

PRILOZI O UTJECAJU RIJEKE DRAVE NA ŽIVOT STANOVNIKA KOPRIVNIČKE I ĐURĐEVAČKE PODRAVINE OD 1918. DO 1941. - POPLAVE, REGULACIJE, PROMETNI I KOMUNIKACIJSKI PROBLEMI

CONTRIBUTIONS TO DRAVA RIVER INFLUENCE ON LIFE OF KOPRIVNICA AND DJURDJEVAC POPULATION IN DRAVA VALLEY FROM 1918 TO 1941 - FLOODING, WATER REGULATION, TRAFFIC AND COMMUNICATION PROBLEMS

Vladimir ŠADEK

Koprivničko-križevačka županija

Koprivnica

vladimir.sadek@kckzz.hr

Primljeno/Received: 1. 9. 2013.

Prihvaćeno/Accepted: 8. 11. 2013.

Pregledni rad/Review

UDK/UDC 711.4 (497.5-3 Podravina)

SAŽETAK

U ovom radu prikazuje se utjecaj rijeke Drave na život stanovništva koprivničke i đurđevačke Podravine od 1918. do 1941. Poseban fokus usmjeren je na poplave na tom području, regulacijske radove na Dravi i pritocima, te probleme s prometom i komunikacijama uz rijeku.

Regulacijski radovi na rijeci Dravi prekinuti su 1915. zbog 1. Svjetskog rata, a ponovo su obnovljeni tek 1959. Unatoč brojnim problemima tijekom cijelog razdoblja monarhističke Jugoslavije povremeno su provedene samo djelomične regulacije na pojedinim lokacijama. Kao u gospodarstvu i drugim sektorima, bilo je to razdoblje nazadovanja Podravine i u pogledu izgrađenosti infrastrukture i brige o rijeci Dravi, a sve kao izravna posljedica beogradskog centralizma i velikosrpske politike vladajućeg režima.

Poplave Drave bile su redovita pojava svake godine, a dotad provedeni radovi nisu bili dostatni za uspješnu obranu od poplave. Poplave u središnjoj Podravini dvadesetih i tridesetih godina 20. stoljeća bile su uzrok uništenja mnogih domova i stotina hektara plodne zemlje. Mnogi seljaci morali su zbog toga iseliti iz svojih kuća.

Uspostavljanjem granice s Mađarskom Podravina je postala teritorij na samoj margini zemlje, a posebno je bilo teško u Prekodravlju koje je Dravom bilo odsječeno od ostatka hrvatskog teritorija. Promet i komunikacija s tim područjem bili su potpuno onemogućeni, čemu je dodatno pridonijelo i ukidanje željezničke stanice Gola. Na slabu prometnu veza utjecalo je i loše stanje prometnica, a posebno u sezonama kiša. Do Prekodravlja su uspostavljeni prijelazi Drave brodom kod Novačke i Gotalova, no za kvalitetniji promet nedostajao je most, koji u međuratnom razdoblju nije izgrađen.

Ključne riječi: rijeka Drava, poplave, štete, regulacija, promet

Key words: Drava river, flooding, damage, regulation, traffic

Rijeka Drava dugo vremena je snažno utjecala na život stanovnika Podravine. Ta divlja i nemirna rijeka koja je u svom srednjem toku derala obale predstavljala je veliku opasnost za Podravce sve do druge polovice 20 stoljeća. Svojim brzim tokom i velikom snagom Drava je stoljećima erodirala obale, mijenjala tok i poplavljivala naselja i plodnu zemlju.

Poplave Drave najčešće su se događale u vrijeme kišovite jeseni i za vrijeme otapanja snijega u proljeće. Prema podacima iz Botova iz 1780-ih trajale su obično dva tjedna, a nekad i do mjesec dana, a Drava bi tad poplavila selo i okolicu pola sata naširoko, te bi svi putovi bili zapriječeni. Poplave su ostavljale velike bare i močvare koje bi isušile vrlo rijetko.¹

Velike poplave na području Podravine zabilježene su 1770. godine, kad je selo Drnje bilo potpuno poplavljeno a pod vodom su bila i sva polja, zatim 1812. i 1814., a najveća poplava bila je 1827. kad je uništen most preko Drave. Velike štete tad su nastale u većem dijelu Podravine. Poplava 1847./1848. područje sela Brod je pretvorila u adu. Nakon gradnje nasipa jačina poplava je smanjena, no ponekad je rijeka probila i nasipe, kao npr. 1850. kad je ugroženo područje od Drnja do Pitomače.²

Prvo organizirano uređivanje rijeke Drave počelo je u 18. stoljeću. Radilo se uglavnom o presijecanju meandara što je skraćivalo plovni put rijeke i pridonosilo boljem otjecanju vode te smanjivalo rizik od poplava. Prvi projekt sustavnog uređivanja Drave datira iz 1780., kad nastaje i nacrt Podravlja od Hlebina do Varaždinske županije kojim je predviđeno presijecanje meandara i poboljšanje postojećih nasipa. Sredinom 19. stoljeća započela je i izgradnja kanala radi odvodnje zaobalnih voda te tad kreće uređivanje potoka Bistra, Komarnica, Zdela i Čivićevac.³

Nakon Hrvatsko-Ugarske nagodbe 1868. regulacije su izvođene osiguravanjem obale, produbljivanjem korita, gradnjom odvodnih jaraka, itd. Utvrđivanje obale, gradnja nasipa i odvodnjavanje okolnih površina omogućili su znatnije korištenje poljoprivrednog zemljišta, pa tako i rast naselja uz Dravu.⁴ Austro-Ugarskom nagodbom uređenje Drave došlo je u nadležnost ugarske Vlade, nakon čega su krenuli radovi utvrđivanja lijeve, mađarske, obale Drave, a obećano je i uređenje desne obale. No poslovi na desnoj strani obale bili su povremeni, sve do bana Raucha početkom 20. stoljeća kad je počelo uređivanje desne obale sredstvima zemaljske vlade Hrvatske i Slavonije.⁵ Regulacijski radovi prekinuti su 1915. za vrijeme 1. Svjetskog rata, a ponovo su obnovljeni tek 1959. zajedničkim jugoslavensko-mađarskim ugovorom.⁶

O povijesti okoliša rijeke Drave i njenom utjecaju na Podravinu, te poplavama i regulacijskim radovima na Dravi u razdoblju do 20. stoljeća, najviše radova objavljeno je u znanstvenim časopisima Podravina te Ekonomska i ekohistorija.⁷ O ovoj temi najviše su pisali Hrvoje Petrić, Mirela Slukan Altić i Mira Kolar Dimitrijević, a dio njihovih radova sam u ovom uvodnom pregledu i citirao. Nešto slabije je istražena povijest Drave u razdoblju 1918. - 1941.,⁸ te osim djelomičnog bavljenja temom nema objavljenih radova koji bi govorili o utjecaju rijeke Drave na stanovnike Podravine.

U ovom radu posvetit ću se stoga utjecaju Drave na život pučanstva središnjeg dijela Podravine, odnosno područja tadašnjih kotareva Koprivnica i Đurđevac, s naglaskom na poplave, regulacije, te

¹ Hrvoje PETRIĆ, Rijeka Drava od štajersko-hrvatske granice do ušća u Dunav početkom 1780-ih godina, Ekonomska i ekohistorija 7, Zagreb, 2011., str. 49-63.

² Hrvoje PETRIĆ, Utjecaj rijeke na pogranična naselja : primjer rijeke Drave u 18. i 19. stoljeću, Ekonomska i ekohistorija 1, Zagreb, 2005., str. 37-62.

³ Mirela SLUKAN-Altīć, Povijesni atlas gradova : III. svezak - Koprivnica, Zagreb i Koprivnica, 2005. Str. 11-14.

⁴ Mirela SLUKAN-Altīć, Hidroregulacije Drave i njezini utjecaji na transformaciju prirodnog i kulturnog pejzaža Podravine, Podravina 2, Koprivnica, 2002., str. 128. - 152.

⁵ Mira KOLAR-Dimitrijević, Granica na Dravi od 1848. do 1918. godine (primjer Podravine i Prekodravlja), Ekonomska i ekohistorija 7, Zagreb, 2011., str. 80-92.

⁶ Andrija BOGNAR, Geomorfološka obilježja korita rijeke Drave i njenog položaja u širem području naselja Križnica, Hrvatski geografski glasnik 70/2, 2008, str. 49-71.

⁷ Bibliografija znanstvenih časopisa Podravina i Ekonomska i ekohistorija može se vidjeti na sljedećim web stranicama: URL:<http://www.meridijani.com/?meridijan=magazines> (5. IV. 2012.) i URL:<http://podravina.org/> (3. V. 2012.) Pregled radova o Podravini do 2001., među kojima ima i radova o Dravi, može se vidjeti u knjizi: Dragutin FELETAR i Hrvoje PETRIĆ, Bibliographia Podraviana : izbor iz literature o Podravini knjiga 1, Koprivnica, 2001.

⁸ Nastankom nove 1918. naziv joj je bio Kraljevstvo Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), nakon proglašenja Vidovdanskog ustava 1921. naziv države je Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, a kraljevim Zakonom o nazivu i podjeli države 1929. ime države je promijenjeno u Kraljevina Jugoslavija

prometne i komunikacijske probleme od 1918. do 1941. Nastojeat ću prikazati kako je zapostavljanjem hrvatskih zemalja od strane beogradskog režima posebno bila pogođena Podravina, a jedan od najočitijih primjera za to je nebriga o Dravi i potrebama stanovništva uz rijeku.

POPLAVE DRAVE I NJENIH PRITOKA TE REGULACIJSKI RADOVI

Još u vrijeme 1. Svjetskog rata podravski zastupnici u Hrvatskom saboru upozoravali su na potrebu uređenja Drove, te prometa preko nje. Tako je član Hrvatske pučke seljačke stranke Tomo Jalžabetić iz Đurđevca uz druge gospodarske projekte tražio i izgradnju prijelaza preko Drove, dok je Stjepan Pavunić, rodnom iz Virja a izabran u Sv. Ivanu Žabnu, upozoravao na probleme s regulacijom vodotoka rijeke Drove koja je zbog neuređenog korita odronjavala najplodnije tlo.⁹

O problemima Podravaca s Dravom govori Ivan Večenaj - Tišlarov u svojoj knjizi "Mojemu zavičaju". On prenosi podatke iz župne spomenice u Goli koji govore i o poplavama rijeke Drove, a također zanimljive podatke navodi i u kronici o mjestu Ždala.¹⁰ Navodi kako se u lipnju 1924. dogodila velika poplava u Ždali. Voda je tada do mjesta donijela mnogo ribe budući da je bujica Drove pokidala branu na nekom ribnjaku u Mađarskoj, pa su ribe obližnjim potokom došle do hrvatskog područja. Poplava je bila takva da se žito te godine želo u vodi. Večenaj u kronici piše: "Voda je bila iznad gležnja a ponegdje i veća."¹¹ U lipnju 1927. Ždalu je također zadesila velika poplava.¹²

Prema podacima iz župne spomenice u Goli 1926. godina bila je vlažna i kišovita, a Drava se više puta razlila i poplavila polja. Uslijed poplave te godine stradali su veliki mlinovi na Dravi.¹³ U siječnju i veljači 1929. bila je vrlo jaka zima. Drava se tako smrzla da su je ljudi prelazili natovarenim zaprežnim saonicama. Godine 1937. bila je vlažna i kišovita godina, posebno u proljeće i jesen. Drava je neprestano izlazila iz svog korita i nanijela mnogo štete na poljima kod Gole.¹⁴

Unatoč brojnim problemima između dva svjetska rata nije bilo opsežnijih regulacijskih radova na rijeci Dravi. Stvaranjem Kraljevstva SHS 1918. godine Drava je u značajnom dijelu svog toka na području hrvatskih zemalja postala granična rijeka, a u Podravini to nije bio slučaj u dijelu gdje Drava svojim koritom od ostatka hrvatskog teritorija odvaja Prekodravlje. Od tranzitnog područja Podravina (a naročito Prekodravlje) tako postaje teritorij na samoj margini nove državne zajednice. Zbog loših odnosa između mađarskih i jugoslavenskih vlasti tako će ostati u cijelom razdoblju od 1918. do 1941. Gospodarsko zapostavljanje hrvatskih zemalja u tom razdoblju bilo je itekako vidljivo u Podravini, a to potvrđuje i činjenica što su tridesetih godina prestala s radom najznačajnija poduzeća u Koprivnici: kemijska industrija Danica, metalna industrija - tvornica šarafa i Industrija ulja.¹⁵ Velik problem bio je i nedostatak investiranja u infrastrukturu jer u hrvatskim krajevima se nakon stvaranja Kraljevstva SHS nisu gradile ceste, niti su se značajnije regulirale rijeke radi čega je dolazilo do poplava. Svjetska gospodarska kriza tridesetih je godina došla i do hrvatskih zemalja, što je također loše utjecalo na investicije.¹⁶

Vidovdanskim ustavom 1921. Kraljevina SHS podijeljena je na oblasti, a kotari Koprivnica i Đurđevac potpali su pod Osječku oblast. Oblasti su se počele osnivati 1924. a tek 1927. osnovane su

⁹ Vladimir ŠADEK, Političke stranke u Podravini 1918. - 1941., Koprivnica, 2009. Str. 25-26.

¹⁰ Ivan VEČENAJ-Tišlarov, Mojemu zavičaju : Prekodravlje u povijesti, legendi i priči : knjiga četvrta, Gola, 1992. Str. 122-126. i 346.

¹¹ Isto, str. 346.

¹² Isto.

¹³ Mira KOLAR-Dimitrijević, Od zrna i klipa do kruha i kolača, Podravina 15, Zagreb, 2009., str. 17.

¹⁴ VEČENAJ-Tišlarov, n. dj., str. 122-126.

¹⁵ Nešto više o gospodarstvu Podravine u međuratnom razdoblju: Dragutin FELETAR, Podravina, Koprivnica, 1989., str. 289. - 304.

¹⁶ Mira KOLAR-Dimitrijević, Nezaposlenost u Hrvatskoj od vremena velike svjetske krize i javni radovi, Ekonomska i ekohistorija 1, Zagreb, 2005., str. 101-114.

samoupravne oblasne skupštine. Te godine održani su i izbori za Oblasnu skupštinu u koju je ušlo i nekoliko političara iz Podravine.¹⁷ Na prvom zasjedanju Skupštine podravski zastupnici su upozoravali i na problem s rijekom Dravom i njenim pritocima. Petar Gaži iz Hlebina je na četvrtoj sjednici 26. veljače zatražio hitnu regulaciju Drave kod Drnja, jer je ugrozila 35 kuća iz kojih su ljudi bili prisiljeni iseliti. Pavao Jakupić iz Koprivnice je pak tražio regulaciju potoka Koprivnica koji je u vrijeme kiša poplavljavao grad.¹⁸ Na zasjedanju u studenom 1928. zastupnik Andrija Plavec iz Torčeca zatražio je kredite za regulatorne radove na Dravi.¹⁹

Rad podravskih zastupnika u Oblasnoj skupštini u Osijeku, od kojih je većina bila iz redova Hrvatske seljačke stranke, pridonio je što su neki projekti u Podravini i ostvareni. Tako je za nabavu posipala za popravak ceste Osječka oblast u travnju 1928. dala pomoć od 8250 dinara Općini Ždala, dok je za uređenje ruševne obale Drave kod Molva izdvojila 20.000 dinara. Određeno je i uređivanje prijevoza preko Drave na cesti Molve-Repaš-Ždala, a pomoć za nabavu motornog čamca za prijevoz preko Drave dobili su Martin Žufika i Stjepan Pobi. U svibnju 1928. Drava je ugrozila oblasnu cestu od Molva do Molvarskog prijelaza, gdje rijeka nije bila uređena, te je određeno 20.000 dinara za radove, a sami stanovnici Molva su dali radnu snagu u vrijednosti do 30.000 dinara. U studenom 1928. Općina Gola dobila je 36.000 dinara za utvrđenje Drave kod Kozlišta i Otočke. Za izvođenje pregrade preko rukavca kod Gabajeve Grede odobrena je pomoć od 23.000 dinara.²⁰

Za uređenje dravske obale ulagalo se 1928. i od sredstava koje su općine uplatile u svrhu doprinosa za vodogradnju. Jedino Općina Novigrad Podravski nije uplatila ništa, što je istaknuto na sjednici odbora. Od lipnja 1928. Hidrotehnički odjeljak u Osijeku preuzeo je poslove kotarskog hidrotehničkog odjeljka u Koprivnici. To je unatoč čestim poplavama doprinijelo slabijem ulaganju u Podravini.²¹

Koprivnički list *Hrvatsko kolo* najavio je u svom 2. broju da će 2. lipnja 1928. u Koprivnicu doputovati predsjednik Oblasnog odbora Osječke oblasti Ljubomir Maštrović, a očekivalo se da će donijeti odluku o donaciji novca za uređenje i nadogradnju desne obale potoka Koprivnica. Ti radovi bili su potrebni kako bi se stalo na kraj čestom razlijevanju potoka i velikim štetama koje su poplave nanosile stanovništvu.²² Jedna takva velika poplava u Koprivnici se desila 1926. Maštrović je u Koprivnicu donio odluku koja se očekivala, jer 1928. su obavljani veći radovi na uređenju potoka Koprivnica. Također su obavljani radovi i na obnovi kanala u cijeloj Oblasti, pa tako i u drugim dijelovima Podravine.²³

Očito kanali tada nisu bili dovoljno uređeni ili su kasnijih godina bili zapušteni jer zbog obilnih kiša došlo je do poplava u lipnju 1939. Zbog proloma oblaka nad Bilogorom potoci su nabujali u tolikoj mjeri da su se razlili na livade i oranice te počinili veliku štetu. Livade su potpuno uništene dok je šteta na usjevima nastala tamo gdje je voda dulje vrijeme stajala. Prema procjeni poljoprivrednog referenta šteta je nastala na 6000 jutara livada i 900 jutara oranica. Ukupna vrijednost štete iznosila je 6.450.000 dinara.²⁴

¹⁷ Više o tome: ŠADEK, n. dj., str. 83-86. Oblasti su ukinute 1929. kraljevim Zakonom o nazivu i podjeli države kad je država podijeljena na banovine, a kotari Đurđevac i Koprivnica tad su potpali pod Savsku banovinu. Ova banovina je ukinuta 1939. stvaranjem Banovine Hrvatske.

¹⁸ Mira KOLAR-Dimitrijević, Stjepan Radić i Podravina u vrijeme oblasnih samouprava od 1927. do 1928. „Podravina 7, Koprivnica, 2007., str. Str. 63.

¹⁹ Oblasna skupština u Osijeku, Hrvatsko kolo, 2(1928.), br. 2

²⁰ KOLAR-Dimitrijević, Stjepan Radić, str. 65-80.

²¹ Isto

²² Radikali - Madžaroni, Hrvatsko kolo, Hrvatsko kolo, 2(1928.), br. 2

²³ KOLAR-Dimitrijević, Stjepan Radić, str. 65-80.

²⁴ HDA XXI. Inv. br. 5528. Kotarsko načelstvo u Koprivnici - Tromjesečni izvještaj o radu opće uprave, 6. srpnja 1939.

Problemi s Dravom zabilježeni su i 1929. godine. Kotarski načelnik u Koprivnici izvijestio je da rijeka Drava ruši i otpplavljuje velike površine na lijevoj obali, pa su mnogim gospodarima posjedi ugroženi, a nekima su odronjene znatne površine obradive zemlje. Naročito je teška situacija bila za vrijeme velikog vodostaja, kao npr. u studenom 1929. kad je bilo jako kišovito vrijeme. Kotarski načelnik je smatrao da je potrebno da se lijeva obala Drave, počevši od željezničkog mosta kod Gyékényesa u Mađarskoj, počne utvrđivati. Isto su primijetili i članovi inženjerske sekcije Ministarstva vojske i mornarice prilikom službenog proputovanja.²⁵

Međutim i 1930. i 1931. godine kotarski načelnik u Koprivnici je u svojim izvješćima upozoravao na isto. Navodio je da Drava osim što svakodnevno ruši i otpplavljuje zemljišta na lijevoj obali, opasno prijeti stambenim kućama i drugim objektima u blizini korita.²⁶ Početkom 1930. Koprivnicu i okolne općine posjetio je ban Savske banovine Josip Šilović koji se također imao prilike uvjeriti kako je Drava ponajveći problem stanovništva u Podravini. Tijekom posjeta Goli na svečanosti u općini vijećnici su ga zamolili da "zagovori i pospješi" provođenje regulacionih radova na Dravi.²⁷

Drava je naročito veliku štetu nanijela kod Virovskih Konaka, uništivši mnogo plodne zemlje. Zbog vrlo kritične situacije nadležne vlasti su donijele odluku o provođenju regulacije rijeke na tom području u duljini od 5 km. Regulaciju je provodila Terenska tehnička sekcija u Koprivnici, kojoj je na čelu bio ing. Krunoslav Španičić. Obala se učvršćivala umjetnim kamenom, a radovi su financirani sredstvima kredita. List *Koprivnički Hrvat* je 1930. hvalio što se počelo s radovima te zaključio kako se takvim projektima utječe na jačanje ekonomskog blagostanja naroda, jer se zemlja i domovi osiguravaju od sigurne propasti. Ovi radovi bili su samo kap u moru u odnosu na potrebe, no usprkos tome podravski seljaci i radnici također su prilikom regulacije imali priliku zaraditi nešto od nadnica.²⁸

Nakon ove regulacije na području đurđevačkog kotara narednih godina nisu zabilježeni daljnji radovi na Dravi. Kotarski načelnik tako u svom izvješću u siječnju 1933. navodi kako se regulacijski radovi na rijeci Dravi u proteklih nekoliko mjeseci nisu izvodili zbog pomanjkanja kredita.²⁹ No gradilo se djelomično na području Prekodravlja, gdje je 1932. kod Ždale napravljen nasip.³⁰

List *Koprivnički Hrvat* je u svom 33. broju 1930. godine naveo da je Drava u prethodnih 20 godina u koprivničkom i đurđevačkom kotaru uništila više od 400 jutara plodne zemlje i porušila preko 50 seljačkih domova.³¹ Mnogi seljaci morali su zbog toga iseliti iz svojih domova u druge sredine. Navedeno je da Drava u središnjoj Podravini ima vrlo žestok tok pa je, obzirom da je zemljište kojim prolazi korito rijeke mekano, stalno dolazilo do promjena korita. Drava je tako i početkom tridesetih godina uništavala oranice i livade.³²

U razdoblju od travnja do lipnja 1938. Drava je poplavila veće površine zemljišta na području općina Legrad, Gola i Hlebine. Koprivnički kotarski načelnik u svom je izvješću istaknuo kako su poplave Drave redovita pojava svake godine jer rijeka nije u svom toku bila regulirana, a dotad provedeni radovi nisu bili dostatni za uspješnu obranu od poplave.³³ Ove proljetne poplave su bile signal vlastima da se rijeka počne uređivati za obranu od poplava. Tako se početkom jeseni 1938. krenulo s

²⁵ HDA XXI. Inv. br. 1384, Sreski načelnik u Koprivnici - Kolektivni izvještaj o stanju javne uprave za mjesec novembar, 2. prosinca 1929. - Kraljevskoj banskoj upravi Savske banovine u Zagrebu

²⁶ HDA XXI. Inv. br. 1838, Kotarski načelnik u Koprivnici - Gradjevinska djelatnost, izvješće od 2. rujna 1930. ; HDA XXI. Inv. br. 2207, O struci gradjevinskoj i javnom saobraćaju, izvješće od 1. lipnja 1931.

²⁷ Ban g. dr. Šilović u Koprivnici i okolici, Podravske novine, 1(1930.), br. 15

²⁸ D.O., Regulacija Drave, Koprivnički Hrvat, 4(1930.), br. 20

²⁹ HDA XXI. Inv. br. 3050, Kotarsko načelstvo u Đurđevcu - Tromjesečni izvještaj o radu opće uprave, 2. siječnja 1933.

³⁰ VEČENAJ-Tišlarov, n. dj., str. 346.

³¹ Regulacija Drave, Koprivnički Hrvat, 4(1930.), br. 33

³² Isto.

³³ Kotarsko načelstvo u Koprivnici - Izvještaj o radu opće uprave, 7. srpnja 1938.

utvrđivanjem obala Drave, a u radove je bila uključena i Općina Legrad koja je veće radove financirala svojim sredstvima.³⁴

PROMETNI I KOMUNIKACIJSKI PROBLEMI

Već sam ranije u tekstu istaknuo kako je Podravina nakon stvaranja Kraljevstva SHS došla u ozbiljne probleme kao područje na margini nove državne zajednice. Posebno je pogođeno bilo Prekodravlje, kojem je komunikacija s ostatkom zemlje bila uvelike onemogućena. Odnosi s Mađarskom bili su tijekom međuratnog razdoblja prilično napeti, tako da su u područjima uz državnu granicu pojačano bile smještene oružničke snage koje su se vrlo loše odnosile prema stanovništvu. U Podravini su živjeli i brojni dvovlasnici koji su imali posjede u Mađarskoj, no i oni su granicu prelazili s posebnim dozvolama. Svakodnevna trgovina seljaka u mađarskim mjestima radi granice bila je onemogućena, pa su stanovnici Prekodravlja bili prisiljeni sa svojim proizvodima ići na riskantan i skup prelazak Drave. Mnogi su se stoga odlučili na jeftiniju prodaju domaćih proizvoda raznim špekulantima.³⁵

U vrijeme Austro-Ugarske Monarhije Gola je imala svoju željezničku stanicu (pruga je dužinom od 6 km prolazila kroz Prekodravlje) kojom su Prekodravci lako dolazili u mađarske i hrvatske gradove. Međutim stvaranjem Kraljevstva SHS taj dio pruge je stavljen pod posebnu kontrolu a kasnije je i ukinut, kao i stanica Gola.³⁶ Večenaj-Tišlarov u svojoj knjizi zaključuje da je gubitkom željeznice Goli zadan težak udarac, gotovo smrtni.³⁷

Nakon stvaranja Kraljevstva SHS vlasti su najprije zabranile prelazak Drave zbog straha od komunizma (zbog revolucije Bele Kuna u Mađarskoj), a kasnije da se spriječi krijumčarenje. Zbog nemogućnosti prelaska granice dvovlasnici su mnogo gubili. Podravski glasnik iz 1921. prenosi pismo dvojice seljaka iz Đelekovca koji navode da su se posjedi u Mađarskoj danonoćno oštećivali, da nije bilo klijeti koja nije razbijena i orobljena, te da nije bilo kvalitetnije livade sa koje trava nije bila ukradena.³⁸ Krajem srpnja 1920. bilo je ipak dozvoljeno da seljaci prirod iz Mađarske dopreme svojim kućama. Deseci natovarenih kola tada su prevezeni preko Drave legradskim brodom. Vinogradi na Legradskoj gori već su tada bili propali i na njima su štete bile ogromne. U jesen 1920. su vlasti nenadano zatvorile granice pa Podravci nisu stigli posijati jesenske usjeve i napraviti poslove u vinogradima.

Teška situacija u Prekodravlju dobro se opisuje u pismu jednog seljaka objavljenog u koprivničkom *Podravskom glasniku* 1922. godine.³⁹ Pismo navodi kako je situacija koja se odužila poslije rata postala neizdrživa. Osim svakodnevnog terora oružnika opisuju se i prometno-komunikacijski problemi stanovništva. Događalo se tako da pošta iz Zagreba do Ždale stiže tek nakon tri tjedna, a novine nakon najmanje osam dana. Pošto u Prekodravlju nije bilo liječnika bolestan čovjek je trebao do njega ići u Đurđevac ili Koprivnicu.

U proljeće 1923. uspostavljen je željeznički promet s Prekodravljem preko mađarskog Gyekenyesa, što je Prekodravcima olakšalo put do Koprivnice. Pokraj Gotalova je pak na Dravi postavljen čvrsti brod, pa se odvijao i promet preko Drave. Naveo je to dopisnik iz Gole u pismu u kojem se 1924. žalio Koprivničkim novinama na skupu cijenu prijevoza robe do Koprivnice.⁴⁰ Također je isticao potrebu za uvođenjem brzozava, telefona i poštanskih usluga kako Prekodravlje ne bi više bilo

³⁴ HDA XXI. Inv. br. 5195. Kotarsko načelstvo u Koprivnici - Izvještaj o radu opće uprave, 6. listopada 1938.

³⁵ ŠADEK, n. dj., str. 61-63.

³⁶ KOLAR-Dimitrijević, Granica, str. 91.

³⁷ VEČENAJ-Tišlarov, n. dj., str. 114.

³⁸ Zapreka prevoza preko Drave, propadanje seljačkoga dobra na milijune, Podravski glasnik, 3(1921.), br. 19

³⁹ Prekodravski jadi, Podravski glasnik, 4(1922.), br. 11

⁴⁰ Iz okolice : Prilike u Goli (od našeg dopisnika), Koprivničke novine, 1(1924.), br. 1

potpuno odsječeno od ostatka zemlje. Ističe kako bi za 10.000 stanovnika, koliko je tada otprilike živjelo u selima Prekodravlja, puno pomogla i ponovna uspostava željezničke stanice u Goli.

Na loše prometno-komunikacijske prilike u Prekodravlju upozoravali su i podravski vijećnici u Oblasnoj skupštini Osječke oblasti. Bio je toga svjestan i veliki župan Ljudevit Gaj koji je u svom govoru na prvoj sjednici Oblasne skupštine 23. veljače 1927. istaknuo važnost rada hidrotehničkog odjeljenja u Koprivnici i naveo da treba što prije izgraditi prijevoz na Dravi kod Gole.⁴¹ Brod za prelazak Drave kod Novačke prema Gabajevoj Gredi postavljen je 1928. i tu je ostao do 1938., kad je preseljen u Gotalovo. Brod je čeličnim užetom bio vezan za debele šipke.⁴²

Osim poteškoćama s prijelazima preko Drave problem su bile i ceste. Neuređeni cestovni prilazi do Drave u Prekodravlju otežavali su otpremu prodanih poljoprivrednih proizvoda do mjesta uskladištenja ili utovara u vagone. Troškovi transporta robe išli su na teret proizvođača, što je uzrokovalo smanjenje početne cijene njihovih proizvoda. Kupci i prekupci u Prekodravlju su naime uračunavali prijevozne troškove u cijenu. Kotarski načelnik u Koprivnici u svom izvješću krajem 1929. navodi da su nesređene prometne prilike i loša komunikacija Prekodravlja s ostatkom hrvatskog teritorija uzrokovali teškoće i mljekarima, budući da se i mlijeko u tom kraju otkupljivalo po nepovoljnoj cijeni.⁴³

Kotarski načelnik je u svom izvješću u prosincu 1929. upozoravao na lošu prometnu veza s prekodravskim općinama Gola i Ždala, jer od Drnja i Botova do Drave i preko Drave nije bilo niti jedne uređene prometnice. Put je išao po pašnjaku, a preko Drave se radi odrona rijeke pomicao na privatne posjede.⁴⁴ Narочito je kritična situacija na cestama bila u studenom 1929. kad je javni promet otežan zbog kišovitog razdoblja pa su putovi bili prilično blatni. Načelnik je stoga smatrao da je neophodno urediti pravac od Drnja do Gotalova, radi čega je bila nužna subvencija Banovine. Samouprava ukinute Osječke oblasti dala je trasu dva mjeseca ranije iskolčiti, te je obećala pomoć od 30-40 tisuća dinara za tu svrhu, no do radova radi ukinuća oblasti nije odmah došlo.⁴⁵ Plan za izgradnju dijela ove dionice, ceste od Drave do Botova, počeo se ostvarivati početkom 1932.⁴⁶

Kasnijih godina se također nije značajnije ulagalo u Podravini. Kotarski načelnik iz Koprivnice u svojim izvješćima iz 1930. i 1931. navodi da je djelatnost građevine bila slaba zbog nestašice novca, te da javnih radova nije bilo jer ni država ni općine nisu grade ništa. Teretni promet iz Prekodravlja se tih godina vodio preko prijelaza Drave brodom kod Gotalova i Novačke, što je stanovništvu nosilo vrlo visoke troškove i gubitak vremena. Posebno se to bilo osjećalo u vrijeme sajмова i transporta poljoprivrednih proizvoda.⁴⁷

Neuređen prelazak rijeke Drave doprinio je i brojnim ljudskim žrtvama, a najveća nesreća dogodila se sredinom kolovoza 1930., kad se dogodila strašna tragedija uzrokovana ljudskom nepažnjom. Tridesetak ljudi iz Prekodravlja (najviše iz Repaša) je poginulo prilikom prijelaza rijeke čamcem kod Repaša. Bili su to hodočasnici koji su se vraćali iz Molva s proštenja koje se održavalo uz blagdan Velike Gospe. Čamac se prevrnuo udarivši nedaleko od obale u drugi, veći, čamac a nesreći je doprinijelo i to što je u čamac ušlo čak 40 ljudi, a inače ih je primao između 15 i 20.⁴⁸ Radi ove nesreće

⁴¹ KOLAR-Dimitrijević, Stjepan Radić, str. 62.

⁴² VEČENAJ-Tišlarov, n. dj., str. 306.

⁴³ HDA XXI. Inv. br. 1384, Sreski načelnik u Koprivnici - Kolektivni izvještaj o stanju javne uprave za mjesec novembar, 2. prosinca 1929. - Kraljevskoj banskoj upravi Savske banovine u Zagrebu

⁴⁴ Hrvoje PETRIĆ, Općina i župa Drnje : povijesno-geografska monografija, Drnje, 2000., str. 113

⁴⁵ HDA XXI. Inv. br. 1384, Sreski načelnik u Koprivnici - Kolektivni izvještaj o stanju javne uprave za mjesec novembar, 2. prosinca 1929. - Kraljevskoj banskoj upravi Savske banovine u Zagrebu

⁴⁶ PETRIĆ, Općina, str. 113.

⁴⁷ HDA XXI. Inv. br. 1838, Kotarski načelnik u Koprivnici - Gradjevinska djelatnost, izvješće od 2. rujna 1930. ; HDA XXI. Inv. br. 2207, O struci gradjevinskoj i javnom saobraćaju, izvješće od 1. lipnja 1931.

⁴⁸ Velika nesreća kod mjesta Molva na Dravi, Podravske novine, 1(1930.), br. 26

su prilikom jednog političkog sastanka u Molvama u travnju 1931. mještani od banskog vijećnika Tome Jalžabetića tražili da se založi kako bi se uredio prijevoz preko Drave kod Repaša i Ledina.⁴⁹

Najveći problem stanovnika Prekodravlja ipak je bilo nepostojanje mosta preko Drave, a očito nije bilo ni sluha ni sredstava vladajućih da se taj problem riješi. Problem s prijelazom preko Drave bio je česta tema političkih sastanaka, a tek s formiranjem Banovine Hrvatske 1939. stekli su se uvjeti da se ipak počne razmišljati o mogućoj gradnji mosta. I samo vodstvo Hrvatske seljačke stranke podržavalo je gradnju mosta na Dravi, što je predsjednik stranke Vladko Maček istaknuo prilikom gostovanja na sastanku gradske i kotarske organizacije HSS-a u Koprivnici 1940. Istaknuo je da se most preko Drave mora podići, pa makar bio i pontonski.⁵⁰ Možda bi se most narednih godina i izgradio da nije uskoro došlo do rata.

ZAKLJUČNO

Nastankom Kraljevine SHS Podravina je postala područje na margini nove državne zajednice, izolirana od većine važnijih zbivanja na državnoj razini. Gospodarsko zapostavljanje hrvatskih zemalja snažno se osjećalo na tom prostoru na kojem je u međuratnom razdoblju došlo do propasti najvećih poduzeća. Bolje nije bilo ni u pogledu investicija u infrastrukturu i uređivanju vodotokova. Unatoč stalnim poplavama rijeke Drave i njenih pritoka minimalno se ulagalo u njihovu regulaciju, što je doprinosilo neprocjenjivim štetama. Drava je svojim snažnim tokom otplavila stotine hektara plodne zemlje i uništila mnoge kuće pokraj nje, pa je stanovništvo bilo prisiljeno i na iseljavanje.

Drava je najveći problem predstavljala za stanovništvo Prekodravlja koje se nakon 1918. našlo izolirano od ostatka države. Prijelazi preko rijeke uspostavljeni su brodovima kod Gotalova i Novačke, što ni približno nije nadoknadio ukidanje željezničke stanice u Goli. Problemi s transportom robe iz Prekodravlja uvelike su utjecali na plasman proizvoda seljaka, pa je stanovništvo bilo prisiljeno robu ispod cijene prodavati prekupcima. Loše je bilo i stanje cesta, tako da je u vrijeme kiša prijevoz do Drave s obje strane rijeke bio otežan. Međutim radova na sanaciji prometnica u Podravini bilo je vrlo malo. Od strane vladajućeg režima nije bilo sluha niti u traženjima da se trajno riješi problem prelaska rijeke Drave do Prekodravlja, odnosno da se izgradi most. Stanovništvo je često bilo prisiljeno rijeku prelaziti i čamcima radi čega je dolazilo do nesreća, nerijetko s ljudskim žrtvama.

Takva politika izazivala je veliko nezadovoljstvo stanovništva i bila jedan od razloga jačanja protudržavnih političkih opcija. Najočitiiji je primjer javljanje ilegalne ustaške organizacije u Podravini '30-ih godina, te suradnja podravnih dvovlasnika s pripadnicima ustaške emigracije u Mađarskoj.⁵¹ Najviše je to bilo izraženo u Prekodravlju, gdje su, slučajno ili ne, i problemi s rijekom Dravom bili najveći.

LITERATURA

- Andrija BOGNAR, Geomorfološka obilježja korita rijeke Drave i njenog poloja u širem području naselja Križnica, Hrvatski geografski glasnik 70/2, 2008.
- Dragutin FELETAR i Hrvoje PETRIĆ, Bibliographia Podraviana : izbor iz literature o Podravini knjiga 1, Koprivnica, 2001.
- Dragutin FELETAR, Podravina, Koprivnica, 1989.
- Mira KOLAR-Dimitrijević, Granica na Dravi od 1848. do 1918. godine (primjer Podravine i Prekodravlja), Ekonomska i ekohistorija 7, Zagreb, 2011.
- Mira KOLAR-Dimitrijević, Nezaposlenost u Hrvatskoj od vremena velike svjetske krize i javni radovi, Ekonomska i ekohistorija 1, Zagreb, 2005.

⁴⁹ HDA XXI. Inv. br. 2199.

⁵⁰ Most preko Drave mora se podići!, Podravske novine, 11(1940.), br. 11

⁵¹ Više o ustaškoj organizaciji u Podravini: Vladimir ŠADEK, Ustaše i Janka-puszta : Prilozi o djelovanju logora Janka-puszta i razvoju ustaško-domobranskog pokreta za vrijeme monarhističke Jugoslavije, Molve, 2012.

- Mira KOLAR-Dimitrijević, *Od zrna i klipa do kruha i kolača*, Podravina 15, Zagreb, 2009.
- Mira KOLAR-Dimitrijević, Stjepan Radić i Podravina u vrijeme oblasnih samouprava od 1927. do 1928., Podravina 7, Koprivnica, 2007.
- Hrvoje PETRIĆ, *Rijeka Drava od štajersko-hrvatske granice do ušća u Dunav početkom 1780-ih godina*, Ekonomska i ekohistorija 7, Zagreb, 2011.
- Hrvoje PETRIĆ, *Utjecaj rijeke na pogranična naselja : primjer rijeke Drave u 18. i 19. Stoljeću*, Ekonomska i ekohistorija 1, Zagreb, 2005.
- Hrvoje PETRIĆ, *Općina i župa Drnje : povijesno-geografska monografija*, Drnje, 2000.
- Mirela SLUKAN-Altić, *Hidroregulacije Drave i njezini utjecaji na transformaciju prirodnog i kulturnog pejzaža Podravine*, Podravina 2, Koprivnica, 2002.
- Mirela SLUKAN-Altić, *Povijesni atlas gradova : III. svezak - Koprivnica, Zagreb i Koprivnica*, 2005.
- Vladimir ŠADEK, *Političke stranke u Podravini 1918. - 1941.*, Koprivnica, 2009.
- Vladimir ŠADEK, *Ustaše i Janka-puszta : Prilozi o djelovanju logora Janka-puszta i razvoju ustaško-domobranskog pokreta za vrijeme monarhističke Jugoslavije*, Molve, 2012.
- Ivan VEČENAJ-Tišlarov, *Mojemu zavičaju : Prekodravlje u povijesti, legendi i priči : knjiga četvrta*, Gola, 1992.
- Hrvatski državni arhiv, *Zbirka XXI Politička situacija i izbori*
Podravski glasnik, Koprivnica, 3(1921.) ; 4(1922.)
Koprivničke novine, Koprivnica, 1(1924.)
Hrvatsko kolo, Koprivnica, 2(1928.)
Koprivnički Hrvat, Koprivnica, 4(1930.)
Podravske novine, Koprivnica, 1(1930.) ; 11(1940.)
<http://www.meridijani.com/?meridijan=magazines> (5. IV. 2012.)
<http://podravina.org/> (3. V. 2012.)

SUMMARY

This paper shows the influence Drava river had on the life of Koprivnica and Djurdjevac local population in Drava valley, from 1918 to 1941. A special focus was given to flooding in this region, on water regulation on Drava river and its tributaries, and problems in traffic and communication along the river.

Water regulation on Drava had been interrupted in 1915 due to World War One, and restarted only in 1959. Despite numerous problems over the entire period of monarchy-led Yugoslavia, occasional water works and regulations were undertaken in certain locations. Drava valley had negative growth in economy and other sectors, as it lagged behind in infrastructure and Drava river regulations, all due to Belgrade-centered domination and Greater Serbia-oriented ruling regime.

Drava flooding was regular each year, and undertaken regulation was insufficient to provide an effective defense against flooding. The central part of Drava valley flooding in 1920s and 1930s caused many homes destroyed and hundreds of acres of arable land lost. Many farmers were forced to leave their homes.

The newly established state frontier with Hungary made Drava valley (Podravina) a marginalized territory, and it was particularly difficult for the Croatian population on the other side of the river, being cut off from the rest of Croatian lands and territory. The traffic and communication here were totally disabled, and elimination of railway station Gola only worsened the situation. The poor traffic connections were helped by terrible conditions of the roads, especially in rain seasons. To reach this desolate side, the new river crossings were established - by boat (nearby Novacka and Gotalovo), however, a better quality crossing demanded a bridge, which was missing and never was built in this interwar period.