

Siniša Lajnert

Ivica Halapir

Hrvatski državni arhiv, Zagreb

DIONIČARSKO DRUŠTVO LOKALNE ŽELJEZNICE PEČUH - DONJI MIHOLJAC

UDK 656.2:94(497.5)“19“

DOI 10.22586/ss.25.1.6

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 7. 3. 2024.

U radu autori s aspekta povijesti institucija obrađuju historijat izgradnje pruge Pečuh (Pécs) – Donji Miholjac, te ustroj i djelovanje Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac sa sjedištem u Budimpešti, koje je prugu izgradilo i eksploatiralo. Navedeno društvo osnovano je 1913. u Budimpešti, kada je i sagrađena navedena pruga. Fokus ovog članka je na dijelu pruge koji se nalazio na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije, odnosno u Virovitičkoj županiji. Poslove dioničarskog društva obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor. Pruge društva bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Društvo je u Austro-Ugarskoj Monarhiji poslovalo s financijskim dobitkom. Godine 1931. Kraljevina Jugoslavija otkupila je od navedenog budimpeštanskoga društva dio vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac koji se nalazio na hrvatskom području (Donji Miholjac – državna granica), koji je odmah zatim i razgrađen.

Ključne riječi: Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac u Budimpešti / Zagrebu, vicinalne (mjesne, lokalne) željeznice, privatne željeznice u državnoj upravi

1. Uvod

Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac sa sjedištem u Budimpešti (*Pécs-Dolnjimiholjaci helyi érdekű vasut részvénytársaság / Pécs-Dolnjimiholjacer Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft*) osnovano je 15. travnja 1913.¹ Temeljem *Trgovačkog zakona* iz 1875., poslove dioničarskog druš-

¹ *Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen, XLII. Jahrgang (Budapest, 1915), 1080-1081; Compass Finanzielles Jahrbuch Ungarn, 1922., LV., Band III (Wien,*

tva obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor.² Pruga u vlasništvu društva Pečuh (stanica željeznice Pečuh – Barcs) – Harkány (stanica Podravske (Drautalerske) vicinalne željeznice) – Donji Miholjac otvorena je u cijelosti za promet 17. srpnja 1913.³ Puštena je u promet u dva dijela. Točnije rečeno, pruga društva Harkány – Donji Miholjac (14,5 km) otvorena je za promet 28. studenoga 1912., a pruga Pečuh – Harkány (31,4 km) otvorena je 17. srpnja 1913.⁴ Dio pruge na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije nalazio se u potpunosti u Virovitičkoj županiji, dok se ostali dio nalazio na ugarskom području Monarhije, u Baranjskoj županiji.

Na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije željeznice su bile podijeljene na željeznice javnog prometa (glavne željeznice, mjesne ili lokalne (vicinalne)⁵ željeznice i gradske željeznice, odnosno tramvaji) te na one za vlastitu uporabu (poljogospodarstvene, obrtne, šumske i rudničke željeznice).⁶ Pruga Pečuh – Donji Miholjac građena je po sustavu vicinalnih željeznica temeljem *Zakona o željeznicah mjestnog interesa* iz 1880. (*Zakonski članak XXXI.*) te njegove nadopune iz 1888. godine (*Zakonski članak IV.*).⁷ Osnovna zadaća vicinalnih željeznica, kao željeznica lokalnog značaja, bila je da podržavaju prometne i gospodarske interese područja kroz koja su prolazile. Prije nego što je navedeni zakon iz 1880. s nadopunom iz 1888. donesen, željeznička mreža Kraljevine Hrvatske i Slavonije bila je dosta oskudna. Ovi su zakoni odigrali presudnu

1922), 1071; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn*, 1923., LVI., Band III (Zagreb und Budapest, 1923), 1769.

² *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.* (Zagreb, 1876), br. 79: 899-1016. S obzirom na neke pogreške u prvotno objavljenoj verziji Trgovačkog zakona, naknadno je objavljena njegova ispravljena verzija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1877.* (Zagreb, 1878), br. 44: 525-642.

³ *Hrvatska: glavno glasilo Stranke prava za sve hrvatske zemlje* (Zagreb), br. 511 (17. srpnja 1913.); *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn*, 1923., 1769.

⁴ Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 757, Obitelj Plavšić-Osijek, Zagreb; 1853.-1964., Vasuthálózat évenkénti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 14-17, kut. br. 3. Također, vidi i *Ungarischer Compass 1914.-1915., II. Teil:* 1080-1081. Isti izvor navodi da je dužina cjelokupne pruge iznosila 47,077 km.

⁵ Vicinālan (lat. *vicinalis*) - obližnji, susjedan; vīcinālnā željeznica - sporedna željeznica za lokalni promet. Vidi "vicinālan", u: Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice* (Zagreb, 2001), 1420.

⁶ Siniša Lajnert, „Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije”, *Scrinia Slavonica* 20 (2020), 191.

⁷ Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.* (Zagreb, 1881), br. 60: 235-239. Tzv. Vicinalni zakon iz 1880. mijenja se i nadopunjuje 24. veljače 1888. Zakonskim člankom IV. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 185-191.

ulogu u razvoju dotadašnje željezničke mreže na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije baš zbog toga što je država zakonodavno omogućila privatnom kapitalu da gradi i eksploatira željezničku mrežu u skladu s ekonomskim principima, odnosno interesima (profit). Uzrok toj ekspanziji bio je u raznoraznim pogodnostima i olakšicama koje su ti zakoni omogućavali privatnom kapitalu. Kod gradnje, opreme i prometa vicinalnih željeznica bile su dozvoljene sve one olakšice i pogodnosti koje nisu ugrožavale sigurnost prometa. Tako je u travnju 1918. u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji postojalo ukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica i 1.410 km vicinalnih. Od ukupno 2.390 km hrvatsko-slavonskih pruga, u Virovitičkoj županiji bilo je 515 km pruga, od čega 77 km glavnih pruga te 438 km vicinalnih.⁸

Za gradnju željeznica koje su služile za javni putnički i teretni promet trebala je posebna dozvola Vlade, i to pretkoncesija za predradnje te koncesija (dozvolbena isprava) za samu gradnju. Molbe za pretkoncesiju ili koncesiju za izgradnju vicinalnih željeznica upućivane su Kraljevskom ugarskom (Kr. ug.) ministarstvu trgovine (*Kereskedelmi Minisztérium / Kön. ung. Handels-Ministerium*) sa sjedištem u Budimpešti, koje je od 1889. do 1918. godine bilo nadležno za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije. Ako se, nakon analize, predmetnoj molbi moglo udovoljiti, onda bi navedeno ministarstvo izdalo pretkoncesiju. Pretkoncesija se uglavnom izdavala na godinu dana, no mogla se i produljiti. Na temelju dobivene pretkoncesije prišlo bi se izradi nacrt, a kod težih željeznica, primjerice brdskih, najprije bi se izradio generalni projekt koji se predavao navedenom ministarstvu. Nakon toga pristupilo bi se izradi detaljnih nacrt, za održanje političkog ophoda u svrhu izdavanja građevne dozvole. Zapisnik o ophodu morao je odobriti kr. ug. ministar trgovine. Nakon održanog ophoda, pretkoncesionar odnosno koncesionar trebao je izraditi detaljni troškovnik za željeznicu. Nakon što bi troškovnik bio analiziran, kr. ug. ministar trgovine sazvao bi stalno povjerenstvo za dozvolu vicinalnih željeznica na tzv. koncesijsku (dozvolbenu) raspravu, na kojoj bi se ustanovili svi građevni i koncesijski uvjeti pa i konačna efektivna građevna glavica. Između ostalih, u tom povjerenstvu bili su i ministar rata, s obzirom na vojničke zahtjeve, te ministar financija, a kada se radilo vicinalnim željeznicama na hrvatsko-slavonskom prostoru, onda i hrvatski ban. Zapisnik o održanoj koncesijskoj raspravi morao je odobriti kr. ug. ministar trgovine, nakon čega se pozivao projektant da se izjasni je li spreman uz te uvjete izgraditi željeznicu te je držati u prometu. Ako bi projektant pristao, položio bi tzv. koncesijsku jamčevinu, koja je uglavnom iznosila 5 % građevne glavice,

⁸ Siniša Lajnert i Ivica Halapir "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica", *Scrinia Slavonica* 23 (2023), 214; Siniša Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice", *Scrinia Slavonica* 21 (2021), 276; Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice", 193-194, 196.

a nakon toga bi kr. ug. ministar trgovine iznio taj predmet pred Ministarsko vijeće. Nakon njihovog odobrenja ministar se predstavkom obraćao caru s molbom da mu se dozvoli izdati konačnu koncesijsku ispravu odnosno, ako je vicinalna željeznica spajala dvije postojeće javne željeznice, da može podnijeti Saboru odgovarajuću zakonsku osnovu. Nakon prihvaćanja zakonske osnove u Saboru, kr. ug. ministar izdao bi konačnu dozvolu. Koncesije za vicinalne željeznice davane su na period od 90 godina, nakon čega su iste bez odštete prelazile u državno vlasništvo. Nakon prihvaćanja zakonske osnove u Saboru, koncesionar je za potrebe izgradnje trebao predati sve potrebne nacрте, na temelju kojih je dobio i građevnu dozvolu. Nakon izgradnje obavljen je i tzv. policijsko-tehnički ophod, na kojem se preispitivala cjelokupna izvedba željeznice. Ako je ophod bio uspješan, željeznica se mogla predati javnom prometu. Nakon izgradnje, predmetna vicinalna željeznica preuzeta je u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica.⁹

Treba naglasiti da je koncesionar bio dužan osnovati dioničarsko društvo koje je za gradnju željeznice trebali pribaviti kapital izdavanjem dionica (osnovne ili temeljne i prioritetne ili prvenstvene) ili obveznica. Osnovne dionice izdavane su tijelima lokalne samouprave i nekim osobama koje su bile zainteresirane za gradnju pruge. Kako taj kapital još uvijek nije bio dovoljan, trebalo je pronaći poduzetnike zainteresirane za povoljno ulaganje svoga kapitala. Njima su izdavane prioritetne dionice, temeljem kojih su dobivali i dividendu te amortizaciju. Kod osnovnih dionica to nije bio slučaj jer se smatralo da su vlasnici takvih dionica dovoljno nagrađeni samom činjenicom što su dobili potrebnu željeznicu.¹⁰

Osnovni razlog gradnje i eksploatacije pruga u Slavoniji, pa i pruge Pečuh – Donji Miholjac, bio je prijevoz drveta i njegovih proizvoda (cijepane dužice, šumski ugljen i sl.), čime je Slavonija obilovala u velikoj mjeri.

Ostali proizvodi koji su prevoženi tom željeznicom daju se iščitati iz samog zakona i koncesije, koji su obznanjeni 1913. godine, a koji osim izgradnje i eksploatacije pruge Pečuh – Donji Miholjac dopuštaju izgradnju i eksploataciju teretnih kolosijeka koji su vodili u Tvornicu žeste, Tvornicu opeka, mlin i tovarište repe u Donjem Miholjcu.¹¹

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Osim analize arhivskih izvora, u radu su obrađeni i tiskani izvori te predmetna stručna i znanstvena literatura.

⁹ Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice", 191-200. Vidi također Siniša Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju* (Zagreb, 2020), 33-38.

¹⁰ Isto.

¹¹ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1913.* (Zagreb, 1913), br. 111: 1040-1041. Vidi također br. 78: 399-412.

2. Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac u periodu Austro-Ugarske Monarhije

2.1. Stanje željezničke mreže Virovitičke županije prije izgradnje pruge Pečuh – Donji Miholjac

Na području Virovitičke županije postojala je izuzetno razgranata mreža željeznica na sve strane, od glavnih do vicinalnih i privrednih. Kao što je već rečeno, glavni proizvod koji se izvozio tim željeznicama bilo je kvalitetno slavonsko drvo. Konteksta radi, u nastavku su navedene vrste postojećih željeznica u Virovitičkoj županiji za pojedine godine, temeljem kojih zaista možemo zaključiti da je glavni izvozni proizvod bilo drvo iz bogatih slavonskih šuma.

Naime, treba naglasiti da su najveće bogatstvo Slavonije predstavljale njezine šume. Nakon sječe, drvo je uglavnom obrađivano u cijepane dužice, ali i šumski ugljen. Postojale su i pilane za obradu toga drveta. Ulaganjem kapitala u eksploataciju slavonskih šuma te u drvno-prerađivačku industriju, Slavonija se razvila te postala razvijeniji dio hrvatsko-slavonskog prostora. Koliko je eksploatacija drveta u Slavoniji uzela maha govori i činjenica da je godine 1850. teritorij Slavonije bio 60 % pokriven šumama, a 1914. taj je postotak smanjen na 35 %.¹² U tome su, naravno, presudnu ulogu odigrale željeznice, koje su prevozile te drvene proizvode na svjetska tržišta.

Prvotne ideje o željezničkom spoju Donjeg Miholjca s rijekom Dravom spominju se u izvješćima Virovitičke županije, u kontekstu poslovanja tvrtke S. H. Gutmann. Inokosna tvrtka S. H. Gutmann Belišće osnovana je godine 1884. od strane braće Gutmann. Tvrtka S. H. Gutmann kao dioničko društvo protokolirana je 1. travnja 1918. Za prijevoz sirovina i proizvoda tvrtke S. H. Gutmann osnovana je Slavonsko-podravska željeznica.¹³

Tako se već 1888. godine spominje da tvrtka S. H. Gutmann posjeduje privatnu koncesioniranu obrtnu željeznicu za prijevoz hrastovih stabala iz šuma *Brešće* i *Grabarje* u parnu pilanu u Belišću, a odatle na dravsku obalu. Tijekom 1888. ista tvrtka isplanirala je novu obrtnu željeznicu od pilane u Belišću do šume *Halporički lug* kod Kapelne za prijevoz hrastovine iz te šume na pilanu u Belišće. Treba naglasiti da si je tvrtka isposlovala koncesiju za tu

¹² Hrvoje Volner, „Drvna industrija Slavonije s posebnim osvrtom na obitelj Gutmann do kraja 1918. godine”, *Historijski zbornik* 65 (2012), br. 2, 453, 456-457, 460, 467.

Ivan Balta, „Značaj Slavonsko-podravske željeznice u društvenom razvoju Slavonije krajem 19. i početkom 20. stoljeća”, *Povijesni zbornik* 3, br. 4 (2009),

¹³ Siniša Lajnert, „Likvidacija Slavonsko-podravske željeznice”, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu* 44 (2012), 384; Siniša Lajnert, *Slavonska podravska vicinalna željeznica* (Zagreb, 2016), 8. O tvrtki S. H. Gutmann i njenom poslovanju do 1918. godine vidi Volner, „Drvna industrija Slavonije”, 453-476.

željeznicu kao tzv. vicinalnu željeznicu koja je trebala služiti i javnom prometu. Ishodište te nove obrtne i vicinalne željeznice bila je pilana Beliše s postajama Beliše, Črnkovci, Podgajci, Sveti Đurađ i Donji Miholjac, dok je posljednja postaja trebala biti Kapelna-Viljevo. Od postaje Donji Miholjac trebala je do Drave voditi pobočna pruga. Radovi na toj željeznici otpočeli su u prvim mjesecima 1888. godine.¹⁴

Godine 1889. na području osječkog građevnog kotara Virovitičke županije postojale su dvije uskotračne željeznice širine kolosijeka 1 metar. Obje željeznice bile su u vlasništvu tvrtke S. H. Gutmann, a služile su uglavnom za prijevoz hrastovih stabala iz kupljenih šuma do njihove pilane u Belišću. Jedna od tih željeznica bila je gore navedena pruga: pilana Beliše – šuma Valpovačkog vlastelinstva *Brešće*. Postojala je već više godina. Druga željeznica bila je izgrađena 1889. godine, a spajala je pilanu Beliše sa šumom Donjemiholjačkog vlastelinstva zvanom *Kapelnički lug*. Kao što je već rečeno, ta obrtna željeznica dobila je koncesiju i kao vicinalna željeznica, uslijed čega je ista služila i javnome prometu. Ova željeznica imala je sljedeće postaje: Beliše, Valpovo, Črnkovci, Podgajci, Sveti Đurađ, Donji Miholjac i Kapelna-Viljevo. Od Donjeg Miholjca vodila je do Drave prema Harkányu pobočna linija. Iste godine u đakovačkom građevnom kotaru Virovitičke županije započela je tvrtka Neuschloss-Marchetti-Schmidt kroz šume Našičkog vlastelinstva gradnju obrtne željeznice koja je prolazila samo kroz područje ovoga kotara.¹⁵

Osim obrtnih i vicinalnih željeznica, na području Virovitičke županije postojale su i državne željeznice. Tako su, primjerice, godine 1890. na području Virovitičke županije postojale sljedeće željeznice:

a) Na području osječkog građevnog kotara nalazile su se 3 željeznice, i to:

1. Kr. ug. državna željeznica Osijek – Dalj – Vukovar (normalnotračna, širine kolosijeka 1,435 m, u prometu od 1878.).
2. Uskotračna vicinalna željeznica Beliše – Donji Miholjac – Kapelna, s pobočnom prugom Donji Miholjac – Drava (širine kolosijeka 1 m) u vlasništvu tvrtke S. H. Guttman u Belišću. Ista je godine 1889. predana javnom prometu, te je većinom služila za prijevoz hrastovog drva iz *Kapelničkog luga* u Beliše za parnu pilanu i tvornicu tanina.

¹⁴ Izvješće Kr. podžupana Županije virovitičke ob uredovnom djelovanju Upravnoga odbora Županije virovitičke Kr. županijske oblasti u Osijeku i područnih joj kr. kotarskih oblastih za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1888. (Osijek, 1889), 141. Navedeno izvješće autorima je prosljedio dr. sc. Dražen Kušen, na čemu mu zahvaljujemo.

¹⁵ Izvješće Kr. podžupana Županije virovitičke ob uredovnom djelovanju Upravnoga odbora Županije virovitičke Kr. županijske oblasti u Osijeku i područnih joj kr. kotarskih oblastih za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1889. (Osijek, 1890), 150.

3. Obrtna željeznica iste tvrtke (širine kolosijeka 1 m) koja je služila za prijevoz hrastovine iz šuma Valpovačkog vlastelinstva (*Brešće*) za parnu pilanu u Belišću.

b) Na području đakovačkog građevnog kotara:

Na tom području prolazile su kroz područje općine Vrpolje državne željeznice Dalj – Brod i Šamac – Vrpolje, koje su bile pod upravom Kr. ug. državnih željeznica. Od privatnih željeznica postojala je samo pruga tvrtke Neuschlosz, Schmitt i Marchetti kroz šumu našičkog vlastelinstva. Ova željeznica izgrađena je 1889. godine, oko 17 km duga, te je prevozila drveće iz raznih šuma pilani i tvornici tanina u Đurđenovcu.

c) U virovitičkom građevnom kotaru nisu 1890. godine nastale nikakve promjene, osim što je tvrtki Societé d'Importation de Chêne u Slatini izdana koncesija za produljenje željeznice u šumi Jasenovac kod Viljeva na duljinu od 1300 tekućih metara.¹⁶

Godine 1903. na području Virovitičke županije nalazilo se 322,6 km željeznica javnog prometa, od toga 247,6 km normalnotračnih (1,435 m) i 75 km uskotračnih. Također, bilo je još 153,45 km industrijskih privatnih željeznica.¹⁷

Za povoljan izvoz drva postojala je godine 1908. na području Virovitičke županije izvanredno razgranata mreža željeznica na sve strane. Prema tadašnjem stanju postojale su u županiji sljedeće željezničke pruge: 52 km državnih željeznica, 66 km pruga Društva južnih željeznica, 131 km normalnotračnih i 75 km uskotračnih vicinalnih željeznica. Zatim su tu postojale obrtne i privatne željeznice, i to uskotračne. Od ovih je bilo 93 km na parnu vuču, 50 km na životinjsku vuču i 10 km na ručnu snagu. Ovdje još treba pridodati izgrađenu prugu Osijek – Đakovo – Vrpolje s 50 km normalnih tračnica i industrijsku željeznicu Belišće – Moslavina – Vörösmajur – Voćin s ogrankom Mikleuš – Drenovac. Navedena transportna infrastruktura za izvoz drva u županiji bila je najrazgranatija u cijeloj Hrvatskoj i Slavoniji.¹⁸

¹⁶ *Izješće Upravnoga odbora Županije virovitičke zatim Kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kotarskih oblastih za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1890.* (Osijek, 1891), 161. Navedeno izješće autorima je proslijedio dr. sc. Dražen Kušen posredstvom dr. sc. Marine Vinaj, na čemu im zahvaljujemo.

¹⁷ *XVIII. izješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1903.* (Osijek, 1904), 208-209, 248-249.

¹⁸ *XXIII. izješće Upravnog odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osieku te područnih kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siečnja do 31. prosinca 1908.* (Osijek, 1909), 28-29, 199.

Godine 1910., nekoliko godina prije nego što je sagrađena pruga Pečuh – Donji Miholjac, stanje javnih i privatnih (industrijskih) željeznica na području Virovitičke županije bilo je sljedeće:¹⁹

A. ŽELJEZNICE NAMIJENJENE JAVNOM PROMETU (ukupno 365,5 km normalnotračnih i 177,3 km uskotračnih):

Kr. ug. državne željeznice (javne željeznice na parnu vuču):

1. Villány – Osijek, duga 25 km, razmak tračnica 1,435 m (normalnotračna), godina gradnje i predaje u promet: 1868-1869.
2. Osijek – Erdut – Gomboš – Sombor, duga 32 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1870.
3. Dalj – Vinkovci – Brod, duga 22,3 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1878-1880.
4. Vrpolje – Šamac, duga 5,5 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1880.

Vicinalne željeznice (na parnu vuču):

5. C. kr. privilegirana južna željeznica Barcs – Pakrac – Suhopolje – Slatina, duga 65,8 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1884-1886.
6. Osijek – Našice – Nova Kapela-Batrina, duga 59,0 km,²⁰ razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1892-1893.
7. St. Lörincz – Slatina – Našice, duga 57 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1895-1896.
8. Virovitica – Bjelovar – Križevci, duga 17,2 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1899.
9. Slavonsko-podravsko željeznica Prandanovci – Belišće – Noskovci, duga 74,2 km, razmak tračnica 1 m (uskotračna), godina gradnje i predaje u promet: 1895-1896.

¹⁹ XXV. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osijeku te područnih joj kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1910. (Osijek, 1911), 176-177. Podaci su aproksimativni. Neki podaci o gradnji i predaji pruga u promet nisu u potpunosti točni.

²⁰ U Iskazu javnih, te industrijalnih željeznica na području Virovitičke županije za godinu 1909. navodi se da je vicinalna pruga Osijek – Našice – Nova Kapela-Batrina bila duga 78,7 km. Vidi XXIV. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije o uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osijeku te područnih kr. kotarskih oblasti a za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1909. (Osijek, 1910), 178.

10. Osijek – Đakovo – Vrpolje, duga 47,7 km, razmak tračnica 1,435 m, godina gradnje i predaje u promet: 1906.
11. Slavonsko-podravska željeznica:
 - a) Vörösmajur – Voćin, duga 31,2 km, razmak tračnica 1 m, godina gradnje i predaje u promet: 1906.
 - b) Vörösmajur – Orahovica, duga 8 km, razmak tračnica 1 m, godina gradnje i predaje u promet: 1906.
 - c) Humljani – Drenovac, duga 10,5 km, razmak tračnica 1 m, godina gradnje i predaje u promet: 1906.
 - d) Moslavina – Vörösmajur, duga 24,8 km, razmak tračnica 1 m, godina gradnje i predaje u promet: 1896.
12. Belišće – Valpovo – Osijek, duga 28,6 km, razmak tračnica 1 m, godina gradnje i predaje u promet: 1907-1908.
13. Osijek – Vinkovci, duga 34,0 km, normalnotračna, godina gradnje i predaje u promet: 1910.

B. OBRTNE I INDUSTRIJALNE ŽELJEZNICE (ukupno 2,8 km normalnotračnih na parnu vuču, 116,2 km uskotračnih na parnu vuču, 41,2 km na životinjsku vuču i 0,1 km na ručnu snagu):

1. Donji Miholjac – Dravska obala, duga 4,6 km, uskotračna (1 m), na parnu vuču.
2. Belišće – Dravska obala (pruga Slavonsko-podravske željeznice mjesnog interesa), duga 1,4 km, uskotračna (1 m), na parnu vuču.
3. Obrtni kolosijek u Belišću (pruga Slavonsko-podravske željeznice mjesnog interesa), dug 9,0 km, uskotračni (1 m), na parnu vuču.
4. Obrtni kolosijek u Tvornicu žeste u Donjem Miholjcu (pruga Slavonsko-podravske željeznice mjesnog interesa), dug 0,5 km, uskotračni (1 m), na parnu vuču.
5. Željeznica Brestanovci – Krivaja – pusta Oskoruš (pruga Slavonsko-podravske željeznice mjesnog interesa), duga 9,5 km, uskotračna (1 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1901.
6. Industrijska željeznica Našice – Đurđenovac – Gložđe – Dravska obala (Neuschloss, paropile u Đurđencu), duga 21,6 km, uskotračna (0,76 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1900.
7. Industrijska željeznica Đurđenovac – Krkuš – Rieka (Neuschloss, paropile u Đurđencu), duga 18,1 km, uskotračna (0,76 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1905.

8. Industrijska željeznica Đurđenovac – Breznica Njemačka²¹ (Neuschloss, paropile u Đurđenovcu), duga 13,9 km, uskotračna (0,76 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1907.
9. Obrtni kolosijek Đakovo-kolodvor – Đakovački mlin, dug 0,25 km, normalnotračni (1,435 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1902.
10. Obrtni kolosijek Našice kolodvor – Vlastelinska ciglana, duga 0,25 km, uskotračni (0,76 m),²² na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1900.
11. Obrtni kolosijek Rosmajer, Čaglin – Granice, dug 5,2 km, uskotračni (0,76 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1899-1903.
12. Obrtni kolosijek Feričanci – Gazje (Wolf i Trostlerova), dug 14,2 km, uskotračni (0,76 m), na životinjsku vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1909.
13. Obrtni kolosijek (Fischerov) kolodvor Našice – Ciglana, dug 0,40 km, uskotračni (0,76 m),²³ na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1906.
14. Gospodarska željeznica bizovačkog vlastelinstva Samatovci – Selci, duga 12,30 km, normalnotračna (1,435 m), na životinjsku vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1907.
15. Gospodarska željeznica M. Hermana s pustare Gušće do kolodvora u Čepinu, duga 2,50 km, uskotračna (0,60 m), na životinjsku vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1907.
16. Industrijska željeznica tvrtke Société d' importation de chêne u Normancima, duga 21,6 km, uskotračna (0,76 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1898-1903.
17. Vamoscheroov obrtni kolosijek na kolodvor Đakovo, dug 0,1 km, normalnotračni (1,435 m), na ručnu snagu, godina gradnje i predaje u promet: 1907.
18. Schaumburg-Lippe u šumu Hercegovac, kotar Slatina (privremena šumska željeznica), duga 8,7 km, na životinjsku vuču.
19. Schaumburg-Lippe iz Virovitice u šumu Vukojevci (privremena šumska željeznica), duga 10,8 km, uskotračna, na parnu vuču.

²¹ Breznica Njemačka je danas Breznica Našička.

²² U izvješću Virovitičke županije pogrešno piše da je kolosijek normalnotračni s razmakom tračnica 0,76 m. Naime, razmak tračnica od 0,76 m je uskotračan, a normalnotračan je razmak od 1,435 m.

²³ U izvješću Virovitičke županije pogrešno piše da je kolosijek normalnotračni s razmakom tračnica 0,76 m.

20. Zvečevo u šumu voćinskog vlastelinstva (privremena šumska željeznica), duga 3,5 km, uskotračna (1 m), na životinjsku vuču.
21. Obrtni kolosijek D. d. sjedinjenih paromlina u Čepinu do kolodvora Čepin, dug 1,9 km, normalnotračni (1,435 m), na parnu vuču, godina gradnje i predaje u promet: 1910.

2.2. Historijat izgradnje pruge Pečuh – Donji Miholjac i mosta preko Drave

Iako je most preko rijeke Drave kod Donjeg Miholjca sagrađen 1908., a pruga Pečuh – Donji Miholjac tek 1913., pokušaji za njihovu realizaciju učinjeni su znatno ranije. Tako je već 1893. godine Skupština Virovitičke županije uvažila molbu interesenta za gradnju mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca za doprinos od 50.000 forinti, s tim da se ta svota isplati iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova Virovitičke županije u desetgodišnjim beskamatnim obrocima. Na taj zaključak nije tijekom 1893. godine došlo nikakvo rješenje Kr. zemaljske vlade u Zagrebu.²⁴

Na skupštini Virovitičke županije od 10. studenoga 1894. ponovljen je gornji zaključak od 25. svibnja 1893. Skupštinari su obaviješteni da je Odjel za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade u Zagrebu 7. lipnja 1894. donio naredbu br. 31.690 da će u tu svrhu dati dotaciju od 100.000 forinti iz Zemaljske cestograđevne dotacije te da se predmet gradnje toga mosta nalazi na raspravi kod Kr. ug. ministarstva trgovine.²⁵

Na skupštini Virovitičke županije održanoj 21. svibnja 1895. Pankrac Szily, zastupnik u Ugarskom saboru i pretkoncesionar vicinalne željeznice Pečuh – Sikloš – Donji Miholjac, zamolio je za gradnju te pruge subvenciju od strane županije u iznosu od 100.000 forinti. Ponovimo da je skupština 1893. godine zaključila da se gradnja mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca subvencionira s 50.000 forinti, otplativih u 10 godina beskamatnim obrocima iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova Virovitičke županije. Kr. zemaljska vlada odvrtila je na to da u to ime stavlja u izgled 100.000 forinti iz zemaljske cestograđevne dotacije. Tada je Szily kao pretkoncesionar željeznice Pečuh – Sikloš – Donji Miholjac trasirao tu prugu, a izgradnjom te pruge trebala je biti premoštena i rijeka Drava kod Donjeg Miholjca. Most je trebao biti uređen i za kolni i za pješački promet. Treba napomenuti da se dioničarsko društvo nije moglo osnovati te dobiti koncesija za faktičnu gradnju te pruge dok se prema Kr. ug.

²⁴ VIII. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1893. (Osijek, 1894), 23.

²⁵ IX. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1894. (Osijek, 1895), 59.

ministarstvu trgovine, u smislu čl. 10. *Zakonskog članka IV.* iz 1888. godine,²⁶ ne iskaže sa subskripcijom na temeljne dionice u iznosu od 35 % građevne glavnice. Temeljem navedenog, skupština Virovitičke županije zaključila je da se zaključak iz godine 1893., kojim se dozvoljava iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova županije za gradnju mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca svota od 50.000 forinti, otplate u desetgodišnjim beskamatnim obrocima, ponavlja te dozvoljava ista svota za nabavu temeljnih dionica željeznice Pečuh – Sikloš – Donji Miholjac, ali pod uvjetom da se navedeni željeznički most gradi kod Donjeg Miholjca i da bude uređen i za prijelaz kola i pješaka, te da se osigura pogodnost kod željezničkog dovoza kamena i drugog materijala za javne gradnje. Ovaj zaključak podnesen je banu 3. srpnja 1895. pod brojem 1055, no konačno rješenje do tada nije stiglo.²⁷

Na temelju molbe od 10. studenoga 1895. Kr. ug. ministarstvo trgovine izdalo je 29. studenoga 1895. pod brojem 80223 saborskom zastupniku Benjaminu Perczelu na jednu godinu dana pretkoncesiju za parostrojnu vicinalnu željezničku prugu, projektiranu od postaje Pečuh Kr. povlaštene željeznice Pečuh – Barcs u pravcu prema općinama Keszü, Regenye, Szöke-Ocsárd, Szava, Viszló, Terehegy, Harkány, Gyúd, Siklós i Dráva-Szabolcs te premoštenjem rijeke Drave pa do Donjeg Miholjca.²⁸

Na temelju molbe od 1. veljače 1896., Kr. ug. ministarstvo trgovine podijelilo je 6. veljače 1896. pod brojem 8272 dr. Škenderu Ledereru iz Budimpešte, predsjedniku i ravnatelju Ugarsko-belgijskoga dioničarskog društva kovno-obrtne tvornice na jednu godinu dana pretkoncesiju za parostrojnu vicinalnu željezničku prugu projektiranu od postaje Pečuh Kr. ug. državnih željeznica, doticanjem općina Regenye, Ocsárd, Viszló, Harkány, Siklós i Gordisa te premoštenjem rijeke Drave do Donjeg Miholjca.²⁹

²⁶ Temeljem čl. 10. Zakonskog članka IV. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa, u koncesiji se trebala ustanoviti faktična građevna glavnica. Nominalnu glavicu, kao i način i uvjete nabave financijskih sredstava, tečaj vrijednosti, dividendu, odnosno kamate istih i sl. određivao je ministar javnih radnji i komunikacija sporazumno s ministrom financija. Trebalo je paziti na to da ondje gdje su izdavane temeljne dionice one iznose barem 35 % faktične građevne glavnice. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 190-191.

²⁷ X. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1895. (Osijek, 1896), 54-55. U izvješću se pogrešno navodi da uplata na temeljne dionice treba iznositi 33 % građevne glavnice, no prema navedenom čl. 10. Zakonskog članka IV. iz 1888., riječ je o 35 % građevne glavnice.

²⁸ HR-HDA-79, Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove-Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor. br. 68624/1895., kut. br. 1425.

²⁹ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 10484/1896., kut. br. 1425.

Na temelju molbe Škendera Lederera, kr. ug. ministar trgovine odredio je 5. ožujka 1896. pod brojem 14896 da se politički ophod pruge Pečuh – Donji Miholjac održi od 18. do 22. ožujka 1896. pod predsjedanjem ministerialnog tajnika Vladimira Ehrenhöfera.³⁰

Pretkoncesionar vicinalne željeznice poslao je 15. travnja 1896. molbu banu Kraljevine Hrvatske i Slavonije za financijsku pomoć oko izgradnje željeznice Pečuh – Donji Miholjac i 380 metara dugog mosta preko Drave. U molbi obavještava bana da je politički ophod pruge održan 18.-22. ožujka 1896. pokazao da će navedena željeznica imati veliki značaj u pogledu javnog prometa i napretka lokalnog gospodarstva. Svi zainteresirani za izgradnju pruge (oblasti, općine i privatnici) izrazili su želju da se željeznica čim prije izgradi te da se projektirani most preko Drave izgradi ne samo za željeznički promet, već podjednako i za pješački i promet kolima. U skladu sa željama interesenata, pretkoncesionar je dao izraditi konačne nacрте predmetne željeznice i mosta. No, zbog toga su izvedbeni troškovi narasli toliko da je bila potrebna financijska pomoć zainteresiranih. Pretkoncesionar je spomenuo banovu financijsku pomoć od 100.000 forinti, no zbog činjenice da se most, osim za željeznički promet, morao izgraditi i kao cestovni most, te su troškovi zbog toga znatno porasli, zamolio je dodatnu pomoć od još 100.000 forinti. Time bi ban potpisao temeljne dionice u ukupnoj vrijednosti od najmanje 200.000 forinti. Pretkoncesionar priznaje banu da se bez financijske pomoći ne može izgraditi niti željeznica, a niti most. Veliki župan Virovitičke županije obavijestio je 18. rujna 1896. Odjel za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade u Zagrebu da je i on dobio pretkoncesionarovu molbu za financijsku pomoć te se pozvao na izvješće Kr. županijske oblasti od 19. lipnja 1895. u kojem se obrazlaže neodgodiva potreba za izgradnjom predmetne željeznice sa željezničkim mostom preko Drave kod Donjeg Miholjca, koji bi bio uređen i za kolni i pješački promet. No, Kr. zemaljska vlada svojim otpisom od 31. kolovoza 1896. nije odobrila zaključak skupštine Virovitičke županije od 25. svibnja 1893. glede subvencioniranja željeznice iz $\frac{3}{4}$ otkupa njenih javnih radova. S obzirom na veliku važnost izgradnje željeznice i mosta za županiju, veliki župan zamolio je Kr. zemaljsku vladu da iz zemaljskih sredstava povisi doprinos za njenu izgradnju od 100.000 na 150.000 forinti.³¹

Na skupštini Virovitičke županije održanoj 25. travnja 1896. godine dr. Škender Lederer,³² pretkoncesionar vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miho-

³⁰ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 10484/1896., ur. br. 15083, kut. br. 1425.

³¹ HR-HDA-79, predmet X. 1898/204, sv. 10-4, kor. br. 10484/1896., ur. br. 54334/1896., kut. 2856. Ovaj dokument po tematici ne spada u predmet X. 1898/204, jer govori o Lonjsko-poljskoj vicinalnoj željeznici, a ne o željeznici Pečuh – Donji Miholjac.

³² Dr. Škender Lederer se u izvješću spominje kao Aleksander Lederer. Ime Aleksander je najčešće grčka inačica imena Škender.

ljac, zamolio je za povišenje subvencije od 50.000 forinti na 100.000 forinti. Kr. zemaljska vlada je u to ime iz zemaljskih sredstava stavila u izgled svotu od 100.000 forinti, dok je skupština već u tu svrhu dozvolila u ime županije 50.000 forinti. Iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova Virovitičke županije trebalo je platiti: za željeznicu Osijek – Batrina još 70.000 forinti, odnosno kroz godine 1896.-1902. po 10.000 forinti; za željeznicu Szt. Lőrincz – Slatina – Našice još 54.000 forinti, odnosno kroz godine 1896.-1904. po 6.000 forinti; za željeznicu Virovitica – Bjelovar 50.000 forinti, odnosno kroz deset godina po 5.000 forinti; za željeznicu Osijek – Đakovo – Vrpolje zaključkom skupštine dozvoljenih, no još neodobrenih 85.000 forinti, odnosno kroz deset godina po 8.500 forinti. Treba napomenuti da je $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova za Virovitičku županiju iznosilo godišnje oko 78.258 forinti, dakle ostalo je nakon odbitka navedenih godišnjih doprinosa za željeznice od 34.500 forinti u ime pripomoći za uzdržavanje nekih općinskih cesta, te u ime zemaljskih cesta i mostova samo 43.758 forinti, dok je već sam šljunak za uzdržavanje zemaljskih cesta stajao godišnje oko 92.000 forinti. S obzirom na sve navedeno, molba je odbijena. Protiv toga zaključka molitelj nije uložio nikakvu predstavku.³³

Već spomenuti zaključak skupštine Virovitičke županije od 21. svibnja 1895., da se gradnja željeznice Pečuh – Sikloš – Donji Miholjac i mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca subvencionira s 50.000 forinti iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova Virovitičke županije, nije odobrila Kr. zemaljska vlada jer je ona u tu svrhu, kao što je već rečeno, obećala doprinos od 100.000 forinti iz zemaljske cestograđevne dotacije, te zbog toga jer je prihod iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova Virovitičke županije već bio preopterećen drugim izdacima. Od mnogih zaključaka županijskih skupština unazad 10 godina koji su imali za cilj napredak Virovitičke županije izdvojeno je 15 najvažnijih od općeg interesa. Jedan od njih bio je i skupštinski zaključak koji je garantirao izgradnju željeznice Pečuh – Sikloš – Donji Miholjac s mostom preko Drave kod Donjeg Miholjca.³⁴

Dana 31. listopada 1896. održana je u Kr. ug. ministarstvu trgovine u Budimpešti koncesionalna rasprava za željeznicu Pečuh – Donji Miholjac. Raspravi su nazočili predstavnici Kr. ug. ministarstva trgovine, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Ministarstva financija, Ces. i kr. zajedničkoga ministarstva rata, Vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Kr. ug. državnih željeznica i dr. Škender Lederer kao pretkoncesionar. Građevna glavica ustanovljena je s 3.570.000 forinti, u kojoj svoti je uračunato i građenje zajedničkoga mosta, za željezničke i cestovne svrhe. Od ove svote pretkoncesionar je bio dužan upotrijebiti 128.000 forinti za nabavu prometnih sred-

³³ XI. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1896. (Osijek, 1897), 56-57.

³⁴ Isto, 65-66.

stava. Pričuvna glavnicu bila je 20.000 forinti u prvenstvenim obveznicama. Posebna pričuvna glavnicu za most određena je na 20.000 forinti. Na raspravi je izneseno 8 alternativa za izgradnju mosta. Kako je tijekom rasprave jednoglasno zaključeno da se most prema zahtjevima interesenata izgradi za željeznički i cestovni promet, te kako nije bilo izgleda da bi se navedena vicinalna željeznica uskoro preinačila u glavnu željezničku prugu, to je samo alternativa pod brojem 5 dolazila u obzir; naime, da se izgradi most za vicinalnu željeznicu i cestovni promet s drvenim podom u vrijednosti od 987.000 forinti. Pretkoncesionar Lederer izjavio je da pristaje na navedene uvjete da se most izgradi za željeznički i cestovni promet samo u tom slučaju ako bi višak troškova pokrili interesenti. Za željeznički most je sa svoje strane predložio doprinos od 300.000 forinti, s molbom da potrebni višak troškova pokriju država i interesenti. U slučaju da se ne mogu nabaviti odgovarajući doprinosi, on bi izgradio željeznicu samo do rijeke Drave. Za izgradnju mosta bilo je osigurano sveukupno 173.360 forinti, od toga: 100.000 forinti Kr. zemaljska vlada, 24.000 forinti hrvatsko-slavonski interesenti (Donji Miholjac 20.500 forinti, Slatina 200 forinti, veleposjednici 3.300 forinti), 25.000 forinti za odstup prijevoznoga prava vlastelinstva Mailath u Donjem Miholjcu, 12.000 forinti Županija Baranja i 12.360 forinti ugarski interesenti. Za izgradnju željeznice i mosta osigurani su sveukupni doprinosi od 633.360 forinti, od toga: 162.000 forinti Županija Baranja (150.000 + 12.000 forinti), 100.000 forinti grad Pečuh, 100.000 forinti općina Siklós, 100.000 forinti vlastelinstvo Mailath, 24.000 forinti hrvatski interesenti, 12.360 forinti ugarski interesenti, 25.000 forinti odstup Mailathovog prijevoza, 100.000 Kr. zemaljska vlada i 10.000 forinti manje ugarske općine. Kako je građevna glavnicu određena na 3.570.000 forinti, od koje je po *Zakonu o željeznicah mjestnog interesa* trebalo biti osigurano 35 %, što znači 1.249.500 forinti, ispada da je uz osiguranih 633.360 forinti nedostajalo još 616.140 forinti. Zbog toga je za most odlučena alternativa br. 5, tj. s drvenim podom. Kako je rečeno, pretkoncesionar je zamolio da se za pokriće ovoga manjka iskoriste državni doprinosi od dotacije za podupiranje vicinalnih željeznica, poštanskog erara i zaklade za uzdržavanje državnih cesta. Budući da su prva i treća dotacija bile posve iscrpljene, to se pretkoncesionaru moglo izaći u susret sa 100.000 forinti doprinosa na teret poštanskog erara, što ni izdaleka nije bilo dovoljno. Pretkoncesionar je upućen da nedostajući financijski dio nabavi putem doprinosa od interesenata ugarskih i hrvatskih općina te veleposjednika.³⁵

Na temelju molbe od 9. veljače 1897. kr. ug. ministar trgovine produljio je 14. ožujka 1897. pod brojem 9675 dr. Škenderu Ledereru, predsjedniku i ravnatelju Ugarsko-belgijskoga dioničarskog društva metalne industrije na daljnu godinu dana valjanost pretkoncesije za parovoznu vicinalnu želje-

³⁵ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 10484/1896., ur. br. 74380/1896., kut. br. 1425.

zničku prugu koja je trebala voditi od postaje Pečuh Kr. ug. državnih željeznica dodirivanjem općina Regenye, Ocsárd, Viszló, Harkány, Siklós i Gordisa te premošćenjem rijeke Drave do Donjeg Miholjca.³⁶

Kr. ug. ministar trgovine podijelio je 13. srpnja 1897. pod brojem 42.988 velikoj općini Siklós na jednu godinu dana dozvolu za predradnje iz postaje Vókány željeznice Mohács – Pečuh uz doticaj Siklósa, Harkánya i Dráva-Szabolcsa, te premoštenjem Drave do Donjeg Miholjca vodeće normalne, eventualno uskotračne parovozne, eventualno električne vicinalne željezničke pruge.³⁷

Skupština Virovitičke županije održana je 25. svibnja 1899. Na njoj je skupštinar Dragutin Krepe predložio da se nužno poduzme sve da dođe do izgradnje mosta za kolni i pješački promet preko Drave kod Donjeg Miholjca. Promet između Ugarske i Slavonije kod Donjeg Miholjca bio je velik, a naročito u pogledu sajamske trgovine i trgovine drvima. Prekodravski kotari Sikloš i Darda nisu imali drva, dok su slavonski kotari Donji Miholjac i Našice obilovali istima. Vidljivo je da je ovaj promet bio važan, jer su obje vlade izgradile ceste do Drave. Tadašnji primitivni promet preko Drave ne samo da je bio otežan, već je prečesto bio i prekidan. Prečesto su nastajale pješčane naplavine, koje su prouzročile da se prijevoz premješta s jednog mjesta na drugo. Također, po zimi se Drava kod Donjeg Miholjca rijetko tako zaledila da se promet preko leda mogao sigurno kretati. Uglavnom su opasnost predstavljale ploveće ledene sante. Skupštinari su podsjetili da su još godine 1893. bile provedene rasprave u vezi s gradnjom mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca. Tom je prigodom od građevnog troška od ukupno 450.000 forinti osigurano od strane Kr. zemaljske vlade 100.000 forinti, od strane slavonskih i ugarskih interesenata 48.360 forinti te od strane donjomiholjačkog vlastelinstva odstupom prava prijevoza u vrijednosti od 40.000 forinti. Kako time nije bilo osigurano 2/3 građevnog troška, te pošto se javila ideja o izgradnji željeznice Pečuh – Sikloš – Dráva-Szabolcs – Donji Miholjac s premoštenjem Drave kod Donjeg Miholjca, to je kr. ug. ministar trgovine godine 1895. odustao od namjere samostalno graditi most preko Drave kod Donjeg Miholjca. Do gradnje ove željeznice do tada još nije došlo, a prema mišljenju županijskih skupština, nije ni moglo tako brzo doći. Gradnja mosta poskupljivala je znatno gradnju željeznice zbog toga što pretkoncesionari, koji su se svaki čas mijenjali, nisu mogli nabaviti nužnu građevnu glavnicu. Skupština je zaključila: da se podnese predstavka kr. ug. ministru trgovine da čim prije naredi izgradnju tog mosta iz državnih sredstava uz prinose zainteresiranih, da se ban zamoli da podupre tu predstavku te da se veliki župan zamoli da s posebnim izaslanstvom od strane županije osobno zamoli kr. ug.

³⁶ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 20235/1897., kut. br. 1916.

³⁷ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 42805/1897., kut. br. 1916.

ministra da uvaži ovaj zaključak. Nakon što su poduzeti koraci u smislu ovog zaključka, kr. ug. ministar trgovine odgovorio je da je uputio Kr. ug. državni građevni ured u Požegi da započne predradnje u vezi s premoštenjem rijeke Drave između Dráva-Szabolcsa i Donjeg Miholjca, odnosno da sastavi potrebni operat.³⁸ Nakon toga bi odredio politički ophod te nastavio dotadašnje rasprave u vezi s pokrićem građevnih troškova. Nakon toga bila bi donesena definitivna odluka. Gradio bi se željezni most s kamenim stupcima ili samo za cestovni promet ili također i za željeznički promet.³⁹

U vezi s gornjim zaključkom skupštine Virovitičke županije od 25. svibnja 1899. o poduzimanju radnji za izgradnju mosta preko rijeke Drave kod Donjeg Miholjca, tijekom 1900. godine kr. ug. ministar trgovine odgovorio je da su već izrađeni općeniti planovi, a čim se pribave nužni hidrografski podaci trebao je biti određen i politički ophod. U prosincu 1900. odredio je kr. ug. ministar trgovine za 8. siječnja 1901. povjerenstvenu raspravu u Donjem Miholjcu na kojoj se trebalo odrediti položaj i otvor mosta, visinu istoga te način gradnje, tj. kako da se most izvede, samo za cestovni ili za kombinirani cestovni i željeznički promet.⁴⁰

U skladu s informacijom o političkom ophodu projektiranog mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca, dnevni tisak objavio je početkom siječnja 1901. vijest da su nacrti mosta bili izloženi kod Kr. kotarske oblasti u Donjem Miholjcu na javni uvid. Raspravu je vodio ministerijalni odsječni savjetnik Vladimir Ehrenhöfer.⁴¹

Jesenska skupština Virovitičke županije održana je 28. listopada 1902. Na skupštini je županijski tajnik glede izgradnje mosta preko Drave kod Donjeg Miholjca izvijestio da će se, prema izjavi bivšeg kr. ug. ministra trgovine, nužna svota uvrstiti u investicijski program za 1904. godinu. Skupštinar Dragutin Krepp predložio je da se ipak pošalje ponovna predstavka na zajedničkog kr. ug. ministra trgovine s molbom da se gradnja ovoga mosta što prije izvede.⁴²

³⁸ *Opèrât, áta, lat.* (operari – djelovati, poslovi, raditi), izradak, dovršeno djelo; opsežan spis, velik referat, iscrpljiva pismena radnja. Vidi Klaić, *Rječnik*, 975.

³⁹ XIV. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1899. (Osijek, 1900), 65-67.

⁴⁰ XV. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1900. (Osijek, 1901), 70, 252.

⁴¹ „Most preko Drave kod D. Miholjca”, *Narodne novine* (dalje: NN), br. 2, 3. siječnja 1901, 3.

⁴² XVII. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i kr. žup. tajnika iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1902. (Osijek, 1903), 75-76.

Proljetna skupština Virovitičke županije održana je 27. svibnja 1903. U pogledu izgradnje mosta preko Drave izviješteno je da su se uslijed regulacije Drave promijenili odnosi toka rijeke pa je nastala potreba da se obave novi tehnički izvidi i obavi novi očevid. Kr. ug. ministar trgovine više je puta izjavio da je gradnja mosta uzeta u program onih 7,5 milijuna forinti što je ugarska vlada namijenila za mostogradnje u Ugarskoj, Hrvatskoj i Slavoniji, te da će taj most doći do izvođenja godine 1904. Troškovi su proračunati na 2 milijuna kruna.⁴³

Jesenska skupština Virovitičke županije održana je 21. listopada 1903. Na skupštini se podsjetilo da je na proljetnom zasjedanju spomenuto u predmetu premoštenja Drave kod Donjeg Miholjca da su se uslijed regulacije Drave promijenili odnosi toka, te je stoga nastala potreba da se obave novi tehnički izvidi i novi očevid. Prema odluci kr. ug. ministra trgovine, odnosno Kr. zemaljske vlade, obavljen je 21. rujna 1903. ponovni politički ophod za gradnju mosta. Povjerenstvo, koje se sastojalo od oblasnih izaslanika i interesenata s lijeve i desne obale Drave, izjavilo je jednoglasno da se os mosta položi u pravcu ceste Donji Miholjac – Drava te da se izgradi kombinirani most za kolni i željeznički promet. Zastupnici Virovitičke županije izjasnili su se također za most za kolni i željeznički promet, no za potonji ipak samo u slučaju ako se željeznički promet napravi s normalnotračnim kolosijekom.⁴⁴ Izgradnja ovakvog mosta bila je u interesu sjeverozapadnog dijela Virovitičke županije, ali bi kombinirani most bezuvjetno stavio u pogibelj prometne probitke “siela županije”, grada Osijeka. Prema uspjehu rasprave moglo se računati da bi se na proljeće moglo otpočeti s gradnjom mosta.⁴⁵

Proljetna skupština Virovitičke županije održana je 26. svibnja 1904. U pogledu premoštenja Drave kod Donjeg Miholjca priopćeno je da je kr. ug. ministar trgovine izaslao posebnog izaslanika Kr. ug. ministarstva sa zadaćom da s predstojnikom Državnog građevnog ureda u Požegi izradi tehnički operat i potanki troškovnik. Čim bi isti bio preispitan i odobren raspisala bi se *jeftimberna rasprava*, pa se moglo očekivati da se godine 1905. pristupi gradnji mosta.⁴⁶

Proljetna skupština Virovitičke županije održana je 15. lipnja 1905. Na prijedlog skupštinara Stjepana Horvatha zaključeno je da se predstavkom kod Kr. ug. ministarstva trgovine ubrza gradnja mosta na Dravi kod Donjeg

⁴³ XVIII. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke, 61.

⁴⁴ Širina normalnotračnog kolosijeka iznosila je 1,435 m.

⁴⁵ XVIII. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke, 66.

⁴⁶ XIX. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osijeku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1904. (Osijek, 1905), 55.

Miholjca, glede kojeg je već bio održan političko-tehnički ophod i zaključeno premoštenje kombiniranim mostom za cestovni i željeznički promet.⁴⁷

U vezi s izgradnjom mosta na Dravi kod Donjeg Miholjca, na jesenskoj skupštini Virovitičke županije održanoj 23. studenoga 1905. izviješteno je da je ministar saopćio kako trenutno ne može donijeti odredbe za izgradnju ovoga financijski skupoga mosta, jer zajednička vlada nije imala za tekuću godinu odobrenoga proračuna, niti naknadnog odobrenja parlamenta vladi za izdatke za upotrebu kredita dozvoljenoga za gradnju mostova na državnim cestama. Na prijedlog skupštinarara Dragutina Krepepe, zaključeno je da se ponovo podnesu predstavke banu i zajedničkom kr. ug. ministru trgovine.⁴⁸

U srpnju 1906. započeta je gradnja mosta preko Drave na državnoj cesti Našice – Donji Miholjac. Most je bio tako projektiran da je mogao poslužiti ne samo najtežim cestovnim vozilima, nego i željeznici normalnih tračnica. Rampe koje vode na most trebale su biti tako smještene da se uz njih bez zapreke u svako doba mogao sagraditi željeznički nasip. Most se gradio s tri otvora, ukupno 310 m/m slobodnim otvorom, tako da bi željezna konstrukcija mogla počivati na dvije mostne glave i dva koritna stupnika. Radove oko mosta izvodila su dva poduzetnika: donje radove (stupnici i drugi zidani poslovi, cestovne i uzvodne rampe) izvodila je Schlickova tvornica željeza d.d., dok je izvođenje željezne konstrukcije predano Tvornici strojeva ugarskih državnih željeznica. Suma za donje radove iznosila je 600.570 kruna, dok je izvođenje željezne konstrukcije stajalo 380.000 kruna. Čitava mostogradnja po prilici je koštala 980.570 kruna. Fundiranje se izvodilo pneumatički. Godine 1906. dogotovljen je bio temelj mostne glave lijeve obale i dvaju koritnih stupnika, dok je fundiranje mostne glave desne obale bilo u tijeku, a predviđeno je da bude gotovo koncem siječnja 1907. Godine 1906. rađeni su i nasipi mostnih rampi, a gradnja gornjih zidova trebala je započeti tek početkom proljetnog vremena. Predviđeno je da cjelokupni radovi budu završeni tijekom zime godine 1907-1908., kad je most trebalo predati cestovnom prometu. Na žalost, rasprave glede gradnje željeznice Pečuh – Donji Miholjac – Našice i nastavka Našice – Đakovo ostale su do tada bez uspjeha.⁴⁹ Gradnjom samog mosta rukovodio je kraljevski nadinženjer Adolf Kralik.⁵⁰

⁴⁷ XX. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osijeku te područnih joj kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1905. (Osijek, 1906), 56.

⁴⁸ XX. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke, 61.

⁴⁹ XXI. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i upravitelja kr. žup. oblasti, kr. žup. tajnika ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, Kr. županijske oblasti u Osijeku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1906. (Osijek, 1907), 213-214.

⁵⁰ Ivan Balta, „Značaj Slavonsko-podravске željeznice u društvenom razvoju Slavonije krajem 19. i početkom 20. stoljeća”, *Povijesni zbornik* 3 (2009), 217.

Pretkoncesiju za vicinalnu željezničku prugu Pečuh – Donji Miholjac prenijela je budimpeštanska poduzetnička tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann na Dioničarsko društvo mjesne željeznice Osijek – Đakovo – Vrpolje. Kr. ug. ministarstvo trgovine odobrilo je ovaj prijenos naredbom br. 78.878 od 31. prosinca 1906.⁵¹ Novom naredbom br. 7.437 od 4. veljače 1907. Kr. ug. ministarstvo trgovine produljilo je navedenom društvu pretkoncesiju na još godinu dana. Vicinalna pruga trebala je voditi od Pečuha do Donjeg Miholjca te pravcem od postaje Villány kroz općinu Nagy Harsány do Siklósa.⁵²

Kako se krajem 1906. godine navedeno društvo fuzioniralo s Dioničarskim društvom mjesne željeznice Vinkovci – Županja-Savska obala u novo društvo pod nazivom Dioničarsko društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica, novostvoreno društvo preuzelo je pruge i projekte obaju društava. Tako je preuzelo i projekt pruga koje su se tek trebale izgraditi u Baranjskoj županiji u ukupnoj duljini od 66 km, i to: Pécs – Harkány – Donji Miholjac (43 km) te Harkány – Siklos – Villány (23 km).⁵³

Godine 1907. od gornje željezne konstrukcije montirana su dva mostna otvora, i to lijevi i srednji, a mostne glave, stupovi i cestovne rampe bili su posve dovršeni. Trebao se još izvesti jedino kameni utrenik, koji je građevna uprava namjeravala dovršiti do konca travnja 1908., tako da je most u svibnju 1908. trebao biti predan prometu.⁵⁴

Željezni most preko Drave kod Donjeg Miholjca na državnoj cesti Našice – Donji Miholjac – Pečuh dovršen je 1908. godine troškom od 1.555.000 kruna. Nalazio se na području nadležnosti Kr. ug. državnog građevnog ureda u Požegi u Virovitičkoj županiji.⁵⁵ Preciznije rečeno, most koji je bio tako građen da visina donjeg ruba željezne konstrukcije bude 6,5 metara iznad najvišeg vodostaja Drave, da ne bi smetao brodarenju po rijeci, svečano je otvoren 23. svibnja 1908.⁵⁶

Dana 15. prosinca 1910. održana je jesenska skupština Virovitičke županije. Prijedlog Administrativno-financijskog odbora na točku 13. dnevnog reda, da se izgradnja željezničke pruge Donji Miholjac – Harkány iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radova subvencionira svotom od 24.000 kruna, kao i daljnjom svotom

⁵¹ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 3665/1907., kut. br. 3337.

⁵² Isto.

⁵³ HR-HDA-757, Egyesült Száva-Drava vidéki helyiérdekű vasutak, nacrt pruga, b.g., kut. br. 2.

⁵⁴ XXII. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, Kr. županijske oblasti u Osijeku te područnih kr. kotarskih oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1907. (Osijek, 1908), 187.

⁵⁵ XXIII. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke, 28-29, 199. Prema nekim istraživanjima, most je svečano otvoren za promet 23. svibnja 1908.

⁵⁶ Balta, „Značaj Slavonsko-podravске željeznice”, 217.

od 50.000 kruna, ako se ta pruga preko Miholjca nastavi do Našica, otklonila je županijska skupština većinom glasova.⁵⁷

Prema informacijama koje je u listopadu 1912. *Budapester Tagblatt* prosljedio hrvatskom dnevnom tisku, počela je izgradnja novoprojektirane željezničke pruge prema Donjem Miholjcu. Dužina pruge iznosila je 46 kilometara, a troškovi izgradnje stajali su 6.700.000 kruna. Prvi dio pruge od Harkány do Donjeg Miholjca trebao je biti dovršen i predan prometu 1912. godine, dok je drugi dio od Pečuha do Harkány trebao biti dovršen 1913. Vaterländische Bank preuzela je dvije trećine dionica, a jednu trećinu preuzelo je vlastelinstvo vojvode Schaumburg-Lippea.⁵⁸ Ovaj potonji bio je posebno zainteresiran, budući da je imao direktne koristi od sječe i izvoza svojih šuma, što je vidljivo iz izvješća Virovitičke županije. Radi eksploatacije svojih šuma, vlastelinstvo vojvode Schaumburg-Lippea posjedovalo je u Virovitičkoj županiji i svoje šumske željeznice.⁵⁹

Zakonski članak III. o dozvoljenju vicinalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac donesen je 20. ožujka 1913. u Beču. Navedenim zakonom Kr. ug. ministarstvo trgovine ovlašteno je da može dozvoliti normalnotračnu parovoznu vicinalnu željeznicu koja se sastojala od glavne pruge, što bi vodila ogrankom od postaje Pečuh Kraljevske povlaštene željeznice Pečuh – Barcs, preko postaje Harkány Podravske vicinalne željeznice do Donjeg Miholjca, te od spojnog kolosijeka što se trebao izvesti ogrankom iz ove glavne pruge s priključkom na prugu Harkány – Siklós Podravske vicinalne željeznice, nadalje od pomoćne pruge koja je vodila na dravsku obalu i teretnih kolosijeka što su išli u Tvornicu žeste, Tvornicu opeka, mlin i stovarište repe u Donjem Miholjcu. Provedba navedenog zakona povjerena je ministru trgovine i ministru financija.⁶⁰

Dozvolnu izpravu za vicinalnu željeznicu Pécs-Dolnji Miholjac izdao je 1. travnja 1913. Ladislav Beöthy,⁶¹ kr. ug. ministar trgovine u Budimpešti. Navedenom koncesijskom ispravom dobila je budimpeštanska građevna tvrtka Fried i Adorjan dozvolu i preuzela obvezu da će normalnotračnu parovoznu vicinalnu željeznicu izgraditi i držati neprekidno u prometu. Željeznica se sastojala, kao što je već rečeno, iz glavne pruge, iz postaje Pečuh Kr. povlaštene željeznice Pécs – Barcs preko postaje Harkány Podravske vicinalne željeznice

⁵⁷ XXV. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke, 52.

⁵⁸ "Gradnja željeznice Dolnji Miholjac", NN, br. 248, 25. listopada 1912., 7.

⁵⁹ XXV. izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke, 176-177.

⁶⁰ *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1913.*, br. 111: 1040-1041.

⁶¹ Ladislav (László) Beöthy bio je kr. ug. ministar trgovine od 18. listopada 1911. do 13. srpnja 1913. Vidi *Revai Nagy Lexikona*, XIII (Budapest, 1915), 262-263.

do Donjeg Miholjca, kao i iz spojne pruge, ogrankom iz ove glavne pruge do pruge Harkány – Sikloš Podravske vicinalne željeznice, nadalje iz krilne pruge prema dravskoj obali i teretnih kolosijeka koji su vodili u Tvornicu žeste, Tvornicu opeka, mlin i tovarište repe u Donjem Miholjcu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 12. ožujka 1912. Koncesionari su bili dužni dovršiti izgradnju pruge te je predati javnome prometu u roku od dvije godine, računajući od dana izdane koncesije. Za izgradnju i shodno prometno uređenje dozvoljene željeznice ustanovljena je potrebna faktična glavica od 6.686.000 kruna, od koje glavice je koncesionar bio dužan za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 278.000 kruna. Od faktične glavice trebalo je izlučiti 90.000 kruna i kao pričuvom posebno rukovati. Od faktične glavice trebalo je daljnjih 30.000 kruna izlučiti kao posebnu pričuvnu zakladu. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 250.000 kruna. Rukovanje koncesioniranom prugom koncesionar je prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Koncesionar je bio dužan u roku od tri mjeseca osnovati dioničko društvo sa sjedištem u Pečuhu ili Budimpešti. Službeni poslovni jezik bio je isključivo mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovanje te upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije ustanovljeno je na 90 godina, računajući od dana izdavanja koncesije, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.⁶²

Prema *Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac* od 1. travnja 1913., pruga je trebala biti izgrađena s razmakom tračnica od 1,435 metara. Pruga je trebala biti tako izgrađena i uređena da vlakovi na njoj mogu voziti najvećom brzinom od 40 km/h. Donja građa željeznice trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon odnosno pad ustanovljen je s 15 ‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruži imati manji polumjer od 300 m, a u iznimnim slučajevima bio je dopušten i polumjer od 250 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, odnosno u visini donje površine šljunčanog sloja, trebala je biti barem 4 m. U smislu upotrebe Dravskog mosta u Donjem Miholjcu bila su mjerodavna utanačenja sadržana u zapisniku održanog političkog ophoda od 11. kolovoza 1910. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije

⁶² *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1913.*, br. 78: 399-412.

smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Između profila 65/96 i 120/148 pruge Pécs – Harkány trebale su biti uporabljene tračnice od barem 28 kg po tekućem metru. Na željezničkoj pruži koncesionar je trebao izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. postaja Keszű (duga 250 m), 2. vodna postaja Regenye (duga 365 m), 3. postaja Ocsárd (duga 250 m), 4. postaja Diósvizsló (duga 315 m), 5. stajalište Márfa (dugo 70 m), 6. postaja Terehegy (duga 250 m), 7. postaja Dráva-Szabolcs (duga 380 m), 8. tovarište Pešćenje, između profila 153/157 (dugo 200 m), 9. pretovarište Janjevci, između profila 163/167 (dugo 200 m), 10. pretovarište Dravska obala (dugo 200 m), 11. konačna i vodna postaja Miholjac (duga 405 m).⁶³

O skorom svečanom otvorenju pruge Pečuh – Donji Miholjac dnevni tisak od 4. srpnja 1913. objavio je tek jednu rečenicu; naime da se, prema informacijama iz Osijeka, novoizgrađena vicinalna željeznica Pečuh – Donji Miholjac treba svečano otvoriti za promet 15. ili 17. srpnja 1913.⁶⁴

Dana 17. srpnja 1913. o otvorenju pruge u dnevnom tisku objavljena je tek kratka informacija da je novoizgrađena željeznica Pečuh – Donji Miholjac taj dan na svečan način predana prometu.⁶⁵

Nakon što je pruga izgrađena, službena mađarska željeznička statistika uglavnom potvrđuje podatke iz koncesijske isprave za Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac, i to: pruga Pečuh – Donji Miholjac otvorena za promet: 1913. godine, duljina pruge: 45,9 km, maksimalan uspon na pruži: 15 ‰, najmanji polumjer: 250 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 6.000 kg, broj postaja: 12.⁶⁶ Treba spomenuti i činjenicu da je najveći objekt na pruži bio trokraki željezni mješoviti (cestovni i željeznički) prometni most preko Drave dug 310,5 m.⁶⁷

Na ovome mjestu treba spomenuti i jedan nerealizirani projekt vicinalne željeznice koji je bio vezan s Donjim Miholjcem. Naime, 22. travnja 1914.

⁶³ *Isto*, 413-431.

⁶⁴ "Vicinalna željeznica Pečuh-Donji Miholjac", *NN*, br. 152, 4. srpnja 1913, 5.

⁶⁵ "Otvorenje željeznice Pečuh-D. Miholjac", *Hrvatska. Glavno glasilo Stranke prava za sve hrvatske zemlje* (Zagreb), br. 511, 17. srpnja 1913, 3.

⁶⁶ HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országában megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélyokirataiból, str. 14-15, kut. br. 3.

⁶⁷ Ferenc Horváth; Jolán Barkóczy; Mihály Csikós; István Jelinek, *Magyar vasúttörténet 4, 1900-1914*. (Budapest, 1996), 113, 213. Podatke iz ove knjige autorima je proslijedio György Villányi posredstvom Tome Bačića. Zahvaljujemo im se na tome. Prema nekim istraživanjima, gornji dio mosta preko Drave bio je dug 316 metara. Vidi Balta, "Značaj Slavonsko-podravске željeznice", 217.

u Budimpešti je izrađen pregled stanja željezničkih projekata u Hrvatskoj i Slavoniji za mjesec travanj 1914. Pregled je podijeljen na tri dijela, i to: A. željeznice u gradnji, B. vicinalne željeznice za koje je već bila održana koncesionalna rasprava i C. ostali projekti vicinalnih željeznica. U grupu C. spadao je i projekt pruge Donji Miholjac – Našice (33 km). Iako je politički ophod navedene željeznice održan 20. rujna 1906. godine, izgledi za dobar rentabilitet bili su slabi, pa su i doprinosi manjkali. Koncesionari pruge bili su Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte.⁶⁸ Kasnije je taj projekt produžen, te je išao smjerom Donji Miholjac – Našice – Đakovo (69 km). Na žalost, projekt nije realiziran u periodu Austro-Ugarske Monarhije,⁶⁹ a niti kasnije.⁷⁰ Prema riječima Josipa Tominca, nadkontrolora državnih željeznica kod zajedničkog Kr. ug. ministarstva trgovine u Budimpešti, projekt Donji Miholjac – Našice bio bi od važnosti da je došlo do izgradnje pruge Brod – Sarajevo, ali kako je u travnju 1918. pravac išao od Vinkovaca preko Šamca na Doboj, time je ovaj projekt značajno izgubio na važnosti.⁷¹ Prema nekim istraživanjima, razlog navedenog željezničkog spoja bio je da se pruge Slavonsko-podravske željeznice spoje s Pečuhom preko Donjeg Miholjca i Našica s Brodom na Savi. Taj projekt je 1908. godine izradila tvrtka Frank, a mjernik je bio Julije Hermann. Kr. ug. ministarstvo trgovine u Budimpešti izdalo je 1906. godine dozvolu dr. Josipu Hudomelu da u roku od jedne godine izvrši sve predradnje za gradnju te pruge. Od svega toga, kao što je već rečeno, izgrađena je pruga Pečuh – Donji Miholjac, dok je izgradnju pruge Donji Miholjac – Našice spriječio Prvi svjetski rat.⁷²

⁶⁸ HR-HDA-757, Željeznički projekti u Hrvatskoj i Slavoniji polag stanja u mjesecu travnju god. 1914., kut. br. 4; HR-HDA-757, VIII. Függelék a Magyar Szent Korona Országainak Vasutai 1845-1904. Cimű Munkához, Budapest, 1918., kut. br. 3; HR-HDA-757, IV. Függelék a Magyar Szent Korona Országainak Vasutai 1845-1904. Cimű Munkához, Budapest, 1914., kut. br. 4.

⁶⁹ HR-HDA-905, Zbirka građevinskih nacrti; 1770-1990., XXIV-14, Zbirka karata željeznice, Hrvatska i Slavonija, karta, 1917., Iskaz željeznica u kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji do konca 1917. izgrađenih i projektiranih. Iskaz je u rujnu 1917. priredio Kr. hrv.-slav.-dalm. zemalj. vladin Odsjek za cestogradnje.

⁷⁰ Opširnije o projektu pruge Našice – Đakovo vidi Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine* (Đakovo, 2004); Borislav, Bijelić. "Đakovo u projektima željezničkih pruga, s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje." *Scrinia Slavonica* 2, br. 1 (2002): 442-468. Borislav Bijelić, „Od iluzije do zbilje i nazad: Nikada realizirani projekt gradnje vicinalne željeznice Našice – Đakovo”, *Zbornik Muzeja Đakovštine* 6 (2003), 47-66.

⁷¹ HR-HDA-757, Predavanje o važnim željezničkim pitanjima javnog interesa s osobitim obzirom na Hrvatsku i Slavoniju, održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

⁷² Balta, „Značaj Slavonsko-podravske željeznice”, 217.

2.3. Upravna tijela Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac u Budimpešti te poslovodno osoblje na hrvatsko-slavonskoj postaji Donji Miholjac

2.3.1. Upravna tijela u Budimpešti

Kao što je već ranije rečeno, temeljem *Trgovačkog zakona (Zakonski članak XXXVII.)* od 16. svibnja 1875., poslove dioničarskog društva obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor.⁷³

Na dan 31. prosinca 1913. sjedište društva bilo je u Budimpešti, V., Harminczad-u. 6. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Dezső Adorján, Lajos Baumgarten, Kálmán Brázay, Gyula Engel, Imre Fejérváry (predsjednik), Vilmos Fóris, Sándor Foris, Arnold Füchsel, Ödön Hitre, dr. Gyula Kelemen (potpredsjednik), László Mailáth, István Makay, Ottó Mundhenke, Andor Nendtvich (potpredsjednik), dr. Gábor Oláh, dr. József Pásztor, Gyula Poleschensky, János Rauch, Ármin Rosenberg, Oszkár Schmidt, Károly Schwarcz, Pál Szécsi, János Szuly, Ferencz Stenge, Lajos Trimmer i Miklós Zsolnay. Članovi nadzornog odbora bili su István Kerékgyártó (predsjednik), Béla Kárpáti, János Zeuner, dr. Lajos Stein i Kornél Deutsch.⁷⁴

Treba napomenuti da su neki od navedenih članova uprave istovremeno bili članovi uprava i nekih drugih dioničarskih društava hrvatsko-slavonskih vicinalnih željeznica. Tako je npr. godine 1913. dr. Gyula Kelemen bio još i potpredsjednik, a Lajos Baumgarten, Gyula Poleschensky i Pál Szécsi članovi ravnateljstva, dok je István Kerékgyártó bio predsjednik nadzornog odbora Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica; Gyula Poleschensky bio je član ravnateljstva Dioničarskog društva prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice; dr. Gyula Kelemen i Ármin Rosenberg bili su članovi ravnateljstva Dioničarskog društva Lonjskopoljske željeznice. Gore spomenuti članovi uprave bili su istovremeno i članovi uprava vicinalnih željeznica na ugarskom prostoru. Tako su npr. iste godine Ferencz Stenge, Oszkár Schmidt, János Szuly, Ottó Mundhenke i Sándor Foris bili članovi ravnateljstva, a Béla Kárpáti član nadzornog odbora Dioničarskog društva podravske vicinalne željeznice (*Drávavölgyi (Kiskőszeg-Siklós-Barcsi) helyi érdekű vasut részvénytársaság/Drauthal (Kiskőszeg-Siklós-Barcser) Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft*).⁷⁵ Sve su to bili iskusni privredni stručnjaci.

⁷³ Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica", 235.

⁷⁴ *Ungarischer Compass 1914.-1915., II. Teil*: 1080-1081. U svim onodobnim službenim shematizmima sva su imena i prezimena, bez obzira na etničko podrijetlo, mađarizirana te napisana u skladu s mađarskom jezično-pravopisnom normom.

⁷⁵ *Isto*, 1054-1055, 1069. Pruge Podravske vicinalne željeznice prolazile su kroz južnu Baranju, zapadni Banat i Bačku. Navedeni teritorij nakon završetka 1. svjetskog rata pripao je Kralje-

Na dan 31. prosinca 1914. sjedište društva bilo je u Budimpešti na istoj lokaciji. Članovi ravnateljstva i nadzornog odbora ostali su isti.⁷⁶

Na dan 31. prosinca 1917. sjedište društva i nadalje je bilo u Budimpešti, V. Harminczad-u. 6. Podružnica društva bila je u Pečuhu. Potpredsjednici su i nadalje bili dr. Gyula von Kelemen i Andor Nendtvich, dok je ravnatelj (direktor) bio Mano Zsengery. Godine 1917. na prugama Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac prevezeno je 303.214 osoba i 39.710 tona tereta.⁷⁷

Vidljivo je da su članovi uprave uglavnom bili Mađari, što ne čudi jer se gotovo cijela pruga i nalazila na mađarskom teritoriju.

2.3.2. Poslovodno osoblje na postaji Donji Miholjac

Godine 1914. pruga lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac potpadala je pod nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu (Szeged). Već 1915. pruga se nalazila u nadležnosti novoosnovane Prometne uprave u Pečuhu. Tako je bilo sve do 1918. Od 1914. do 1915. na postaji Donji Miholjac radio je činovnik István Fodor, da bi od 1916. do 1918. na njoj radio činovnik Pongrácz Nagy.⁷⁸

2.4. Poslovanje Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac

Što se poslovanja Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac tiče, uzmimo kao primjer visinu njegovog dioničkog kapitala i dobitka za godine 1913., 1914. i 1917.⁷⁹

vini Srba, Hrvata i Slovenaca. Pruge toga društva značajne za ovaj rad bile su: Beli Manastir (mađ. Pél Monostor) – Petrovo Selo – državna granica i Beli Manastir – Batina Skela. Vidi Lajnert, „Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice”, 218.

⁷⁶ *Ungarischer Compass, 1915.-1916., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u.Städte-Finanzen, XLIII. Jahrgang, Band II. (Budapest, 1916), 1047.*

⁷⁷ *Compass Finanzielles Jahrbuch Ungarn, 1922., LV., Band III (Wien, 1922), 1071; Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslawien-Ungarn, 1923., LVI., Band III (Wien, 1923), 1769.*

⁷⁸ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1914. (Zagreb, 1914), 188-190; Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1916. (Zagreb, 1916), 195-197; Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1917. (Zagreb, 1917), 141; Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1918. (Zagreb, 1918), 151; Branko Vujasinović, Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918. (Zagreb, 2007), 310, 325, 341, 356, 371.*

⁷⁹ *Ungarischer Compass 1914.-1915., II. Teil, 1080-1081; Ungarischer Compass, 1915.-1916., II. Teil, 1047; Compass Finanzielles Jahrbuch Ungarn, 1922., 1071; Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslawien-Ungarn, 1923., 1769.*

Datum	Dionička glavnica (u krunama)	Čisti dobitak (u krunama)
31. prosinca 1913.	7,911.600 ⁸⁰	– ⁸¹
31. prosinca 1914.	7,911.600	157.697
31. prosinca 1917.	7,911.600	191.862

Usporedimo li, kao primjer, podatke za 1914. godinu s rezultatima nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije iz iste godine, dobijemo sljedeće parametre:⁸²

Vicinalna željeznica	Osnivanje društva	Dionička glavnica (u krunama)	Čisti dobitak (u krunama)
Čakovec – Zagreb	1885.	12,400.000	31.493
Sjedinjene dravsko-posavske vicinalne željeznice	1906.	10,883.000	371.182
Dunavsko-savska	1912.	8,352.000	74.200
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	1902.	21,230.600	337.457
Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs	1893.	25,416.800	543.687
Lonjskopoljska željeznica	1896.	9,940.000	297.306
Petrovaradin – Beočin	1907.	3,037.800	36.481
Ruma – Klenak	1901.	2,620.400	31.032
Szt. Lőrincz – Slatina – Našice	1894.	10,199.200	441.193
Slavonsko-podravska željeznica	1900.	11,972.600	377.446
Slavonska vicinalna željeznica	1892.	16.058.600	537.586
Varaždin – Golubovec	1888.	3,580.000	31.779
Vinkovci – Brčko	1886.	4,958.800	278.110

Što se usporedbe eksploatacijskih pokazatelja za 1914. godinu tiče, pogledajmo rezultate prevezenih putnika i tereta vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije, među kojima je bila i željeznica Pečuh – Donji Miholjac.⁸³

⁸⁰ Dionički kapital društva iznosio je 7.911.600 kruna, od čega 2.340.000 kruna temeljnih dionica (11.700 komada po 200 kruna) i 5.571.600 kruna prvenstvenih (prioritetnih) dionica (27.858 komada po 200 kruna). Vidi *Ungarischer Compass 1914.-1915., II. Teil*, 1080-1081.

⁸¹ Budući da je Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac osnovano 15. travnja 1913., a pruga Pečuh – Donji Miholjac otvorena za promet tek 17. srpnja 1913., nije rađena bilanca za 31. prosinca iste godine.

⁸² *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II. Teil*, 1014-1015, 1018-1019, 1020-1021, 1034-1036, 1047-1048, 1052, 1058-1061, 1069-1070. Vidi također: Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice", 216-218.

⁸³ *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II. Teil*, 1007-1008, 1018-1021, 1034-1036, 1047-1048, 1052, 1058-1061, 1069-1071.

Vicinalna željeznica	Broj prevezenih putnika	Otpremljeno robe (dobara) u tonama
Barcs – Pakrac	283.539	253.468
Sjedinjene podravsko-posavske vicinalne željeznice	506.643	211.473
Dunavsko-savska	197.660	35.354
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	402.764	64.537
Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs	685.040	180.561
Lonjskopoljska željeznica	310.946	94.267
Pečuh – Donji Miholjac	166.456	58.268
Petrovaradin – Beočin	95.404	69.791
Ruma – Klenak	154.129	19.343
Szt. Lőrincz – Slatina – Našice	475.300	301.568
Slavonsko-podravska željeznica	315.808	409.960
Slavonska vicinalna željeznica	458.393	342.300
Varaždin – Golubovec	134.917	100.435
Vinkovci – Brčko	228.403	93.718
Zagreb – Samobor	197.609	17.685

Uspoređujući eksploatacijske i financijske pokazatelje Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac s nekim drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, možemo zaključiti da je po broju prevezenih putnika, otpremljenom teretu, dioničkoj glavnici, a napose po čistom dobitku, navedeno dioničarsko društvo potpadalo pod slabije vicinalne željeznice na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije. To, naravno, nije umanjilo najvažniju činjenicu da je društvo ipak poslovalo s dobitkom koji nije bio baš zanemariv. Društvo je ipak opravdalo svoje postojanje.

3. Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije

Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, uspostavom Države Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS) 29. listopada 1918., željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji stavljene su pod upravu i nadzor povjerenika Narodnog vijeća za željeznice SHS sa sjedištem u Zagrebu. Dana 1. studenoga 1918. Narodno vijeće izdalo je naredbu kojom se sve željeznice kojima je ranije upravljalo Ravnateljstvo Kr. ugarskih državnih željeznica stavljaju pod upravu novoosnovanog Generalnog ravnateljstva željeznica Države SHS u Zagrebu. Dana 19. studenoga 1918. generalni ravnatelj državnih željeznica SHS objavio je da je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu preuzelo u svoju upravu pruge na tadašnjem području Hrvatske i Slavonije, među kojima je bio i dio pruge

ge Pečuh-donjomiholjačke lokalne željeznice od zemaljske granice do Donjeg Miholjca.⁸⁴

Pred kraj 1918. godine odvijanje željezničkog prometa bilo je izuzetno otežano zbog čestih pljački i nasilnog uništavanja željezničke imovine, pa i ubijanja željezničkih službenika od strane zelenog kadra, demobiliziranih vojnika i lokalnog stanovništva.⁸⁵ Tako je npr. prema telefonskim vijestima i bilješkama Generalne kancelarije Narodnog vijeća, iz Donjeg Miholjca zamoljena pomoć jer su ga razarale *komitadžije*,⁸⁶ uz primjedbu da će za dva dana biti uništen.⁸⁷

Nakon što je stvorena Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), dio vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac na hrvatskom teritoriju od Donjeg Miholjca do državne granice (4,953 km) potpao je pod nadležnost Direkcije državnih željeznica Zagreb (Mihanovićeve 12). Odjeljenje za održavanje pruga zagrebačke željezničke direkcije dijelilo se godine 1921. na 21 odsjek za održavanje pruga. Pruga Donji Miholjac – državna granica potpadala je pod Odsjek za održavanje pruga Osijek.⁸⁸

Treba napomenuti da je Trianonskim mirovnim ugovorom od 4. lipnja 1920. obustavljen prekogranični promet između Mađarske i Kraljevine SHS.⁸⁹ U skladu s time, pruga Donji Miholjac – državna granica, koja se nalazila na hrvatskom tlu, kao dio bivše vicinalne pruge Pečuh – Donji Miholjac, bila je izvan prometa.⁹⁰

⁸⁴ Siniša Lajnert, "Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)", *Arhivski vjesnik* 47 (2004), 159-160, 162-163, 166.

⁸⁵ Lajnert i Halapir, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica", 247; Siniša Lajnert, "Likvidacija Dioničarskoga društva Lonjsko-poljske željeznice i podržavljenje pruga u njegovu vlasništvu", *Časopis za suvremenu povijest* 54 (2022), br. 1, 193.

⁸⁶ *Kòmita*, 2. mn. *kòmità*, *lat.* (comes, 2. comitis – drug, pratilac), neregularan borac, pripadnik oružanih formacija koje nisu sastavni dijelovi redovite vojske; *prid.* *kòmìtskì*; isto i *komitadžija* (*tur.* *komitadži*). Vidi: Klaić, *Rječnik*, 713.

⁸⁷ HR-HDA-881, Zbirka rukopisa 1301-1955., inv. br. 638, Vilim Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 58. Sačuvane telefonske vijesti i bilješke su bez oznake datuma, no nađene su u svežnju telegrama od 31. listopada 1918.

⁸⁸ *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.-1922.*, svezak I., deo I., II., III., ur. Viktor Manakin (Zagreb, 1922), 222-226, II: 5; *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslaviens, 1922.*, LV, Band II. (Wien, 1922), 1387; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn, 1923.*, 549-550; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens-Ungarn, 1925.*, LVI-II., Band III. (Zagreb, 1925), 693; *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1924.-1925.*, svezak 2., deo IV. i V., ur. Viktor Manakin (Zagreb, 1925), 2: 60-62.

⁸⁹ Horváth; Barkóczi; Csikós; Jelinek, *Magyar vasúttörténet* 4, 113, 213.

⁹⁰ *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1927.-1928.*, svezak III., deo 7, 8, 9, ur. Viktor Manakin (Zagreb, 1928), VII: 178-180. U službenoj statistici željeznica Kraljevine Srba, Hr-

U cilju ratne odštete te s obzirom na državni privredni interes, Kraljevina SHS već je 1919. donijela pravne akte kojima je omogućeno da se sve tvrtke i imovina na njenom području koje su pripadale pravnim ili fizičkim osobama tzv. *neprijateljskih država*, pa tako i Mađarske, stave pod državni sekvistar⁹¹ te likvidiraju.⁹² Vicinalnim željeznicama koje su se nalazile pod sekvestrom upravljao je Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu (Trg I. broj 19). Za sve štete koje su prouzročile vicinalne željeznice pod sekvestrom trebalo se obratiti na navedeni upravni odbor koji ih je zastupao.⁹³ Konkretnije, Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu povjerena je, rješenjem ministra pravde br. 5.827 od 24. rujna 1920., uprava više sekvestriranih vicinalnih željeznica. Odbor se sastojao od pet osoba (državnih službenika) te je imao dužnost brinuti se da poduzeće pod sekvestrom racionalno upravlja imovinom, a prihvati da se šalju Upravi fondova u Beograd. Ovim sekvestriranim vicinalnim željeznicama nisu upravljala poduzeća, već državne željeznice, a dionička društva čija su imovina bile ove vicinalne željeznice od ujedinjenja u Kraljevstvo SHS prekinuli su svaku vezu jer su se nalazila u inozemstvu. Ovaj Upravni odbor, prema tome, nije vodio nikakve knjige dionica, iz kojih bi mogao podnijeti izvode o veličini viškova, te platiti taksu na dionički kapital dioničkog društva u inozemstvu.⁹⁴ Pod sekvestrom i upravom ovoga odbora nalazilo se 14 vicinalnih željeznica među kojima je bila i željeznica Pečuh – Donji Miholjac.⁹⁵

vata i Slovenaca, pruga Pečuh – Donji Miholjac, odnosno dio te pruge na hrvatskom tlu Donji Miholjac – državna granica, uopće se ne spominje, pa i po tome možemo zaključiti da nije bila u funkciji. Vidi npr. *Statistika željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.* (Sarajevo, 1927), 8-11.

⁹¹ Sekvestar (eng. *sequester*; njem. *Sequester*; franc. *sequestre*), imovina ili dio imovine određene fizičke ili pravne osobe stavljena pod privremeno upravljanje radi zaštite interesa i sigurnosti države, prirode, spomenika kulture, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi. Vidi *Pravni leksikon* (Zagreb, 2007), 1447.

⁹² Lajnert i Halapir, „Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica”, 251.

⁹³ HR-HDA-573, Bankovno društvo za Hrvatsku d.d. Zagreb (1928-1949), sv. br. 1217, dosje: Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Zagreb; Lajnert i Halapir, „Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica”, 252.

⁹⁴ HR-HDA-136, Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica-Zagreb (1918-1941), ur. br. 378/U.O., dopis koji je 3. travnja 1924. Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu uputio Financijskoj direkciji u Tuzli, kut. br. 124; Lajnert, „Likvidacija Dioničarskoga društva Lonjskopoljske željeznice”, 200.

⁹⁵ „Službene objave. Oglas”, *NN*, br. 289 (19. prosinca 1922.), 3; „Službene objave. Oglas”, *NN*, br. 290 (20. prosinca 1922.), 1. Osim željeznice Pečuh – Donji Miholjac, pod sekvestrom i upravom Upravnog odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu bile su još i sljedeće vicinalne željeznice: 1. Zagorska: Čakovac – Zagreb, 2. Zabok – Stubica, 3. Varaždin – Golubovec, 4. Križevci – Bjelovar – Virovitica – Barcs, 5. Slavonska, 6. Lonjskopoljska, 7. Dravskosavska, 8. Sv. Lovrinac – Slatina – Našice, 9. Vinkovci – Brčko, 10. Prekodunavska, 11. Ruma – Klenak, 12.

Dana 5. veljače 1924. Ernest Panian je u ime tvrtke Pruga d.d. (centralna poslovnica vicinalnih željeznica) Zagreb prijavio Upravnom odboru Hrvatsko-slavonske vicinalne željeznice u Zagrebu da je naredjenjem Ministarstva saobraćaja Direkcija državnih željeznica u Zagrebu primila nalog da kolosijek Dioničarskog društva lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac od dravskog željezničkog mosta do stanice Donji Miholjac i čitav gornji ustroj same stanice razgradi te da dignuti materijal otpremi za gradnju jedne nove željezničke pruge. Panian je naglasio da se u navedenom slučaju radi o imovini privatne, odnosno pravne osobe, a naročito o zakonom koncesioniranoj vicinalnoj željeznici koja je građena velikim dijelom iz subvencija privatnih (mjesnih) interesenata, pa je tim načinom povrijeđena i nepovredivost privatnog vlasništva i zakonom izdana koncesija. Osim toga, taj čin protivio se i članku 304. Trianonskog ugovora o miru koji je glasio:

“U cilju, da se osigura posao takvih željezničkih mreža bivše Austro-Ugarske Monarhije, koje su koncesionirane privatnim društvima, a koje po odredbama ovog Ugovora leže na teritoriji više država, ima se administrativna i tehnička reorganizacija tih mreža za svaku pojedinu mrežu napose regulirati sporazumno između koncesioniranih društava i država, koje su po svojoj teritoriji zainteresirane.”

S obzirom da je tvrtka Pruga d.d. zastupala interese vicinalnih željeznica, Ernest Panian je podnio žalbu protiv spomenutog naređenja Ministarstva saobraćaja i zamolio Upravni odbor da žalbu preda Ministarstvu pravde i zatraži intervenciju da se započeto smetanje posjeda obustavi te da se postupi po gore citiranoj odredbi Trianonskog ugovora o miru. Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu već je 7. veljače 1924. navedenu žalbu uputio Ministarstvu pravde.⁹⁶

Dio vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac koji se nalazio na hrvatskom području, tj. od stanične zgrade Donji Miholjac do sredine dravskog mosta, godine 1931. otkupljen je od budimpeštanskoga društva pa je odmah zatim i razgrađen. Zgrade i zemljište su, dakle, tada bili vlasništvo Jugoslavenskih državnih željeznica. Prigodom otkupa nisu otkupljene dionice, nego samo objekti, jer je pretežni dio ove željeznice ležao u Mađarskoj. Što se dionica tiče, stvar je stajala ovako: to su bile tzv. temeljne dionice što ih je društvo (građevno poduzeće) izdalo kao protuvrijednost raznih subvencija koje su za izgradnju željeznice date od strane javnih i privatnih interesenata. Takve dionice nisu primale nikakvih dividendi, jer je ukamaćenje osigurano samo prvenstvenim dionicama, koje su činile po prilici 2/3 građevnog kapi-

Dunavskosavska i 13. Petrovaradin – Beočin. Autori do sada u svome istraživanju nisu naišli na podatak kada je točno skinut sekvistar s vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac.

⁹⁶ HR-HDA-136, Vicinalne željeznice, ur. br. 369/1924., kut. br. 124.

tala. Prema tome, ove dionice nisu bile vrijednosni (ukamaćeni) papiri, pa i nisu imale nikakve cijene. Društvo je postojalo i dalje u Budimpešti za mađarski dio željeznice.⁹⁷ Što se mađarskog dijela pruge Pečuh – Donji Miholjac tiče, dionica Harkány – Dráva-Szabolcs zatvorena je 30. lipnja 1971., a dionica Pečuh – Harkány zatvorena je 31. kolovoza 1976. godine.⁹⁸

Na teritoriju Kraljevine Jugoslavije poslije završetka Prvog svjetskog rata bilo je preko 3.000 km vicinalnih željeznica u vlasništvu 37 dioničarskih društava, većinom sa sjedištem u Austriji i Mađarskoj. Ugovorima o miru (čl. 320. i 267. Saint-germainskoga ugovora iz 1919. i čl. 304. i 250. Trianonskoga ugovora iz 1920.) Jugoslavija je bila obvezna pravne i financijske odnose tih društava regulirati uz poštovanje privatnog vlasništva. Poslije dugogodišnjih pregovora Kraljevina Jugoslavija je 7. veljače 1931. zaključila sporazum s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica,⁹⁹ udružena u koncern "Pruga d.d." sa sjedištem u Zagrebu, čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km. Među željezničkim prugama bivših mađarskih dioničarskih društava vicinalnih željeznica otkupljenim navedenim sporazumom bila je i vicinalna željeznica Pečuh – Donji Miholjac. Pruga na hrvatskom dijelu je dignuta (4,953 km). Među ove 24 vicinalne željeznice bilo je onih koje su se u cijelosti nalazile na teritoriju Kraljevine Jugoslavije, dok su neke bile presječene državnom granicom, te je otkupljen samo onaj dio pruga koji se nalazio na jugoslavenskom teritoriju. Ove su pruge (odnosno dijelovi pruga) posebnim kupoprodajnim ugovorima otkupljene kao objekt. Kao objekt je otkupljena i pruga vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac. Prijenos vlasništva ovih otkupljenih pruga do daljnjega nije proveden u željezničkim zemljišnim knjigama (Centralna gruntovnica željeznica i kanala kod Okružnog suda u Novom Sadu). Naime, društva u Mađarskoj nisu dala svoj pristanak dok se državni blagajnički bonovi izdani na ime otkupa ne isplate. Društva čije su pruge bile presječene granicom zaključila su pojedinačno s državom ugovore o otkupu onog dijela pruge koji se nalazio na jugoslavenskom teritoriju, na istoj osnovi, tj. otkupna cijena određena je razmjernim dijelom prioritetnog kapitala koji je otpadao prema kilometru dužine na Kraljevinu Jugoslaviju. Temeljne dionice pri zaključenju ovog aranžmana nisu uzete u

⁹⁷ HR-HDA-161, Banovina Hrvatska. Odjel za seljačko gospodarstvo-Zagreb (1939-1941), Odsjek za gospodarsku prosvjetu i banovinska dobra, Pododsjek za gospodarske škole, tečajeve i gospodarsku propagandu, ur. br. 1170/1940., kut. br. 172. Riječ je o dopisu koji je Ernest Panian (Samoborski kolodvor) 26. lipnja 1937. poslao Općinskom poglavarstvu u Donjem Miholjcu. Poglavarstvo je ovjerilo dopis 26. listopada 1939.

⁹⁸ Horváth; Barkóczy; Csikós; Jelinek, *Magyar vasúttörténet* 4, 113, 213.

⁹⁹ Ugovori su zaključeni u 1931. godini sa 6 financijskih grupa na temelju sporazuma oza-konjenog čl. 56. Financijskog zakona za 1931./1932. godinu. Navedeni Financijski zakon objavljen je u *Službenim novinama Kraljevine Jugoslavije* (Beograd), br. 72 (31. ožujka 1931), 341-360.

obzir jer su iz navedenih razloga i u sudskoj praksi međunarodnih sudova smatrane kao izdane *à fonds perdu*.¹⁰⁰

4. Zaključak

Donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa* iz 1880. te njegove nadopune iz 1888. godine počinje nagli razvoj željezničke mreže u ugarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije, a samim time i na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije. Navedenim zakonom privatnom kapitalu omogućena je izgradnja i eksploatacija željezničke mreže, uz značajne beneficije poduzetnicima. Uviđajući ekonomsku korist od željezničkog spoja Pečuh – Donji Miholjac, nekoliko pretkoncesionara je tijekom dužeg vremena pokušalo ostvariti taj cilj. Uvjeti za pravu koncesiju ostvareni su tek 1. travnja 1913., kada je budimpeštanska građevna tvrtka Fried i Adorjan dobila dozvolu za izgradnju i eksploataciju te pruge. U skladu s uvjetima koncesije oni u Budimpešti osnivaju tvrtku pod nazivom Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac. Pruga društva puštena je u promet u dva dijela, i to: Harkány – Donji Miholjac 28. studenoga 1912., a Pečuh – Harkány 17. srpnja 1913. Kako je veći dio pruge prolazio mađarskim teritorijem, razumljivo je da su članovi uprave uglavnom bili Mađari. Pruge društva bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. U Austro-Ugarskoj Monarhiji upravu nad prugama društva prvotno je vodila Prometna uprava Kr. ug. državnih željeznica u Segedinu, da bi osnivanjem Prometne uprave u Pečuhu pruge društva potpale pod njenu nadležnost. Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, stvaranjem Države Slovenaca, Hrvata i Srba, dio pruge Pečuh-donjomiholjačke lokalne željeznice od zemaljske granice do Donjeg Miholjca potpao je pod upravu Generalnog ravnateljstva državnih željeznica SHS. Stvaranjem Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, dio vicinalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac na hrvatskom teritoriju od Donjeg Miholjca do državne granice (4,953 km) potpao je pod nadležnost Direkcije državnih željeznica Zagreb. Kraljevina SHS je društva koja su bila u vlasništvu pripadnika tzv. neprijateljskih država, pa tako i Mađarske, stavila pod osobiti nadzor i državni sekvestar. Nakon toga, država je krenula u otkup vicinalnih pruga koje su se nalazile na njenom teritoriju. Pruga lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac otkupljena je temeljem sporazuma zaključenog 7. veljače 1931. između Kraljevine Jugoslavije i 24 mađarska dioničarska društva vicinalnih željeznica. Preciznije rečeno, otkupljen je samo onaj dio pruge koji se nalazio na jugoslavenskom, odnosno u ovom slučaju hrvatskom teritoriju (od stanične zgrade Donji Miholjac do polovine dravskog mosta). Pruga na hrvatskom dijelu je razmontirana. Uspoređujući financijske i eksploatacijske pokazatelje hrvatsko-slavonskih

¹⁰⁰ Lajnert, *Povijest željeznica u Hrvatskom zagorju, 177-179. À fonds perdu – izgubljena sredstva.*

vicinalnih željeznica, vidljivo je da Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac potpada pod slabije vicinalne željeznice na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije. To, naravno, nije umanjilo najvažniju činjenicu da je društvo ipak poslovalo s financijskim dobitkom. Ako je osnovni cilj vicinalnih željeznica bio da podupiru prometne i gospodarske interese područja kroz koja su prolazile, onda je Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pečuh – Donji Miholjac u potpunosti ostvarilo svoj cilj.

Summary

THE PÉCS – DONJI MIHOLJAC LOCAL RAILWAY STOCK COMPANY

In the paper the authors outline from the aspect of the history of institutions the history of the construction of the Pécs – Donji Miholjac railway line and the structure and the activity of the Pécs – Donji Miholjac Local Railway Stock Company with the headquarters in Budapest as the concessionaire that built and exploited the line. The company was established in 1913 in Budapest and the line was constructed at the same time. The Pécs – Donji Miholjac railway line was built according to the system of vicinal railways based on the *Act on the Railways of Local Interest* from 1880 (*Article XXXI*) and its 1888 addendum (*Article IV*). Part of the railway line on the territory of the Kingdom of Croatia and Slavonia was completely situated at the Virovitica County. Pre-concessionaires of the line had changed on a regular basis and it was only on 1 April 1913 that the Royal Hungarian Minister of Trade issued the proper concession to the Budapest building company Fried and Adorjan to build and exploit the line. According to the concession terms the concessionaire had the obligation to establish a stock company with its headquarters in Pécs or Budapest, which was carried out. The 1875 *Trade Act* stated that the tasks of the stock company were performed by: the stockholders' general assembly, the headquarters and the inspecting committee. The company's management mostly comprised Hungarians. The Pécs – Donji Miholjac railway line was exploited i.e. administrated by the state. The railway line of the newly established stock company at first came under the jurisdiction of the Traffic Administration of the Royal Hungarian State Railways in Szeged and in 1915 under the newly established Traffic Administration in Pécs. During the Austro-Hungarian Monarchy the company was profitable. With the creation of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes one part of the vicinal railway line in the Croatian territory i.e. Donji Miholjac – state border (4,953 km) came under the jurisdiction of the National Railway Headquarters in Zagreb. This part of the railway line towards Hungary was closed for traffic. In 1931 the Kingdom of Yugoslavia repurchased from the mentioned Budapest company part of the Pécs – Donji Miholjac vicinal railway that went

through the Croatian territory (from the Donji Miholjac station building to the half of Drava Bridge) and it was instantly deconstructed.

Key words: The Pécs – Donji Miholjac Local Railway Stock Company in Budapest/Zagreb, vicinal (local) railways, private railways administrated by the state, repurchase of private railways

(Translated by Marijan Bosnar)

Kontakt:

dr. sc. **Siniša Lajnert**

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

e-mail: slajnert@arhiv.hr

Ivica Halapir

Hrvatski državni arhiv

Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

e-mail: ihalapir@arhiv.hr