.)*, Društvo za hrvatsku povjesnicu, Osijek, 1996., 120-121.

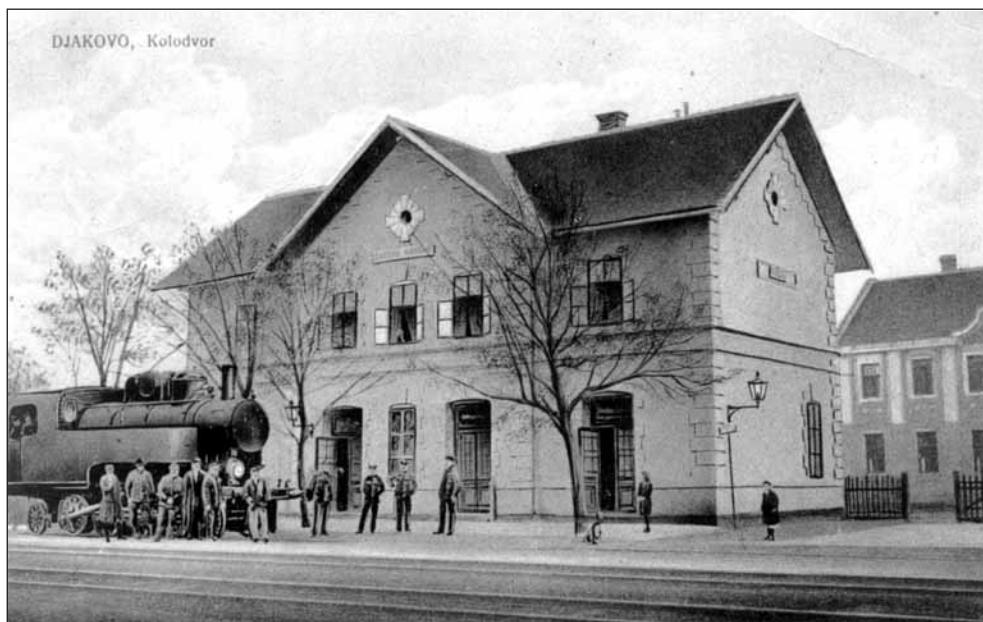
36 VŽV, 11/1907., 121.

37 *Isto*, 122.





*Kolodvori Našice i Đakovo dvadesetih godina prošlog stoljeća*



gradova. Te zahtjeve u potpunosti je podržao i skupštinar Reichman, ali ne i Deutsch. Ovaj potonji njihove zahtjeve ocijenio je politikanskim, i kao takve u potpunosti neprimjerenim. Smatrao je da je riječ o problematici koja je dominantno gospodarska, nikako ne politička, pa da su samim tim i njihovi prijedlozi deplasirani. S tim više što bi čitav projekt mogao doći u pitanje ako se i dalje bude inzistiralo na njegovoj politizaciji.<sup>38</sup>

Istog mišljenja bio je i župan Mihalovich. Posebice se osvrnuo na Prebegov zahtjev da se na pruzi Našice – Đakovo hrvatski jezik uvede kao uredovni. Smatrao je da to nije moguće. Uostalom, istaknuo je, "preuzeti će drž. željeznice upravu (nad spomenutom prugom – B. B.), te povodom toga spada riješenje jezičnog pitanja na zakonodavstvo. Sl. skupština neka zaključi kako hoće (...), nu ako se gradnja ove pruge tim uvjetom sbilja osujeti, ostat će novac za druge svrhe."<sup>39</sup>

Zaključke ove skupštine, koji su za Đakovčane ponovno bili nepovoljni, u cijelosti je podržala i zemaljska vlada aktom br. 36 411. U njemu se ističe da vlada dozvoljava nabavu temeljnih dionica za prugu Našice – Đakovo u iznosu od 50 000 K na račun  $\frac{3}{4}$  otkupa "j. radnja u 10 god. obrocima, ako d. d. vic. željeznice Osijek – Đakovo – Vrpolje zadobije dozvolu za gradnju istih i to pod uvjetima u zaključku žup. skupštine navedenim (...) i da se u ravnateljstvo željeznice ima izabrati 1 član, kojega će imenovati ban."<sup>40</sup>

Nakon višegodišnjih diskusija, kada se konačno činilo da su sve pripreme za gradnju pruge privedene kraju, a izgradnja prvih kilometara pruge pitanje dana, do gradnje ipak nije došlo. I ne samo to, cijeloj problematici o kojoj je građanstvo tijekom proteklih godina bilo učestalo informirano - kako putem dnevnog tiska, tako i na stranicama *Vjesnika županije virovitičke* - više se nije posvećivala nikakva pozornost. Tijekom 1908. i 1909. godine izostale su bilo kakve informacije vezane za prugu Našice – Đakovo. Tek 1910. godine, na proljetnoj skupštini županije Virovitičke, pod točkom XX. dnevnog reda, predloženo je "da se u smislu zaključka fin. adm. odbora molba gradjevnog poduzetničva Gfrerer, Schoch i Grossmann u Budimpešti za poviđenje dozvoljene jur subvencije nabavkom temeljnih dionica iz  $\frac{3}{4}$  otkupa javnih radnja za izgradnju željezničke pruge Našice – Đakovo djelomično uvaži te u svezi sa skup. zaključkom od 26. 6. 1906. točka XXIII. zap. u svrhu omogućenja izgradnje ove 32 km. duge pruge iz  $\frac{3}{4}$  otkupa javnih radnja za nabavu temeljnih dionica jur dozvoljena subvencija od

38 *Isto*

39 *Isto*

40 *VŽV*, 14/1907., 155. O tomu kako su ovu diskusiju vidjeli u *Narodnoj obrani* vidi: *Narodna obrana*, 30. V. 1907., 3.

100 000 K povisi na 120 000 K pod uvjetima u vlad. otpisu od 20. 7. 1909. br. 40246 navedenim (otplata ovih 120 000 K u 10 g. obrocima, pogodovna vozna tarifa za dobavu materijala za zem. i opć. ceste, imenovanje, odnosno izbor po 1 člana u ravnateljsko vijeće vic. željeznice Našice – Đakovo i položenje temeljnih dionica u iznosu od 90 000 K nominalne vrijednosti po dioničarskom društvu kod kr. zem. blagajne u Zagrebu).»<sup>41</sup>

Kao što je i u nekoliko prethodnih skupštinskih rasprava unosio disonantne tonove, zastupnik Prebeg učinio je to i ovoga puta. Predložene uvjete za subvenciju pruge i ovoga puta držao je neprimjerenim. I dalje je nepokolebljivo inzistirao na potrebi uvođenja hrvatskog jezika, kao uredovnog, te na protokoliranju pruge u Hrvatskoj. Za razliku od nekih drugih rasprava vođenih na ovu temu, ovog puta bio je još izravniji: "Budući da je ova željeznička pruga važna sa strateškog i trgovačkog gledišta obzirom na Bosnu i Hercegovinu, izgradit će ju Madžari svakako i bez našeg novca. A hoće li našu subvenciju, neka tada udovolje gornjim uvjetima."<sup>42</sup>

Protuargumenti koji su se mogli čuti nakon što je Prebeg iznio svoje viđenje pod kojim uvjetima bi trebalo odobriti subvenciju za gradnju pruge bili su isti oni koji su dužnosnici županije iznijeli i u raspravama tijekom 1906. i 1907. godine. Uslijedilo je glasovanje u kojem je, prema očekivanju, prijedlog magistrata dobio potrebnu većinu.

Iste, 1910. godine, informacije o gradnji pruge Našice – Đakovo donijela je i *Narodna obrana*.<sup>43</sup> Na njenim stranicama, doduše, mogla se pročitati tek kraća obavijest o tomu da tvrtka Gferer, Schoch i Grossman želi doskora izgraditi prugu, te da je već poduzela određene korake za dobivanje predkoncesije. Zašto ta tvrtka tada nije dobila predkoncesiju – a ako ju je kojim slučajem dobila, zašto se nije krenulo s gradnjom – na osnovu građe s kojom raspoložemo nije moguće dati pouzdani odgovor. Na lokalnoj, županijskoj razini, čini se, zapreka više nije bilo. Vrlo je vjerojatno da je inicijativa "zakočena" na višoj razini, u resornom ministarstvu, ili od strane samog bana.

Od spomenutog novinskog članka prošlo je gotovo tri godine do sljedeće informacije o gradnji pruge Našice – Đakovo, koju je ponovno prenijela *Narodna obrana*.<sup>44</sup> U kraćem natpisu ističe se da je "kr. ug. ministar trgovine (...) obnovio tvrtki 'Gferer, Schoch et Grossman' u Budimpešti predkoncesiju za normalno-tračnu paravoznu vicinalnu željezničku prugu, koja će voditi od postaje

41 VŽV, 11/1910., 101.

42 *Isto*, 101-102.

43 *Narodna obrana*, 5.XII.1910., 2.

44 *Isto*, 24.VII.1913., 3.

Našice vicinalne željeznice Szent Lőrincz – Slatina – Našice u pravcu prema Vukojevcima, Stipanovcima, Podgoraču, Razbojištu, Bračevcima i Satnici do postaje Djakovo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica."

Ako je prenesena informacija točna, a nema razloga da u to sumnjamo, treba konstatirati kako je u vezi s gradnjom pruge došlo do određenih, za trgovište Đakovo bitnih promjena. Naime, trasa pruge na kojoj su njegovi predstavnici sve vrijeme insistirali, izgleda, konačno je bila prihvaćena, pa je samim tim i njihov višegodišnji angažman dobio svoje puno opravdanje. U jeku najintenzivnijih diskusija oko gradnje pruge Našice – Đakovo tijekom 1906. i 1907. godine (posebice njezine trase) činilo se da teze Đakovčana o nužnosti spoja te pruge sa prugom Osijek – Đakovo – Vrpolje u Đakovu, nikako ne u Viškovicima, nisu bile dovoljno uvjerljive za sve one instance koje su o tomu trebale donijeti konačnu odluku. I onda, kada se od toga zahtjeva već bilo odustalo, a čitav projekt gotovo pao u zaborav, prihvaćena je za Đakovčane željena trasa pruge.

S tim u vezi otvara se niz pitanja na koje nije moguće ponuditi odgovor bez detaljnog uvida u zapisnike sjednica zajedničkog Hrvatsko-ugarskog sabora u Budimpešti, Hrvatskog sabora u Zagrebu i sjednica resornog ministarstva. Za potrebe ovog rada, ipak, najznačajnije je to, da je informacija prenesena na stranicama *Narodne obrane* nesumnjivo točna. Sličnu, možda tek malo opširniju crticu o spomenutim korekcijama oko trase pruge, donio je i *Vjesnik županije virovitičke*<sup>45</sup>. Osim već prenijetog sa stranica *Narodne obrane* u spomenutom prilogu navodi se da je predkoncesija produljena na daljnju godinu dana, a na osnovu rješenja ministarstva trgovine od 28. lipnja 1913. godine.

Iste godine, tek nekoliko mjeseci kasnije, u *Hrvatskim pučkim novinama*<sup>46</sup>, lokalnom đakovačkom glasilu, objavljena je zbnjujuća – i po svemu sudeći netočna informacija – kako se na zajedničkom Hrvatsko-ugarskom saboru u Budimpešti raspravljalo o vicinalnim željeznicama u Hrvatskoj, te kako je pretkoncesiju za izgradnju pruge Našice – Đakovo dobio našički vlastelin grof Marko Pejacevich.

Kako je uredništvo lista došlo do te informacije nije poznato. Vjerojatno je riječ o pogreški proizašloj iz nepažnje i nedovoljno kritičkog odnosa prema izvorima iz kojih su crpljene informacije. Da je uistinu riječ o pogreški svjedoče i posljednje dvije informacije vezane za izgradnju pruge Našice – Đakovo. Obje su

45 VŽV, 15/1913., 146.

46 *Hrvatske pučke novine*, 10.X. 1913., 3.

se pojavile na stranicama *Djakovačkih hrvatskih pučkih novina*<sup>47</sup> tijekom 1914. godine, neposredno prije izbijanja Prvog svjetskog rata.

Prva informacija govori o tomu da će se još tijekom tekuće godine otpočeti sa gradnjom vicinalne željeznice Našice – Đakovo<sup>48</sup>, a druga da je koncesija za predradnje produljena na godinu dana tvrtki Gferer, Schoch i Grossmann, da će spoj sa prugom Osijek – Vrpolje biti u Đakovu, te da će novoizgrađena pruga biti spoj podravskih i posavskih željeznica.<sup>49</sup>

Obje ove informacije, a naročito potonja, čini se, prenijete su uz nekoliko mjeseci zakašnjenja. Naime, u vrijeme kada je prenesena druga informacija Prvi svjetski rat bio je već započeo. Njegovo okončavanje predstavljalo je ujedno i definitivni raspad Austro – Ugarske monarhije. Na njezinim ruševinama nastat će nove državne tvorevine s drugačijim gospodarskim prioritetima i različitim protagonistima koji su imali presudan utjecaj u formuliranju strateških interesa novostvorenih država. U njihovim vizijama, pokazalo se, nije bilo mjesta za prugu Našice – Đakovo.

## Umjesto zaključka

Do pokretanja inicijative za gradnju pruge Našice – Đakovo došlo je neočekivano, u vrijeme završne faze gradnje pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje, pruge čija je izgradnja odlagana dugi niz godina. Njezinim puštanjem u promet zadovoljeni su interesi Osijeka, Đakova i svih ostalih naselja koji su se našli na, ili u neposrednoj blizini novoizgrađene pruge. Ništa manje koristi od ove pruge nije imala ni cijela regija koja je konačno dobila izravni priključak na prugu Zagreb – Zemun i, što je za njezino gospodarstvo bilo još važnije - vezu s Bosnom. Izgradnja te pruge, dakako, bila je i u interesu mađarske gospodarske strategije. Nema sumnje da je upravo ta činjenica bila presudna što je do izgradnje pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje, pa makar i uz nekoliko desetljeća zakašnjenja, uopće i došlo.

Pruga Našice – Đakovo (s vizijom njenog produljenja prema Vinkovcima) bila bi zasigurno dodatni impuls za gospodarstvo našičkog i đakovačkog kraja, ali i poticaj mađarskom krupnom kapitalu u osvajanju i eksploataciji novih tržišta. U trgovačko-gospodarskoj strategiji Mađarske vidjeli su je kao produžetak pruge

47 *Djakovačke hrvatske pučke novine* lokalno je glasilo koje izlazi u Đakovu nakon što su *Hrvatske pučke novine* prestale izlaziti. Zapravo, riječ je o istim novinama koje su samo promjenile ime, ali ne i ideološke pozicije sa kojih su djelovale, a samim tim ni bitniju promjenu uređivačke politike

48 *Djakovačke hrvatske pučke novine*, 7.III.1914., 3.

49 Isto, 25.VII.1914., 2.

St. Lörincz – Slatina – Našice, tj. dodatnu vezu s Bosnom, s jedne strane, te kao potencijalno sredstvo za ponovnu gospodarsku marginalizaciju Osijeka, s druge. Upravo stoga u Osijeku se nije gledalo blagonaklono na inicijativu o izgradnji te pruge. No, začudo – ali iz sasvim drugih razloga – ozbiljne objekcije na ideju o gradnji pruge Našice – Đakovo imali su i predstavnici trgovišta Đakovo. Za njih, naime, nije bila sporna pruga, već njezina trasa. Potpuno neprihvatljivim držali su svaki pravac pruge koja ne bi imao spoj sa prugom Osijek – Vrpolje u Đakovu. Nakon prvih prijedloga u kojima je predviđen za njih prihvatljivi smjer pruge došlo je, na inzistiranja predstavnika Osijeka, do dramatičnih promjena. Prvotno određena trasa pruge koja je trebala ići od Našice preko Vukojevaca, Stipanovaca, Podgorača, Razbojišta, Bračevaca, Potnjana, Gorjana i Satnice izravno u Đakovo, zamijenjena je trasom Našice, Vukojevci, Stipanovci, Podgorač, Bračevci, Potnjani, Gorjani, Tomašanci – Ivanovci, Viškovci. Potonja pravac, unatoč žestokih protivljenja općine Đakovo i đakovačkih predstavnika u skupštini županije Virovitičke, bio je prihvaćen od strane svih relevantnih instanci. Nakon što đakovački predstavnici u županijskoj skupštini (napose Prebeg i Švarcmajer) tijekom 1906. i 1907. godine nisu uspjeli uvjeriti skupštinsku većinu u opravdanost svojih zahtjeva, činilo se da su sve mogućnosti bile iscrpljene i da je skori početak gradnje pruge (s trasom za Đakovo neprihvatljivom) samo pitanje dana. No, zbog financijskog stanja u državi od gradnje se tada moralo odustati. Nekoliko narednih godina izgledalo je kao da je cijeli projekt pao u zaborav. Revitaliziran je tek nekoliko godina pred izbivanje Prvog svjetskog rata, i to na način koji je u potpunosti kolidirao s primarnim zahtjevom trgovišta Đakovo da spoj na prugu Osijek – Vrpolje mora biti u Đakovu. Nažalost, zbog izbivanja rata, od realizacije gradnje pruge Našice – Đakovo moralo se odustati.

#### FROM ILLUSION TO REALITY AND BACK: A PROJECT WHICH HAS NEVER BEEN REALIZED-BUILDING OF THE VICINAL RAILROAD FROM NAŠICE TO ĐAKOVO

##### SUMMARY

This article is an attempt to reconstruct the genesis of the project of building a railroad from Đakovo to Našice- from the very initiative to the breakout of the World War I, when the project had to be abandoned due to force majeure. Preparations started at the beginning of the 20th century in the atmosphere of continuous conflicts of interests- from public and national to those of extremely local importance. Those conflicts along with a difficult financial situation the monarchy lived in at that time caused numerous and frequent standstills which eventually led to the failure of the whole project.