

REGULACIJA I PLOVIDBA RIJEKOM DRAVOM U DRUGOJ POLOVICI 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

Izvorni znanstveni rad
UDK 338.47 (497.5)(091)

Doc. dr. sc. ZLATA ŽIVAKOVIĆ - KERŽE
Hrvatski institut za povijest
Podružnica za povijest Slavonije,
Srijema i Baranje
Slavonski Brod, Starčevićeva 8

Autorica u svom radu obrađuje regulaciju rijeke Drave u drugoj polovici 19. i početkom 20. stoljeća s posebnim osvrtom na značenje i probleme vezane za vodeni promet, koji je u tom vremenskom razdoblju bitna osnova gospodarskog razvoj grada Osijeka.

Početak druge polovice 19. stoljeća u austrijskom dijelu Habzburške Monarhije živo se radilo na izgradnji željezničkih pruga koje su vodile k lukama na Jadranu ili onih koje su trebale spojiti trgovačka središta Carevine s morem. Kako u Hrvatskoj tada nije bilo ozbiljnih pothvata glede željezničkoga prometa, još uvijek se obraćala veća pozornost na vodene putove (Plavšić 1904: 64).

Po rijeci Dravi plovili su tada čamci, teretne brodice i brodovi. Iako se takav prijevoz smatrao kao lagan i jeftin, mnoge su ga okolnosti ograničavale i sputavale. Naime, osim prirodne sporosti riječno brodarstvo je ovisilo i o "hirovima rijeka", niskom i visokom vodostaju, o vjetru, o zaleđivanju. Mnogo je bilo i inih zapreka slobodnoj plovidbi kao npr. brane za ribolov, odvojci za mlinove, pješćani sprudovi, nagomilane grane i drveća koje nitko nije vadio iz rijeke (Kerže-Živaković, 1996: 85).

PREDRADNJE OKO UREĐENJA VODENIH PUTOVA

Odmah nakon svoga osnutka Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju sa sjedištem u Osijeku (dalje TOK) usmjerila je svoju djelatnost u drugoj polovici 19. stoljeća osim prema unapređivanju proizvodnje i na izgradnju prometnica. Prije svega bila je zainteresirana za regulaciju plovidbe gornjega toka rijeke Drave, kojom bi se podravska trgovina mogla uključiti u prometni sustav zapadnog

dijela Austro-Ugarske Monarhije (Šoljan-Vranješ 1991: 179).

Budući da tada još uvijek nije bilo naznake da se sjedini vojna i građanska Hrvatska smjernica osječkih gospodrstvenika imala je ishodište na rijeci Dravi i TOK je u tome i zastupala interese slavonskih veleposjednika. Na čelu Odbora za regulaciju Drave našao se i đakovačko-bosanski i srijemski biskup Josip Juraj Strossmayer, a osim članova TOK ušli su u odbor Albert Höcker, upravitelj dobara kneza Schauburg-Lippe u Virovitici i valpovački vlastelin barun Gustav Prandau. U očekivanju da željeznička pruga prođe mađarskim teritorijem do podravskog trgovišta Barcsa, sjeverno od Virovitice, kao najkraćim izlazom slavonskih proizvoda na srednjoeuropsko tržište ponovno se predlagala regulacija rijeke Drave. Naime, Barcs je 60-ih godina 19. stoljeća trebao dobiti izravni spoj s Budimpeštom, te preko Pragerskog spoj do bečko-tršćanske magistrale Južnih željeznica. Na taj način bi Drava postala plovna do Barcsa, uz presijecanje korita rijeke Drave između Osijeka i Podgajaca na 14 mjesta. Međutim, projekt nije tada izveden. Veleposjednici uz Dravu nisu mogli, ili nisu htjeli, sufinancirati ovaj veliki projekt, a Ces. kr. povlašteno dunavsko parobrodarsko društvo nije htjelo ući s većim investiranjem, jer se služilo dunavskim putem do željezničke postaje Teteny pod Peštom (Kolar 1991: 204; Karaman 1991: 95, 96).

PROMET RIJEKOM DRAVOM KOD OSIJEKA

Grad Osijek smjestio se na desnoj obali rijeke Drave bitnom elementu zemljopisne osnove sjevernog dijela istočno-hrvatske ravnice, 25 km uzvodno od ušća Drave u Dunav. Predstavljao je riječno čvorište - plovni put, jedan od važnijih na velikom dunavskom sustavu. Početkom 1867. godine Gradsko poglavarstvo Osijeka dobilo je dopis Ugarskog namjesničkog vijeća o dodijeli opće povlastice Dunavskom parobrodarskom i dioničarskom društvu za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama. U smislu redovitoga prometovanja po rijeci Dravi Gradsko poglavarstvo dozvolilo je Dunavskom parobrodarskom društvu da više i niže od ustupljenog gradskog zemljišta (prostor uz Ribarski trg u Donjem gradu i kraj vrta grofa Ladislava Pejačevića u Retfali) pristaje sa svojim brodovima, ali samo onda ako je taj prostor slobodan. Ugovorno se Društvo obvezalo da će o svom trošku održavati agenciju za promet robe i putnika na već ranije dogovorenom mjestu između Tvrđe i Donjeg grada.¹

Tako je započela veća plovidba brodova na rijeci Dravi, što je imalo golemo značenje za gospodarski život grada Osijeka, jer je Društvo povećalo obim otpravljanja osoba i roba. Zbog povoljnog položaja Osijeka u blizini sjeverne, istočne i južne granice grad je za uvezenu robu predstavljao pretovarno, ali i raspodjelno središte. Bio je i skladište za domaću trgovinu poljodjelskim proizvodima. Iz njega se izvozila po cijeloj Austro-Ugarskoj Monarhiji, Njemačkoj, kao i po podunavskim kneževinama, ostrojena i sirova koža, kao i ovčja vuna, med, vosak, sirova svila, smola, pijavice, kemijske tvorine, papir, šiške, staklo i staklenina, brašno, loj, krpe i stoka. U grad i njegovu okolicu redovito se iz Mohača, Villanya i Čarnote, gradova susjedne baranjske županije, dovozila velika količina kamena koji se koristio za gradnju, tarcanje i održavanje gradskih cesta. Rijekom Dravom je pristizala u grad i odlazila iz njega i raznovrsna roba, posebice modna, galanterijska, sitna i nürnberška, pamučna i nakitna roba, rube-nine, sprave za pušenje, limena i roba iz čelika, konci, bižuterija, parfumerija i sapuni, drvni i ini proizvodi, kao i građevni i drugi materijali.²

1) Povijesni arhiv u Osijeku (dalje PAO), arhivski fond Gradsko poglavarstvo u Osijeku (dalje GPO), kutija 1030., spis 2635./1867.; kutija 1113., spis 6986./1874.; kutija 1114., spis 7296./1874.

REGULACIJA RIJEKE DRAVE KOD OSIJEKA

Vodeni promet po Dravi mogao se redovito odvijati uz uvjet da se izvrši regulacija rijeke Drave. Gradsko poglavarstvo primilo je od Visoke kralj. dvorske kancelarije 16. siječnja 1869. godine povjerenstveni zapisnik glede rasprave u predmetu uređenja rijeke Drave. Rasprava je održana 24. rujna 1868. godine u Varaždinu u nazočnosti kr. povjerenika Ladislava pl. Jankovića i raspravljalo se o sljedećim pitanjima:

- 1) Kako usmjeriti i ujediniti upravu radova oko regulacije rijeke Drave?
- 2) Kako ustrojiti redarstvo na Dravi glede dravskih vodenica?, te
- 3) Kako odrediti najbolji način vađenja panjeva iz korita rijeke Drave?

Na raspravi je donesena odluka da jedino Kr. namjesničko vijeće može izdavati dozvole za gradnju vodenica na rijeci Dravi.³

Na Glavnoj skupštini Slobodnog i kraljevskog grada Osijeka održanoj 8. svibnja 1869. godine raspravljalo se o uređenju dravske obale kao preduvjetu za planiranu regulaciju. Izabrano je povjerenstvo kojeg su činili gradski satnik Antun Kaup, predsjednik Odbora za uređenje obale rijeke Drave, te Ivan Weinmüller, Vjekoslav Janković i Gjorgje Mavrović, zastupnici i članovi Odbora. Zadatak povjerenstva bio je da se pregleda stanje dravske obale od donjogradskoga Ribarskog trga do ciglane te u Gornjem gradu na potezu od Agencije Prvoga parobrodarskog društva (prostor od današnjeg kina Urania u smjernici istočno do Perivoja kralja Tomislava) do solare (današnji Solarski trg). Kako je obala na svim potezima bila zakrčena s mnogobrojnom drvenom građom i kladama što je štetilo trgovini, povjerenstvo je donijelo odluku da se obala za potrebe parobrodarenja po rijeci Dravi, dovoza i odvoza robe oslobodi od bilo kakove građe u udaljenosti od 6 hvatova (hvat = 1,9 m). Donesena je odluka i da se roba pripremljena za utovarivanje ili istovarena roba ne smije zadržavati na obali duže od 24 sata. Na taj način bi se osiguralo lakše punjene i pražnjenje brodova. Međutim, odlukom Glavne skupštine od 9. kolovoza iste godine rok vezan za odstranjivanje robe pomaknut je na tri dana, jer je utvrđeno da se

2) Muzeja Slavonije u Osijeku (dalje MSO), Izvješće Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju (dalje TOK), 1881., str. 120., 126., 136.

3) PAO, GPO, kutija 1043., spis 181./1869.

u 24 sata nije mogla odstraniti građevna roba, posebice kamen korišten za patosiranje cesta i pločnika.⁴

U želji ostvarenja sigurnog i živog prometovanja po rijeci Dravi započela je regulacija 70-ih godina 19. stoljeća i trajala je niz godina uz ograničene budžetske dotacije koje su se u pojedinim godinama kretale od 20.000 do 60.000 forinti. Regulacija je počela s čišćenjem korita. Međutim, rijeku je bilo teško regulirati jer je dno Drave u donjem toku propusno i pokretljivo. Sastojalo se od sitno zrnastog pijeska i mulja na pojedinim mjestima debljine 3 do 4 metra, uz postojanje pličine i virova na drugoj obali rijeke. Iz tih razloga je za desetak godina regulirano samo 142 km od Barcsa do Osijeka, dok je neregulirano ostalo 20-ak km do ušća Drave u Dunav. Prema postojećim propisima za regulaciju prometa trebali su početkom rujna 1874. godine započeti radovi na odstranjenju panjeva i drveća na desnoj obali rijeke Drave na potezu od Gornjeg grada i Tvrđe uz Pukovnijski vrt. Naime, postojala je prijetnja da će drveće upasti u Dravu i zaustaviti riječni promet. Iz tih se razloga Ugarski državni riječki mjernički ured obratio 28. kolovoza iste godine Gradskom poglavarstvu sa zamolbom da do 4. rujna zakupnik bregarine Ljudevit Neuvirth ukloni svoju drvenu građu i šlepere od dravske obale. Uz odobrene znatnije svote, koncem 90-ih godina 19. stoljeća, izvršena je u većini regulacija rijeke Drave na potezu uz obalu Gornjeg grada i iza Donjeg grada do samog ušća rijeke Drave. Istodobno je regulirana i rijeka Drava ispod ugarskoga grada Barcsa, te kod Donjeg Miholjca. Ovi zahvati omogućili su pojačanje parobrodarskog prometa na Dravi gdje se uz plovne jedinice Dunavskog parobrodarskog društva tada javlja i zasebno Dravsko brodarsko (kasnije parobrodarsko) društvo, a od 1890. godine i brodovi Ugarskih državnih željeznica (Karaman 1966: 300; Kerže-Živaković 1996: 88, 90-92);⁵

OTEŽANA PLOVIDBA RIJEKOM DRAVOM

Uslijed niskog vodostaja rijeke Drave u siječnju 1874. uočeno je da se dravska obala kod Osijeka počela obrušavati na potezu od solare na Solarskom trgu i nizvodno, što je znatnije utjecalo na plovidbu brodova. Stoga je na sjednici Gradskog poglavarstva imenovano povjerenstvo sa zadatkom da 24. siječnja izađe na teren i utvrdi stvarno stanje.

4) Isto, GPO, kutija 1048., predmet 2305./1869.

5) Isto, GPO, kutija 1109., spis 4761./1874.; Vjesnik Županije virovitičke, 1899., br. 16., str. 128.

Povjerenstvo su činili podbilježnik Petar Modesti, mjernik Aleksandar Lužinsky, te gradski zastupnici Ivan Weinmüller, Imro pl. Reisner i Josip Rotterer. Ustanovili su da je stanje vrlo loše. Kako je rijeka Drava bila od državnog značaja, popravak obale trebao je potpasti pod državnu nadležnost. Iz tih je razloga u Budimpeštu poslan jedan povjerenik osječkog Mjerničkog ureda, da bi upoznao državne nadležne organe sa stvarnom situacijom i utjecao da se rijeka Drava što hitnije regulira. Iz Modestijeva izvješća od 31. siječnja 1874. godine uzrok obrušavanja dravske obale nastao je prije 13 godina kada je loše izveden dravski prokop No. 1 na retfalačko-osječkom zemljištu (danas obala kod Konjičkog kluba na Pampasu). Prokop je, u smislu reguliranja toka rijeke Drave, vodu trebao odvrćati, tj. maticu rijeke Drave odbiti od gornjogradске obale. Međutim, on ju je još više dovlačio. Kako se nalazio uz staru Dravu, voda se prelijevala i velikom brzinom pristizala do solarsko-erarskog špornja koji je branio dolazak siline vode na obalu. S vremenom je šporanj popustio i obala se uslijed siline rijeke Drave počela obrušavati i to posebice kod solarsko-erarskih zdanja. Molba Gradskog poglavstva za popravak i učvršćenje dravske obale upućena je i Ladislavu pl. Jankoviću, kr. povjereniku za reguliranje Drave. Zbog mogućih većih šteta prioritetno je određeno da popravak obale bude u okviru cijene od 500 do 600 forinti. Istodobno se predlagalo da započnu poslovi oko utvrđivanja obale uz pomoć sušina i kolčića koji su posječeni u gornjogradskom vrbiku i doneseni na potrebno mjesto u roku od 14 dana. Lužinsky je molio Gradsko poglavarstvo da se odmah osiguraju planirana sredstva i da se s radovima krene dok je Drava još niskog vodostaja. Iako je gradski zastupnik Weinmüller otputovao u ožujku 1874. godine u Budimpeštu, Mađarima se nije žurilo, pa je odluka o početku radova regulacije potvrđena tek 31. kolovoza 1874. godine, uz uvjet da radovi počnu s nastupom povoljnijeg vodostaja Drave. Planirano je da se obala utvrdi s povećanim koljem na potezu od solare do Tvrđe. Međutim, kako i do ljeta odgovor iz Pešte nije dolazio, Gradsko poglavarstvo donijelo je 20. lipnja 1874. godine Naredbu o čišćenju dravskog prosjeka No. 1 kod Retfale. Naredba se temeljila na dopisu Kr. građevnog upraviteljstva za reguliranje rijeke Drave. Radovi su započeli krčenjem gradske šume na lijevoj strani dravske obale u dužini od 10 hvati. Bilježnik Modesti je u sporazumu s gradskim zastupnicima Rottererom i Weinmüllerom dopustio krčenje šume i odvoz trupaca čamcima u gradski drvljanik.⁶

Za što bolje reguliranje prometa po rijeci Dravi Gospodarstveni odbor je 4. srpnja 1874. predložio da se u bregarinski zakupni ugovor unese uvjet da niti jednom zakupniku bregarine nije dozvoljeno ostavljanje ikakove građe ili bilo kakvog materijala na dravskoj obali na potezu od Bijele lađe do solare na Solarskom trgu u Gornjem gradu. Odluka je usvojena na glavnoj skupštini Gradskog poglavarstva 10. listopada 1874. godine.⁷

Uspostavljanjem redovitog prometa po rijeci Dravi započinju problemi za osječke vodeničare koji su imali vodenice uz gornjogradsku i donjogradsku obalu, te nizvodno na lijevoj obali Drave kod Podravlja. Bile su brojne i vrlo važne za grad Osijek i njegovu okolicu sve do pojave paromlinova koji su s vremenom pregazili dravske vodenice tj. rane riječnom vodom. Sve se usmjeravalo na parobrodarenje po rijeci Dravi, pa su vodenice morale biti smještene na strogo utvrđenom mjestu, bez obzira da li su imale "dobru vodu" za rad. Kada se vodeničari nisu pridržavali dodijeljenog mjesta vodenice su smetale pri parobrodarenju. Na temelju čl. 5. Osnove o vodicama propisana je udaljenost svake vodenice od 8 hvatova do obale. Vodeničari su se morali pridržavati odobrenog plana i nisu smjeli smještati nekoliko vodenica u više redova da ne bi smetali jedni drugima i parobrodarskom prometovanju. Prilikom postavljanja novih vodenica mlinari su bili dužni pozvati komisiju da premjeri vodu, tj. utvrdi prostor vode prema vodenici te da komisija utvrdi odgovarajući prostor za parobrodarenje. Međutim, kako se pojedini vodeničari toga nisu pridržavali, Parobrodarsko otpremništvo se stalno obraćalo Gradskom poglavarstvu sa zamolbom da pojedini vodeničari odstrane svoje vodenice, koje su smetale parobrodarenju.⁸

Prema postojećim propisima za regulaciju prometa na rijeci Dravi kod Osijeka trebali su početkom rujna 1874. godine započeti radovi na odstranjenju panjeva i drveća na desnoj obali na potezu od Gornjeg grada i Tvrđe uz Pukovnijski vrt. Naime, postojala je prijetnja da će drveće upasti u Dravu i zaustaviti riječni promet.⁹

6) PAO, GPO, 1874., kutija 1102., spis 228., 578.; kutija 1103., spis 1351., kutija 1109., spis 4790.; kutija 1107., spis 3384.

7) Isto, GPO, kutija 1111., spis 5879./1874.

8) Isto, GPO, 1867., kutija 1027., Zapisnik proračuna Slobodnog i kraljevskog grada Osijeka za tekuću godinu 1867. spis 620., 888., 102., 1548.; kutija 1030., spis 2346., 2420., 2560., 2556., 2789., 2807., 2820., kutija 1031., spis 2890., 2996., 3052., 3111., 3292., 2959.; Vodič kroz arhivsku građu, 53 PO

Dravska obala morala se neprestano učvršćivati. Međutim, da nisu samo vodeničari i prirodne nepogode otežavali vodeni promet na rijeci Dravi vidi se iz dopisa Ugarskoga riječnoga mjerničkog ureda u Osijeku kada se 17. siječnja 1884. godine Ured obratio Gradskom poglavarstvu sa zamolbom da se majstorima i pojedincima zabrani vađenje lončarske zemlje blizu donjogradske kalvarije (prostor Kliničko-bolničkog centra ispred današnjeg odjela Maternite) neposredno kod paromlinskog vodovoda, jer je tim radovima dolazilo do potkopavanja dravske obale.¹⁰

Iako su godinama Donjograđani molili Gradsko poglavarstvo da se izvrši utvrđivanje obale rijeke Drave, u donjogradskoj Podravini ništa se aktivnije nije događalo sve do 1886. godine kada je, uslijed naglog kretanja leda na rijeci Dravi, skoro došlo do velike poplave kuća u tom dijelu grada. Naime, do poplave u donjogradskoj Podravini jedino nije došlo jer su uz obalu stajale vodenice i slučajno zatečene lađe Dravskog parobrodarskog društva i Kr. ugarskog državnog mjerništva sa strojevima za vađenje panjeva iz Drave, koje su tu zimovale. Iz ovih, a i gospodarskih razloga, glede boljeg prometa po rijeci Dravi, Gradsko poglavarstvo je na svojoj sjednici od 4. veljače 1886. godine donijelo odluku da se utvrdi obala u donjogradskoj Podravini.¹¹

U 1895. godini kod Retfale, nedaleko Osijeka, izvedeno je utvrđivanje dravske obale. Tijekom godine iz gradske blagajne izdvojeno je za čišćenje Drave 11.828 forinti.¹²

Zimska luka izgrađena je prvenstveno zbog velikoga korištenja rijeke Drave. Luku je od vremena do vremena trebalo čistiti, a da bi se osigurala sredstva za prvo čišćenje Zimske luke uputila se deputacija grada Osijeka 6. rujna 1896. godine u Budimpeštu kod ministra poljodjelstva dr. Daranya. Deputaciju na čelu s velikim županom dr. Theodorom Pejačevićem činili su gradonačelnik Konstantin Graff te gradski zastupnici Antun Rotter, Weissmayer, Adam pl. Reisner i Nikola Atanasijev Plavšić. Ministru Daranyu predočena je velika trgovačko-politička važnost Zimske luke za gospodarski razvoj Osijeka, pa je ministar obećao da će pomno proučiti traženo pitanje i u Osijek poslati ministarskog savjetnika dr. Rapaića. Iako je 17. prosinca iste godine dr. Rapaić stigao u Osijek i uvjerio se na licu mjesta o stanju radova oko

9) Isto, GPO, kutija 1109., spis 4761./1874.

10) Isto, GPO, kutija 1305., spis 914./1884.

11) Isto, GPO, predmet H.58/1886.

12) Isto, 1896., br. 1., str. 1.

utvrđenja dravske obale i čišćenja zimske luke, ipak potrebni radovi nisu započeli niti početkom 1897. godine. Zbog toga se u Osijeku sastalo 23. kolovoza 1897. mješovito povjerenstvo na čelu sa županom koje je vijećalo o načinu čišćenja luke, o uređenju dravske obale te o gradnji skupnog kanala. Na početku 20. stoljeća osječka Zimska luka jedna je od najvećih u Monarhiji. Mogla je primiti oko 40 većih brodova, šlepova, raznih barki, kupališta i vodenica. Poteškoće su bile jedino u tome što se luka brzo zamuljala, pa se skoro svake godine, uz znatna državna sredstva morala čistiti bagerom.¹³

PROBLEMI OKO USPOSTAV- LJANJA REDOVITE PLOVIDBE

Da je ugarska ekonomska politika onemogućavala na sve načine plovidbu po rijeci Dravi i kočila gospodarski razvoj grada Osijeka uočava se i u nekoliko primjera. Naime, kada je u ljeto 1900. godine Dunavsko parobrodarsko društvo obustavilo plovidbu na liniji Osijek - dravsko ušće, obratilo se Gradsko poglavarstvo Zemaljskoj vladi u Zagrebu sa zamolbom da se ponovno uspostavi ukinuta parobrodarska plovidba. Međutim, zamolba nije za Osječane povoljno riješena, jer je Dunavsko parobrodarsko društvo navodilo da je promet vrlo slab i neisplativ na toj liniji. Kako plovidba nije bila od javne potrebe, Zemaljska vlada nije mogla učiniti ništa. I u narednim godinama zajedničkim snagama Gradsko poglavarstvo i TOK za Slavoniju bezuspješno su pokušavali ostvariti uvođenje mjesne plovidbe parobrodom između Osijeka - Vukovara i Novog Sada. Međutim, sve do 1907. godine Dunavsko parobrodarsko društvo navodilo je da nema koristi od parobrodarskoga putničkog prometa između Osijeka i ušća Drave. Zbog toga je tražilo od Osijeka veoma veliku subvenciju za uspostavu plovidbe. Subvencija je iznosila 45.000 kruna godišnje što grad nije mogao osigurati. Potreba za ponovnim uvođenjem ove parobrodarske linije dala je povoda TOK za Slavoniju da se u nekoliko navrata pismeno i usmeno obrati Ugarskom riječnom i pomorskom parobrodarskom dioničkom društvu, nastojeći da ovo društvo svoje dnevne linije Novi Sad - Vukovar protegne na liniju Osijek - Novi Sad. Međutim, kako nisu bili regulirani odnošaji glede plovidbe na Dunavu između ta dva gore navedena

dionička društva, zamolba ni do 1907. godine nije povoljno razriješena.¹⁴

U riješavanju plovidbe po rijeci Dravi rađao se i privatni poticaj, pa je početkom studenoga 1908. godine Osječanin Steiner zatražio koncesiju za otpremu putnika i robe iz Osijeka do Vukovara, te od Osijeka do Barcsa i natrag. Vožnja je planirana osobnim motornim brodom na benzin od 36 ks. Kada je početkom svibnja 1909. godine uspostavljen jedan parobrod na relaciji Osijek - Aljmaš, dugogodišnja borba TOK za Slavoniju urodila je plodom. Prema plovidbenom redu na rijeci Dravi parobrod je tri puta tjedno davao mogućnost priključka na vožnju niz rijeku Dunav. Kako je promet bio velik od 1. lipnja iste godine na toj relaciji uveden je i svakodnevni putnički promet. Putne pristojbe između Osijeka i dravskog ušća iznosile su po jednu krunu za I. razred, a po 60 filira za II. i III. razred (Kerže-Živaković 1996: 94).

Da bi se bolje i sigurnije prometovalo rijekom Dravom, Ugarsko ministarstvo je preko Zemaljske vlade u Zagrebu dozvolilo nastavak regulacije rijeke Drave na potezu Osijek - dravsko ušće. Za te radove je u 1909. godine odobreno 45.922 kruna i 96 filira. Od 12. srpnja 1914. započeo je osobni parobrodarski promet između Osijeka i Aljmaša. Cijena vozne karte u I. razredu iznosila je 20 filira, a za II. razred 16 filira.¹⁵

Zbog ratnih neprilika početkom siječnja 1915. godine Vojno zapovjedništvo donijelo je Naredbu o ograničenoj plovidbi čamcima rijekom Dravom. Plovidba je bila dozvoljena samo danju i to uzduž obala ispod postojeća dva dravska mosta. Ploviti se nije smjelo noću i za maglovitih dana. Plovidba putničkog broda između Osijeka i Aljmaša odvijala se redovito, ali reducirano u odnosu na mirnodopske prilike. Putnički promet od Osijeka prema Budimpešti i Beogradu započeo je 7. travnja 1917. godine u organizaciji Dunavskoga parobrodarskog društva. Brodovi su plovili svakodnevno, osim petka, i primali su putnike na parobrodarskim postajama u Gornjem i Donjem gradu. Međutim, putnički parobrodarski promet između Osijeka i Aljmaša obustavljen je 3. ožujka 1918. godine zbog niskog vodostaja rijeke Drave. Promet je ponovno uspostavljen sredinom lipnja iste godine, kada je vodostaj rijeke omogućio sigurnu plovidbu.¹⁶

14) Isto, 1900., br. 15., str. 129.; 1907., br. 7., str. 76.

15) Isto, 1908., br. 21., str. 208.; 1909., br. 9., str. 73.; br. 12., str. 105.; 1914., br. 14., str. 129.

16) Isto, 1915., br. 2., str. 13.; br. 7., str. 64.; 1917., br. 8., str. 61.; 1918., br. 7., str. 54.; br. 11., str. 85.

13) Vjesnik Županije virovitičke, 1896., br. 18., str. 141.; 1897., br. 1., str. 9.; br. 17., str. 138.

LITERATURA I VRELA

- KARAMAN, Igor, Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800.- 1941.), Zagreb, 1991.
- KARAMAN, Igor, Privredni položaj Slavonije u Habzburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom (1868.-1918.), Historijski institut Slavonije, Zbornik 4., Slavonski Brod, 1966.
- KERŽE-ŽIVAKOVIĆ, Zlata, Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868. - 1918.), Osijek, 1996.
- KOLAR, Mira, Razvoj Trgovačko-obrtničke komore u Osijeku, presjek djelovanja od osnutka 1851. godine do 1941. godine, Osječki zbornik XXI., Osijek, 1991.

- PLAVŠIĆ, Nikola Atanasijev, Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u prvih pedeset godina njenog opstanka, 1853. - 1903., I. dio, Osijek, 1904.
- ŠOLJAN-VRANJEŠ, Božena, Stanovništvo gradova Banske Hrvatske na prijelazu stoljeća, Zagreb, 1991.
- Vjesnik Županije virovitičke
Arhivska grada Gradskoga poglavarstva, Povijesni arhiv u Osijeku

SUMMARY

THE DRAVA RIVER'S REGULATION AND NAVIGATION IN THE SECOND HALF OF 19th CT. AND IN THE BEGINING OF THE 20th CT.

Regulation and inland navigation downstream the Drava river in the second half of 19th century and begining of 20th century

The town of Osijek is situated on the right side of the river Drava, the important element of geographic plan of the northern part of Eastern Croatian plain, 25 km upstream from the estuary of the Drava into the Danube. It represented river node - floating route, one of the most important ones in big Danube system. In 1870 the regulation of the Drava flow was continued for the establishment of more favourable traffic to railroad nodes of Austrian and Hungarian railroads. Regulation of the Drava river from the estuary to Barcs (which was than the utmost point of Southern railroads society system) was first performed in the upper flow and lasted for ten years. These interventions enabled strengthening of steamship traffic down the Drava. Besides floating units of the Danube steamship society,

there existed a separate Drava shipping, later Steamship society, and from 1890 the shipping of Hungarian state railroads. Regular inland navigation on the Drava river began when Municipal authorities allowed the Danube steamship society to put in their ships at the wider area than the originally ceded. The Society supported financially the agency for the turnover and passenger traffic in Osijek, at the area between Tvrdá and Down town. Re-establishment of inland navigation had a great significance for the economy in the town of Osijek, because the Society enlarged the capacity of the turnover and passenger traffic. Due to favourable position of Osijek, next to the Southern, Eastern and Northern borders, the town represented the reloading, but also the distribution centre. It also was a warehouse for domestic trade of agricultural products. Both export and import were done through it across the whole Austro-Hungarian Monarchy, Germany, and Danube basin principalities