

SLAVONSKO-PODRAVSKA ŽELEZNICA U RAZVOJU SLAVONSKE PODRAVINE

APSTRAKT: Autor se bavi razvojem Slavonsko-podravske železnice i njenim uticajem na ekonomski i društveni razvoj slavonske Podravine i područja severno od Papuka tokom druge polovine 19. veka.

Uvod

O Slavonsko-podravskoj železnici krajem 19. i početkom 20. veka, o njenom značaju i njenoj ulozi u društveno-ekonomskom i političkom razvoju slavonske Podravine,¹ vršena su periferna istraživanja, uglavnom u sklopu istraživanja i publikacija o privredi i saobraćaju Slavonije, o migracijama, o školama, o julijanskoj akciji i slično. Slavonsko-podravska železnica, više poznata pod imenom „Gutmanova železnica”, kako su je nazivali njeni putnici, bila je za krajeve slavonske Podravine i područja severno od Papuka od značajne privredne i društveno-kulturne važnosti, posebno za razvitak drvoprerađivačkog preduzeća Belišće, iz kojeg je Slavonsko-podravska železnica i proizašla. Područje slavonske Podravine, sve do podnožja Papuka, kao i sami delovi Papuka, bili su u 19. veku privlačni krajevi za ulaganje zbog bogatstva stoletnih kvalitetnih šuma.

O projektima železnica u Slavoniji do Hrvatsko-ugarske nagodbe, kao svojevrsnu sintezu istorijskih i istoriografskih izvora, pisao je 1974. Bernard Stulli.² Međutim, o Slavonsko-podravskoj železnici nije objavljeno ništa u ovom delu jer je nastala kasnije.

¹ Slavonska Podravina (područje između rijeke Drave i planina Papuka i Krndije).

² Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj*, I, Zagreb, 1975.

Arhivska građa o Slavonsko-podravskoj železnici, odnosno njeni pravilnici, ugovori i izveštaji osječke Trgovačko-obrtničke komore, nalaze se u osječkom Državnom arhivu. Deo arhivske građe se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu. Zavičajni muzej u Belišću ima stalnu postavku o Slavonsko-podravskoj železnici, a u Magyar orszagos leveltar Budapest nalaze se arhivska građa o kupoprodajnim ugovorima šuma i ugovori o koncesijama i železnici, ali je najbrojnija i neistražena građa o Slavonsko-podravskoj železnici u tadašnjim novinama: *Die Drau, Narodna obrana, Pozor (i Obzor), Slavonische Presse, Vjestnik županije virovitičke, Esseker Zeitung, Narodni prijatelj, Branislav, Esseker Lokalblatt, Narodne novine*. Gotovo sve te novine štampane su u Osijeku i poneke u Zagrebu.

Značajni istorijski izvor je i literatura objavljena za vreme simpozija „Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja”, (Belišće 1978) u Zborniku radova JAZU, Centar za naučni rad u Osijeku 1980. Napisani su i poneki manji članci o Slavonsko-podravskoj železnici, npr. članak Josipa Hama.³

Slavonsko-podravska železnica je građena od 1884. do 1908, prvenstveno za potrebe eksploatacije drvene mase u preduzeću Belišće, ali je služila i za javni prevoz. S obzirom na tadašnju industrijalizaciju slavonske Podravine, raslojavanje porodičnih zadruga, migraciju stanovništva, pojačanu mađarizaciju julijanskom akcijom putem škola i železnica, Slavonsko-podravska železnica je pored ekonomske i saobraćajne važnosti, dobila i politički značaj. Ona je bila posebno važna za narod ovoga kraja, Srbe, Hrvate i druge koji su se u slavonskoj Podravini ne samo koristili železnicom kao prevoznim sredstvom već su od nje egzistirali.

Društveno-političko i saobraćajno stanje u Slavonskoj Podravini uoči realizacije projekta Slavonsko-podravske železnice

Iako je Svetska izložba u Londonu 1851. trebalo da podstakne želju za industrijskim razvojem,⁴ ona nije značajno pomogla razvoju Slavonije, kako je to primetio izveštač tadašnjih zagrebačkih *Narodnih novina*: „gde nema baš nikakvih tvornicah, i gde obertnost samo po imenu spoznajemo” te „Sve se u svetu dalje diže, samo mi stojimo niže”.⁵ U slavonskoj Podravini je bilo manjih pogona, a prema izveštaju osječke Trgovačko-obrtničke komore iz 1859, šumsko je bogatstvo velikim delom izgubljeno za industriju zbog nedostatka komu-

³ Josip Ham, „Istorijski pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske železnice”, Društva prijatelja starina u Donjem Miholjcu, *Godišnjak*, br. 2, 1993.

⁴ Mirjana Gross, *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb, 1985, str. 268–269.

⁵ *Narodne novine*, Zagreb, br. 152, 4. VII 1851; *Narodne novine*, br. 163, 17. VII 1851.

nikacija, radne snage i kapitala, ali će nekoliko godina kasnije početi sa njegovom intenzivnijom eksploatacijom instaliranjem parnih pilana.

Za eksploataciju šuma bili su potrebni i putevi, a stanje županijskih, kotarskih i opštinskih puteva u Slavoniji zavisilo je od skromnih materijalnih mogućnosti lokalnih vlasti. Početkom 19. veka trgovina, posebno drvom i žitaricama iz Slavonije, bila je pojačana uglavnom rečnim putevima Drave, Dunava i Save, ali već u drugoj polovini 19. veka njih će postupno zameniti železnice. Gradnja železničkih pruga i proizvodnja slavonskih hrastovih bačvarskih dužica naglo se šire, posebno od kada je 1873. završena železnička pruga do luke Rijeke.⁶

Pored starih pilana na vodeni pogon⁷ podizane su i parne pilane, koje su ubrzale proizvodnju drvene mase i pojačale izvoz.⁸ Polovinom 19. veka počinje se sa intenzivnijom sečom hrastovine za izradu dužica i njenim izvozom Dravom i Dunavom. Trgovci su od slavonskih veleposednika⁹ uglavnom kupovali stabla na panju, koja su šumski radnici¹⁰ sekli u trupce te ih transportovali na obalu Drave do Donjeg Miholjca, Valpova, Narda, Petrijevca i Osijeka. Trgovac iz Nagy Kánizse Salamon-Heinrich Gutmann¹¹ je za 3.442.000 forinti kupio 1884. od grofa Normana 3.796 jutara šume na desetogodišnju eksploataciju te podigao odmah prvu pilanu u Belišću.¹² Gutmann 1889. kupuje od grofa Majlatha deo šuma, 1896. kupuje plemićko dobro grofa Jankovića, a 1897. i posed Orahovicu od grofa Pejačevića. Godine 1902. S. H. Gutmann već poseduje na području slavonske Podravine 41.138 jutara šume. U slavonskoj Podravini je tada bila najzastupljenija ratarska kultura pšenica, a potom raž, ječam i kukuruz dobrog kvaliteta,¹³ dok je stočni fond od 1880. bio u stalnom opadanju. Razlozi su bili u lošim pasminama na seljačkim gazdinstvima, nedostatku stručnih veterinara i oskudici žirovine usled seče hrastovih šuma. Dotada su šume neredovno sečene, ali su njihovom pustošenju doprinosile i česte poplave nere-

⁶ Josip Lakatoš, *Industrija Hrvatske i Slavonije*, Zagreb 1924, str. 76.

⁷ Dušan Oreščanin, *Izvoz drveta iz Jugoslavije, razvoj i problemi*, Beograd, 1957, str. 17.

⁸ Parna pilana 1862. Khuena Hedervaryja u šumi Šodolovci, Josipa Pfeiffera 1858. u Orahovici i 1858. u Našicama, Lorenza Jägera 1875. u Egmeču i 1876. u Pustinji.

⁹ Majlath, Norman, Pejačević, Janković, Schaunburg-Lippe, Drašković i Prandau.

¹⁰ Dnevna zarada šumskih radnika bila je oko jedne forinte, a radnička grupa brojala je od 5 do 8 radnika i živela u bajtama u šumi. Hrana im je bila jednostavna, a radno vreme trajalo je oko 10 sati.

¹¹ Edith Kerecsényi, „Uloga tvrtke H. S. Gutmann u razvitku kapitalizma u Mađarskoj”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek 1980, str. 195–196.

¹² Roko Benić, „Iskorišćavanje šuma na području Slavonske Podravine”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980, str. 128.

¹³ Agneza Szabo, „Demografska struktura stanovništva civilne Hrvatske i Slavonije u razdoblju 1850–1880”, *Historijski zbornik*, XL. (I.), Zagreb, 1987; P. Matković, *Hrvatska i Slavonija u svojim fizičkim i društvenim odnošajih*, Zagreb, 1873, str. 58–61.

gulisanih reka i potoka, dok su seljaci koristili isključivo pristupačne delove u svrhu drvarenja i krčenja šuma, pašnjake za tovljenje stoke naročito svinja.¹⁴ U odnosu na belogorično drveće, slavonska Podravina smatrala se najbogatijom zemljom u Monarhiji, koju će krajem 19. veka u svrhu trgovine pokupovati stranci.¹⁵ U isto vreme u Virovitičkoj županiji se u rukama vlastele nalazilo više od 8/10 šumskih površina, a preostale 2/10 isključivo su bile opštinske šume. Osnovna obeležja slavonskih šuma su bila starost i visok kvalitet drveća, koje se nalazilo u golemim i nepristupačnim delovima hrvastovih šuma u dolini reke Drave i u podnožju gorja Papuka. U njima nisu bili retkost hrastovi gorostasi prečnika dva do tri metra, visine 40 do 50 metara, prosečne starosti preko 200 godina.¹⁶ U početku je eksploatisana hrastovina, ali kupovinom imanja u Voćinu eksploatisane su bukovina i druge vrste drveta (brest, jasen, topola). Seču su obavljali radnici i kirijaši, uglavnom zimi, te su konjskom vučom dovlačili trupce do šumskih železnica, a potom do pilana u Belišću.¹⁷ Intenzivnija eksploatacija šumskog blaga i njegov plasman na tržište bili su jedino mogući železnicom, stoga je bilo nužno graditi nove železničke pruge.

Neizbežan sukob između gradnje železničkih pruga, sa jedne, i tradicionalnog prevoza (rečnog i drumskog), sa druge strane, koji je sa sobom doneo proces industrijske revolucije, uz primenu novih i razrađenijih metoda kapitalističkog poslovanja i uz činjenicu da su železničke pruge u stranim rukama, kompleksnije je i teže pogađao nerazvijene krajeve, kao što je bila slavonska Podravina, gde je došlo do teške strukturalne krize.¹⁸ Posledicama krize mogli su se odupreti samo krupni veleposednici, bogatije seljaštvo i seoski zeleniši, dok su ostali bili dobrim delom izloženi pauperizaciji. Srednje i sitno plemstvo bez potrebnog kapitala, nastojalo se spasiti pomoću zakupa i napolice, ali nije bilo moguće sačuvati porodično zadrugarstvo, koje se raspadalo i dovelo do zabrinjavajućeg raspacavanja drevnih poseda. Deoba zadruga je imala za posledicu patuljaste posede od jednog do dva katastarska jutra (ralo), koja nisu mogla osigurati ni najbednije vegetiranje posednika i njegove porodice. Delio se i stočni fond, kao i oruđa za obradu zemlje, a porezi su se povećali pet i više puta.¹⁹

¹⁴ Državni arhiv Osijek, fond: Trgovačko-obrtnička komora Osijek, Izvješće Tgrovačko-obrtničke komore Osijek 1881, (Slavonske šume), 59.

¹⁵ Agneza Szabo, „Demografska struktura stanovništva civilne Hrvatske i Slavonije u razdoblju 1850–1880”, *Historijski zbornik*, XL (I), Zagreb, 1987, str. 191.

¹⁶ Državni arhiv Osijek, fond: Trgovačko-obrtnička komora Osijek, Izvješće Tgrovačko-obrtničke komore Osijek 1881, (Slavonske šume), str. 60–63.

¹⁷ Stanko Bađun i Marijan Brežnjak, „Povijesni razvitak Kombinata Belišće – mehanička prerada drva”, *Zbornik radova Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980, str. 133.

¹⁸ Rudolf Bičanić, *Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (1750–1860)*, Zagreb, 1951; „Industrijska revolucija u Hrvatskoj”, *Historijski zbornik*, I, Zagreb 1948, str. 67–102.

¹⁹ Fuad Stipičević, *Istorija naroda F.N.R. Jugoslavije*, II, Sarajevo 1961, str. 183.

U odnosu na celokupno područje nagodbene Hrvatske i Slavonije, slavonski je deo bio razvijeniji, jer je u industrijskom preduzetništvu raspolagao sa približno polovinom prerađivačke ekonomije i daleko većim obimom na području šumske eksploatacije.²⁰

Tabela 1: *Upoređenje kretanja industrijskog preduzetništva i radništva u Hrvatskoj i Slavoniji 1890, 1900. i 1910.*

godina	Slavonija		uža Hrvatska		Ukupno broj
	broj	%	broj	%	
1890. preduzeća radnika	59 6.021	53,6 60,9	51 3.871	46,4 39,1	110 9.892
1900. preduzeća radnika	121 10.462	56,8 55,5	92 8.337	43,2 44,4	213 18.799
1910. preduzeća radnika	126 12.571	46,5 53,2	145 11.033	53,5 46,3	271 23.604

U osamdesetim godinama 19. veka kriza je imala za posledicu iseljavanje iz Slavonije, ponajviše u Ameriku, te useljavanje uglavnom nemačkog i mađarskog stanovništva. Prema nekim istraživanjima, useljavanje Nemaca, a posebno Mađara, poprimalo je zabrinjavajuće razmere: „Tako je početkom 20. veka u hrvatskim zemljama bilo oko 300.000 useljenika Nijemaca i Mađara. To je rađeno namerno da bi se na taj način oslabile pozicije Hrvata”, komentarisao je istraživač Fuad Stipičević.²¹

Prema mađarskoj istoriografiji, npr. prema Józsefu Margitaiju,²² razlozi masovnijeg doseljavanja Mađara u slavonsku Podravinu behu: „Mađarske gazde iz županija Zala, Somogy, Baranya i Bacs, posećivajući sajmove u Slavoniji dočuli su da dublje, iza planina, na 40–50 kilometara od železnice, jedno jutro zemlje stoji 15–20–50 forinti te da onaj koji ima oko 1.000–2.000 forinti, može kupiti posed od 20 do 25 jutara, zajedno sa kućom, okućnicom i privrednim zgradama. Pročulo se to kod kuće, u selu i okolici, pa bi manji gazde prodali

²⁰ Igor Karaman, „Društveno-ekonomski uvjeti razvoja ‚kombinata Belišća‘ do 1918. god.”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980, str. 79–94. (isto: Igor Karaman, *Privreda i društvo u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972, str. 302–348.)

²¹ Fuad Stipičević, *Istorija F.N.R. Jugoslavije*, II, Sarajevo, 1961, str. 173.

²² József Margitai, *A szlávóniai magyarság sorsa, nemzeti vedelme és a Magyar-horvát testvériség (Sudbina slavonskog mađarstva, narodna obrana i Mađarsko-hrvatsko bratstvo)*, Budapest, 1907, str. 21.

svoju zemljicu od nekoliko jutara i za tako dobiven novac kupili toliko zemlje, takav posed o kakvom kod kuće nisu smeli ni sanjat! Tako je sitni posednik kod kuće s 2–3 jutra zemlje postao gazda sa posedom od 20 do 30 jutra zemlje. Odjednom bi više porodica krenulo sa dobrim konjima i lepom stokom, štaviše bejaše i takav slučaj, da se preselio veći deo sela; sa njima je otišao i seoski kovač, čičmar, stolar i drugi zanatlije. U prvoj fazi uselenja išlo se blizu granice, kasnije su se smeliji i preduzetniji, dobro iskorišćujući oplodenu zemlju, povukli dolje prema jugu.”²³

Prema mađarskom istoriografu Pálu Petriju,²⁴ mađarsko stanovništvo u Slavoniji stalno se povećavalo, šta je potvrdio i tadašnji statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije.²⁵ Porast stanovništva Slavonije je bio dodatni motiv za pronalaženje novih rešenja u ubrzanoj industrijalizaciji, u čemu je značajno mesto zauzimao saobraćaj, tj. razvoj i izgradnja novih privatnih železničkih pruga.²⁶

Ugarska politika i ekonomija najlakše su prodirale u Slavoniju železnicom, stoga je još 1848. mađarski politički prvak Lajos Kossuth navodio: „Ki e a vasut e az ország” (Čija je železnica, onoga je i zemlja).²⁷ Za državne železnice trebalo je ne samo dosta radne snage, nego je bilo potrebno i brojno železničarsko činovništvo. Železničarsko činovništvo je trebalo da sprovodi državnu ugarsku politiku mađarskim jezikom, koji je trebalo naučiti i širiti u narodu. Osnovane su stoga brojne mađarske škole u Slavoniji, koje je trebalo da imaju više politički značaj u zaokruživanju davnašnje želje ugarske nacionalne politike: stvaranju „mađarskog kraljevstva Svetog Istvána od Karpata do Jadranskog mora”. Peštansko Ministarstvo školstva primilo se tog zadatka i pobrinulo se da se on provede preko organizovanja prosvetno-kulturnog društva „Julian”.²⁸ Tada su takve škole sa mađarskim jezikom nazvane julijanskim, a julijanska akcija je imala određenog učinka u svojem delovanju u Slavoniji od 1904. do 1919. Osnovne i više škole na mađarskom jeziku postojale su od druge polovine 19. veka u Slavoniji, ali se broj škola i učenika koji uče mađarski jezik, akcijom „julijanskom”²⁹ rapidno povećavao. Osnovne mađarske škole postojale su u

²³ Josip Gujaš, „Nacionalna obrana Mađara u Slavoniji na prijelomu XIX. i XX. st. u okviru Slavonske akcije”, *Historijski zbornik*, XXIII–XXIV, Zagreb, 1970/71, str. 66.

²⁴ Pál Petri, *A Julián-egysület története (Povijest Julijanskog društva)*, Budapest, 1937, (bilj. 4).

²⁵ *Statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije*, I, Zagreb, 1905. i 1913.

²⁶ Jakov Gelo, *Demografske promjene u Hrvatskoj od 1780. do 1981. godine*, Zagreb, 1987, str. 94–101.

²⁷ Ivan Balta, *Zbivanja u Virovitičkoj županiji i gradu Osijeku 1848. i 1849. godine*, Zavod za znanstveni rad HAZU, Osijek, 1997.

²⁸ Julia akcio, *Revai Nagy Lexikona*, str. 69–70. „Julian” je izabrano ime po hrišćanskoj ikonografiji, kao zaštitnika putujućih pevača, kulture i prosvjete.

²⁹ Ivan Balta, „Mađarske škole u hrvatsko-slavonskim županijama u sustavu julijanske akcije krajem XIX. i početkom XX stoljeća”, *Život i škola*, br. 6, Osijek, 2001, str. 30–45.

manjim mestima i trgovištima, a više škole u gradovima, iz kojih su učenici mogli nastaviti školovanje i u Mađarskoj.³⁰ Što se tiče školske nastave u Slavoniji, najbolje su bila opskrbljena deca železničara. Propagandno je navodio tadašnji promadžarski list: „Tim siromašnim ljudima tako je olakšano stanje pa tako da tamo hrle i deca različitih nacionalnosti”.³¹

Mađarizacija je u Slavoniji bila organizovana putem školskog sistema „Julian”, a svoju je kulminaciju doživela 1910, kako je to zabeleženo u statističkim podacima o mađarskom maternjem jeziku u Slavoniji.³²

Tabela 2: Stanovništvo u slavonskim županijama koje je govorilo mađarskim jezikom od 1880. do 1910. godine

Godina	Broj stanovnika koji govore mađarskim jezikom
1880.	41.417
1890.	68.794
1900.	90.781
1910.	105.948

Julijanska akcija učenja mađarskog jezika i provođenja mađaronske politike sprovodila se kroz tri tipa škola u Slavoniji, koje je finansirala ugarska vlada: julijanske škole opšteg tipa, osnivane su od 1904/05; julijanske železničarske škole, osnivane od 1904/05; julijanske reformatorske škole, osnivane od 1904/05.

Deo vlastelinstva slavonskih županija bio je prožet julijanskim idejama.³³ Tako su *Narodne novine* pisale o vlastelinima Gutmannima kao „slavonskim eremitima”, koji su zauzeli veliki deo poseda u Virovitičkoj županiji, svojom su železnicom povezali Osijek, Orahovicu i Noskovce sa središtem u Belišću, gde je radilo više od hiljadu ljudi. Gutmanni su posedovali preko 6.000 rala žitarica, koje su eksploatisali skoro trideset godina, dok je od stotinu Gutmannovih činovnika retko koji bio Srbin ili Hrvat, a bilo je malo činovnika koji su znali srpski ili hrvatski jezik. Gutmannove julijanske škole dobijale su od vlastelinstva učiteljske stanove i drvo za ogrev, npr. škole u Krivaji i Zdenci-pusti, a Gutmannovi upravitelji su ujedno bili predsednici mađarskih škola i zaštitnici julijanskih učitelja. Mađari su se u slavonske županije doseljavali iz

³⁰ Internat i viša škola u Pečuhu (A Julián Egys?let fiuinternátusa és tanoncotthona, Pécs).

³¹ *Das ungarischen Gymnasium in Esseg (Ugarske gimnazije u Osijeku)*, Die Slavonische Presse, Osijek, 24. rujna 1904, str. 1.

³² *A Magyar Statisztikai Közlemények: 1899–1913*, Budapest, 1918.

³³ Ferenc Bernics, *A Julián ákcio*, Pécs, 1994.

ugarskih županija još od sredine 19. veka, radeći u početku kao vlastelinske sluge i biroši, a na slavonsko-podravskoj železnici službeno osoblje bilo je uglavnom mađarske nacionalnosti.³⁴

U slavonskoj Podravini, bilo je do 1910. osamnaest julijanskih škola u većim i manjim mestima, a najčešće su učenici u julijanskim železničarskim školama bila deca službenika železnice i vlastelinskih imanja, ali bilo je i dece radnika i seljaka. Većina julijanskih škola imala je dobro opremljene učionice, gimnastičke sale, kapelice, prostrana dvorišta i obrazovane učitelje. Polaznici škole su imali besplatan prevoz vozom i besplatne udžbenike. Poneke škole su davale odeću i obuću, besplatan obrok u školskoj kuhinji, jer su se nalazile blizu železničkih stanica³⁵ i zapošljavale veliki broj ljudi, što je omogućavalo siguran izvor finansija i egzistenciju velikog broja porodica, a to je bio jedan od razloga što se srpsko i hrvatsko stanovništvo nije puno opiralo ovoj velikomađarskoj ideji i programu.³⁶

U Slavoniji, koja je od 1918. bila državno odvojena od Mađarske, julijanska akcija³⁷ nije više imala svoja uporišta te je prestala programski i politički delovati, iako su neke mađarske julijanske škole još neko vreme delovale u Slavoniji.

Planovi i razvoj železničkog saobraćaja u slavonskoj Podravini

Nakon 1848. na celom području Carevine bio je proglašen princip austrijskog državnog i ekonomskog jedinstva. Ukinute su carinske granice (naređeno je 1. oktobra 1850, a stupilo na snagu 1. jula 1851), koje su postojale između austrijskih naslednih zemalja, sa jedne te, Ugarske i tzv. pridruženih joj strana,

³⁴ Državni arhiv Osijek, fond: Slavonske podravske željeznice (SPŽ), kutija 1, Pravilnici SPŽ. Željezničko osoblje SPŽ: Činovnika ima 21 (samo su 2 po prezimenima Hrvati ili Srbi: Livadić, Vujić). Podčinovnika ima 92 (samo 10 su Hrvati ili Srbi: Szobodić, Nedved, Belić, Šimić...). Služitelja ima 154 (samo su 29 Hrvati ili Srbi po prezimenima). PRAVILNIK Slavonske podravske željeznice m.i. dioničkog društva od 14. ožujka 1919. S. P. Ž. ima prema pravilniku: a) Glavnu skupštinu, i b) Ravnateljstvo Predsjedava joj Vilim Gutmann i bilježnik Iso Kalmar (prijevod mađarskog izvornika) u Belišću.

³⁵ Branko Kranjčev, „Tiskana izvješća o radu našičkih škola iz prve polovice XX stoljeća”, *Našički zbornik* 3, 1997, str. 149.

³⁶ Radovan Ivančević, *Leksikon ikonografije, liturgike i simbolike zapadnog kršćanstva i Uvod u ikonologiju*, Zagreb, 1990, str. 307–308.

Julian akcija („Julian” izabrano je ime po kršćanskoj ikonografiji od sv. Julijana, kao zaštitnika putnika, skelara i putujućih pjevača).

³⁷ Osnivač i predsjednik društva „Julian” bio je grof Béla Szécheny, a potpredsjednik istoga društva bio je József Tarkovich. Upravitelj ravnateljstva „Julian” za škole bio je grof Kunó Kebelsberg.

sa druge strane.³⁸ Izgradnja novih železnica trebalo je da se uklopi u centralistički koncept cele monarhije.

Razdoblje u razvitku austrijskog sistema železničkih saobraćajnica obeleženo je donošenjem novog zakona o koncesionisanju izgradnje železničkih pruga i novog plana mreže železnica za Carevinu, kao i ubrzanom reprivatizacijom postojećih, izgradnjom novih i prodajom postojećih državnih pruga.³⁹

Pod vođstvom A. Szécsena, grupa je podnela Ministarstvu trgovine predlog za otkup i daljnju izgradnju „slavonskih željeznica”, koji je ministar trgovine Toggenburg svojim dopisom vladaru 1856. preporučio kao povoljan. U međuvremenu se javila i druga grupa interesenata čiji su se zahtevi dobrim delom poklapali sa onima Szécsenove grupacije, a bila je to grupa slavonskih veleposednika, kojoj je na čelo stao biskup J. J. Strossmayer. Izradili su svoju predstavku vladaru te su mu je putem delegacije, predvođene đakovačkim biskupom, predali 1. novembra 1856.⁴⁰ Oni su posebno naglašavali ekonomske teškoće Slavonije uzrokovane nedostatkom odgovarajućih saobraćajnica. Tvrdili su da su u stanju finansijski povoljnije izgraditi navedene pruge nego li ijedno drugo društvo, da su za ovu patriotsku svrhu već izvršili tolike predradnje i podneli znatne žrtve da njihov poduhvat predstavlja jednu od najvažnijih dopuna austrijske železničke mreže. Na osnovu toga traže da im se odobri izgradnja lokomotivske železnice od Vukovara do Rijeke. Ujedno mole da im se odobri formiranje deoničkog društva sa sedištem u Beču i niz ostalih pogodnosti koje se po pravilu daju koncesionarima železnica, da se pruga kroz Slavoniju što pre izvede i da se pri tome slavonskim zemljoposjednicima osigura „pripadajući im udeo” u tom poduhvatu.⁴¹

Unatoč naporima te tzv. slavonske grupe, odobreno je rešenje u prilog Szécsenova društva, koje je podržavao Rothschild, izdato 1857, a nakon deset dana odbijena je molba Strossmayera sa motivacijom: da je za „slavonske željeznice” već izdata koncesija društvu A. Szécsena te ako žele, Strossmayer i drugovi mogu da se priključe Szécsenovu društvu.⁴² U dogovoru sa državnim erarom koncesionari su se obavezali da će izgraditi predložene železničke pruge, dok će završne stanice u „konesioniranoj liniji” odrediti državna uprava. Ova koncesijska isprava trebalo je da važi 90 godina,⁴³ a po isteku prvih 30 godina,

³⁸ Rudolf Bičanić, *Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (1750–1860)*, Zagreb, 1951, str. 334.

³⁹ Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj*, I, Zagreb, 1975, str. 68–69.

⁴⁰ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265, 17. XI 1856, str. 871.

⁴¹ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265, 17. XI 1856, str. 871.

⁴² *Narodne novine*, Zagreb, br. 265, 17. XI 1856.

Hrvatski državni arhiv, Zagreb, fond: *Namjesništvo*, fasc. 68, br. 9873 - 1857, br. 11194 - 1857. i br. 8213–1857.

⁴³ Trajanje koncesije od 1858. do 1948.

računajući od vladareve potvrde ove isprave, država bi imala pravo da otkupi pruge koje je ustupila koncesionarima, kao i one pruge koje će se u međuvremenu izgraditi.⁴⁴

Društvo se obavezalo da do 1868. izgradi sve preuzete železnice, a kasnije će graditi železnicu iz Kaniže za Osijek, koja će biti povezana sa železnicom između Osijeka i Vukovara. „S vremenom namerava isto društvo ovu železnicu sa jedne strane dograditi do Vukovara i tako domovinu našu skopčati sa plodnim Banatom, sa druge strane do Drave, uzduž koje će također železnicu graditi...”,⁴⁵ kaže se u članku tadašnjeg *Gospodarskog lista*. Do izgradnje Slavonsko-podravske železnice, slavonska Podravina nije imala nijednu železničku prugu, osim što je Osijek bio preko Baranje povezan sa Ugarskom.

Stalno je isticana potreba za železničkim povezivanjem slavenskog dela sa drugim delovima austrougarske imperije, kao na gospodarsko-obrtnoj regionalnoj izložbi u Osijeku 1889, koju je otvorio ban Khuen Hederváry, a na kojoj je sekretar osječke Komore N. A. Plavšić isticao značenje drvne industrije.⁴⁶ Ban Khuen Hederváry je na sam dan otvaranja izložbe prisustvovao puštanju u pogon prve deonice šinske industrijske železnice uskog koloseka firme „S. H. Gutmann” u Belišću, na relaciji Belišće – Donji Miholjac i posetio tamošnju veliku pilanu.⁴⁷ Izgradnja novih pilana i novih železnica u slavonskoj Podravini bila je povezana sa pojačanom potražnjom za prerađenim drvetom iz Transilvanije, posebno hrastovih dužica koje su naveliko izvozile.⁴⁸

Sirovinska baza za firmu „S. H. Gutmann” iz Belišća je stvarana na temelju kupovine šumskih površina. Prvi od ugovora sklopljen je 1884. na deset godina iskorištavanja šumskih sastojina između vlastelina Prandaua iz Valpova

⁴⁴ *Narodne novine*, Zagreb, br. 265/17. XI. 1856. i *Narodne novine*, Zagreb, br. 266/18. XI. 1856. Radilo se o mreži željezničkih pruga: 1) Beč–Šopron–Kaniža–Osijek; 2) Neu Szöny–Stolni Biograd–Osijek; 3) Budim–Kaniža, za vezu s prugom Beč–Trst kod Poljčanah, i 4) Osijek–Zemun. Ako pruge pod 1) i 2) ne bi prošle kroz Pečuh, ima se do tog grada izgraditi pobočna pruga. Ukoliko koncesionari preuzmu i prugu Pečuh–Mohač, i ona ulazi u sklop gornje mreže, koja mora da se ostvari kroz deset godina. Koncesiona isprava vrijedi 90 godina, računajući od 1. I. 1862. Ova željeznička mreža nosit će naziv: „Kaiser Franz Joseph Orientbahn” („Istočna željeznica cesara Franje Josipa”).

⁴⁵ *Gospodarski list* (dalje: GL), Zagreb, br. 40/6. X. 1858, str. 212. i GL, br. 47/25. XI. 1858, str. 244, te GL, br. 51/23. XII. 1858, str. 264.

⁴⁶ Kamilo Firingar, „Prva osječka gospodarska izložba g. 1889”, *Osječki zbornik* VII, Osijek, 1960, str. 147–164.

⁴⁷ Igor Karaman, Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom 1868–1918, *Zbornik Historijskog instituta Slavonije*, 4, Slavonski Brod, 1960, str. 329–334, str. 320. i Državni arhiv Osijek, fond: *Izvišće Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku o narodnogospodarstvenim odnošajima komorskoga okružja tečajem godine 1889*. (Osijek 1890), str. 16–59. i str. 92–125.

⁴⁸ ...*A Magyar Korona országinak gyáripára az 1898. évbén*, Budapest 1901. (provelo ugarsko ministarstvo trgovine po trgovačko-obrtničkim komorama: za osječku Trgovačko-obrtničku komoru izvješće je načinio Nikola A. Plavšić), str. 100.

i veletrgovačke firme „S. H. Gutmann” iz Nagykanizse. Izgrađene su velike pilane na dravskoj obali u Belišću i Valpovu te željeznička pruga koloseka jedan metar i dužine 16 kilometara do šume Gradina, u kojoj je bila pilana, odakle se pruga račvalala u tri kraka. U Belišću je, po nacrtu inženjera Josefa Schrittwiesera, izgrađeno više hala za pilane i prve lokomotive. U razdoblju od deset godina firma je iskoristila kupljene šumske predele i ugovorenu sumu isplatila, a na novi konkurs 1895. koji su raspisali valpovački i bizovački vlastelini za dalju eksploataciju šuma, firma „S. H. Gutmann” se nije prijavila, jer je već imala sklopljeni ugovor o iskorištavanju šuma gazdinstva Donji Miholjac.

Godine 1889. sklopljen je ugovor o iskorištavanju šuma između gazdinstva Donji Miholjac i firme „S. H. Gutmann” iz Belišća. Firma „S. H. Gutmann” 1896. kupuje od grofa Jankovića plemićko dobro Voćin.⁴⁹ Godine 1897. kupuje od grofa Pejačevića posed Slavonsku Orahovicu i Suhamlaku.⁵⁰

Nastanak i razvoj Slavonsko-podravske željeznice

Kako su krajem 19. veka bile iscrpljene finansijske mogućnosti državnog erara u gradnji željezničkih pruga, bio je angažovan i privatni kapital, i u tu je svrhu donesen posebni zakon⁵¹ kojim je omogućena gradnja vicinalnih željeznica i privatnim deoničarskim društvima, posebno stimulisana raznim poreznim i drugim olakšicama. Pruge lokalnih željeznica bile su građene sa normalnim kolosekom širine 143,5 cm, ali je bilo i koloseka širine 76 cm i 100 cm. Njihova je eksploatacija poverena državnim željeznicama sa njihovim voznim sredstvima i osobljem. Iste su željeznice bile pod neposrednim nadzorom državne željeznice, koja je vlasnicima plaćala samo naknadu za korišćenje njihovih pruga. Ali bio je i određeni broj privatnih željeznica koje su saobraćaj obavljale svojim osobljem i voznim sredstvima, kao šta je bila Slavonsko-podravska željeznica.

Slavonsko-podravska željeznica nije nastala u okviru akcije gradnje vicinalnih željeznica, već u okviru nastanka i razvoja privatnog porodičnog preduzeća Belišća, od koga je bila zavisna.⁵²

⁴⁹ Ugovor je sklopljen u Budimpešti 9. listopada 1902. Posjed Voćin imao je 38.629 katast. jutara s ukupnom drvnom masom od 7.376.120 kubnih metara.

⁵⁰ Dušan Klepac, Ivo Dekanić, Đuro Rauš, „Šumsko bogatstvo Slavonije i gravitacijskog područja ‚Belišća’ u vrijeme postanka ‚Kombinata Belišće’ i danas”, Zbornik radova simpozija *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU Centar za znanstveni rad, Osijek, 1908, str. 33–68.

⁵¹ Zakonski član XXXI iz 1880. godine (zakon se u ono vrijeme u Mađarskoj nazivao zakonski članak), koji je kasnije dopunjen zakonskim člankom IV iz 1888.

⁵² Josip Hekenberger, „Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku Podravsku željeznicu (SPŽ)”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980, str. 199–200.

Kada su braća Gutmann kupila 1884. veće površine šume u gazdinstvu Valpovo oko sela Harkanovaca i Koške, odnosno stabla u njima, za transpost trupaca bilo je potrebno izgraditi jednostavniju železničku prugu. Užurbano je izgrađena na čistom zemljanom trupu i nakon tehničkog pregleda predana u saobraćaj železnička pruga u dužini od 16 km, širine koloseka od 100 cm, na kojoj je drugi dan počeo redovan prevoz trupaca iz šume u Belišće.⁵³ Ali sa gradnjom pruge nije bilo lako jer su tadašnji državni organi postavljali uslov da ista železnica služi i za javni saobraćaj pa mora biti solidnije građena po tehničkim uslovima propisanim za železnice sa javnim saobraćajem. Drugi je uslov bio da, prema zakonskim odredbama, privatne železnice nisu mogle biti u vlasništvu pojedinca nego deoničarskog društva, pa je osnovano 1889. deoničarsko društvo „Slavonska podravska železnica d. d.” sa sedištem u Budimpešti (registrovano u Trgovačkom sudu u Budimpešti na mađarskom jeziku „Szlavoniai Drávavidéki vasut r. t.” i na nemačkom jeziku „Slavonische Drauthalbahn A. G.”).⁵⁴

Novoosnovano deoničarsko društvo zatražilo je dozvolu za gradnju pruge Belišće – Viljevo Kapelna za javni prevoz te je nakon dobijene koncesije 5. marta 1889, nakon godinu dana, pruga u dužini od 32 km bila gotova i 12. aprila 1890. puštena u saobraćaj. Na pruži su izgrađene i stanice: Belišće, Veliškovci–Gat, Črnkovi, Podravski Podgajci, Sveti Đurađ, Donji Miholjac, Gloždje i Viljevo Kapelna. Nedugo zatim je stanica Sveti Đurađ ukinuta i podignuta je umesto te nova stanica između Svetog Đurđa i Donjeg Miholjca raskrsnica pod imenom Karaš, u Donjem Miholjcu izgrađeni su magacin, ložionica za lokomotive i brklje preko ceste, a u Belišću nova stanica sa mnogobrojnim železničkim industrijskim kolosecima (za paromlin, ciglanu, pecaru...). U isto vreme gazdinstvo Donji Miholjac je za svoje šume i lovišta imalo šumske pruge sa kolosečnom širinom od 76 cm, kao preduzeće Najšles (kasnije „Našička”) za svoju pilanu i druge fabrike u Đurdenovcu. Vicinalna železnica normalnog koloseka Osijek–Našice, otvorena je 2. decembra 1893, a pruga Našice – Slatina – Noskovići – Sveti Lovrenc⁵⁵ otvorena je 1895.

Kada je nova vicinalna železnica Sv. Lovrenc – Slatina počela redovno da radi, postalo je aktuelno pitanje njenog povezivanja sa prugom Slavonsko-

⁵³ Vagoneti su bili s drvenim okvirima, osim kotača s osovinom i lanaca za kopčanje. Za vuču su bile nabavljene dve male rabljene lokomotive (rađene 1874. i 1876.) od 30 KS. Pretpostavlja se da su tračnice i lokomotive kupljene od jedne rashodovane prigradske željeznice u okolici Beča, koje su lađom Dunavom i Dravom dovezene do Belišća. Vagoni su izrađeni u Belišću, a uskoro su kupljene i dve nove lokomotive iz tvornice strojeva Krauss u Münchenu od 40 KS.

⁵⁴ Dioničarsko društvo SPŽ osnovano je s glavnicom od 14.857.200 austro-ugarskih kruna, a glavnica se delila na 74.286 komada prioritetnih i temeljnih deonica po nominali od 200 kruna. Od tih deonica imali su braća Gutmann 10.000 komada, preduzeće Belišće 58.865 komada, Virovitička županija 1.750 komada, Grad Osijek 750 komada, država 1.191 komada, a ostalo je u rukama banaka i privatnika.

⁵⁵ Od Svetog Lovrenca (Szent Lőrincz) postojala je željeznička veza Budapest–Pécs–Osijek–Bárcs (Virovitica) i Wien.

-podravske železnice, posebno kada su Gutmanni počeli da eksploatišu šume oko Čadavice, u blizini Noskovaca. Koncesija za gradnju deonice od 21 km od Viljeva Kapelne do Noskovaca dobijena je 10. jula 1896, a već iste godine, 2. decembra, pruga je puštena u saobraćaj.⁵⁶ Tako je priključkom u Noskovicima Slavonsko-podravska železnica dobila direktnu železničku vezu preko Slatine sa Našicama, Viroviticom i Osijekom. Na imanje grofa Majlatha u Donjem Miholjcu, železnicom su mogli dolaziti u lov njegovi gosti iz Beča i Budimpešte.⁵⁷ Postavljen je i zahtev da se šumska železnička pruga kod Harkanovca i Koške produži do odgovarajućeg mesta da bi se uspostavio priključak sa normalnom vicinalnom prugom Osijek–Našice, a u interesu stanovništva i preduzeća u Belišću. Koncesija je dobijena 25. jula 1898. te je preuređena pruga za javni saobraćaj 27. jula 1899. u dužini od 22 km od Belišća do Prandauovaca, gde je izgrađena pretovarna stanica za robni promet. U isto vreme i istom koncesijom izgrađena je trasa pruge od Belišća do Dravske obale u dužini od 1,1 km.

Kada su braća Gutmann kupila posede Voćin, Orahovica i Mikleuš,⁵⁸ za eksploataciju šuma trebalo je uspostaviti železničke veze sa Belišćem. Nova pruga je trasirana od stanice Moslavina Crnac sve do podnožja Papuka, do Orahovice i Voćina. Koncesija za gradnju nove pruge je dobijena 20. septembra 1904, a sagrađena je i predana u promet 2. januara 1907. Pruga do Voćina bila je duga 56 km sa odvajanjem u stanici Mislavac za Orahovicu (7 km) te od Humljana za Slatinski Drenovac (8 km).⁵⁹

U Orahovici, Voćinu, Grudnjaku (pruga za ribnjake) i ostalim mestima postojala je mreža industrijskih koloseka za eksploataciju šuma i za veze sa izgrađenim pustarama Gutmannovih poljoprivrednih imanja (Breštanovci, Gutmanovci, Zdenci pustara, Rijenci...). Naročitu važnost dobila je treća pretovarna železnička stanica Čačinci⁶⁰ (pored Noskovaca i Normanaca). Nabavljen je veći broj novih lokomotiva za potrebe Slavonsko-podravske železnice, kako bi se osiguralo brzo i trajno snabdevanje fabrike u Belišću potrebnim sirovinama. Ostalo je pitanje direktne železničke veze Belišća sa gradom Osijekom u dužini od 29 km. Koncesijom za gradnju pruge Belišće–Osijek od 29. jula 1907, bile su

56 Na deonici železničke pruge Viljevo Kapelna–Noskovci bile su stanice Moslavina Crnac i Čadavica.

57 Za prevoz lovnih gostiju iz Beča i Budimpešte posebno su bila uređena luksuzna salonska kola.

58 Vlastelinstvo Voćin od grofa Jankovića, vlastelinstvo Mikleuš od kneza Schaunburg–Lippe i vlastelinstvo Orahovica od grofa Draškovića.

59 Stanice na željezničkoj pruzi Moslavina Crnac–Voćin od 1907. bijahu: Moslavina Crnac–Breštanovci–Grudnjak–Gutmanovci–Slavonske Bare–Zdenci–Mislavac–Čačinci–Vojlovica–Humljani–Balinci–Rijenci–Čeralje–Smude–Voćin. Ispred stanice Mislavac izgrađen je nadvožnjak za SPŽ, kako bi premostila vicinalnu prugu Našice–Slatina.

60 Čačinci su postali pretovarna stanica za kamen iz Radlovca, za ribe iz ribnjaka Grudnjak i drvne proizvode (pilana za rezanje železničkih pragova).

obuhvaćene i sve ranije izgrađene pruge Slavonsko-podravske železnice (zajednička koncesija), a pruga je izgrađena i puštena u promet 29. novembra 1908.⁶¹ U tadašnjoj štampi napominje se kako je prethodno obavljena redarsko-tehnička kontrola novosagrađene pruge Osijek–Belišće Slavonsko-podravske železnice, a isto tako i pruge Moslavina–Vòròsmajur, koja je kao industrijska železnica ranije postojala, a sada je pretvorena u vicinalnu te će po tome obe pruge biti puštene u promet.⁶²

U Osijeku je izgrađena nova stanica Slavonsko-podravske železnice, do stanice normalne vicinalne železnice, a kako je njena širina bila ista kao i širina osječkih tramvajskih pruga, vozovi su mogli po njima saobraćati do osječčkog Donjeg grada, šta je bilo vrlo aktuelno, ne samo za privredne potrebe (luka na Dravi, mlinovi...), već i za vojne, odnosno ratne i bolničke potrebe.

Kako su prema tadašnjoj štampi obe železničke stanice, u Gornjem i u Donjem gradu, već odavno proglašene neadekvatnima, sarkastično se napominje kako svako mađarsko „provincijalno gnezdo” ima moderniju i veću stanicu nego li Osijek.

Nedugo zatim izgrađena je nova stanica sa peronom koji se osvetljava pomoću dve male petrolejske lampe.⁶³ Slavonsko-podravska železnica biće ukinuta sedamdesetih godina 20. veka.⁶⁴

Izgradnja železničkih pruga Slavonsko-podravske železnice

Prva pruga (SPŽ) izgrađena je do šume gde su prvo započeli radovi seča, a bila je duga 16 km, izgrađena na čistom zemljanom trupu, bez ikakvog zastora sa slabim šinama pričvršćenim na drvene pragove.

⁶¹ Stanice na željezničkoj pruzi Belišće–Osijek od 1908. bile su: Belišće–Valpovo–Valpovačke Toplice–Ladimirevci–Satnica–Petrijevci–Karaševo–Josipovac–Adolfovac (Višnjevac)–Retfala–Osijek Županijska ulica–Osijek.

⁶² „Otvorenje pruge Osiek–Belišće”, *Pozor*, br. 65, Osijek, 21. XI 1908, str. 2.

⁶³ „Die Esseger Bahnhofsfrage”, *Die Drau*, Nr. 248, Esseg, 28. Oktober 1913, str. 2.

„Pitanje Osiječkog željezničkog kolodvora”, *Drava*, br. 248, Osijek, 28. listopad 1913, str. 2.

⁶⁴ Promet Slavonskom podravskom željeznicom postupno je ograničavan i iskazivala se kao nerentabilna. Godine 1966. ukinute su pruge Moslavina Crnac – Voćin s ograncima za Orahovicu, Slatinski Drenovac i Rupnicu, 1. siječnja 1968. obustavljen je promet Moslavina Crnac–Noskovci–Slatina, a 1970. i na ostalim prugama (Moslavina Crnac–Belišće–Osijek).

Tabela 3: *Koncesije i otvaranje deonica željezničkih pruga Slavonsko-podravske željeznice*⁶⁵

<i>Deonica (koloseka 100 cm)</i>	<i>otvaranje</i>	<i>dužina</i>
BELIŠĆE – VILJEVO KAPELNA	12. IV 1890.	32,0 km
VILJEVO KAPELNA – NOSKOVC	2. XII 1896.	21,0 km
DONJI MIHOLJAC – DRAVSKA OBALA	2. XII 1896.	4,3 km
BELIŠĆE – PRANDAUOVCI	27. VII 1899.	21,4 km
BELIŠĆE – DRAVSKA OBALA	27. VII 1899.	1,2 km
MOSLAVINA CRNAC – VOĆIN	2. I 1907.	52,0 km
VOĆIN – RUPNICA	2. I 1907.	6,0 km
MISLAVAC – SLAVONSKA ORAHOVICA	2. I 1907.	6,3 km
HUMLJANI – SLATINSKI DRENOVAC	2. I 1907.	7,6 km
BELIŠĆE – OSIJEK	29. XI 1908.	29,0 km
Ukupno:	(do 1909. god.)	cca 182 km
Deonice industrijskih pruga koloseka 100 cm	-	107,1 km
Ukupno: sve pruge koloseka 100 cm	-	cca 289 km
Deonice industrijskih pruga koloseka 60 cm	-	63,7 km
Sveukupno: pruge koloseka 100 i 60 cm	-	cca 353 km

Širina koloseka bila je 100 cm. Kako se na gradnji radilo užurbano, pruga je već za nekoliko meseci bila gotova i nakon izvršenog tehničkog pregleda 25. novembra 1884. puštena u saobraćaj. Odmah, drugi dan, počeo je redovan prevoz trupaca iz šume u Belišće. Vozna sredstva za tu prugu bila su sasvim primitivna, a vagoneti su bili s drvenim okvirima. Osim točkova s osovinom i lanaca za međusobno kopčanje, sve ostalo na tim vagonetima bilo je drveno, čak i njihovi odbojnici. Za prevoz dugačkih trupaca služili su parovi vagoneta, tzv. „trukovi” ili „gipovi”, koji su se međusobno vezali pomoću samih trupaca koji su tovareni na njih. Svi vagoneti izrađivani su u vlastitoj radionici u Belišću. Za vuču su postojale u početku samo dve male lokomotive, koje su bile nabavljene već stare i korišćene su sa po dve vezane (pogonske) osovine sa malim tenderom za vodu, jačine oko 30 KS. Ložene su drvima, za čiji smeštaj su lokomotive vukle sa sobom poseban vagonet podešen kao tender. Te prve lokomotive bile su građene 1874, odnosno 1876. i imale su kolosečnu širinu 100 cm. Kupljene su od jedne prigradske željeznice u okolini Beča i dovezene lađom Dunavom i

⁶⁵ Josip Hekenberger, „Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku podravsku željeznicu (SPŽ)”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja, Belišće, 1978*, JAZU Centar za znanstveni rad, Osijek, 1980, str. 210.

Dravom do Belišća. Lokomotive su u ono vreme, pored svojih brojeva, nosile i posebna imena, tako su prve dve lokomotive dobile oznaku sa serijskim brojem 10, i to brojeve 11 i 12. Lokomotiva sa brojem 11 dobila je ime „Valpo” po mestu Valpovo, a lokomotiva broj 12 dobila je ime „Gustav” po imenu tadašnjeg valpovačkog vlastelina, barona Gustava Prandaua.⁶⁶ Kako su se šumski radovi proširivali i na druge kupljene šume na udaljenim područjima, tako je i postojeća šumska pruga prema potrebama postepeno produžavana. Pruge Slavonsko-podravske železnice je trebalo spojiti sa Pećuhom preko Donjeg Miholjca i Našica s Brodom na Savi. Projekat je još 1898. izradila firma „Frank”, odnosno mernik Julije Hermann. Veliko interesovanje za gradnju te pruge pokazivalo je i županijsko poglavarstvo. Budući da je prvi deo projekta završen (Šikloš–most–Donji Miholjac), prišlo se u julu 1906. izgradnji mosta preko reke Drove, kao i raspravi o tehničkoj dokumentaciji druge faze gradnje pruge od Donjeg Miholjca do Našica.⁶⁷ Pruga Pećuh–Donji Miholjac izgrađena je u dužini od 42 km, a drugu fazu izgradnje do Našica sprečio je Prvi svetski rat.⁶⁸ Otkada je odobrena izgradnja železnice Šikloš–Donji Miholjac pod vodstvom savetnika ministra Aladara Ehrenhöfera ta je linija zamišljena kao nastavak završene linije od Baranje preko Pel–Manastira, koja izlazi iz mađarskog dela prema Podravini, a koju je trebalo spojiti sa Donjim Miholjcem.⁶⁹ Novoizgrađena železnica Pećuh–D. Miholjac je na slavljenički način puštena u javni saobraćaj sa uvedena tri železnička para,⁷⁰ a posle razmatranja svih pristiglih ponuda koncesije.⁷¹

⁶⁶ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska železnica – Belišće (1885–1914)*, 1885/1945, knjiga 3, kutija 1; 0,4.

Josip Ham, „Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske železnice”, *Godišnjak*, br. 2., Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993, str. 42.

⁶⁷ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska železnica – Belišće (1885–1914)*, 1885/1945, knjiga 3, kutija 1; 0,4.

Josip Ham, „Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske železnice”, *Godišnjak*, br. 2, Društva prijatelja starina Donji Miholjac, 1993, str. 55.

⁶⁸ Državni arhiv Osijek, fond: *Slavonsko-podravska železnica – Belišće (1885–1914)*, 1885/1945, knjiga 3, kutija 1; 0,4.

Josip Ham, „Povijesni pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske železnice”, *Godišnjak*, br. 2, Društvo prijatelja starina, Donji Miholjac, 1993, str. 57.

⁶⁹ Bahnbegehung, *Slavonische Presse*, Nr. 35; Mittwoch, Essegg, 7. August 1910, Seite 5. *Odobrenje za izgradnju željeznice*, br. 35; Osijek, *Slavonische Presse*, 7. kolovoz 1910, str. 5.

⁷⁰ Eröffnung der Eisenbahn Fünfirchen – Donji Miholjac, *Die Slavonische Presse*, Nr. 168, Essegg, 17. Juli 1913, Seite 3.

„Otvorenje željeznice Pećuh–Donji Miholjac”, *Slavonski tisak*, br. 168, Osijek, 17. srpnja 1913, str. 3.

⁷¹ „Vicinalna željeznica Pećuh–Donji Miholjac”, *Viestnik županie virovitičke*, god. 16., br. 4, Osiek, 15. veljače 1907, str. 36.

Kr. Ug. Zajednica min. trg. s odobrenjem je uzelo na znanje prijavu budimpeštanske poduzetničke tvrtke Gfverer. Schoch i Grossmann, da je ista predkoncesija za vicinalnu željezničku prugu Pećuh–Donji Miholjac prenijela na mjestnu željeznicu Osiek–Đakovo–Vrpolje dioničarsko društvo, odnosno da je ovo potonje iz predkoncesije proističuća prava i obveze na se preuzelo. (Vlada riješenje od 31. siječnja 1907. br. 3964).

Savremenici su Slavonsko-podravsku željeznicu nazivali jednostavno „Gutmannovom željeznicom”, a o njoj su se u tadašnjoj štampi iznosila oprečna mišljenja: „Slavonsko-podravska željeznica mesnog interesa kojoj su g. pl. Gutmanni iz Vel. Kaniže vlasnici zamolila je u županije virovitičke za podjeljenje pripomoći od 300.000 K., za dosele izgradnje svoje pruge Belišće–Noskovci i Belišće–Prandauovci te za gradnju projektiranih pruga Moslavina–Orahovica–Čačinci–Voćin i Mikleuški mlin–Drenovac”. Protiv toga da se pomogne gradnja ovih pruga bili su neki većnici, npr. „osječki gradski zastupnik g. A. pl. Reisner, koji je razložio da željezničke pruge Voćin–Moslavina te Drenovac–Mikleuški mlin gravitiraju u Ugarsku, da će se tim prugama šaroliki trgovački promet od Osieka odbiti, te na Ugarsku navratiti, a gradu Osieku da će se podvostručenom snagom zadati udarac koji već od izgradnje željeznice Našice–Szt. Lőrincz podnašati mora. Konačno predloži da grad Osiek u oči velike pogibelji, koja mu je iznova zapretila, putem predstavke zamoli kralj. zemalj. Vladu, da tako dugo ne odobri prvog dela gori navedenog zaključka županijske skupštine, dok god se između grada Osieka i preduzetnika spomenutih željeznica glede izgradnje pruge Belišće–Valpovo–Osiek ne postigne sporazum...”⁷²

Bilo je opšte mišljenje da su željeznicu Gutmanni gradili zbog vlastite dobiti: „Stvar se naime ima ovako: željeznici od Moslavine u Voćin i do Drenovca izgraditi će Gutmanni i onda, ako ni novčica pripomoći ne dobiju. Oni tu željeznicu za sebe trebaju, pa ju moraju izgraditi.”⁷³ Primećuje se kako bi željeznica mogla naštetiti selima uz koja prolazi: „Gutmanni su već postojeće svoje željezničke pruge izgradili samo u svom vlastitom interesu, jer su ih trebali radi svojih šuma i drva, a i one još neizgrađene pruge graditi će radi svoje potrebe i koristi. Oni bi te željezničke pruge izgradili i onda, kad ne bi nikakom subvenciju dobili. Kako čujemo, imale bi nove pruge željezničke teći kraj sela tako da će stanice biti udaljene 3–6 kilometara od pojedinih sela, da se time neće poslužiti interesu pojedinih sela i da se ne će takvom gradnjom puno okoristiti osobni ni robni promet svakomu je jasno. Gutmannu nije stalo do javnog prometa, pa samo zato, što mu nije uspelo nagodbom steći potrebna zemljišta, staviti će svoje željeznice u javni promet, da time dobije pravo na prisilnu iz vlastitu. Ovim redcima hoćemo da upozorimo merodavne faktore da pripaze ako do gradnje željeznice dođe, da željezničke stanice budu nameštene tik sela.”⁷⁴

Gutmannove željeznice izgrađene su od 1884. do 1908, u vreme delovanja julijanske akcije, tako da su ove bile povezane sa mađarizacijom slavonske Podravine preko škola i željeznica.

⁷² „Gutmannova željeznica”, *Narodna obrana*, god. 1, br. 1, Osijek, 16. studenog 1902, str. 2, 3.

⁷³ „Gutmannova željeznica”, *Narodna obrana*, god. 1, br. 2, Osijek, 18. studenog 1902, str. 2.

⁷⁴ „Gutmannova željeznica”, *Narodna obrana*, god. 1, br. 2, Osijek, 18. studenog 1902, str. 3.

Promenom društveno-političkih odnosa posle Prvog svetskog rata, Slavonsko-podravska željeznica je postala deoničko društvo koje je sve više gubilo značaj zbog smanjenja drvene mase i zbog alternativnih prevoznih sredstava.

LITERATURA:

- Stulli B., *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj*, I., II, Zagreb, 1975.
- Ham J., „Istorijski pregled razvoja, korištenja i uloge Slavonsko-podravske željeznice” – u *Godišnjaku*, br. 2., Društva prijatelja starina u Donjem Miholjcu, 1993.
- „Gutmanna željeznica”, *Narodna obrana*, god. 1, br. 1, Osijek, 16. studenog 1902, str. 2, 3, br. 2, 18. studenog 1902, str. 2, 3
- Hekenberger J., „Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku Podravsku željeznicu”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980.
- Karaman I., „Društveno-ekonomski uvjeti razvoja „kombinata Belišća” do 1918. god”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980, str. 79–94. (Karaman I., *Privreda i društvo u 19. stoljeću*, Zagreb, 1972)
- Petri P., *A Julián-egysület története (Istorijska Julijanska društva)*, Budapest, 1937.
- Margitai J., *A szlavóniai magyarság sorsa, nemzeti vedelme és a Magyar-horvát testveriség (Sudbina slavonskog mađarstva, narodna obrana i Mađarsko-hrvatsko bratstvo)*, Budapest, 1907.
- Bernics F., *A Julián ákcio*, Pécs, 1994.
- Balta I., „Mađarske škole u hrvatsko-slavonskim županijama u sustavu julijanske akcije krajem XIX. i početkom XX stoljeća”, *Život i škola*, br. 6, Osijek, 2001, str. 30–45.
- Gross M., *Počeci moderne Hrvatske*, Zagreb, 1985.
- Matković P., *Hrvatska i Slavonija u svojim fizičkim i društvenim odnošajih*, Zagreb, 1873.
- Bićanić R., *Doba manufaktura u Hrvatskoj i Slavoniji (1750–1860)*, Zagreb, 1951.
- Szabo A., „Demografska struktura stanovništva civilne Hrvatske i Slavonije u razdoblju 1850–1880”, *Historijski zbornik*, XL (I), Zagreb, 1987.
- Gelo J., *Demografske promjene u Hrvatskoj od 1780. do 1981. godine*, Zagreb, 1987.
- Statistički godišnjak kraljevina Hrvatske i Slavonije*, I, Zagreb, 1905. i 1913.
- A Magyar Statisztikai Közlemények: 1899–1913*, Budapest, 1918.
- Lakatoš J., *Industrija Hrvatske i Slavonije*, Zagreb, 1924
- Oreščanin D., *Izvoz drveta iz Jugoslavije, razvoj i problemi*, Beograd, 1957.
- Kerecsényi E., „Uloga tvrtke H. S. Gutmann u razvitku kapitalizma u Mađarskoj”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978, JAZU, Centar za znanstveni rad, II., Osijek, 1980.
- Benić R., „Iskorišćavanje šuma na području Slavonske Podravine”, Zbornik radova *Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Belišće, 1978., JAZU, Centar za znanstveni rad, II, Osijek, 1980.

Summary

The Role of Slavonian–Podravian Railway in the Development of Slavonian Podravina

Slavonian-Podravian Railway or „Gutmann's Railway”, was of a great importance for the areas of Slavonian Podravina and regions north of Papuk, particularly for the development of Belisce wood processing enterprise, whose needs were the main reason for building the railway. The region of Slavonian Podravina, stretched to the foot of Papuk, as well as some areas of Papuk, presented in XIX century an attractive ground for investments, due to the fact that the region was rich in centenary high quality forests. At the beginning the concessionars of Slavonian-Podravian Railway directed the railway on the Drava river, which was used for wood pulp export towards the Danube river and further in the direction of Central Europe or towards the Adriatic Sea. However, with further development of local railway networks in Slavonia they attached their own railways. Key reloading stations were situated in Osijek and Cacinci, but also in D. Miholjac, which served as a transport point for the goods sent to Hungary. Economic and structural crisis that affected Slavonian Podravina in the second half of XIX century resulted in migrations from Slavonian Podravina, mainly to America, and settling of predominantly German and Hungarian population in this region. Slavonian-Podravian railway network served for such purposes as well.

All Gutmann's railway networks were built in the period from 1884 to 1908, at the time of Julian Action. Therefore the same railways were connected to the hungarization of Slavonian Podravina through schools and railway networks. Along with the change of social-political relations after the First World War, Slavonian-Podravian Railway became a stock company whose importance gradually declined due to reducing of wood pulp and introducing of alternative transport means.