

Željeznička postaja u Goli

Povodom 150. godišnjice puštanja u promet željezničke pruge Barcs – Murakeresztúr

ZVONIMIR IŠTVAN

Izgradnja željezničke pruge Barcs – Murakeresztúr imala je veliki značaj za prometni razvitak i povezivanje Budimpešte sa Zagrebom, odnosno Rijekom na jadranskoj obali. Međutim, ova pruga je bila vrlo važna i za razvitak oduvijek prometno izoliranog Prekodravlja. Njome su se koristili obični građani, svećenici, učitelji, mnogi trgovci, razne vojske, ali i crkveni velikodostojnici koji bi obilazili svoje župe. U početku je putovanje putnicima bilo ležerno i ugodno, da bi kasnije bilo vrlo komplicirano, mukotrpno pa i neugodno. Na kraju, zbog nepovoljnih političkih odnosa tadašnje države s Mađarskom, došlo je i do ukidanja željezničke postaje Gola koja je na toj trasi pruge postojala od 1868. godine.

Ključne riječi: Prekodravlje, željeznička pruga, željeznička postaja Gola, putovanje, zaposlenici

1. Uvod

Prekodravlje (*Repaš waldung*) je kroz povijest bio interesantan dio hrvatske teritorijalne pripadnosti mnogim osvajačima. Često osvajano od raznih naroda i predmetom mnogih rasprava o pripadnosti na carskim i kraljevskim dvorovima, konačno je temeljem *Spomenice dra Matije Lisičara* naručene od dr. Ferde Šišića, a prema odluci pariške mirovne konferencije u prosincu 1919. godine pripojeno Kraljevini SHaS. Tom odlukom Kraljevini SHS pripojeno je 10909 jutara i 231 hvat zemlje sa 736 kuća i 4744 stanovnika.¹

Zbog svojeg geografskog i povijesno-političkog položaja Prekodravlje je dugo vremena bilo prometno izolirano. Tek se smirivanjem vodotoka rijeke Drave i korištenjem čamaca, odnosno skela (brodova) počinje sve više povezivati s područjima na desnoj obali. Izgradnjom drvenog mosta kod Botova 1868. godine i puštanjem u promet sljedeće 1869.

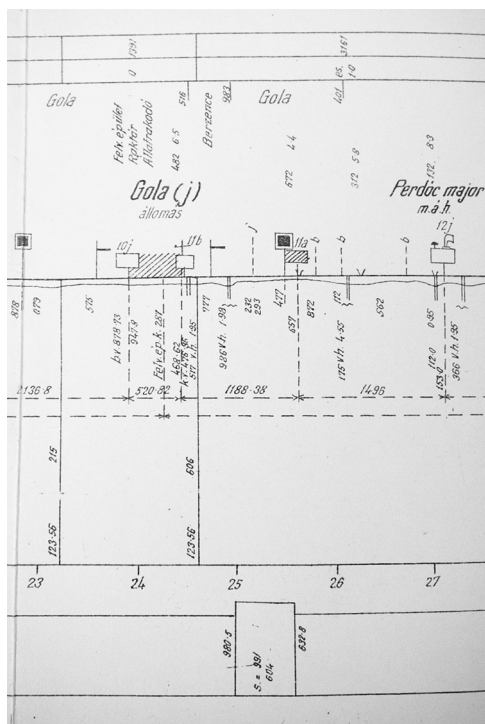
godine dolazi do značajnijeg prometnog povezivanja ovog dijela zemlje.

Izgradnja željezničke pruge sjeverno od mjesta Gole u Prekodravlju imalo je vrlo značajnu gospodarstvenu i kulturnu prekretnicu u razvoju ne samo za Prekodravlje već i cijeli niz naselja desnog priobalja od Legrada do Đurđevca. Bio je to, za do tada prometno izolirano Prekodravlje, veliki napredak čak i u odnosu za puno veća mjesta poput Molva, Virja i Đurđevca. Željeznica je pripomogla bržoj razmjeni roba, putnika, ali i informacija te je približila Budimpeštu važnijim trgovcima ovog dijela Podravine.

2. Izgradnja željezničke pruge Barcs – Murakeresztúr

Planovi za izgradnju željezničkih pruga na području Hrvatske nastali su polovinom 19. stoljeća kada je na bečkom dvoru Habsburške Monarhije, 1836. godine usvojena tehnička studija o izgradnji i održavanju željezničkih te cestovnih pravaca. Tom studijom u planu je bila izgradnja 13 pravaca s polazištem iz

¹ KOLAR, Mira: *Granica na Dravi od 1848. do 1919. godine.* // *Ekonomski i ekohistorija* 7, Koprivnica: Meridijani, 2011., 90–91.



Sl. 1. Uzdužni presjek pruge kod željezničke postaje Gola (arhiva: Károly Busch, Pečuh).

Beča i Budimpešte, a cilj je bio povezivanje tih gradova s Trstom i Rijekom, odnosno izlazak na more i stvaranje novih razvojnih mogućnosti.²

Prvu željezničku prugu koja će prolaziti hrvatskim teritorijem počelo je graditi 17. prosinca 1857. godine (nepunih šest mjeseci nakon što je u promet puštena dionica pruge Beč – Maribor – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Pivka – luka Trst) Društvo južnih željeznica na dionici Pragersko – Nagykanizsa i nastavkom prema Budimpešti s ciljem povezivanja Budimpešte s Jadranskim morem preko pruge Beč – Trst. Bila je to pruga koja je povezivala Kotoribu preko Donjeg Kraljevca s Čakovcem kao središtem Međimurja, koje je tada pod mađarskom vlasti sve do 1919. godine. Duljina te pruge na hrvatskom teritoriju iznosila je 42,39 km s najvećim usponom od tri promila te gotovo ravnotežna što je omogućavalo idealne uvjete iskorištenja te dionice. Probna vožnja na toj dionici bila je

29. listopada 1859. godine na relaciji Čakovec – Kotoriba, a službena vožnja održana je 8. ožujka 1860. godine od Ptuja do Nagykanizse i natrag u Pragersko.

Svečano otvorenje pruge održano je 24. ožujka 1860., a redoviti promet krenuo je već 1. svibnja s dva para mješovitih (putničko-teretnih) vlakova.³

Prva željeznička linija koja je povezivala hrvatski glavni grad Zagreb s prijestolnicom Bečom⁴ puštena je u promet 1. lipnja 1862. godine na dionici Zidani Most – Zagreb – Sisak. Tri godine kasnije otvorena je pruga na dionici Zagreb – Karlovac. Obje trase pruga izgradilo je Društvo južnih željeznica Mađarske i bile su povezane s dionicom Beč – Graz – Zidani Most – Ljubljana. Tehničke poslove na izgradnji tih trasa vodio je inženjer Karl von Etzel.⁵

Zbog državno-pravnih odnosa s Ugarskom, odnosno Budimpeštom, bilo je nužno spojiti Zagreb s Budimpeštom do koje se tada vlakom putovalo preko Zidanog Mosta i Celja u Pragersko. Radi toga je Društvo južnih željeznica izgradilo dionicu preko Čakovca, Murakeresztúra, Kanizse i Stolnog Biograda (Székesfehérvára) prema Budimpešti 1860. godine. No, i prije tog povezivanja (Zagreba s Budimpeštom) Južne željeznice su pustile 1865. godine u promet dionicu od Soprona do Kanizse, odnosno 1868. godine od Murakeresztúra preko Zákányja do Barcsa na čijoj je dionici bila i postaja u Goli. Na taj je način Zagreb spojen s Budimpeštom kraćom, južnom dionicom koja je puštena u promet 1. siječnja 1870. godine.⁶

U vrijeme izgradnje željezničke pruge Barcs – Murakeresztúr između Hrvatske i Mađarske je sklopljena Hrvatsko-ugarska nagodba 1868. godine, prema kojoj su sva pitanja i poslovi željezničkog prometa, prema članku 9. spadali pod zajedničke poslove. No,

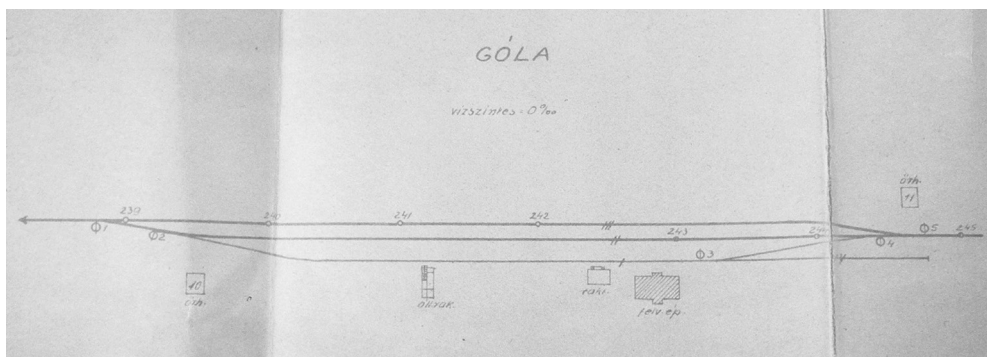
3 www.railfaneurope.net (8. 2. 2015.).

4 Ova dionica željezničke pruge vezala se na dionicu Beč – Maribor – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Pivka – Trst koja je izgrađena 1857. godine.

5 BUNLJEVAC, Helena; BUSCH, Károly: *Sínpároka közös múltból (Kolosijeci iz zajedničke prošlosti)*. Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány-Virágmandula Kft., 2016., 36.

6 DOBROVŠAK, Ljiljana: *Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine.* // Časopis za suvremenu povijest 2, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008., 490.

2 BUNLJEVAC, Helena; BUSCH, Károly: *Sínpároka közös múltból (Kolosijeci iz zajedničke prošlosti)*. Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány-Virágmandula Kft., 2016., 30.



Sl. 2. Shematski prikaz položaja željezničke postaje Gola (arhiva: Károly Busch, Pečuh).

poslove željezničkog prometa na području Hrvatske rješavale su Mađarske državne željeznice (MÁV), odnosno Ministarstvo trgovine i željezničkog upraviteljstva u Budimpešti.⁷

Željezničku prugu Barcs – Murakeresztúr (Gola) je jedna od željezničkih postaja na toj trasi pruge) izgradila je privatna firma *Društvo Južnih Željeznica (Déli Vasút/Süd Bahn)*⁸, a prugu je pustila u promet 1. rujna 1868. godine.⁹

Prvi teretni vlak Južnih željeznica, tzv. „Déli Vasút“ kroz golsku željezničku postaju prošao je 21. ožujka 1869. godine, prevozeći 356 tona žita.¹⁰

Za vuču putničkih vagona Južne željeznice su koristile parne lokomotive oznake Süd B 19, snage 220 kw, težine 35,4 tona, tlakom pare u kotlu od 10 bara i maksimalne brzine 60 km/h. Vuču teretnih vagona vršile su parne lokomotive oznake Süd B 29 čija je snaga bila od 370 kw, težile su 38,3 tone s tlakom u kotlu

od 9 bara i maksimalne brzine do 45 km/h.

Tijekom 1894. godine došlo je do velike nacionalizacije željeznica pa oko stotinu privatnih poduzeća pripada Mađarskim željeznicama (MÁV-u), a jedino *Déli Vasút* ostaje u privatnom vlasništvu. Nakon potpisa Trianonskog sporazuma i ovo poduzeće se raspalo na nekoliko manjih da bi nacionalizacijom tijekom 1931. godine i ono pripalo mađarskim državnim željeznicama (Magyar Államvasutak – MÁV-u).¹¹

Iste godine, 15. studenoga 1894. pušten je u promet željeznički most na Dravi kod Botova te željeznička postaja Gyékényes.¹² Most je 1888. godine počeo graditi građevinski poduzetnik Gregorsen iz Podsuseda, a izgrađen je s dva kolosijeka. Jedan je kolosijek služio kao veza između postaja Botovo i Gyékényes, a drugi između Botova i Zákánya te šljunčare u Legradu koja je bila vlasništvo Južnih željeznica.¹³

Budući da je Prekodravlje pariškom Mirovnom konferencijom u prosincu 1919. godine pripojeno Kraljevini SHS, pojavila se problematika korištenja željezničke pruge i postaje Gola. Pruga je u dva odvojena predjela (Lecka i Hintov) prolazila dužinom od 6 kilometara hrvatskim teritorijem, a sama postaja Gola je bila također na hrvatskom području. Novonastala problematika riješena je u sklopu

7 BUNIJEVAC, Helena; BUSCH, Károly: *Sinpárok a közös múltból (Kolosijeci iz zajedničke prošlosti)*. Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány-Virágmandula Kft., 2016., 16–17; DOBROVŠAK, Ljiljana: *Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine*. // ČSP 2/2008., Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008., 490.

8 Društvo južnih željeznica (Kaiserlich – königliche privilegierte Südbahn – Gesellschaft), utemeljeno je 23. rujna 1858. godine sa sjedištem u Beču, a kao DJŽ poslovalo je od 18. studenoga 1876. godine. Veliki udio u društvu su imale Rothschildove banke, a upravljalo je prugom Beč – Trst. Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije nastavlja s radom kao Društvo željeznica Dunav – Sava – Jadran.

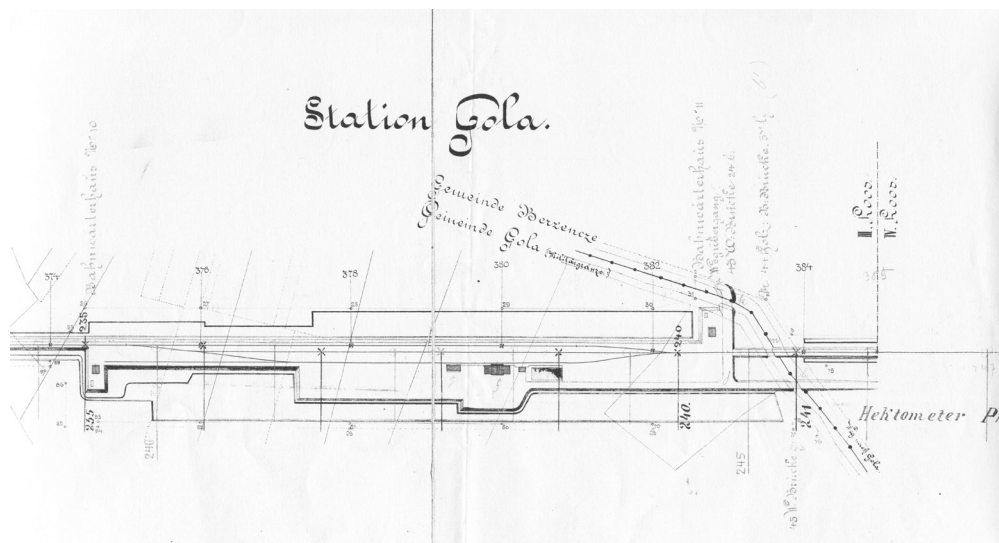
9 www.vastalomasok.hu (1. 5. 2015.)

10 Kazivač: FRANKOVICS, György (1945. – 2016.): Pečuh, Mađarska (4. 5. 2015.).

11 www.vlakovi.com (8. 2. 2015.).

12 BUNIJEVAC, Helena; BUSCH, Károly: *Sinpárok a közös múltból (Kolosijeci iz zajedničke prošlosti)*. Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány-Virágmandula Kft., 2016., 40.

13 Željeznička pruga: Botovo-Koprivnica-Dugo Selo i priključne pruge. Koprivnica: RO Željeznički prijevoz Koprivnica, 1987., 24.



Sl. 3. Situacija željezničke postaje Gola u odnosu na granicu, stanje prije Trianonskog sporazuma (arhiva: Károly Busch, Pečuh).

rješavanja graničnih pitanja između Mađarske te Austrije, Čehoslovačke, Kraljevine SHS i Rumunjske u Versaillesu u Francuskoj 1920. godine kada je potpisan mirovni ugovor.

Trianonski mirovni ugovor potpisan je 4. lipnja 1920. u Parizu i po tom sporazumu je željeznička postaja Gola i trasa željeznice koja je prolazila kroz tadašnju državu (Kraljevinu SHS) pripala Mađarskoj. Međutim, unatoč ugovoru postaja je i dalje formalno u Kraljevini SHS, no iskusni mađarski željezničari i dalje nisu smjeli stajati na toj postaji. Borba se i dalje vodila oko crpnog područja Gyékényes koju je Kraljevina SHS pravno i ostvarila. U tom je smislu mađarski povjerenik 1. prosinca 1921. godine iznio prijedlog u svezi pruge na području između Gyékényesa i Gole, a srpski povjerenik je dodatno 11. prosinca 1921. godine, pozivajući se na članak 303. Mirovnog ugovora tražio prepuštanje jednog manjeg dijela mađarskog teritorija za izgradnju ogranka željeznice od mosta na Dravi kod Gyékényesa do Gotalova. Povjerenstvo koje je odlučivalo o ovom pitanju je 28. veljače 1922. donijelo odluku pa je Kraljevini SHS dodijeljen dio mađarskog teritorija za ogranak željeznice te je tako granica pomaknuta za oko pola kilometra južnije od Gyékényesa. Tadašnji ministar mađarskog gospodarstva je s tugom u srcu komentirao: *Jugoslaveni bi kod Gyékényesa trebali vratiti teritorij nama, a ne još zahtijevati dio od nas da grade ogranak željezničke pruge za pove-*

zivanje Gotalova, Gole i Ždala, pozivajući se na članak 303. Jugoslaveni su postigli da stanovnici Gole mogu koristiti golsko-mađarsku željezničku stanicu sve dok se ne izgradi ogranak pruge Gola – most Gyékényes te poveznica Čakovec – Nagykanizsa – Zagreb.¹⁴

3. Željeznička postaja u Goli (Góla)

Tražeci po terenu u Prekodravlju, podatke o postojanju željezničke postaje u Goli, odnosno bilo koje podatke vezane uz tu tematiku nailazio sam na različite informacije o samom izgledu željezničke postaje, okolišu, ali i o ljudima koji su radili na željeznici. Informacije su se razlikovale i nisu se podudarale između kazivača, s obzirom da su kazivači u vrijeme ukidanja željezničke postaje bili tek rođeni ili pak imali nekoliko godina. Nažalost, starije kazivače koji bi mogli nešto više i preciznije kazati o tome, nisam uspio naći. Jednu od najvrjednijih informacija (sve do trenutka kada sam uspio nabaviti razglednicu željezničke postaje Gola) o izgledu željezničke postaje dala je Katica Bali iz Gole. Ona je kazala da je postaja imala četiri prozora i ulaz u postaju na sredini zgrade, a u pozadini postaje (s golske strane) bile su košnice s pčelama

¹⁴ www.vastalomasok.hu (1. 5. 2015.); HORVÁTH, József: *Csurgó monográfiája*. Csurgó: Csurgó Város Önkormányzata, 2009., 213–280.

i vinograd.¹⁵ Drugi kazivač, Josip Salaj, spomenuo je pak da je zgrada postaje Gola bila od cigle, velika i lijepa što je svakako vidljivo iz priložene razglednice. Sjeća se da je ispred zgrade (gledano prema Goli) bila velika terasa gdje je dolazio brico Čurčibašić koji je šišao u brijao radnike koji su radili na željeznici.¹⁶

Na razglednici željezničke postaje vidljiv je natpis Góla, no krajem prvog desetljeća 20. stoljeća došlo je do nesporazuma oko hrvatsko-mađarskih natpisa željezničkih postaja i ureda na teritoriju Hrvatske pa je Mađarski parlament morao popustiti po tom pitanju. Tako su od 1910. godine svi natpisi željezničkih postaja i ureda na hrvatskom teritoriju promijenili natpise s mađarskog na hrvatski jezik pa je tako umjesto Zágráb pisalo Zagreb; umjesto Eszék, Osijek; umjesto Károlyváros, Karlovac odnosno u slučaju željezničke postaje Góla, Gola i sl.¹⁷

Zbog ratnih zbivanja tijekom Drugog svjetskog rata i posebnog režima putovanja željeznicom, opskrba Prekodravlja vršena je uglavnom skelama na Dravi (kod Botova, Ješkova i Molva). Međutim, zbog visokog vodostaja Drave 1945./46. godine, namirnice su se za Golu prevozile željeznicom iz Koprivnice preko Gyékényesa. Bile su to namirnice za opskrbu trgovina, zadruga i potreba lokalnog stanovništva. Vagoni su na relaciji od Gyékényesa do Gole bili pod pratnjom mađarske vojske. Osim na željezničkoj postaji, vlak je stajao i na dijelu pruge iznad golske crkve gdje je do samog centra mjesta bilo svega petstotinjak metara. I sam Salaj je bio radnik na željeznici i pomagao istovarivati vagone pa mu je sve to ostalo u sjećanju.¹⁸

Na temelju razglednice i situacije, odnosno shematskog prikaza položaja željezničke postaje Gola, vidljivo je da je zgrada bila frontom okrenuta prema sjeveru odnosno *gledala* je u Mađarsku, smještena na hrvatskoj strani svega dvjestotinjak metara od ulaska pruge



Sl. 4. Željeznička postaja Gola na razglednici izdanoj prije 1910. godine od kada su natpisi željezničkih postaja i ureda morali biti napisani na hrvatskom jeziku (vl. Zvonimir Ištvan, Molve).

s mađarskog teritorija u hrvatski. Ispred postaje nalazila su se i dva sporedna kolosijeka, a na samom ulazu pruge u Hrvatsku s desne strane nalazila se stražarnica broj 11 dok je na izlazu otvorene pruge iz postaje na lijevoj strani bila stražarnica broj 10. Još i danas stanovnici mjesta Gola predio zemljišta oko željezničke postaje Gola nazivaju štacijon, a vlakovođe prilikom prolaza kroz nekadašnju postaju daju zvučni signal na lokomotivi.

4. Putovanje željezničkom prugom iz postaje Gola

Od službenog puštanja pruge u promet 1868. godine pa sve do Trianonskog sporazuma 1920. godine stanovnici Gole su putovali željeznicom kao i svi ostali putnici. Bilo je dovoljno na željezničkoj postaji kupiti kartu do željenog odredišta i ukrcati se na vlak. Dolazak do željezničke postaje vodio je od kapelice sv. Florijana putem prema granici na sjever prema mađarskom predjelu zvan Lankoc.

Ivan Večenaj-Tišlarov je u svojoj knjizi *Mojemu zavičaju* (1992.) objavio fotokopiju željezničke karte od Babócsa¹⁹ do Gole uz tekst koji prenosim u cijelosti: *Putnik je kupio kartu dimenzije 56mm x 30mm približne debljine od jednog mm (u originalu) izrađene od ljeperne drap boje u Babócsi (Baboča) s pravom važno-*

15 Kazivačica: BALI, Katica (1947.): Stjepana Radića 124, Gola (17. 2. 2016.).

16 Kazivač: SALAJ, Josip (1936.): Dravska, Gola (travanj 2015.).

17 BUNIJEVAC, Helena; BUSCH, Károly: *Sínpárok a közös múltból (Kolosjerci iz zajedničke prošlosti)*. Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány-Virágmandula Kft., 2016., 18.

18 Kazivač: SALAJ, Josip (1936.): Dravska, Gola (travanj 2015.).

19 Babócsa, hrvatskim jezikom rečeno Baboča odnosno Bobovec je pogranično mjesto u Mađarskoj nasuprot mjestu Podravske Sesvete u Hrvatskoj. Udaljenost željeznicom od Gole do Bobovca iznosila je 33,2 km, a putovanje je trajalo 44 minute.

sti za treći razred putničkog vlaka od Gole (Gola). Cijena karte je: 1.20 kruna, a pola karte: 0.60 kruna. Udaljenost ovih dviju željezničkih postaja spada u II. zonu putovanja. Naličje karte je potpuno glatko i na njemu se podjednako odozdo i odozgo vidi bezbojno, finom i oštrom gravurom otisnuto 29. travnja 1899. kao datum stvarnog korištenja karte (putovanja). Na sredini lica karte postoji otisak gravure bezbojnog pečata ovalnog oblika 10mm x 8mm sa slijedećim kružnim tekstom: „CAR. KRALJ. JUŽNA ŽELJEZHNICA.“

U nastavku teksta Večenaj komentira: *Kopija ove željezničke karte kupljene na željezničkoj stanici u Goli potvrđuje postojanje željezničke stanice (kolodvora) koja je poslije Drugog svjetskog rata srušena i danas se samo stariji ljudi sjećaju gdje se je nalazila, iako je bila sagrađena na našem golskom (Hrvatskom) području. Da li će se ikada više Golčani služiti ovom željeznicom kao i svojim oduzetim zemljištem (Lecka), to je ovaj čas teško reći.*²⁰

Nakon spomenutog Trianonskog sporazuma, Golčani postaju putnicima drugog reda. Za putovanje je potrebna iskaznica s fotografijom koja vrijedi svega šest mjeseci, putovanje je moguće u posebnim vagonima, prelazak granice bio je moguć samo od izlaska do zalaska sunca, a kakav su odnos mađarski činovnici imali prema njima kao putnicima možemo samo zamišljati.

Korištenje golske željezničke postaje nije ovisilo o tome hoće li se ogranak željezničke pruge Gola – most Gyékényes izgraditi ili ne. U Beogradu je 24. srpnja 1926. godine održana konvencija o korištenju golske željezničke postaje što je i ozakonjeno 1929. godine te su stanovnici Gole mogli koristiti postaju bez ograničenja za putnički promet, ali i za promet roba. Za prometovanje stanovnika bila je nužna iskaznica s fotografijom koja je vrijedila 6 mjeseci, a mogućnost prelaska granice radi prilaza željezničkoj postaji, bila je isključivo od izlaska do zalaska sunca. S valjanom iskaznicom trebalo se isti dan i vratiti u mjesto, osim eventualnih hitnih slučajeva za koje su trebali dobiti posebno odobrenje. Uz to, barem jednom dnevno dolazio je par vagona za relaciju Gola – Koprivnica u kojima su stanovnici mogli bez putovnice preko Gyékényesa putovati na toj relaciji, ali bez izlaska iz vagona na teritorij Mađarske. Vagoni su dodatno bili zatvoreni tijekom prelaska mađarskim teritorijem.

20 VEČENAJ-TIŠLAROV, Ivan: *Mojemu zavičaju*. Gola: NIŠP Prosvjeta i Sirela, 1992., 323.



Sl. 5. Željeznička postaja Gola prema sjećanju slikara Franje Vujčeca iz Gole. Ovo je vjerojatno njegov zadnji crtež koji je u životu napravio, u ožujku 2015. godine (M. Zvonimir Ištvan, Molve).

Putnici (civili) u spomenutim vagonima nisu smjeli nositi oružje, a u pratnji vagona je bila granična straža i carinici. Ti vagoni su bili isključivo namijenjeni Golčanima i Prekodravcima. Spomenute vagone je u Goli preuzimao putnički vlak na relaciji Barcs – Nagykanizsa do postaje Gyékényes, a prema Koprivnici je iste vagone preuzimala jugoslavenska lokomotiva. U povratku putovanja situacija je bila obrnuto identična.²¹

Iz priloženog voznog reda vidljivo je da je postaja Gola od prvih susjednih postaja, Berzence na istoku udaljena 7,9 km i 10 min vožnje odnosno postaje Gyékényes na zapadu 8,7 km i 11 minuta vožnje. Vlak se u postaji Gola zadržavao jednu minutu, a do prvog većeg grada Barcsa, vožnja je trajala sat vremena na udaljenost od 46,2 km.

Niti nakon formiranja Pavelićeve NDH za Golčane nije bilo ništa bolje što se tiče prijevoza željeznicom. Stanovnici koji su namjeravali putovati željeznicom morali su kod svojih općina ishoditi posebne dozvole i izraditi iskaznice, a sve je bilo pod budnim okom tzv. *financa* koji su kontrolirali granicu i kretanje ljudi u tom području.²²

Za putovanje tranzitnim vlakom od Gole do neke druge postaje izdavane su iskaznice s fotografijom, koje su vrijedile godinu dana. Iskaznica s fotografije izdana je u Goli za NDH, 1. siječnja 1943. godine pod brojem

21 www.vastalomasok.hu (1. 5. 2015.); HORVÁTH, József: *Csurgó monográfiája*. Csurgó: Csurgó Város Önkormányzata, 2009., 213–280.

22 Kazivač: ŠIMEG, Đuro (1922.): M. P. Miškine 16, Ždala.

906. sz. személyvonat.		Rang 6.		№. 906. Personenzug.		
(I., II., III. oszt. kocsikkal.) Szállít 400 főnyi utasszágot (1. a függelékkel.)		Alapjátszási Grundgeschwindigkeit) 60 km.		(Mit Wagen I., II., III. Klasse.) Befördert 400 Mann Militär (s. Anhang.)		
Állomások Stationen	Távolság Entfernung Kilometer	Térkép Karte			Távolság Entfernung Kilometer	Találkozások a vonatnál Trifft den Zug
		vezetés	század	osztály		
Nagykanizsa	---	---	---	---	242. 208. 238.	Früh
Murakeresztúr	131	131	18	5	209 201	16
Kakonya m. h. (P. H.)	44	176	7	×	536	6
Légrád	33	210	6	5	432 949	5
Zákány	63	273	10	5	553	8
Gyékényes	16	289	4	5	604	9
Góla	87	376	11	6	16	10
Berencze	79	453	10	6	27	11a
Vizvár	138	593	17	6	45	10
Babócsa	115	708	14	6	59	13
Barcs	130	838	17	7	17	Früh 15

Menettartam (Fahrzeit)	1 óra (St.) 54 perc. (Min.)
Tartóközök (Aufenhalte)	17 "
Összesen (Zusammen)	2 óra (St.) 11 perc. (Min.)

Csatlakozások:	Anschlüsse.
Nagykanizsa:	In Nagykanizsa:
206. sz. vonatból Budapest felől.	an Zug Nr. 206 von Budapest.
302. " " Wien felől.	309 von Wien.
Murakeresztúr:	In Murakeresztúr:
201. sz. vonatból Pragerhof felől.	an Zug Nr. 201 von Pragerhof.
Gyékényes:	In Gyékényes:
1010. sz. M. Á. V. vonatból Újdombóvár felől és	an Zug Nr. 1010 M. Á. V. von Újdombóvár
Fluss felől.	und nach Fluss.
1011. sz. M. Á. V. vonatból Újdombóvár felől.	1011 M. Á. V. nach Újdombóvár.
Barcs:	In Barcs:
2012. sz. vonatból Pakrac felől.	an Zug Nr. 2012 nach Pakrac.
5001. " M. Á. V. vonatból Eszék felől.	5001 M. Á. V. nach Eszék.

908. sz. személyvonat.		Rang 6.		№. 908. Personenzug.		
(I., II., III. oszt. kocsikkal.) Szállít 400 főnyi utasszágot (1. a függelékkel.)		Alapjátszási Grundgeschwindigkeit) 60 km.		(Mit Wagen I., II., III. Klasse.) Befördert 400 Mann Militär (s. Anhang.)		
Állomások Stationen	Távolság Entfernung Kilometer	Térkép Karte			Távolság Entfernung Kilometer	Találkozások a vonatnál Trifft den Zug
		vezetés	század	osztály		
Nagykanizsa	---	---	---	---	311	944. 278
Murakeresztúr	131	131	18	3	332 935	16
Kakonya m. h. (P. H.)	44	176	7	×	339	6
Légrád	33	210	6	3	45 1346	5
Zákány	63	273	10	3	561 943	8
Gyékényes	16	289	4	4	101 411	3
Góla	87	376	11	4	23	10
Berencze	79	453	10	4	33 434	9
Vizvár	138	593	17	4	51 452	16
Babócsa	115	708	14	5	07	13
Barcs	130	838	16	5	23	délután 944. 947

Menettartam (Fahrzeit)	1 óra (St.) 58 perc. (Min.)
Tartóközök (Aufenhalte)	19 "
Összesen (Zusammen)	2 óra (St.) 15 perc. (Min.)

Csatlakozások.	Anschlüsse.
Nagykanizsa:	In Nagykanizsa:
205. sz. vonatból Pragerhof felől.	an Zug Nr. 205 von Pragerhof.
206. " " Budapest felől.	305 von Budapest.
306. " " Wien felől.	305 von Wien.
Gyékényes:	In Gyékényes:
1001. sz. M. Á. V. vonatból Fluss felől és	an Zug Nr. 1001 M. Á. V. von Fluss und nach
Újdombóvár felől.	Újdombóvár.
1012. " " Zágráb felől.	1042 " nach Zágráb.
1041. " " Újdombóvár felől.	1041 " nach Újdombóvár.
Barcs:	In Barcs:
2014. sz. vonatból Pakrac felől.	an Zug Nr. 2014 nach Pakrac.
3009. " M. Á. V. vonatból Eszék felől.	3009 M. Á. V. nach Eszék.
4612. " " Kaposvár felől.	4612 " nach Kaposvár.

S1. 6. Izvod iz voznog reda važećeg za 1912. godinu (arhiva: Károly Busch, Pečuh).

372/43., a izdalo ju je *Predstojništvo željeznikog i pograničnog redarstva Gyékényes ipostava Gola* i vrijedi za čitavu 1943. godinu. Sudeći po rednom broju pod kojim je izdana za pretpostaviti je da u to vrijeme puno stanovnika Gole koristi željeznicu.

Željezničke pruge i mostovi često su bili predmetom napada kako bi se prekinuo protok ljudi i materijalnih dobara te onemogućilo neprijatelja u napredovanju. Tako su u proljeće, 7. travnja 1941. godine, Jugoslaveni (srpski vojnici) digli u zrak željeznički most kod Botova/Gyékényesa na rijeci Dravi. Mađarska vojska ga je obnovila i stavila u funkciju, a svečano otvorenje je bilo 18. prosinca 1941. godine. Svečanosti otvorenja nazočio je general pukovnik Ruszkiczay Rüdiger Imre i jedan general NDH. Taj je dan prvi puta u Gyékényes *dojurila* jedna hrvatska parna lokomotiva okićena zastavom s crveno bijelim kvadratićima.²³ U jutarnjim satima 19. ožujka 1944. godine u blizini mosta i željezničke postaje Gyékényes, ustaše su razoružali mađar-

sku graničnu stražu, ali im je intervencijom mađarskih i njemačkih snaga oružje vraćeno, a ustaše su se vratili na hrvatski teritorij.²⁴

5. Zaposlenici i osoblje na željeznici

Izgradnjom pruga u Hrvatskoj *Južne željeznice* su provodile i mađarizaciju pa su tako na svim prugama uvele mađarsku upravu, mađarske namještenike i činovnike te mađarske nazive željezničkih postaja. Prema *Poslovnom pravilniku Kraljevskih ugarskih državnih željeznica* nije bio propisan ni jedan jezik kao službeni, ali su službenici na željeznici uglavnom koristili mađarski jezik i tako hrvatskim putnicima, ali i poduzetnicima dodatno otežavali putovanje i poslovanje.

Iako su u Hrvatskoj postojale željezničke škole, one su bile pod upravljanjem Ministarstva trgovine u Pešti pa utjecaj hrvatskih nadzornika nad njima nije imao skoro nikakvog učinka. Glavari i visoki željeznički službenici na postajama su bili uglavnom Mađari dok je pomoćno osoblje i radnici na održavanju pru-

23 HORVÁTH, József: *Csurgó monográfiája*. Csurgó: Csurgó Város Önkormányzata, 2009., 213–280.

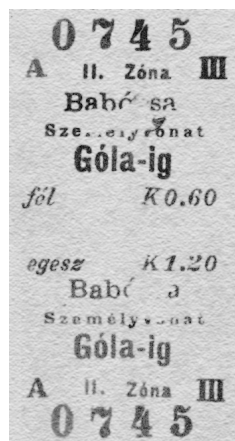
24 Isto, 280.

ga bilo domaće, hrvatsko. Oni pak Hrvati koji bi zagovarali mađarizaciju mogli su napredovati, no ne previsoko! Ipak je hrvatstvo bilo ograničavajući faktor za napredovanje bez obzira na sve osobne kvalifikacije zaposlenika. I službeni jezik među zaposlenima je bio mađarski, ali su i u komunikaciji s putnicima namjerno izbjegavali hrvatski jezik i govorili mađarskim. Iz tih razloga došlo je do mnogih pobuna, uništavanja zgrada, ureda, ali i stradanja samih službenika.

U Bjelovarsko-križevačkoj županiji, u koju tada spada i željeznička postaja u Goli, na željeznicama je radilo 170 zaposlenika. Od ukupno zaposlenih najviše je (91) hrvatskih zavičajnika, zatim 77 ugarskih i 2 cislitavska zavičajnika. No, iako je najviše hrvatskih zavičajnika oni obavljaju niže zahtjevne poslove poput željezničkog stražara (60), činovnika (5), konduktera (4) te su svega 4 glavara postaja. Međutim, kod ugarskih zavičajnika je situacija potpuno suprotna pa tako oni imaju 13 glavara postaja, 10 činovnika, 2 konduktera i svega 10 željezničkih stražara.²⁵

Iz samog Prekodravlja nije bilo mnogo radnika na željeznici prvenstveno zato što se stanovništvo ovdje bavilo poljoprivredom, ali i zbog nepoznavanja mađarskog jezika. Ipak za neke od njih koji su radili imamo barem nešto vrijednih informacija. Blaž Pali (1869. – 1935.), djed po majci poznatog slikara Ivana Večenaja iz Gole, radio je na željeznici. Evo što o njegovom radu i životu na željeznici Večenaj donosi u svojoj knjizi *O životu u Goli kroz dvjesto godina*. Blaž je bio Mađar i govorio je mađarskim jezikom, imao je kuću tada na mađarskoj strani, a željeznička pruga je bila svega stotinjak metara od njegovog voćnjaka. Već kao trinaestogodišnjak krenuo je raditi u susjedno grofovsko lovište sa starijim ljudima iz sela. Vjerojatno je njegovo mađarsko porijeklo i mađarski jezik imalo utjecaja na to da je postao radnik na održavanju željeznice. Kao radnik na pruži (Večenaj ne zna podatak od kada je radio na željeznici) uz ostale radnike često je koristio *pavaglin*, koji bi nogama odguravali po pruži. Na tim kolicima su prevozili nailaska vlaka ista bi skidali s tračnica. Posao na željeznici nije bio lagan. Trebalo je raditi i po suncu i po kiši, vjetru i niskim temperatu-

25 DOBROVŠAK, Ljiljana: *Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine*. // Časopis za suvremenu povijest 2, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008., 489–516.



Sl. 7. Željeznička karta za relaciju Babócsa – Góla (Bobovec – Gola), kupljena 29. travnja 1899. godine (izvor: autor).

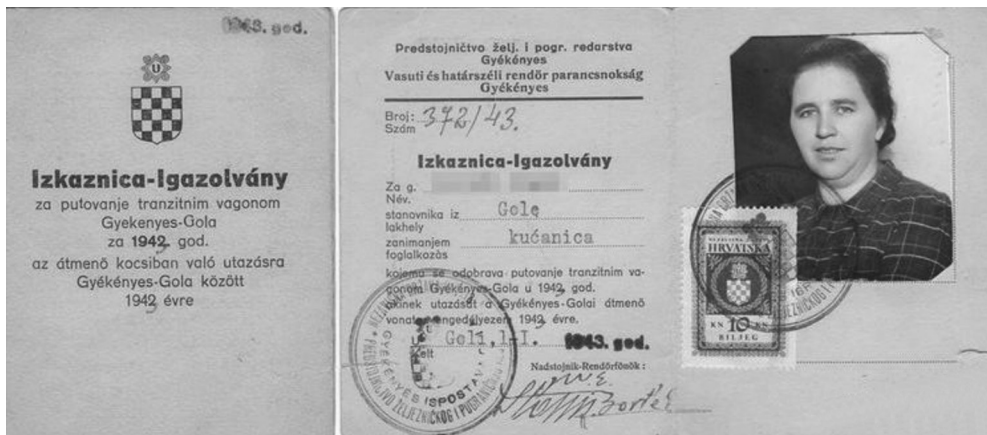
rama, a skloništa od nepogoda nije bilo. No, da se na željeznici relativno dobro moglo zaraditi govori i podatak kojeg iznosi Večenaj, kako je njegov djed Blaž za vrijeme rada na istoj kupio u susjedstvu svoje kuće 2000 hvati zemlje. Blaževa kćer Marija (1897. – 1964.) je sa 7 godina krenula u školu, ali u Brežnicu (Berzence) u Mađarskoj, vlakom jer je do škole u Goli bilo 2 kilometra što po snijegu i lošem vremenu pješke nije bilo moguće. Prijevoz vlakom je bio besplatan, a trajao je dvadesetak minuta, a od željezničke postaje do škole u Brežnici²⁶ svega oko 800 m. Nakon Prvog svjetskog rata Blaž je ostao bez posla na željeznici te mu je ponuđena otpremnina koju je preuzeo u jednoj banci u Nagykanizsi u srebrnim *petokrunama*. Za dio te otpremnine kupio je također 2000 hvati zemlje ispred svoje kuće. Svojim radom na željeznici Blaž Pali je prehranio obitelj te proširio svoje imanje u Goli.²⁷

Prema kazivanju slikara Franje Vujčeca iz Gole, njegov djed Marko Vujčec radio je na željeznici 40 godina kao pružni radnik na popravcima i održavanju pruge. Bio je tzv. parti-jaš, odnosno jedan od tri radnika u grupi. Po pruži bi ručno gurali *pavaglin* odnosno *dresinu*²⁸ s raznim materijalom potrebnim za popra-

26 Škola se nalazila u današnjoj katoličkoj crkvi Srca Isusova.

27 VEČENAJ-TIŠLAROV, Ivan: *O životu u Goli kroz dvjesto godina*. Gola: Bogadigrafika, 2013., 19–71.

28 Dresina, pavaglin je vrsta prijevoznog sredstva za osoblje ili materijal po željezničkoj pruži na kraćim relacijama. Pogon im može biti na pedale kao kod bicikla, ručni ili motorni.



Sl. 8. Izkaznica za putovanje tranzitnim vagonom na relaciji Gyékényes – Gola izdana 1943. godine (www.aukcije.hr).

vak pruge. Umirovljen je 1935. godine.²⁹

Josip Salaj iz Dravske ulice u Goli također je bio radnik na željeznici i pomagao istovarivati vagona s raznom robom za opskrbu prekodravskih trgovaca.

Iz mjesta Ždala u Prekodravlju nije bilo puno radnika koji su radili na željeznici. Ruža Kendelić sjeća se jednog svog rođaka, Stjepana Kendelića, koji je bio radnik na održavanju pruge.³⁰

Iz jednog komentara na svojoj Facebook stranici, dr. Bakony Imre navodi: *Od 1952. do 1956. često sam putovao željezničkom linijom Barcs – Gyékényes, u to vrijeme je još stajala zgrada stanice i bokternice, gdje sam rođen 1938. godine. Do ljeta 1939. otac mi je bio skretničar, a ondašnji šef stanice je bio Jozsef Kárpáti. Oko 1956. je srušena bokternica, a za par godina i zgrada stanice.*³¹

6. Značaj željezničke postaje u Goli

Izgradnja željezničke pruge Barcs – Murakerestúr imala je veliki značaj za prometni razvitak i povezivanje Budimpešte sa Zagrebom (također i Zagreba s Bečom i Budimpeštom), odnosno Rijekom na jadranskoj obali.

Međutim, ova pruga je bila vrlo važna i za razvitak oduvijek prometno izoliranog

Prekodravlja. Njome su se uz obične građane služili svećenici i crkveni velikodostojnici, učitelji, mnogi trgovci te pripadnici vojnih postrojbi.

Osim za Prekodravlje značajan utjecaj na protok roba, obrtničkih i trgovačkih iskustava iz Mađarske imala je željeznica Barcs – Murakerestúr i za Molve. Tako su Molve sve do 1909. godine, kada je izgrađena pruga Kloštar – Virje, odnosno 1912. godine Virje – Koprivnica, bile bliže željezničkoj postaji u Goli nego li Virje i Đurđevac. U Molvama se moglo tada kupiti sve što i u Virju ili Đurđevcu, a u prilog ovome idu i brojni trgovci s trgovinama i razni obrtnici koji djeluju u Molvama, Gornjoj Šumi i Repašu.³²

Veliku ulogu pruga i željeznička postaja imale su i za razvoj šumarstva i drvne industrije u Prekodravlju, jer je velik dio oblovine iz tadašnjih šuma Velikog i Malog Parmezira te Sekereša eksploatiran putem željeznice i postaje u Goli. *Imovna općina Gjurgjevačka*, pod čijim su vlasništvom bili veliki šumski kompleksi Prekodravlja kojima je upravljala šumarija u Goli, također je bila korisnikom željezničke postaje u Goli. Vidljivo je to iz *Oglaš* kojeg je 1909. godine objavila u Šumarskom listu br. 11/1909. Naime, u tom Oglasu prodaju se 10. studenog 1909. godine hrastova stabla u šumskom predjelu Sekeres³³ i to: 187

29 Kazivač: VUJČEĆ, Franjo (1939. – 2015.): Stjepana Radića 49, Gola (26. 5. 2015.).

30 Kazivačica: KENDELIĆ, Ruža (1943. – 2016.): Vladimira Nazora 133, Ždala (9. 6. 2016.).

31 Pronašla i prevela Žuža Zabjan.

32 KOLAR, Mira; WAGNER, Elizabeta: *Molvarska tradicija čuvanja i njegovanja starih kulturnih i povijesnih vrijednosti u 19. i 20. stoljeću. // Molve-ljudi selo i okoliš u dugom trajanju*, Molve: Društvo za povjesnicu i starine Molve, 2010., 75–78.

33 Tada je to bio šumovit predjel Prekodravlja oko meandra

stabala do 80 cm prsnog promjera, 533 stabla od 81 do 105 cm prsnog promjera i 151 stablo prsnog promjera većeg od 105 cm. Ukupna procijenjena vrijednost ovih 871 stabala iznosila je 96.418,08 kruna.³⁴ Ukidanjem postaje u Goli 1951. godine te nakon izgradnje drvenog mosta na Dravi kod Repaša 1960. godine, sav promet oblovine i prostornog drva iz prekodravskih šuma usmjerava se na željezničku postaju u Virju sve do pred kraj 2008. godine, kada takav vid transporta gubi na značaju i preuzimaju ga kamionske ekipaže skoro u potpunosti.

Zadnji vagon iz šumarije Repaš, odnosno s virovske kolodvora, upućen je 28. studenoga 2008. godine u Palmanovu (Italija) s hrastovim višemetarskim ogrjevnim drvom u količini od 40,24 m³.³⁵

Često su ovu željeznicu koristili i crkveni velikodostojnici pa tako u golskoj župnoj spomenici nalazimo podatak da je godine 1908. u Golu vlakom stigao biskup dr. Ivan Krapac kako bi 15. rujna podijelio svetu potvrdu. Dan prije, 14. rujna, župljani su biskupa dočekali kod kapelice sv. Florijana te ga uz pjesmu *Ecce sacerdos* otpratili do crkve gdje je služio sv. misu. Za vrijeme mise, pjevači su u crkvi pjevali pod vodstvom kapelana Stjepana Maleca. Nakon mise je priređena bakljada s nastupom glazbe i pjevača.³⁶ Godinu dana kasnije, 22. rujna 1909. godine prigodom svog apostolskog putovanja iz Zákány u Berzenec, vespremski biskup Kálmán Kránitz preko željezničke postaje u Goli došao je posjetiti i golsku crkvu.³⁷

Nedugo po završetku Drugoga svjetskog rata i sve napetijih odnosa između susjednih država, došlo je do pitanja opstojnosti same željezničke postaje u Goli i njenog korištenja za promet roba i putnika. Naposljetku, željeznička postaja u Goli ukinuta je 18. lipnja 1951. godine u 15:50 sati u vrijeme izrazito loših mađarsko-jugoslavenskih odnosa. Trač-

nice s dva sporedna kolosijeka su skinute i otpremljene, a zgrade stražarnica i same postaje su srušene.³⁸

7. Zaključak

Željezničku prugu kroz Prekodravlje na trasi Barcs – Murakeresztúr izgradilo je Društvo južnih željeznica Mađarske i pustilo je u promet 1. rujna 1868. godine. Na toj trasi nalazila se i željeznička postaja u Goli, koja je nakon nepune 83 godine postojanja ukinuta 18. lipnja 1951. godine. Zahvaljujući toj željezničkoj pruzi lijeva obala Drave (Prekodravlje) bila je prometno mnogo više razvijenija i povezanija nego suprotna joj desna strana. Tek kasnijih godina nakon izgradnje mostova kod Botova i Repaša te se veze sve više ujednačavaju. Bila je izravna veza ovog dijela Hrvatske s Budimpeštom i Bečom, a kasnije i sa Zagrebom te na taj način omogućila protok roba, novca i svježih informacija za ondašnje trgovce, obrtnike i privatne poduzetnike. Njenim ukidanjem promet i komunikacija je preusmjerena prema matici Hrvatskoj na desnoj obali, a posebno nakon izgradnje mostova preko Drave. S druge strane pak, domicilnom stanovništvu nije pružala previše mogućnost za rad, jer je samo nekolicina mještana radila na željeznici i to kao radnici na održavanju.³⁹

Summary

In commemoration of the 150th anniversary of the opening of the Barcs – Murakeresztúr railway line

The construction of the Barcs - Murakeresztúr railway line was of great importance for the traffic development and connectivity of Budapest with Zagreb and Rijeka on the Adriatic coast. However, this line was also very important for the development of

Ješkovo, južnije od šumskog predjela Veliki Parmezir koji se nalazio na kraju Gole prema Novačkoj.

34 Šumarski list XXXIII, 11/1909 (XI. 1909.), 438.

35 Knjiga vagona Šumarije Repaš (1984. – 2008.), uvid: 22. 7. 2018.

36 IŠTVAN, Zvonimir: *Glazbeni život Prekodravlja*. Gola: Općina Gola, 2015., 81.

37 Spomenica Župe u Goli. Spomenica se čuva u golskom župnom uredu.

38 www.vastalomasok.hu (1. 5. 2015.); HORVÁTH, József: *Csurgó monográfiája*. Csurgó: Csurgó Város Önkormányzata, 2009., 213–280.

39 Zahvaljujem svim kazivačima na vrijednim podatcima, pomoći u istraživanju, nabavci literature i prijevodima s mađarskog: Katici Bali, Ivanu Bobovcu, Andrei Faragóné Horvát, György Frankovicsu, Ruži Kendelić, Marijanu Lukčinu, Józsefu Maricsu, Josipu Salaju, Đuri Šimegu, Franji Vujčecu i Žuži Zabjan. Posebno zahvaljujem Károly Buschu iz Pečuha koji mi je ustupio nacrt, vozni red, situacije i literaturu vezanu uz željezničku postaju Gola.

the isolated Prekodravlje region. It was used by common people, priests, teachers, many merchants, various armies, but also by the church dignitaries who would visit their parishes. Initially, passengers experienced a pleasant journey, and later the journey would be

described as being very complicated, arduous and even unpleasant at times. In the end, due to the unfavorable political relations between the then state and Hungary, Gola railway station, which had existed since 1868, was closed down.

Literatura

- BUNIJEVAC, Helena; BUSCH, Károly: *Sinpárok a közös múltból (Kolosijeci iz zajedničke prošlosti)*. Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány-Virágmandula Kft., 2016.
- DOBROVŠAK, Ljiljana: *Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine*. // Časopis za suvremenu povijest 2, Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2008.
- FELETAR, Petar: *Geografski položaj i prometna povezanost jezera „Šoderica“*. // Podravina: časopis za multidisciplinarna istraživanja XV, 29., Koprivnica: Meridijani, 2016.
- HORVÁTH, József: *Csurgó monográfiája*. Csurgó: Csurgó Város Önkormányzata, 2009.
- IŠTVAN, Zvonimir: *Glazbeni život Prekodravlja*. Gola: Općina Gola, 2015.
- IŠTVAN, Zvonimir: *Izložba razglednica Prekodravlja*. Gola: Općina Gola, 2016.
- KOLAR DIMITRIJEVIĆ, Mira; *Uzroci i posljedice mnogostruke suradnje naših krajeva uz Dravu s regijama od 1868. do 1931. tj. od Hrvatsko-Ugarske nagodbe do velike svjetske krize*. // Podravina: časopis za multidisciplinarna istraživanja XVI, 32, Koprivnica: Meridijani, 2017.
- KOLAR, Mira; WAGNER, Elizabeta: *Molvarska tradicija čuvanja i njegovanja starih kulturnih i povijesnih vrijednosti u 19. i 20. stoljeću*. // Molve-ljudi selo i okoliš u dugom trajanju, Molve: Društvo za povjesnicu i starine Molve, 2010.
- KOLAR, Mira: *Granica na Dravi od 1848. do 1919. godine*. // Ekonomska i ekohistorija 7, Koprivnica: Meridijani, 2011.
- *Željeznička pruga: Botovo-Koprivnica-Dugo Selo i priključne pruge*. Koprivnica: RO Željeznički prijevoz Koprivnica, 1987.
- VEČENAJ-TIŠLAROV, Ivan: *Mojemu zavičaju*. Gola: NIŠP Prosvjeta i Sirela, 1992.
- VEČENAJ-TIŠLAROV, Ivan: *O životu u Goli kroz dvjesto godina*. Gola: Bogadigrafika, 2013.

Izvori

- Knjiga vagona Šumarije Repaš (1984. – 2008.).
- Spomenica Župe Gola. Spomenica se čuva u golskom župnom uredu.
- Šumarski list XXXIII, 11/1909 (XI. 1909.), 438.

Internet

- www.aukcije.hr
- www.istra.lzmk.hr
- www.railfaneurope.net
- www.vastalomasok.hu
- www.vlakovi.com