

Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE
(Hrvatski institut za povijest, Podružnica Slavonski Brod)

DONJODRAVSKI PLOVIDBENI PUT U 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

(s posebnim osvrtom na odnos države prema tom problemu)

UDK 656.6(497.5-3 Slavonija)''18/19''
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: prosinac 2002.

Autorica u radu promatra političke i gospodarske utjecaje na iskorištavanje plovidbenih značajki Drave u prometu roba i ljudi u 19. i početkom 20. stoljeća. Osvrtom na njen donji tok, a uzgredice i srednji tok, autorica analizira prirodno-geografske značajke, društveno-političke i ekonomske okvire u kojima se ostvarivala prometna uloga Drave u cjelini, te uloga Drave u gospodarskom razvoju Osijeka.

Ključne riječi: Drava, Osijek, promet, plovidbeni put, regulacijski radovi, gospodarstvo, modernizacija.

Dravski plovidbeni put od Osijeka do Aljmaša i obratno, ali s tendencijom razvoja plovidbe do Barcsa na srednjodravskom plovidbenom putu pojačava se od druge polovice 19. stoljeća. Razvoj plovidbe, posebice na donjodravskom plovidbenom području, javlja se u međuzavisnosti sa sve naglašenijom i intenzivnijom gospodarskom djelatnošću u proizvodnji roba za plasman na šira tržišta (žita, a i drugih poljoprivrednih i stočarskih proizvoda te drva.)

Jačanje potrebe za riječnim prijevozom, naročito kako su parobrodi uključeni u plovidbu rijekama dunavskog bazena, naglašavalo je i prijeku potrebu uređenja korita rijeka pa regulacijski radovi i planovi, te financijski resursi za to postaju primarnom temom u plovidbenom gospodarstvu naročito u drugoj polovici 19. i na početku 20. stoljeća.

Ovo su samo neke od temeljnih značajki pojave snažnog udjela prometa trgovačkim robama, ubrzo i putnicima na donjodravskom prometnom pravcu kao dijelu plovidbenih putova dunavskog bazena. Oni su pokušaj rasvjetljavanja relevantnih državnih i gospodarskih činitelja kako su se očitovali prema tom fenomenu i među njima prema mogućnostima i potrebi iskorištavanja prednosti riječnog robnog i putničkog prometa.

Prirodno-geografske značajke

Na Dravi čiji je tok usmjeren k donjem toku Dunava, prvorazrednom prometnom putu, duga je tradicija u korištenju tom značajnom prirodnim prometnicom. U Hrvatskoj je tok Drave 305 km.¹

Prometno strujanje Dravom od zapada prema istoku i obratno izrazitije je u donjem toku gdje plovna dužina Drave iznosi 156 km od 19. i početka 20. stoljeća, i to od mađarskog gradića Barcsa do Aljmaša, mjesta na ušću Drave u Dunav u Hrvatskoj.² Ulazeći u otvorenu podravsku, tj. slavonsku nizinu Drava teče sporije praveći brojne sprudove, plicake, meandre i rukavce. U donjem toku, od Donjeg Miholjca do Osijeka, meandriira, tj. odlikuje je mehanizam voda srednjeg toka. U području Osijeka su slabo izražene osobine gornjeg toka (usijecanje vodotoka), tj. ima linijski karakter, a nizvodno od Nemetina, mjesta nedaleko od Osijeka, pa do ušća ima osobine srednjeg toka, tj. ponovo meandarska obilježja.³ Ipak, Drava i u donjem dijelu ima znatan pad, koji je (za usporedbu) čak tri puta veći od padova Save u posavskoj nizini; stoga nema Drava sve atribute nizinske rijeke. Među panonskim rijekama ima ona najveći prosječni pad (163 mm/km) pa je i u svom donjem toku dosta brza. Zbog velikog pada, brzine toka i bogatstva vode, Drava ima veliku hidrauličku snagu i u tome, među našim rijekama, zaostaje samo za Dunavom. Tek kod Osijeka postaje sporija (1,14 m/sek), ali ni tu nema sve odlike prave nizinske rijeke jer često mijenja položaj podrivajući obale. Dnevno može narasti od metra do dva i pol metra, a isto toliko i opasti. Drava je najšira kod Donjeg Miholjca gdje dostiže širinu od preko 400 m. Nizvodno se sužava pa joj je kod Osijeka širina oko 200 m.⁴

Te prirodno-geografske značajke Drave, usmjerenost prema Dunavu (prometnom putu na mnoga tržišta) te naglašena agrarna struktura gospodarstva u njenom srednjem i donjem toku osigurali su Dravi plovno i gospodarsko značenje u vrijeme kada su se države i društva ovoga područja u 19. stoljeću prilagođavali gospodarskoj ekspanziji i odgovarali na pritiske kojima su bili neprestano izloženi osobito do početka 20. stoljeća.

Promatrajući prometnu i gospodarsku ulogu Drave u sklopu tih općih kretanja, valja naglasiti da je u sklopu njezinih prirodno-geografskih značajki postalo bitno koliko će se taj prometni pravac zaista moći iskoristiti.

¹ Drava je desni pritok Dunava. Ukupna dužina Drave iznosi 720 km, i to od izvora u Tolbačkom polju u talijanskom dijelu Pusterthala u južnom Tirolu koji pripada Italiji do njezina ušća u Dunav. Do Maribora u Sloveniji, u svom gornjem toku, teče duboko usječenom dolinom s velikim padovima i brzim tokom pa je tu izrazito alpska rijeka velike vodene snage. Drava sa Savom omeđuje Slavoniju.

² Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (dalje HDA), Depozit br. 36 (1949.) Antun CUVAJ, *Povijest trgovine, obrta i industrije Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas*, kutija 2., sv. 2., Od nagodbe do osnutka nove države S.H.S., 367., 368.

³ Andrija BOGNAR, "Poplava rijeke Drave i Dunava u Baranji 1965.", *Geografski horizonti*, 3-4, Zagreb, 1966., 67.-70.; Božo PLEVNIK, *Stari Osijek*, Osijek, 1987., 53.

⁴ *Vode Hrvatske*, Zagreb, 1992, 19.

Na razinu iskoristivosti plovno/gospodarskoga značenja Drave i na učinke njene uloge u gospodarskom razvoju Osijeka, najvećeg i najsnažnijeg hrvatskog privrednog i strateškog središta na Dravi, utjecala je dinamika redovitog čišćenja korita od različitih nanosa, zatim učvršćivanja obala i suzbijanje poplava regulacijskim radovima radi zaštite stanovništva i poljoprivrednih dobara. Ali ništa manje i zbog velikih teškoća što su ih tako često poplave nanosile plovidbi, kojoj su smetali ponajviše pješčani sprudovi i vrtlozi koji se premještaju i ne mogu se obilježiti. Regulacijskim radovima su ublažavane ili ispravljane i oštre krivine riječnoga korita i otklanjani plićaci, sprudovi i brojne prepreke u njenu koritu.

Regulacijskim se radovima povećavao i broj plovidbenih dana na Dravi kojih je na cijeloj plovnoj dužini od 156 km bilo samo 55 u godini, a u donjem toku od Donjeg Miholjca do Osijeka, tj. do ušća Drave u Dunav 180 dana godišnje.⁵

Društveno-politički i ekonomski okviri

U prvoj polovici 19. stoljeća, u doba oblikovanja društveno-političkih uvjeta za suvremeni gospodarski (kapitalistički) razvoj Carevine, Habsburškoj Monarhiji je i Drava⁶ bila bitna na prometnom putu prema Jugoistočnoj Europi i Istoku, jer se Orijent smatrao "prirodnim tržištem" Monarhije pa je i Dravi namijenjena uloga važne prometnice vanjskotrgovinske prometne politike usmjerene prema izvozu.

Početak habsburškog poklanjanja cjelovite i sustavnije pozornosti, u novijem razdoblju, dunavskom plovidbenom putu i plovidbenim putovima u dunavskom bazenu valja potražiti u međunarodnim i međudržavnim odnosima koji su se uspostavljali nakon ratnih poraza i povlačenja osmanske vlasti s ugarskih područja, te dijelova hrvatskih i susjednih im područja. Valja, dakle, podsjetiti da se jedna od odredbi Požarevačkog mira (1718.) tiče slobode plovidbe Dunavom i to njegovim tokom koji je pripadao ugovornim stranama (isključujući, ipak, uplovljavanje u Crno more), a korake u razvoju plovidbe Dunavom i rijekama koje pripadaju tom bazenu (Drava, Sava, Tisa...) valja potražiti, između ostaloga, i u koracima koji su u pravcu reguliranja i liberalizacije trgovačke plovidbe Dunavom i otvaranja ulaza dunavskom deltom u Crno more slijedili mirovnim ugovoru u Drinopolju (1829.).⁷

⁵ D. MARATOVIĆ, "Opći vodoprivredni problemi Slavonije i Baranje u slivu rijeka Save, Drave i Dunava", *Simpozij uređenje zemljišta – Osnova za intenzivnu proizvodnju kukuruza*, Osijek, 1976., 39.

⁶ Uz ostale rijeke u bazenu Dunava, uz Savu, Tisu, Maroš.

⁷ Michael W. WEITHMANN, *Die Donau, Ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte*, Styria Graz Wien Köln, 2000., 355, 401.

Uspostavljanje tzv. dunavskog puta, uz razmišljanja o njegovu internacionaliziranju, te učvršćivanje prevlađujućeg utjecaja Monarhije na dunavski plovidbeni promet bili su žarka želja Podunavske Monarhije.⁸ Stoga se, počevši od druge polovice 19. stoljeća pa do Prvoga svjetskoga rata Monarhija koristi i komparativnim prednostima plovidbe Dravom i Savom usmjeravajući se na područje srednjeg Podunavlja pa je plovidba našim rijekama i trgovina s hrvatskoga područja služila i Beču i Pešti kao “dopuna” njihovim privredama. Gospodarsko značenje Drave, kao dijela tzv. dunavskog puta, bilo je očevidno i u prometu različitih velikih tereta, i posebice u trgovini raznovrsnih poljoprivrednih proizvoda, kamene soli i druge robe u vrijeme kada je austrijska i češka potražnja poticala izvoz poljoprivrednih proizvoda.

U 19. i na početku 20. stoljeća plovno značenje Drave, te njeno gospodarsko značenje uopće, kao i gospodarsko značenje cijele regije, posebice grada Osijeka, oscilirali su između ekonomskih ciljeva prijašnjih feudalnih činitelja, koji postaju predvodnici kapitalističke preobrazbe, i ciljeva državne političke moći u njezinu jačanju. Ti ciljevi, i te aktivnosti radi njihova postizanja, i sredstva za to ovisili su o državnoj prometnoj politici, o vojnoj politici, o koncepcijama prometnih sustava, o interesima Habsburgovaca za Jugoistočnu Europu. U vrijeme kada se austrijska državna uprava i na hrvatskom prostoru prilagođavala kapitalističkoj svjetskoj privredi i kada je odgovarala na zahtjeve kojima je bila izložena u 19. i 20. stoljeću, država je u tim procesima imala značajnu ulogu u poticanju razvoja trgovine, i to kroz znatna ulaganja i u riječni promet, kao najjeftiniji prirodni oblik prijevoza, te ulaganja u izgradnju suhozemnih prometnica (posebice željeznice). No, ona je tu svoju ulogu odigrala samo u odgovarajućim povoljnim društvenim i političkim, domaćim i međunarodnim prilikama, a u većini slučajeva ta državna intervencija nije bila ni sustavna, ni uvijek djelotvorna.

* * *

Plovidbeno i gospodarsko značenje Drave pojačano je u 19. stoljeću kada vanjska trgovina postaje važan faktor za cjelokupni ekonomski rast Monarhije, i to sa ciljem da se proizvodi namijenjeni izvozu i uopće trgovačkom prometu (što veće količine raznovrsnih poljoprivrednih proizvoda – žita,⁹ kukuruza i ostalih agrarnih plodina te stoke - drvne građe, duhana i dru-

⁸ Iván T. BEREND-György RÁNKI, *Europska periferija i industrijalizacija 1780-1914.*, Zagreb, 1996., 16., 90., 91.; Horst HASELSTEINER, *Ogledi o modernizaciji u srednjoj Europi*, Zagreb, 1997., 154.

⁹ Doduše, trgovina žitom kratkotrajno je stagnirala nakon 1829. i potpisivanja Drinopoljskog mira nakon rusko-turskog rata kada je nakon otvaranja Dardanela rusko žito nagrnulo u velikim količinama na europsko tržište. Dio toga žita prodavao se i u jadranskim lukama, i to jeftinije nego slavonsko žito koje se Dravom prevozilo nizvodno te (kao i žito iz Banata i Bačke) Dunavom, Savom i Kupom do Karlovca, a onda kolima do Rijeke ili Senja, plaćajući visoku vozarinu. Doduše, zbog zanemarivanja i zaostajanja komunikacijskih sustava rusko žito plasirano je uspješno na Sredozemlju i poslije 1856.

gih sirovina) iz Slavonije, Srijema, iz južne Ugarske (Baranje, Bačke i Banata) usmjere prema lukama sjevernoga Jadrana (Trstu, Rijeci i Senju), plasiraju i u zapadni dio Monarhije, a osobito za izvoz u alpske zemlje izvan Carevine.¹⁰ Potražnja za žitom stalno je rasla kako su se zapadni dijelovi Monarhije sve više industrijalizirali, te se potrošnja po stanovniku povećavala.¹¹ S obzirom na pravac robnih tokova i na tadašnje plovidbene i gospodarske mogućnosti, sav je promet ovisio o hrvatskom glavnom prometnom putu, tj. jednoj riječno-cestovnoj prometnici: nizvodno Dravom, pa Dunavom do ušća Save, pa uzvodno Savom i Kupom do Karlovca, a zatim cestama do najbližih jadranskih luka; to je vrijedilo i u obrnutom pravcu.¹²

U vrijeme kada su se iscrpljivale šume u blizini iskorištavanja i prerade drva i kada se u Hrvatskoj počinju razvijati neke grane vezane uz eksploataciju drva izvozila se dravskim vodenim putem drvena građa. U 19. stoljeću trgovina drvom i drvenom građom dobila je puni zamah diljem Europe; podizale su se parne pilane i gradile željezničke pruge, naročito one koje su povezivale kontinentalne šumovite dijelove s riječnim i morskim lukama ili u Habsburškoj Monarhiji preko Beča i Budimpešte sa zemljama zapadne Europe. Stoga je sve veću ulogu u prerađivačkoj djelatnosti dobivala eksploatacija drvene sirovine i u prostranim šumama Slavonije i Podravine. (Do druge polovice 19. stoljeća Slavonija je 60% bila pokrivena šumama, pretežno hrastovima starim i do 350 godina. Naročito su bogata takvim hrastovima bila područja oko Valpova i Donjeg Miholjca. Kupivši veliki šumski kompleks S. H. Gutmann iz Velike Kaniže izgradio je krajem 1884. godine veliku pilanu na dravskoj obali u Belišću; širenjem proizvodnje – tvornica tanina i buradi, suha destilacija drveta – kao i razvojem parobrodarskoga prometa Dravom, postavljanjem 16 km šumskih pruga te izgradnjom uskotračne željeznice za javni promet na relaciji Belišće – Osijek, omogućio je gospodarski prosperitet tvrtke, ali i Belišća, gradića na Dravi.¹³) Ponajviše se hrastovina upotrebljavala za izradu dužica, i to pretežno za tzv. njemačku bačvarsku građu koja se Dravom i Dunavom izvozila u Njemačku. Za izvoznu trgovinu drvenom građom i/ili drugim prerađevinama postajalo je sve značajnijim poslovno partnerstvo vanjskih poduzetničkih činitelja i slavonskih veleposjednika; posebice zato jer je to doba krize proiz-

¹⁰ Ivan ERCEG, "Opis fizičko-političkog položaja Ugarskog (i Hrvatskog) kraljevstva... – izradio Nikola Škrlec", *Acta historico-oeconomica, Časopis za ekonomsku povijest*, vol. 27, Zagreb, 2000., 10-45.; Rudolf BIČANIĆ, *Počeci kapitalizma u hrvatskoj ekonomici i politici*, Mala historijska knjižnica Povijesnog društva, Zagreb 1952, 146, 147.; Zdenka BAŽDAR, "Planovi i nacrti izgradnje željezničke mreže na području Vukovara u razdoblju 1850.-1914. godine», *Scrinia Slavonica 2*, Slavonski Brod, 2002., 424.

¹¹ I. T. BEREND-G. RÁNKI, *Europska priferija...*, n. dj., 178.

¹² Bernard STULLI, "Prometni problemi Hrvatske od početka 18. stoljeća do 1918. godine", *Zbornik radova s Međunarodnog kulturnopovijesnog simpozija Mogersdorf 1977*, Maribor, 1977, 90.

¹³ Državni arhiv u Osijeku (dalje DAO), Fond vlastelinstva Valpovo, "Die Excellenz Gustav Hillebrand Freiherr von Prandau'schen Domänen Valpo und Dolnji Miholjac in Slavonien – Herausgegeben von der Administration Dieser Domänen, Beč, 1885.

vodnje na vlastelinstvima kada se otežano prodavalo žito, pa su vlastelinstva u Podravini bila prisiljena prodavati velike komplekse šuma. Trgovina proizvodima drvnoprerađivačke privrede, bačvarskih dužica i druge drvene građe usmjerena je prema austrijskom i mađarskom tržištu preko podravskog pravca dolinom Drave, pa Dunavom do Regensburga, a odatle željezničkim vezama na njemačko i francusko tržište.¹⁴

Istodobno je i uključenje zemalja tzv. periferije u svjetsku trgovinu bilo od velike važnosti za vodeće gospodarske sile koje su ulaganja kapitala usmjeravale na izgradnju jedinstvene europske transportne mreže. Stoga su se u drugoj polovici 19. stoljeća moderni prometni sustavi brzo razvijali što je i označilo početak temeljnih ekonomskih promjena. A cijelo 19. stoljeće je uz to i doba regulacije riječnih tokova, tj. razdoblje u kojemu su vodeni putovi dio transporta.¹⁵

Svojestvo drva da plovi i pogodne značajke vodenih tokova - pogodna dubina, stalan protok vode i pogodna povezanost vodenih tokova između mjesta pribavljanja drveta i mjesta njegove upotrebe/iskorištavanja i prerađivanja osigurali su prijevozu drva splavarenjem značajno mjesto u riječnom transportu. Nije bilo dana da kroz Osijek nizvodno Dravom nije prolazilo nekoliko "flosova" građe iz Kranjske. Od splavarenja su živjeli vlasnici šuma, šumski radnici, splavari i prijevoznici, a na obalama Drave trgovci i gostioničari.¹⁶

Nizvodno i uzvodno Dravom plovile su i šajke, autohtono dravsko plovilo, koje je uz splavi najviše upotrebljavano kao plovilo za komercijalni transport drva, dasaka, voća i druge robe. Za vrijeme niskog vodostaja uzvodno su šajke, četverouglasta plovila od jelovine s malenim čardačićem, vukle unajmljene čamdžije ili zapregnuti konji. Po Dravi i Dunavu plovile su i dereglije, veliki čamci od hrastovine, dugačke 25 m, a široke 4 metra.¹⁷

Istodobno je taj vodeni put značajan i u prometu tzv. masovnih tereta, poput šljunka, kamena i pijeska, a i drugog tereta.

Kamena sol, najvećim dijelom iz kraljevskih solana u Marmarošu u Mađarskoj, dopremana je lađama rijekom Maroš do njezina utoka u Tisu kod Segedina, pa dalje Tisom do utoka u Dunav. Put se zatim nastavljao nizvodno Dunavom do Zemuna, te uzvodno Dunavom,¹⁸ pa Dravom do solane u Osijek. Tu se sol, na osječkom gornjogradskom Solarskom trgu, istovarivala

¹⁴ DAO, Fond TOK, Izvješće TOK-a za Slavoniju o narodno-gospodarstvenom stanju Slavonije do konca 1881, Osijek, 1884., 174.; *Šumarski list*, 1884., 102.

¹⁵ I. T. BEREND-G. RÁNKI, *Europska periferija i...*, n. dj., 130, 131.

¹⁶ HDA, Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade (dalje: UOZV), Gospodarski odjel (dalje: GO), Kulturno tehnički odsjek (dalje: KTO), fond 79., 5221 (4) Opći spisi 1906. VII 123 a8-7; Zvonimir JELINOVIĆ, "Historijski aspekti razvoja prometa na području Baranje", *Tri stoljeća Belja*, Osijek, 1986., 94.

¹⁷ HDA, UOZV KTO, fond 1429-79, svezak 10-6, 1894.-1896.

¹⁸ Zlatko HERKOV, *Povijest zagrebačke trgovine*, Zagreb, 1987., 94., 95.

i odatle otpremala diljem Hrvatske suhozemnim putovima. U osječku solanu dovozila se kamena sol i iz Ljubljane i Modruša, i to kombiniranim suhozemno-riječnim putem (kolima pa lađama nizvodno Dravom) te stizala u značajnu slavonsku pretovarnu postaju u Osijeku iz koje se sol otpremala i u Jugoistočnu Europu.¹⁹

U vremenski povoljnim prilikama prevozila se roba i suhozemnim i vodenim putovima do Osijeka. Tu se roba pretovarivala u lađe i nastavljala riječni put Dravom, pa Dunavom do Zemuna, uključujući se u plovidbu i na tzv. "dunavskom putu" do Pešte, pa Beča, Požuna i Regensburga pa dalje čak i do Ulma.

Tako je Drava za slavonske, a posebice osječke, trgovačke i poduzetničke krugove postala značajna prometnica²⁰ do koje su dopirali krakovi austrijskih i ugarskih željezničkih prometnica. U takvim prilikama Osijek, tada najveći grad u kontinentalnoj Hrvatskoj, dobiva zbog svoga smještaja na Dravi ulogu značajnoga trgovačko-prometnoga i pretovarnoga središta posredničkoga poslovanja,²¹ a Drava na "dunavskom putu" postaje ishodištem izvoza, ali i prometnicom za uvoz različitih vrsta robe. Drava je i prema istočnim krajevima (Podunavskim kneževinama) bila uporište preko kojega je kontinentalni prostor izvezio prema Istoku proizvode vlastite privrede (drvenu građu, stočarske i agrarne proizvode, rakiju od koma ili tropa, šljivovicu, staklenu i drugu robu). "Dunavskim putem" stizala je, pak, iz Carigrada svila, kao i druga fina i dragocjena orijentalna roba u hrvatske krajeve, uzvodno Dunavom, pa Dravom u Osijek, a odatle u mjesta diljem Monarhije.²²

Ta povezanost trgovine i transporta na "dunavsko-dravskom" plovnom putu tražila je regulacijske radove na Dravi; pogotovu što se, bez obzira na usporavanje trgovačke plovidbe zbog mnogih zapreka u vodenom prometu (npr. nepovoljni vremenski uvjeti, višekratno pretovarivanje robe, brojni sprudovi i slično) promet rijekom (vodeni transport) u 19. i početkom 20. stoljeća smatrao laganim i jeftinim prijevozom.²³ Taj oblik prometa bio je,

¹⁹ HDA, Depozit br. 36 (1949.) Antun Cuvaj, *Povijest trgovine, obrta i industrije Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas*, kutija 1, sv. 1, Od najstarijih vremena do nagodbe 1868., 52., 53., 59.

²⁰ Prvi prometni pravac (ali kopneni) izrađen je sredinom 50-ih godina 19. stoljeća nastojanjem slavonskih gospodarstvenih krugova kada je izrađen projekt željeznice Osijek – Zagreb – Rijeka s predviđenim spajanjem na prugu Društva južnih željeznica u Sisku.

²¹ Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1864.-1918.)*, Osijek, 1996., 85.-87.

²² HDA, Depozit br. 36 (1949.) A. CUVAJ, *Povijest trgovine, obrta...*, n. dj., sv. 1., Od najstarijih vremena do nagodbe 1868., 52, 53, 59.; DAO, Izvjestje Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju za godinu 1863., Osijek, 1864., 3-14.

²³ Zoran je primjer s cijenom transporta robe - koji je u to vrijeme kopnom od Beča do Osijeka stajao 21 forintu i 4 groša po centi (1 centa = 100 funti = 56 kg), dok je riječni prijevoz nizvodno za istu količinu robe iznosio 25 groša, a uzvodno 1 forintu.

stoga, u žiži interesa kako domaćih tako i stranih gospodarskih krugova.²⁴ (Pa, ipak, u odsutnosti učinaka ulančavanja i s malim udjelom u svjetskom tržištu izvoz poljoprivrednih proizvoda iz Slavonije i Srijema nije mogao postati osnovom hrvatskog općeg privrednog prosperiteta.)

Između važnosti i zanemarivanja

U razdoblju znatnijih ulaganja u razvoj moderne privrede Habsburška je Monarhija zbog važnosti dravskoga plovnoga puta od 1830. do 1845. državnim ulaganjima subvencionirala dio sredstava za radove reguliranja neodržavanog, tj. zapuštenog, riječnog korita Drave. Radovima, prvim takve vrste u srednjem i donjem toku Drave, uklonjeni su iz korita trupci, uređeni nanosi, grebeni i svladani virovi. Jedino tako se dravska plovidba mogla uključiti u prometni sustav zapadnog dijela Monarhije. Održavanje "dravskoga puta", u vrijeme sve intenzivnijeg prometa masovnim teretima, tražilo je i nova rješenja pogotovu kada su pravci robnih tokova i tadašnje prometne mogućnosti naznačivale sve preču potrebu za kombiniranim riječno-suhozemnim prometovanjem.

Od prve polovice 19. stoljeća u promet Dravom najaktivnije se uključilo bečko "Dunavsko parobrodarsko i dioničko društvo za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama"²⁵, koje je ubrzo monopoliziralo promet Dunavom, a tako i Dravom.²⁶

Regulacijski radovi na Dravi nisu tekli bez prekida. Prekinuti su 1848./49. u vrijeme revolucionarnih zbivanja u Habsburškoj Monarhiji, zbog nastupajućih novih društvenih i političkih prilika kao i zbog premalo raspoloživih državnih sredstava za tu namjenu. Regulacijskim se radovima tijekom Drave, presijecanjem korita u donjem toku na 14 mjesta,²⁷ trebao "privesti u novo upravnije korito i osigurati nesmetano uvođenje parnog brodarstva po Dravi". Zbog nastalih (ne)prilika Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju sa sjedištem u Osijeku odmah je, nakon osnivanja, 1853. preuzela brigu oko gospodarskog napretka Slavonije. Komora je zastupala opredijeljenost domaćih gospodarstvenika za modernizaciju Hrvatske, tj. za prijelaz od nas-

²⁴ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Drava kao os života, razvoja i odnosa kroz povijest", *Anali, HAZU, Zavoda za znanstveni rad*, br. 18., Osijek, 2002., 50-52.

²⁵ Društvo je osnovano 1829. godine. Od 1846. dobiva, na 35 godina, isključivi privilegij parobrodarenja po Dunavu i njegovim pritocima. Godine 1847. Društvo je imalo 41 parobrod; 1851. godine 71 parobrod i 233 šlepa; 1880. godine 188 parobroda, 750 plovila za robu i 100 specijalnih plovila (pontoni, bageri i slično), te akcijski kapital od 25,200.000 guldena. Godine 1914. ima 140 parobroda i 857 šleпова s 469.656 tona nosivosti.

²⁶ Nikola Anatasijev PĻAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u prvih pedeset godina njenog opstanka 1853. do 1903. I. dio*, Osijek, 1904., 65.; DAH, Depozit br. 36 (1949.) A. Cuvaj, *Povijest trgovine...*, n. dj., sv. 3., Azbučni popis svih trgovina, obrta i industrija u Hrvatskoj i Slavoniji od A - L, 955. (Citirano iz Cuvajevog originala.)

²⁷ Između Podgajaca, mjesta nedaleko od Donjeg Miholjca, i Osijeka.

lijeđene regionalne rascjepkanosti gospodarskoga života prema oblikovanju veće i ujedinjene teritorijalne privredne cjeline, k stvaranju jedinstvenog tržišta, ali i jedinstvene gospodarske politike i privrednog jačanja. S obzirom na stvarno stanje vodenoga prometa, kao bitne značajke gospodarskog razvoja u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji, Komora je tražila, zbog prijeke potrebe da se modernizira, prijelaz od dotadašnjeg načina prijevoza plovnim rijekama šajkama, dereglijama i slično na uvođenje parnog brodarstva na unutrašnjim vodenim putovima. Na temelju tih osnovnih smjernica u Komori je 1855. ponovo oživjelo planiranje regulacijskih radova na Dravi radi življeg i većeg prometa rijekom. Naime, zanemarivanjem regulacijskih radova ograničavan je parobrodarski promet. A regulacija Drave bila je prijeko potrebna jer je rijeka od gornjega toka valjala krupni šljunak i brzi tok rijeke stvarao je sprudove, riječne otoke i obalne nanose. Kako tog materijala ostaje i na dnu, on je bio velika prepreka sigurnoj plovidbi, posebice prilikom niskoga vodostaja. Drava, kao i većina rijeka, imala je prigodom pada vode vrlo različitu širinu, mnogobrojna prudišta, pa bi za sljedećih visokih voda rijeka čak napuštala staro korito, otkidala obalu, otplavljivala prudišta, te "tu igru" neprestano ponavljala. Da plovidba Dravom dobije veće značenje, zastupana je u Komori prijeka potreba provođenja regulacije riječnog korita pa je stoga ponovo oživljen, ali sada i proširen, zahtjev za regulacijom Drave i poduzimanjem radova na regulaciji srednjeg i donjega toka rijeke.²⁸

U rujnu 1855. imenovala je Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u Osijeku komisiju za pregled korita Drave od Legrada do ušća. Komisija je utvrdila da se čak s "relativno malo novčanih sredstava" Drava može regulirati; no da se stvore uvjeti za sigurnu plovidbu parobroda Dravom, regulacijski radovi uključuju čišćenje korita te uklanjanje suvišnog materijala koji rijeka dovalja. Pri tome se nije smjela suziti širina rijeke da joj tijekom ne dobiše suviše veliku brzinu kako se ne bi ugrozilo obale, odnosno građevine koje su se podizale duž obala. Način regulacije rijeka, odnosno način podizanja građevina, ovisio je o mjesnim okolnostima, geološkom stanju riječnoga predjela, zatim o padu rijeke, o kakvoći, veličini i množini materijala koji voda nosi, doplavljuje i taloži, zatim o trajanju vodostaja i o razmjeru količina visoke i niske vode. Ali glavni nedostatak Drave bio je "rascijepano i promjenjivo korito nastalo zbog visokih voda, valova i snage vode. Sve je to razaralo obale, koje su bile uglavnom neutvrđene."²⁹ Ali za te je regulacijske radove trebalo osigurati golema novčana sredstva. Stoga je 1860. pri Komori imenovan Odbor za uređenje plovnosti Drave u koji su ušli i vanjski članovi, i to: bosansko-đakovački i srijemski biskup Josip Juraj Strossmayer, valpovački vlastelin Gustav barun Hilleprand von Prandau i upravitelj dobara vlastelina Schaumburg-Lippe u Virovitici Höcfer. U svom izvješću od 2. listopada 1860. godine Komora je izvijestila c. kr. financijsko ministarstvo u

²⁸ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Drava kao os života, razvoja...", n. dj., 50, 51.

²⁹ HAD, UOZV, GO, KTO, fond 79., kutija 26, 1888.-1907.; Izvješće Jurja Augustina, kr. građevnog savjetnika o vodograđevinama; Prilog B. Predavanje o kulturno-zemljopisnoj

Beču o gospodarskom stanju Slavonije. Odbor je već sljedeće godine objavio proglas i zamolio “narod da novčano pomogne taj projekt”. Do travnja te godine sakupljeno je 60.000 forinti dostatnih za izradu građevnog operata o regulaciji Drave od ušća u Dunav do Barcsa, u dužini od 151 km. Da namaknu preostali dio novca, krenuli su članovi Odbora 24. travnja 1861. u Beč gdje su izvijestili c. i kr. financijsko ministarstvo o gospodarskom stanju Slavonije i zamolili državnu novčanu potporu za uređenje Drave do Barcsa. Međutim, početkom siječnja 1862. provedba regulacije Drave opet je odgođena zbog “navodne nestašice raspoloživih novčanih sredstava za naknadne radove”, a Odbor prestao djelovati.³⁰

Komorska nastojanja u prikupljanju novčanih sredstava za regulacijske radove korita Drave nisu urodila plodom ponajviše zbog tadašnjih političkih zbivanja u Monarhiji i njihova utjecaja na gospodarsku politiku. Nastojanja oko regulacije korita, prijeko potrebne za sigurno i pojačano parobrodarenje Dravom, pojavila su se baš u vrijeme kada je podravsko trgovište Barcs u Ugarskoj, smješteno na Dravi sjeverno od Virovitice, trebalo dobiti izravnu željezničku vezu s Peštom, te preko Pragerskog i Maribora do bečko-tršćanske magistrale Društva južnih željeznica. Na tom su se primjeru najjasnije očitovali sukobi suprotstavljenih interesa političkih, odnosno privrednih krugova u Habsburškoj Monarhiji, a pobliže između Kraljevine Ugarske i Kraljevine Hrvatske i Slavonije. Kako je regulacija rijeka, pa tako i Drave, zahtijevala golema investicijska sredstva s kojima domaći privredni krugovi nisu raspolagali izvođenje tih radova u donjem toku Drave i njihov opseg na tlu Hrvatske ovisili su sve do propasti Austro-Ugarske Monarhije o interesima i nastojanjima da se ostvare interesi vladajućih snaga dualističke Monarhije, a ne o stvarnim privrednim potrebama razvoja prometa, trgovine, industrije, novčarske i ostale privrede na tlu Hrvatske. Stoga su se iz ograničenih državnih sredstava obavljali samo skromni regulacijski radovi (financijski položaj hrvatske autonomije nadzirala je mađarska vlada koja se zadovoljavala samo s minimalnim radovima što je i utjecalo na neujednačenost odnosa prema značenju plovidbe Dravom).

Ipak su se regulacijski radovi od druge polovice 19. stoljeća obavljali s većom ili manjom jačinom. Iako je u tom razdoblju, u usporedbi s plovidbom Dunavom i Savom, promet na Dravi bio upola manji, potreba Habsburške Monarhije za ekspanzijom utjecala je, između ostaloga, i na snažnije prožimanje trgovinske i prometne veze s Jugoistočnom Europom i Istokom, jer se Orijent i nadalje smatrao “prirodnim tržištem” Monarhije, a ekspanzija na Balkan imala je kontinuitet.³¹

važnosti rijeka i njihovom razvitku kao putovah prometa (predavanje Maksa Honsela, ravnatelj građevina, na III. internacionalnom kongresu za unutarnje brodarstvo održanom 20. kolovoza 1888. godine u Frankfurtu na Maini).

³⁰ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, “Drava kao os života, razvoja...”, n. dj., 51.

³¹ H. HASELSTEINER, *Ogledi o modernizaciji...*, n. dj., 155.

Zbog tog usmjeravanja i orijentacije javlja se potreba uređivanja dijela donjeg dijela riječnog toka Drave radi njezinog što povoljnijeg uključivanja na “dunavski put” iz plodne ravnice i kraja s velikim poljoprivrednim i šumskim bogatstvom sve do isturenih željezničkih čvorišta austrijskih i mađarskih željezničkih pruga. Roba se dotad pretežno prevozila Dravom uzvodno do ušća Mure pa uzvodno Murom do Kotoribe gdje se, u Međimurju, roba prekrcavala na željeznicu za Trst. No, kako je to bilo moguće samo za visoka vodostaja, roba se često otpremala nizvodno do ušća Drave pa uzvodno Dunavom do željezničke postaje Tétény nedaleko od Budimpešte, a odatle željeznicom do Trsta. U takvim prilikama i domaći i strani utjecajni trgovačko-obrtnički i industrijski krugovi nastojali su svoje trgovinske interese osigurati nadovezivanjem na željezničku mrežu preko Drave. (Posebice kada se pojavio instrument bilateralnih trgovinskih ugovora s državama na jugoistoku, pri čemu je Monarhija ipak morala podnositi rast konkurencije zapadnoeuropskih industrijskih država s Njemačkim carstvom na čelu.)³²

* * *

Na tom je putu Osijek sa svojim riječnim pristaništima predstavljao najpovoljniji prijelaz iz savsko-dravskog međurječja prema sjeveru, zapadu i istoku pa su unatoč nesigurnoj plovidbi Dravom, i to zbog različitih nanosa i dugogodišnje zapuštenosti riječnoga korita, ipak uspostavljene u jesen 1862. stalne parobrodarske linije Osijek - Donji Miholjac – mađarski gradić Barcs i obratno, te Osijek-Aljmaš, Aljmaš-Osijek.³³ Povećani putnički promet i promet različitom robom utjecali su na “Dunavsko parobrodarsko i dioničko društvo za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama” da te godine zatraži od osječkog Gradskog poglavarstva dopuštenje da uz postojeće pristanište u Donjem gradu otvori novo Gornjo-Dravsko parobrodarsko pristanište i agenciju istočnije od Zimske luke.³⁴

O živosti putničkog i teretnog prometa Dravom govore nam podatci iz 1863. kada su brodovi “Dunavsko parobrodarsko i dioničko društvo za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama” dovezli u Osijek 266 putnika, a iz grada isplovili s 1.127 putnika. U osječkim je pristaništima iskrcano 3.544 centi³⁵ robe, a ukrcano 6.454 centi. (Te je godine to parobrodarsko društvo iz Osijeka u Legrad dovezlo 877 putnika. Na tom plovnom putu robe iz Legrada u Osijek je dopremljeno 42.948 centi, a ukrcano za Legrad 4.362 cente robe.)³⁶

³² Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, “Drava kao os života, razvoja..., n. dj., 53, 54.; H. HASELSTEINER, *Ogledi o modernizaciji...*, n. dj., 155.

³³ Prateći plovidbu u donjem dijelu Drave tu se ne spominje plovidba u srednjem dijelu koja je u to doba išla sve do Legrada.

³⁴ DAO, Zapisnik Glavnih skupština TOK-a za Slavoniju za godine 1861. i 1862., Knjiga 1., Skupština od 5. lipnja 1862., 185.

³⁵ Centa je stara jedinica mase (težine) koja je sadržavala 100 polaznih jedinica. Npr. bečka centa = 56 kg, a njemačka centa 50 kg i dr.

³⁶ Kamilu FIRINGER, “Rijeka Drava kao činilac gospodarskog razvoja Slavonije”, *Zbornik radova simpozija Kombinat Belišće kao činilac privrednoga razvoja, JAZU, Osijek, 1980.*, 152.; Katalog Prve dalmatinsko-hrvatsko-slavonske izložbe iz 1864. – Plovni red.

Parobrodarsko je društvo godišnje uplaćivalo u gradsku blagajnu paušalni iznos za pristaništa (u kojima putnički brodovi društva nisu morali plaćati tarifu za pristajanje) i pristojbe za istovarivanje i utovarivanje robe, bregarinu i slično.³⁷

Dinamika redovne plovidbe parobrodima Dravom pojačana³⁸ je još više od 1867. kada je Ugarsko namjesničko vijeće dodijelilo opće povlastice za plovidbu Dravom “Kraljevskom ugarskom riječnom i pomorskom parobrodarskom društvu”. Od tada su sve više Dravom plovili putnički parobrodi toga Društva koje je do kraja godine u osječkom Gornjem i Donjem gradu, kao i bečko parobrodarsko društvo, otvorilo pristaništa na dravskoj obali.³⁹ Od druge polovice 19. stoljeća su parobrodi još češće iz Osijeka odvozili i u Osijek dovozili raznovrsnu robu, posebice žito koje se istovarivalo u osječkim pristaništima i odvozilo diljem Slavonije u vodenice, mlinove na valjke i paromlinove. Svakodnevno se iz brodova iskrcavao te ukrcavao u brodove masovni teret - drvena građa, kamen, šljunak i drugo. Od tada su “Prvo Dunavsko parobrodarsko i dioničarsko društvo za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama” i “Kraljevsko ugarsko riječno i pomorsko parobrodarsko društvo” povećali teretni promet robom i putnički promet Dravom što se ubrzo odrazilo vrlo pozitivno na gospodarstvo Osijeka. Kako postojeća pristaništa “Dunavskog parobrodarskog i dioničarskog društva za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama” u osječkom Gornjem i Donjem gradu nisu bila dovoljna zbog naglog povećanja parobrodarskog prometa, odobrilo je Gradsko poglavarstvo krajem 1869. zamolbu toga Društva za proširenjem gornjogradskog pristaništa te novu lokaciju za veće pristanište u Donjem gradu na kojoj je Društvo 1870. izgradilo agenciju (zgradu) za putnike i pristanište za robu. Od 1873. Društvo je za ustupljeno zemljište u idućih 20 godina uplaćivalo u gradsku blagajnu godišnji paušal od 1.200 forinti. Uvođenje stalnih parobrodarskih linija na Dravi kao i uključivanje Drave u međunarodni plovni put do Barcesa od strane “Sjedinjenog ugarskog parobrodarskog društva” još su više potakli gospodarstvenike Osijeka⁴⁰ i okolice na

³⁷ DAO, Zapisnik Glavnih skupština TOK-a za Slavoniju za godine 1863. do 1866., Knjiga 2., Skupština od 1. kolovoza 1863., 58, 59.

³⁸ No, iskorištenost vodenoga prometa po Dravi nije bila dovoljna, i to ne samo zbog neuređenosti korita Drave nego i zbog čestih niskih, ali i visokih vodostaja rijeke. Tako je npr. 1864. vodostaj Drave kod Osijeka bio toliko nizak da su parobrodi «Dunavskog parobrodarskog i dioničkog društva za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama» prije prolaženja ispod osječkog dravskog mosta robu tovarili iz brodova, pa pošto bi brodovi prošli ispod mosta ponovno bi ju utovarivali u brodove.

³⁹ DAO, Zapisnik Glavnih skupština za godine 1867. do 1870., Knjiga 1033., Skupština od 10. listopada 1867., 42.

⁴⁰ U Osijeku su od sredine 19. stoljeća tvornica ulja, tvornica likera, ruma i rakije, nekoliko pilana, tvornica pokućstva, dvije pivovare, tvornica škroba, tvornica lanene, pamučne i vunene robe, tvornica kože, tvornica sapuna i svijeća, dva velika staklarska poduzeća, četiri građevna poduzeća, klesarija, ciglana, tvornica žigica, predionica pamuka, tvornica šećera, tri paromljina, tvornica kolomaza, plinara, tri tiskare, tri ugostiteljska poduzeća i dr.; Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *S tradicionalnih na nove puteve*, Osijek, 1999., 58.-60.

pokretanje značajnih gospodarskih zahvata u prehrambenoj i drvnoj industriji, u prerađivačkoj privredi, te u trgovini i prometu.⁴¹

Takve plovidbene i gospodarske prilike na početku 70-ih godina 19. stoljeća ponovo su aktualizirale prijeku potrebu regulacijskih radova u donjem toku Drave. Uređenjem rijeke presjecima meandara radi skraćivanja vodenoga puta plovidba Dravom postala bi još značajnija pa bi se uz jačanje uloge ove riječne prometnice - lakši i jeftiniji transport – znatnije pojačalo i gospodarsko značenje Drave, ponajviše zbog blizine područja agrarne proizvodnje i drugih privrednih resursa.⁴²

Međupovezanost riječnoga i suhozemnoga prometovanja najviše se očitovala u izvozu poljoprivrednih proizvoda s velikih slavonskih veleposjeda te u spoju s neprestanim širenjem šumske eksploatacije za izvoznu i domaću trgovinu drvene građe i prerađevina. Tako se neprestano iz šuma Podravine i Posavine dovozila u Osijek hrastovina, grabovina, bukovina, brestovina i jasenovina te se prodavala kao proizvod i ogrjev. Jedan se dio trošio za mjese potrebe, a veći se slao Dravom i Dunavom u Budimpeštu te alföldsko-riječkom željeznicom u Sombor, Suboticu i mađarski grad Segedin. Lipovo, topolovo i vrbovo drvo u cjepanicama trošilo se u osječkoj tvornici žigica, a sve vrste drveta u brojnim pilanama uz Dravu.⁴³

Izgradnja prve željezničke pruge u Slavoniji 1870. godine⁴⁴ povećala je prometno značenje Drave i Osijeka, središta posredničkog poslovanja u tranzitnoj trgovini. Iako su, doduše, od toga doba i plovidba Dravom i svekoliki promet željeznicom⁴⁵ usmjeravani sve više na Budimpeštu, ipak je spoj tradicionalnog (vodenog) prometa i modernog (željezničkog) prometnog sustava otvorio osječkim i slavonskim gospodarstvenicima mogućnost uključenja u međunarodni prijevozni sustav.

Stoga Drava i Osijek - bez obzira što je nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe još više došlo do izražaja međudjelovanje i međuovisnost unutrašnje, vanjske i vojne politike Monarhije i što su nagodbom promet, financije i ukupno gospodarstvo Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije stavljeni pod nadzor Kraljevine Ugarske - dobivaju u podunavskom dijelu Monarhije veće značenje na plovnom putu prema Podunavlju.

⁴¹ DAO, Skupština od 30. ožujka 1869., 223, 224.; Skupština od 29. travnja 1870., 371, 372.; Zapisnik Glavnih skupštinah za godine 1871. do 1875., Knjiga 1034., Skupština od 1. ožujka 1871., 32.; Skupština od 14. travnja 1871., 39., 40.-44.

⁴² Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Drava spojnica interesa (Posebni osvrt na gospodarsko značenje rijeke Drave za grad Osijek)". *Drava 2002 3. međunarodni simpozij*, Osijek, 2002., 11.-17.

⁴³ ISTI, "Prokapanje kanala Dunav-Sava: Zamisao s kraja 19. stoljeća», *Scrinia Slavonica 2*, Slavonski Brod, 2002., 405.

⁴⁴ Dijelovi alföldsko-riječke željeznice Villany-Osijek te Osijek-Dalj-Subotica pušteni su u promet 20. prosinca 1870. Osijek je tom prugom u smjeru preko Villanya dobio preko Pečuha spoj na Budimpeštansko-pečušku željeznicu, a preko Erduta, Gomboša i Subotice na Budimpeštansko-zemunsku željeznicu.

⁴⁵ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka...*, n. dj. 110, 111.

Upravo je taj moderni transport utjecao da su poduzeti regulacijski radovi i da je etapno uređivanje dravskog korita počelo 70-ih godina 19. stoljeća. Radovi su izvođeni od Barcsa, krajnje točke sustava Društva južnih željeznica, do Aljmaša. U Osijek je 1870. dopremljen prvi jaružar američke tvrtke Osgood koji je očistio dravsko korito kod Osijeka.⁴⁶ Ali, kako se regulacija obavljala etapno (češće se regulirala lijeva – mađarska strana Drave) i uz ograničenu proračunsku pomoć, koja je u pojedinim godinama iznosila od 20.000 do 60.000 forinti, u potonjih je 10 godina regulirano 129 km od Barcsa do Osijeka, a neregulirano je ostalo samo 22 km od Osijeka do ušća Drave u Dunav. Regulacija Drave počela je čišćenjem korita. Tim je zahvatom presječen čitav niz dravskih zavoja, sprudova i rukavaca, ali je Dravu bilo vrlo teško regulirati jer je dno rijeke u tom (donjem) toku propusno i pokretljivo i većinom se sastojalo (i sastoji) od sitnozrnatog pijeska ali i mulja mjestimične debljine 3-4 metra. S regulacijom korita usporedo se kamenom utvrđivalo dravske obale. Sve je to utjecalo da je jačao parobrodarski promet na Dravi od Barcsa do Osijeka.⁴⁷

No, zbivanja u Monarhiji potkraj 70-godina 19. stoljeća nisu samo obustavila regulacijske radove na Dravi nego su znatnije utjecala i na iskorištavanje gospodarskog i plovidbenog značenja donjeg toka Drave.

Naime, potreba za ekspanzijom izražavala je potrebu za prestižem Austro-Ugarske Monarhije u cjelini, koja je sama sebe smatrala velesilom i htjela da je takvom smatraju i ostale europske sile.⁴⁸

Dinamika događanja od 1875. do 1878. na Balkanu i angažman Austro-Ugarske Monarhije u zbivanjima oko bosansko-hercegovačkog ustanka sveli su Osijek i Slavoniju na ulogu i značenje sirovinske baze sabirnog središta za carsko-austrijsku vojsku i njezin ulazak u Bosnu i Hercegovinu preko Broda na Savi (u sklopu širih težnji u Podunavlju i na Balkanu). Od lipnja do srpnja 1878. preko Osijeka je prošlo 15 vlakova vojske, a 20. srpnja te godine doplovio je brodom u grad na Dravi komandant austrijske vojske barun Josip Filipović. U Osijeku se nalazio pješadijski štab pod podmaršalom grofom Szaparyjem.⁴⁹ Postupna stagnacija prometnog značenja Drave i umanjenje mogućnosti daljnjeg razvoja Osijeka kao željezničkog i riječnog skladišta za proizvode i robu iz Slavonije osjećaju se snažnije nakon bosansko-hercegovačkog ustanka i okupacije Bosne te otvaranja (1878. godine) željezničke pruge Zagreb – Vrpolje – Brod na Savi – Dalj – Sombor – Subotica -

⁴⁶ Josip BÖSENDOEFER, "Pravoslavni elemenat kao sekundarni factor u oblikovanju građanskog staleža u Osijeku", *Osječki zbornik br. II-III*, Osijek, 1948., 53.; DAO, Zapisnik Glavnih skupština za godine 1867. do 1870., Knjiga 1033., Skupština od 10. siječnja 1870., 335.

⁴⁷ DAO, Fond TOK, Izvješće TOK-a za Slavoniju o narodno-gospodarstvenom stanju Slavonije do konca 1881, Osijek, 1884., 174.

⁴⁸ H. HASELSTEINER, *Ogledi o modernizaciji...*, n. dj., 152, 154., 155.

⁴⁹ Stanislav MARIJANOVIĆ, *Hrvatsko pjevačko društvo "Lipa" u Osijeku 1876-1986.*, Osijek, 1987., 44.

Budimpešta usmjerene prema dolini Bosne s osloncem na dunavsko-savski plovni put. Zbog toga su u razdoblju od 1874. do 1899. svedena na minimum državna ulaganja za unapređenje plovidbe u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji.⁵⁰

Doduše, Drava je ipak imala nešto povoljniji položaj kao granična rijeka s Ugarskom. Kako se hrvatsko-ugarska granica protezala sredinom Drave, uloženo je iz “državnog budžeta zemalja krune ugarske” za regulaciju Drave, tj. za unapređenje plovidbe Dravom najviše - 2,979.001 forinti. (Na hrvatskom je tlu za sve zemaljske “vodogradjevine u plovidbene svrhe” utrošeno svega 372.592 forinte, od čega je najveći dio, tj. 348.873 forinte izdvojeno iz sredstava “Krajiške investicione zaklade”. To je zaista bilo minimalno s obzirom na 1.000 km plovnih riječnih tokova, odnosno tokova koji su trebali biti plovni – Sava od Capraga do Zemuna 593 km, Kupa od Karlovca do Capraga 140 km i Drava od Barcsa do Aljmaša 156 km.)

Ipak su novonastale prilike utjecale da je početni zamah unapređivanja trgovine, prometa i razvoja industrije, posebice prehrambene i drvne, diljem Slavonije, a posebice u Osijeku, doživio pred kraj 19. i do početka 20. stoljeća stagnaciju, pa čak i zaostajanje. (Za razliku od Mađarske, gdje su gospodarski procesi što ih je potakla izgradnja željeznica postali osnovom trajnog prosperiteta, u Hrvatskoj vrlo slaba željeznička mreža i njena slaba povezanost s gospodarski značajnim gradovima na našim rijekama nije postala glavnim pokretačem privrednog rasta, a niti je dovela do jedinstva nacionalnog tržišta.)

* * *

Kako su slabile političke i vojne tenzije u Monarhiji, počeli su ponovo nakon 1880. regulacijski radovi u donjem toku Drave, i to u dužini od 22 km od Osijeka do Aljmaša, tj. do ušća Drave u Dunav. Uklanjanje drva, priobalnih šikara i plicaka bilo je prijeko potrebno da se olakša plovidba zbog urona (gazivosti) brodova. Naime, kad se prevozio maksimalan teret obustavila bi se plovidba baš u donjem toku Drave zbog plicaka velike širine u vrijeme najživljeg plovnog prometa (u mjesecima srpnju, kolovozu, rujnu, listopadu i studenome). K tome, od ranih ljetnih mjeseci do kasne jeseni nisu mogli ploviti brodovi s punim teretom zbog niskog vodostaja Drave jer je uron brodova parobrodarskih društava iznosio najmanje dva metra. Najzorniji su primjer brodovi “Dunavskog parobrodarskog i dioničarskog društva za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama” koji su imali nosivost od 650 tona i uron natovarenih brodova od 2,10 cm pa su ti brodovi po Dravi, kao i po drugim našim rijekama, mogli ploviti tek kod vodostaja od +230 cm do 250 cm.⁵¹

⁵⁰ B. STULLI, “Prometni problemi Hrvatske...”, n. dj., 98.

⁵¹ Ferenz KOSSUTH, *Podaci k pitanju kanala od Dunava do Save i prema Adriji izvesti se imajućeg vodenog puta*, Zagreb, 1908., 55, 56.

Regulacijom korita osiguravala se nesmetana, sigurnija i živa plovidba, te razvoj trgovine, obrta i industrije. Stoga su odobrena krajem 90-ih godina 19. stoljeća znatnija novčana sredstva za regulacijske radove, i to ponovo nizvodno od Barcsa, kod Donjeg Miholjca, te od početka osječke dravske obale (od 22. km) do Aljmaša, tj. do ušća Drave u Dunav.⁵²

Ostvarenje cjelovitih regulacijskih radova u donjem toku Drave bilo je značajno za gospodarstvo kraja kroz koji Drava teče. Naime, učvršćivanje i rekonstrukcija postojećih nasipa, kao i izgradnja novih obaloutvrda imali su opće gospodarsko značenje. Štitili su poljoprivredno zemljište, naselja, sela i gradove od poplava, tj. od izlivanja Drave iz riječnog korita. Kako Drava pri svom toku nosi velike količine fluvijalnog materijala (taloži ga u svom koritu i izdiže ga), tako taj nanosni materijal izvan rijeke otežava pritjecanje desnih pritoka Drave, a taložni materijal u koritu mijenja tok matice i zbog toga se Drava u vrijeme visokog vodostaja izlivala.⁵³

Postupna stagnacija prometne uloge Drave

Od kraja 19. stoljeća moguća rentabilnost riječnog prometnog puta u hrvatskim prometnim prilikama nije se mogla izraziti zbog sve većeg i snažnijeg državnog ulaganja u željeznički promet, kao i zbog dosljednog i trajnog onemogućavanja ovdašnjega domaćega riječnoga parobrodarstva u korist bečkog "Dunavskog parobrodarskog i dioničarskog društva za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama" i "Kraljevskog ugarskog riječnog i pomorskog parobrodarskog društva" ("Sjedinjenog ugarskog parobrodarskog društva"), društava kojima je brodski prijevoz robe praktički bio monopol. Istodobno je težište monarhijske državne prometne politike bilo vezanje hrvatskih prometnih tokova (i vodenih i suhozemnih) uz metropole Monarhije kojima su, u ovom slučaju, Slavonija i Srijem bile agrarna i siroviniska baza.

Postajalo je sve očitije da se hrvatski prometni kompleks u takvoj državnoj političkoj viziji ne veže s europskom i svjetskom prometnom mrežom nego da mu je namijenjena tranzitna uloga. I nadalje je težište politike u Monarhiji bilo na ekspanziji na balkanske prostore preko hrvatskih područja. Stoga i ne čudi da se vodeni putovi naših rijeka sve jače zanemaruju u vrijeme kada su gospodarski i politički krugovi Austro-Ugarske Monarhije nastojali da daljnji gospodarski razvoj države usko vežu za izgradnju suhozemnih prometnica (posebice željezničkih). Iako se pokušavalo zadovoljiti transportne potrebe novoga doba modernizacijom tradicionalnih sredstava transporta na vodenim tokovima, vodeni putovi nisu više mogli, bez obzira na sve pogodnosti u prometu, zadovoljiti naglo narasle prometne

⁵² DAO, Vjesnik Županije virovitičke, br. 16., Osijek 1899., 16., 128.

⁵³ Barbara MEDANIĆ, *Istočnohrvatska (slavonska) makroregija*, Osijek, 1972., 17.; *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, br. 24, Vukovar, 13. lipnja 1891.

potrebe čak ni pod optimalnim uvjetima. Stoga je revoluciju u prometu izvršila željeznica,⁵⁴ novo suhozemno prijevozno sredstvo.

Stoga su rješenja za ulaganja na hrvatskom tlu u razvoj riječnog prometa svedena samo na domaća i pojedinačna strana ulaganja, koncesije, dionička društva i možebitne druge načine pribavljanja sredstava koji prve zamahe ostvaruju relativno kasno, tek u prvom desetljeću 20. stoljeća.

* * *

Početak 20. stoljeća osječki gospodarstvenici, u zajedništvu s TOK za Slavoniju, ulažu u riječno-željeznički promet, zahvaljujući tome postavljen je 1903. godine u Osijeku željeznički kolosijek od glavnog gornjogradskog kolodvora i kolodvora u Tvrdi do pristaništa uz prugu za Baranju. To je olakšalo utovar i istovar roba u željezničkom prometu, kao i utovar i istovar roba u prometu s brodova i šlepova koji su u Osijek stizali dunavsko-dravskim putem iz Njemačke, Češke, Austrije i Mađarske. A pridonijelo je i da trgovina sve više dobiva međunarodni karakter; izvoz sirovina i izgradnja željeznice bili su dio procesa kojim se poticala primarna proizvodnja putem ulaganja, a željeznice su omogućavale jeftin masovni prijevoz. Parobrodi "Dunavskog parobrodarskog i dioničarskog društva za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama" i "Sjedinjenog ugarskog parobrodarskog društva" i nadalje su na osječkim parobrodarskim pristaništima, kao i u prethodnim vremenima, zaprimali i otpremali raznovrsnu robu, žito, drvenu građu, masovne terete i slično. Uz teretni promet Dravom razgranala su parobrodarska društva i putnički promet.⁵⁵ (Žito je Dunavom, Dravom i Tisom dopremano iz svih podunavskih zemalja.⁵⁶)

To je i razdoblje upornih, manje ili više, uspješnih nastojanja da se pojedine prometne riječne linije s Dunava produže i na donji tok Drave. Tako je zajedničkim nastojanjima Gradskog poglavarstva i Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku (dalje TOK) potaknuto 1906. uvođenje plovidbe parobrodom između Osijeka i Vukovara te Novoga Sada. To se nije ostvarilo ni iduće godine jer "Dunavsko parobrodarsko i dioničarsko društvo za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama" nije imalo interesa za tu liniju. (Te je godine za uspostavu plovidbe tražilo od grada Osijeka potporu u iznosu od 45.000 kruna godišnje, što grad nije mogao namaknuti.) Potreba za uvođenjem ove parobrodarske linije potakla je TOK za Slavoniju da se nekoliko puta pismeno i usmeno obrati "Kraljevskom ugarskom riječnom i

⁵⁴ Željeznice su mogle zadovoljiti najrazličitije interese. Izvor sklonosti prema izgradnji željeznice bili su imperijalistički snovi o ekspanziji koje je pratila potreba za brzim transkontinentalnim pokretima kao i želja kapitalista za lakim pristupom sirovinama i jeftinim prijevozom izvezenih roba. Željeznice su postale simbolom moderne tehnologije i moderne industrije, ali i simbolom napretka i brzine – modernog svijeta.

⁵⁵ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Drava kao os života, razvoja...", n. dj., 55.

⁵⁶ Tako je npr. tim vodenim putem samo u Budimpeštu godišnje stizalo brodovima preko 600.000 tona žita za potrebe budimpeštanskih mlinova.

pomorskom parobrodarskom društvu” sa zamolbom da to društvo svoje dnevne linije Novi Sad -Vukovar protegne do Osijeka i obratno. Budući da ta dva parobrodarska društva nisu regulirala odnose plovidbe na Dunavu zamolba nije povoljno riješena. Početkom studenoga 1908. godine Osječanin *Steiner* zatražio je koncesiju za otpremu putnika i robe iz Osijeka do Vukovara te od Osijeka do Barcsa i natrag. Planirana je plovidba osobnim motornim brodom na benzin od 36 ks. A dugogodišnja nastojanja TOK za Slavoniju da se uvedu spomenute linije na dunavsko-dravskom putu urodila su plodom tek kada je početkom svibnja 1909. godine u promet uključen parobrod “Hungaria” za 700 putnika na relaciji Osijek - Aljmaš – Osijek. Prema plovidbenom redu na rijeci Dravi parobrod je tri puta tjedno osiguravao priključak na brodove koji su plovili Dunavom, Savom ili Tisom. Kako je promet bio velik, od 1. lipnja te godine uveden je na toj relaciji i svakodnevni putnički promet. Od 12. srpnja 1914. godine uspostavljene su redovite linije: Osijek – Aljmaš – Budimpešta, Osijek – Aljmaš – Zemun, Osijek – Aljmaš – Beograd - Oršava. Parobrodi su prema redu vožnje polazili iz pristaništa u Gornjem gradu. Tako je npr. parobrod za Budimpeštu polazio iz Osijeka u 5.00 sati, a stizao u Budimpeštu u 22.00 sata.⁵⁷

U ratnim godinama, pošto je u ljeto 1914. buknuo Prvi svjetski rat, plovidba putničkih i teretnih brodova između Osijeka i Aljmaša pa Dunavom prema Budimpešti i Beogradu obavljala se redovito, ali reducirano u usporedbi s prethodnim mirnodopskim razdobljem. Radi stvaranja zaliha hrane za vojsku i civilno stanovništvo Monarhije plovili su u 1917. i u 1918. Dravom brodovi. U parobrodskim postajama u osječkom Gornjem i Donjem gradu, kada su to dopuštali vremenski uvjeti, roba je svakodnevno ukrcavana i iskrcavana. I putnički se promet odvijao bez zastoja, osim petkom. No, bilo je ponekad i drugačije. Tako je npr. zbog niskog vodostaja Drave 3. ožujka 1918. privremeno obustavljen putnički parobrodski promet između Osijeka i Aljmaša. Promet je ponovo uspostavljen sredinom lipnja te godine, kada je vodostaj rijeke omogućio redovitu plovidbu.⁵⁸

Raspad Austro-Ugarske Monarhije i teritorijalno-političke promjene u Europi, nastale nakon završetka Prvoga svjetskoga rata, utjecali su da su se javili novi pristupi i odnosi prema plovidbenoj i gospodarskoj ulozi Drave ne samo u granicama novih država nego i s obzirom na položaj Drave na tzv. “dunavskom putu”.⁵⁹ Doći će duga desetljeća slabog iskorištavanja plovidbenih pogodnosti dravskog riječnog puta i, dijelom zbog toga, stagniranja i niza privrednih djelatnosti.

⁵⁷ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, “Drava kao os života, razvoja...”, n. dj., 55, 56.

⁵⁸ ISTO, 56.; H. HASELSTEINER, *Ogledi o modernizaciji...*, n. dj., 205.

⁵⁹ Samo na području bivše Austro-Ugarske Monarhije nastalo je sedam samostalnih carinskih područja (Poljska, Čehoslovačka, Austrija, Mađarska, Kraljevina SHS, Rumunjska, Italija). U novonastalim mirnodopskim prilikama trebalo je ukloniti neposredne i posredne ratne posljedice, inflaciju, saniranje gospodarstva, valute, postići zamah gospodarskih odnosa, svladati svjetsku gospodarsku krizu i slično.

Zaključak

Plovidbena uloga Drave proizlazi iz prirodno-geografskog položaja, društveno-političkog ustrojstva područja i gospodarstva. Gotovo su najznačajnije na plovidbu utjecali ekonomski činitelji i interesi oko njih.

Međutim, na mogućnosti prometovanja Dravom u gospodarskom smislu ipak je najviše utjecala dinamika i opseg regulacijskih radova u srednjem i donjem toku Drave. O državnim investicijama za te radove ovisila je plovnost Dravom te uključivanje Drave u cjelokupni prometni sustav kako bi u cjelini bio jedan od temelja modernizacije hrvatskoga gospodarstva. Međutim, ni u Khuenovo doba, kada je financijski kapital Budimpešte snažnije ulazio u Hrvatsku tražeći ovdje izvore sirovina, jeftinu radnu snagu i tržište, nije bilo jamstva da će se to ostvariti. Država se pokazala nespornom da financijski podrži taj projekt, a ti se radovi nisu mogli ostvariti bez dotoka kapitala jer ga je u srednje razvijenoj zemlji poput Ugarske, koja je u to doba zaokupljena izgradnjom željezničke mreže u pravcu sjever – jug, tj. prema Jadranu i na Balkan, nedostajalo da se ostvari modernizacija još jedne prometne infrastrukture, u ovom slučaju riječne u Hrvatskoj.

Stoga je izostala uloga Drave na horizontalnom prometnom pravcu istok – zapad (i obratno) i u integraciji hrvatskoga gospodarskoga prostora. Spoznaja unutar ugarskih političkih i privrednih krugova da bi radovi na tom pravcu više pridonosili modernizaciji hrvatskih vodenih prometnica i hrvatskog gospodarstva, a kako je prometna politika bila pod ingerencijom mađarske vlade i potpuno ovisila o njenim interesima, ograničavala je plovno i gospodarsko značenje Drave i ulogu dravskog plovidbenog puta. Nastojanja da se plovidbene mogućnosti Drave ipak iskoriste, zavisila je stoga o interesima i nastojanjima i lokalnim okvirima pa su domaći elementi (gospodarstvenici, poduzetnici, veletrgovci, političari i drugi) svojom upornošću i zalaganjem u tom pravcu i nadmašili svoje mogućnosti.

Summary

LOWER DRAVA NAVIGATIONAL WAY IN THE 19TH AND AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY (WITH A SPECIAL REFERENCE TO THE POSITION OF THE STATE ON THIS PROBLEM)

This article describes political and economical effects on making use of navigational features of the river Drava in traffic of goods and passengers in the 19th and at the beginning of the 20th century. In making observations about the lower and briefly about the middle course of the river Drava, this article attempts to analyze the natural and geographical characteristics, social and political structure in which the transfer function of the river Drava was accomplished generally and the role of the river Drava in the economic development of Osijek. The dynamics and the extent of adjustment works in the lower course of the river Drava, principally depending on state funds, have been described, as well as the extent to which the works allowed for the navigability of the river. Finally, the importance of inclusion of the river Drava into the general traffic system and thus making it one of the key elements of the modernization of the Croatian economy has also been described in this article.

(Prijevod sažetka: Romana Čačija)

Key words: Drava river, Osijek, transportation, navigational ways, regulation works, economy, modernization.