

# OSIJEK - GEOGRAFSKE OSNOVE RAZVOJA GRADA

*Antun POLIČIĆ, Dragica HUSANOVIĆ-PEJNOVIĆ*

## Uvod

U suvremenoj prostornoj organizaciji Hrvatske posebno mjesto i ulogu imaju četiri makroregionalna centra: Zagreb, kao središte okupljanja središnje, Rijeka - sjeverozapadne, Split - južne i Osijek - istočne Hrvatske. Unatoč određenim sličnostima s obzirom na istovjetnu zarišnu ulogu unutar matičnih makroregija, među tim centrima postoje i dosta izrazite razlike, određene njihovim različitim položajem, specifičnostima povijesno-geografskog razvoja, dosegnutim stupnjem suvremene demografske koncentracije te dosegom i snagom gravitacijskog utjecaja.

Imaju li se u vidu postojeći broj stanovnika i funkcionalno-gravitacijski utjecaj, tada se kao najrazvijeniji i najslabije razvijeni polovi razvoja unutar te mreže makroregionalnih centara ističu Zagreb i Osijek. S veličinom šire urbane aglomeracije od gotovo milijun stanovnika, odnosno demografskom koncentracijom od 39,0 % stanovništva makroregije, te funkcijom nacionalne metropole, Zagreb je uveliko nadrastao ostale makroregionalne centre. Dosljedno tome proširio se i njegov prostorno-gravitacijski utjecaj na rubne dijelove kontaktnih makroregija - istočne i sjeverozapadne Hrvatske, tj. na nominalno područje makroregionalnog utjecaja Osijeka i Rijeke.

Nasuprot takvom demografskom razvoju i širenju prostornog utjecaja Zagreba, Osijek se izdvaja najmanjim brojem stanovnika (104 761 stanovnik 1991.) i najmanjim stupnjem

demografske koncentracije među makroregionalnim središtima Hrvatske (početkom 90-ih godina okupljao je tek 10,7 % od ukupnog broja stanovnika istočnohrvatske makroregije), s odgovarajućim prostorno-funkcionalnim utjecajem. Demografsko zaostajanje Osijeka pokazuje podatak da se u razdoblju najdinamičnije socijalno-prostorne pokretljivosti u Hrvatskoj, od sredine prošloga stoljeća do početka 90-ih godina našega stoljeća, broj njegovih stanovnika povećao za 6,5 puta, dok se istovremeno stanovništvo Rijeke povećalo za 8, Splita 9,9, a Zagreba čak za 16,6 puta (tab. 1).

Različit intenzitet dinamike broja stanovnika četiriju vodećih gradskih središta Hrvatske odražava njihov vremenski promjenljiv položaj, razvoj i značenje u okviru šireg prostornog okruženja. Otuda iskazani sporiji demografski razvoj Osijeka upućuje na potrebu da se pobliže razmotre čimbenici koji su utjecali na njegovo zaostajanje u odnosu prema ostalim hrvatskim makroregionalnim centrima.

Hipotetički kao temeljne uzroke njegova sporijeg razvoja moguće je naznačiti sljedeće čimbenike: rubni geografski položaj u odnosu prema glavnim prometnim koridorima od sredine 18. stoljeća, rubni položaj u okviru novostvorene državne zajednice nakon prvoga svjetskog rata, rubni položaj u okviru istočne Hrvatske, te eminentno poljoprivredne značajke područja njegove makroregionalne gravitacije. Takav njegov suvremeni položaj i sporiji gospodarski razvoj u recentnom razdoblju imaju za posljedicu demografsku

Tab. 1. Usporedni prikaz kretanja broja stanovnika makroregionalnih središta Hrvatske 1857.-1991.

Godina	Osijek	Rijeka	Split	Zagreb
1857.	16 145	20 987	19 117	42 604
1869.	19 942	25 837	19 690	44 930
1880.	20 356	29 536	22 446	56 270
1890.	22 195	40 617	24 322	70 595
1900.	27 385	52 332	28 837	98 322
1910.	34 014	67 825	32 917	121 363
1921.	36 779	60 300	37 559	153 456
1931.	44 221	73 791	50 837	242 063
1948.	49 810	68 780	64 262	339 923
1953.	57 427	75 328	75 695	377 025
1961.	73 125	100 989	99 614	459 464
1971.	94 672	132 933	151 875	566 084
1981.	104 775	159 433	169 322	649 586
1991.	104 761	167 964	189 388	706 770

Izvor: 5, 10, 11

stagnaciju. Rezultat je toga postupno slabljenje njegova funkcionalno-gravitacijskog utjecaja, osim zapadnoga, i u jugozapadnom dijelu makroregije, gdje i Nova Gradiška gravitira prema Zagrebu, a zahvaljujući povoljnom geografskom položaju sve više funkcija razvija Slavonski Brod (55 683 stanovnika 1991.).

### Smještaj i geografski položaj

Objašnjenje za prividnu proturiječnost da se u vodeći centar makroregije razvilo rubno položeno središte, leži u dugoj gradskoj tradiciji Osijeka, koja se stoljećima očuvala zahvaljujući prije svega njegovu povoljnom geografskom,

prvenstveno izuzetno vrijednom topografskom smještaju.

Današnji se Osijek pruža u dužini od oko 10 km, uz desnu obalu Drave, dvadesetak kilometara od njezina ušća u Dunav kod Aljmaša. Presudan činilac za izgradnju i razvoj naselja na tom lokalitetu bilo je postojanje više desne dravske terase (88-94 m n.v.), koja je za 4-8 metara viša od podvodne i vlažne aluvijalne ravnice na baranjskoj strani (83-86 m n.v.). Ona je zapravo produženje Erdutskog prapornog brijega prema zapadu. Iako se on upravo kod Osijeka gubi, zahvaljujući svom višem položaju u usporebi s niskom baranjskom obalom, uvijek je bio izvan domašaja i najviših

dravskih voda. Na tom je mjestu prijelaz preko Drave najlakši, jer je i močvarna, aluvijalna ravnica na baranjskoj strani najuža od ušća Drave u Dunav uzvodno. To je u prošlosti bilo još više **izraženo** zbog postojanja riječnog otoka - **ade usred Drave**.

Druga važna okolnost za razvoj naselja na tom lokalitetu bila je njegov položaj na križištu dvaju značajnih prometnih pravaca: prvoga iz Podravine prema Podunavlju i drugog iz Mađarske preko Baranje i Drave prema Posavini, Bosni i moru. Taj osječki prijelaz sve do 18. stoljeća imao je izuzetno prometno i strateško značenje, kojim je išao jedan od **najvažnijih** putova što su povezivali jugoistočnu Europu sa središnjim Podunavljem i zapadnom Europom. Osječki je prijelaz, uz Beograd, Petrovaradin i Budim, bio najvažniji riječni prijelaz u panonskom prostoru, jer je omogućavao da se na putu od jugoistoka prema sjeverozapadu Europe, i obratno, izbjegne prelazak neusporedivo nepovoljnije vodene prepreke - Dunava.

Promjenom valorizacije osječkog prijelaza mijenjala se i vrijednost geografskog položaja Osijeka. Tako je npr. stabilizacijom austrijsko-turske granice na Savi u 18. stoljeću, Osijek izgubio ne samo vojno-strateške funkcije već i razvoj ranijih prometnih funkcija. Sličan gubitak važnosti zbog promjene značenja geografskog položaja, Osijek doživljava i nakon stvaranja južnoslavenske državne zajednice poslije prvoga svjetskog rata, kada ostaje periferno položen prema posavskoj prometnoj okosnici novostvorene države.

U najnovijem razdoblju Osijek se ponovo našao u središtu mreže regionalnih i nadregionalnih prometnica. Čine je osuvremenjene cestovne prometnice, plovni tok Drave, pet željezničkih pruga i zračna luka, što mu sveukupno ponovo daje veću prometnu važnost. Te će prometnice biti važan čimbenik

integracije hrvatskoga Podunavlja u funkcionalni sustav istočne Hrvatske, odnosno države u cjelini, ali i njezine mnogo bolje povezanosti s državama srednje i jugoistočne Europe.

## **Osnove povijesno-geografskog razvoja**

### 1. Pretpovijesno, rimsko i predtursko razdoblje

Arheološki nalazi na višoj dravskoj terasi u Donjem gradu pokazuju kontinuitet naseljenosti područja Osijeka od starijega kamenoga doba (paleolitika) - prije oko 8.000 godina. U neolitikumu ga naseljava indoeuropsko stanovništvo (Iliri) koje na tom ocjeditom prostoru razvija agrarnu civilizaciju. U 4. st. pr. n.e. podjarmljuju ih kulturno superiorniji Kelti (razvijeniji obrt, gradnja utvrđenih naselja) koji se, međutim, vremenom stapaju s mnogobrojnijim ilirskim stanovništvom.

Lokacijske pogodnosti geografskog položaja ovoga lokaliteta prvi su organizirano vrednovali Rimljani. Pošto su na početku 1. stoljeća stavili pod svoju vlast širi prostor između istočne obale Jadrana i Drave, organizirali su ga kao carsku provinciju Ilirik (naziv po starosjediocima Ilirima), pri čemu su savsko-dravsko međurječje ustrojili kao Donju (Panonija), za razliku od Gornje (Dalmacije). Po osvajanju toga prostranog područja, rimska je vlast na njemu izgradila tvrde cestovne prometnice, izvršila agrarnu parcelaciju (centurijaciju) i izgradila hijerarhijski ustrojenu mrežu naselja. Posebno je zbog strateških razloga utvrđivan pogranični pojas (limes), gdje su građene utvrde i naselja.

U sklopu takve organizacije prostora, Rimljani su na tom najpogodnijem prijelazu Drave izgradili prvi most i uz njega naselje

Mursu. Ona je bila sjedište njihove riječne flotile i važno križište provincije Panonije, na sutoku cestovnih prometnica između Gornje (Poetovio - Ptuj) i Donje Panonije (Sirmium - Sremska Mitrovica). Na tadašnju važnost grada upućuje i podatak da je početkom 2. stoljeća dobila status grada-kolonije, čime su njezini stanovnici stekli građansko pravo (rimski civitet), a grad pravo na municipalno uređenje (samostalnu upravu). Status kolonije pridonio je bržoj urbanizaciji Murse, koja se nakon toga razvila u prostrano naselje s velikim brojem javnih građevina. U njoj je neko vrijeme bilo sjedište namjesnika Donje Panonije, a u kasno carsko doba postaje važna tvrđava uz rimsku državnu granicu i sjedište prefekta (zapovjednika) dunavske flote. Rimski Mursa bila izgrađena na području današnjega Donjega grada. Za seobe naroda, između 4. i 6. stoljeća, više je puta bila devastirana, pri čemu je uništena glavnina njezinih monumentalnih građevina. Posljednji puta pod tim se nazivom spominje 591. godine, desetak godina nakon što su u taj prostor prodrli Avari i Slaveni. Posljednji ostaci Murse konačno su nestali na početku 18. stoljeća prilikom izgradnje današnjega Donjeg grada. Na nju danas još podsjeća Vijenac Murse iznad antičkoga grada.

Tijekom 6. i 7. stoljeća zajedno s Avarima područje današnjega Osijeka zaposjedaju Hrvati. Oni podižu svoje naselje nešto zapadnije od porušene antičke Murse, na mjestu kasnije Tvrde. Porazom Avara 626. i raspadom njihove države sa središtem kod Blatnog jezera, u taj prostor prodire utjecaj franačke vlasti, uz koju je, na kraju 8. i na početku 9. stoljeća, povezano i pokrštavanje Hrvata. Sljedećih nekoliko stoljeća Osijek se razvija kao obrtničko-trgovačko središte agrarno-stočarske okolice. Središnji prometno-geografski položaj na križanju starih rimskih cesta i posebno važan prijelaz (skela) preko Drave utjecali su da se postupno sve više počeo

izdvajati kao inicijativno žarište feudalne prostorne organizacije u tom dijelu Podunavlja. Na važnost njegova prometnog položaja upućuje opravdana postavka da je 1096. godine na tom prijelazu Dravu prešla i križarska vojska na svom putu iz srednje prema jugoistočnoj Europi. Od sredine 12. stoljeća naselje je bilo u posjedu baranjske opatije Cikador (koja je pripadala cistercitskom redu iz okolice Battaszeka na Dunavu u Madarskoj), u a u razvijenom srednjem vijeku mijenja različite feudalne gospodare, od kojih nam na ovom prostoru nisu ostali značajniji tragovi.

O pripadanju Osijeka cikadorskoj opatiji svjedoči i sačuvana listina ugarskoga palatina (državnog dostojanstvenika) Nikole Gorjanskog iz 1404. godine, gdje se nalazi prvi do sada poznati spomen imena Osijeka. U njoj se navodi odluka hrvatsko-ugarskoga kralja Emerika iz 1196. o pravu opata cistercitskog samostana Cikador na ubiranje skelarine, pristojbi od carine i trgovine "in Eszek". Dakle, pod utjecajem madarske jezične prilagodbe, stariji hrvatski naziv za taj lokalitet *Ošik* (u smislu reljefni odsjek, mjesto gdje je *oseka*, suho stanište) zabilježen je kao "Eszek", odnosno "Ezeek". Iz sadržaja toga prvog pisanog dokumenta 1196. vidi se da je u Osijeku postojao "forum" (sajam), ubiranje "tributum" (tj. naplaćivanje i ubiranje raznih poreza i pristojbi na robu) te brodarina (skelarina - portus). S obzirom na tadašnju razvijenost tih funkcija, očigledno je da se naselje razvilo kao sajamsko, trgovačko i prometno središte i mnogo prije 12. stoljeća.

Sredinom 14. stoljeća posjednička prava nad Osijekom otkupila je feudalna obitelj Korogyi (Korod, hrvatski Kružić; Korog = krug) koja je na mjestu današnje Tvrde sagradila kaštel i uredila grad. U drugoj polovici 15. stoljeća naselje je imalo 1500 - 2000 stanovnika, od kojih su većinu činili obrtnici, trgovci i

službenici. Među obrtnicima najbrojniji su bili mlinari, pekari (u putopisima se Osijek navodi kao "mjesto koje obiluje kruhom"), mesari, krojači, postolari, krznari, zlatari, kovači, klesari, kotlari, tesari, sedlari, ugljenari, konjušari, ladari, brijači i svirači, iz čega se posredno može uočiti gospodarska struktura grada i okolice. Uz to valja naglasiti da je u razvijenom srednjem vijeku Osijek imao razvijene i uslužne djelatnosti; u njemu je bilo sjedište banske uprave Korogya i uprave velikih posjeda, imao je gradske suce, prisjednike i prisežnike (vijećnike) te gradsku upravu.

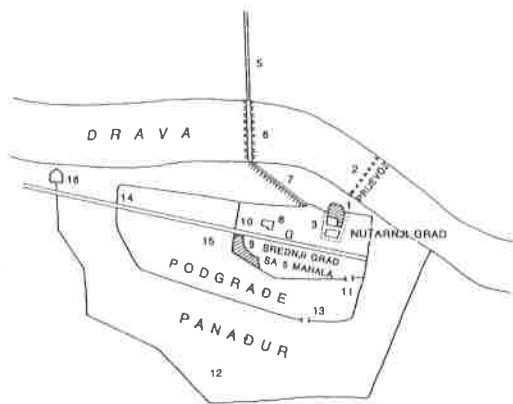
Pošto su Osmanlije 1521. osvojili Beograd, Osijek je postao važno strateško mjesto. No kako se nalazio na trasi njihova strateškog prodora prema sjeverozapadu, ubrzo je, 1526. godine i on pao pod osmanlijsku vlast. Budući da je starosjedilačko stanovništvo prethodno izbjeglo, a Osmanlije su opustošili i zapalili grad, tragovi srednjovjekovne naseljenosti i razvoja naselja gotovo su u potpunosti uništeni.

## 2. Osmanlijsko razdoblje (1526.-1687.)

Za osmanlijske vlasti Osijek je bio organiziran u okviru požeškoga sandžaka, sa sjedištem u Požegi (a kraće vrijeme u Čazmi, Pakracu i Cerniku), odnosno osječke nahije. Zbog trajno vrijednog prometnog položaja, posebno pogodnoga dravskog prijelaza, i aktualnog strateškog značaja, na mjestu porušenoga grada podigli su orijentalno naselje s utvrdom na mjestu današnje Tvrde. U sklopu jačanja vojno-strateške funkcije grada izgradili su također i velike magaze (spremišta za žito) te naselili posadu od oko 3000 janjičara. Da što više skrate i olakšaju prodiranje iz jugoistočne Europe prema sjeverozapadu, u smjeru Pešte i Beča, 1566. grade znameniti hrastov most preko Drave s produžetkom preko močvarne dravske aluvijalne ravnice sve do Darde. To je zapravo bio kompleks od tri

mosta, ukupne dužine gotovo 5,5 kilometara. Tim mostom Osmanlije su u svom prodiranju prema sjeverozapadu izbjegle dvostruko prelaženje Dunava, pa im je od tada osječki prijelaz služio za sve vojne pohode na Ugarsku i Austriju.

Zbog takve svoje vojno-strateške i prometno-čvorišne funkcije, Osijek je postao najvažniji turski grad u savsko-dravskom meduriječju. Samo trinaest godina nakon izgradnje mosta, dakle 1579. osmanlijski je Osijek imao 345 kuća u 7 mahala, a početkom 17. stoljeća već oko 1000 kuća. Kada su Osmanlije zauzele čitavo Zadunavlje, grad je doživio velik gospodarski i kulturni procvat. Tako poznati putopisac Evlija Čelebi 1663. godine piše da je grad podijeljen u četiri kvarta (sl. 1).



Sl.1. Plan Osijeka iz osmanlijskog razdoblja (Izvor: S.Sršan, 1996)

Na desnoj dravskoj obali ležala je tvrđava ozidana jakim bedemima. Unutar nje su bile vojničke nastambe, oružane i dizdareva (zapovjednikova) palača. Na samoj dravskoj obali bili su žitni hambari, a ispred njih prostori za topove koji su bili upereni prema Dardi.

Ispod tvrđave bio je srednji grad, izgrađen u kvadratu i u njemu 6 *mahala* (gradskih četvrti). U njemu su bile koncentrirane glavne proizvodne i uslužne djelatnosti: sudnica, *tekije* (derviški samostani), *medrese* (vjerske škole), *mektebe* (osnovne škole) te različite obrničke radionice (*kujundžije* - zlatari, *tufekdžije* - puškari, *samardžije* - sedlari i *kasapi* - mesari).

Srednji grad je opasalo podgrade ili *čaršija* sa 7 mahala. U njima su prevladavale drvenjare, od kojih je svaka imala svoj vrt. Uz džamiju i medresu, u čaršiji je bilo 6 gostionica, veći karavan-seraj (odmorište za karavane) i oko 200 prodavaonica nakrcanih indijskom, perzijskom i arapskom robom. Iz sigurnosnih razloga čitava je čaršija bila opasana palisadama (ograda od kolja).

Iz predgrada se išlo u 4. dio grada - panadur (sajmište), gdje su se održavali veliki godišnji sajmovi. Na tadašnje značenje Osijeka kao trgovačkoga središta upućuje i podatak da je u njemu postojala čak i kolonija dubrovačkih trgovaca.

Tranzitni prometno-geografski položaj i značajke vodećeg središnjeg naselja savsko-dravskog međuriječja u osmanlijskom razdoblju odrazili su se u složenijem narodnosnom sastavu Osijeka, tako da uz starosjedioce - Hrvate i Mađzare, te doseljene Turke, izvori iz toga vremena po prvi puta spominju i *Rasiane* (Srbe).

Unutrašnja degeneracija osmanlijskog društveno-gospodarskog sustava tijekom 17. stoljeća sve više se odražavala slabljenjem i na vojno-strateškom planu. Rezultat je toga i veliki poraz pod Bečom 1683. godine, nakon čega počinje njihova defanziva koja završava napuštanjem Osijeka 1687., odnosno trajnim povlačenjem iz savsko-dravskog međuriječja 1690. godine.

### 3. Austrijsko i austro-ugarsko razdoblje

Nakon potiskivanja Osmanlija, Austrija ruši tursku tvrđavu, a zatečeni stanovnici njezina podgrada sele 1692. na prostor današnjega Gornjega grada. Godine 1698. na ocjeditu terasu istočno od tvrđave naseljava se stanovništvo s lijeve obale Drave, tako da se na tom području od tada razvija novo naselje (današnji Donji grad).

Zahvaljujući značenju vojno-strateškog položaja povezano uz prijelaz preko Drave, Osijek se od početka 18. stoljeća počinje razvijati kao glavno vojno središte u Slavoniji. S tim u vezi, austrijska uprava na desnoj obali Drave između 1712. i 1719. godine izgradila je novu nizinsku tvrđavu. Iako je građena po uzoru na tadašnje nizozemske utvrde, tvrđava je u osnovi zadržala koncepciju turske varoši. Dakle, utvrdenoga garnizonskog središta, unutar čijih su zidova bile uske ulice. U njima su, uz javne zgrade (vojne, administrativne i sakralne objekte), bile i kuće trgovaca i obrtnika. Završetkom izgradnje vojnih objekata, zatim stambenih i ostalih javnih građevina unutar tvrđavskih zidina, težište izgradnje stavlja se na infrastrukturu neophodnu za život stanovnika. Tako su 1759. izgrađeni vodovod i vodotoranj, 1779. javna kanalizacija i 1780. novi most na Dravi, čime je završena gradnja Tvrđe za vojne i civilne potrebe. Kao jasno definirana urbanističko-prostorna cjelina, oblikovana u baroknom slogu prve polovice 18. stoljeća (sl. 2), Tvrđa je do 1783. bila sjedište generalkomande za Slavoniju. Kada je tada njezino sjedište preseljeno u Petrovaradin, Osijek gubi svoje istaknuto mjesto u sustavu obrane od Osmanlija. Gubitak vojno-strateškog značenja donekle je nadomješten razvojem centralno-mjesnih funkcija, jer se od sredine 18. stoljeća razvija kao centar Virovitičke županije.

Završetkom izgradnje Tvrde na današnjem području Osijeka postojale su tri samostalne gradske jedinice koje su 1786. ujedinjene u jedinstvenu općinu. Nekoliko godina kasnije južno područje grada naseljeno je Nijemcima, čime je iniciran razvoj još jedne gradske jezgra (Novi grad). Iz urbara, odnosno grunтовnice, koja u Osijeku datira od 1702. moguće je pratiti razvoj tih različitih gradskih dijelova (tab. 2).

Izloženi podaci pokazuju da se od početka 18. do početka 19. stoljeća najbrže razvijao Donji grad, nešto slabije Gornji grad, a najslabije Tvrđa, što je i razumljivo s obzirom na fizičku ograničenost širenja izgradnje i prevlast javnih zgrada u tvrđavskom urbanističkom kompleksu. S druge pak strane, vidi se da je 1814. Osijek, bez vojske i plemstva, imao 1667 kuća, 1848 kućanstava i 8879 stanovnika. Doda li se tome i stalna vojska (oko

600 ljudi) te oko 200 plemića, proizlazi da je u njemu ukupno bilo okupljeno oko 9500 stanovnika, po čemu je tada bio najveće gradsko naselje u Hrvatskoj (u Zagrebu je 1817. popisano 9055 stanovnika).

Od kraja 18. stoljeća za razvoj grada bitna su dva čimbenika; prvi je izgradnja tvrde ceste preko baranjskih močvara za Mađarsku 1779. a drugi dobivanje statusa slobodnoga kraljevskoga grada 1809. godine. Od toga vremena Osijek bilježi kontinuirani gospodarski razvoj koji se odražava i na porast broja stanovnika. Osnovu njegova tadašnjeg gospodarskog razvoja čine: obrt, trgovina, redoviti sajmovi, organizirani riječni promet i brodogradilište. U socijalno-ekonomskoj strukturi osječkih građana tijekom prve polovice 19. stoljeća prevladavali su trgovci (žitaricama, drvom, ribom, stokom, alatima,



Sl. 2. Osječka Tvrđa s prekodravljem

Tab. 2. Promjena broja kuća, kućanstava i stanovnika u Osijeku i njegovim gradskim četvrtima 1702-1814.

<i>Gradske četvrti</i>	<i>Kuće</i>			<i>Kućanstva</i>			<i>Stanovnici</i>
	1702.	1737.	1814.	1702.	1737.	1814.	1814.
Tvrđa	90	91	110	104	105	149	747
Donji grad	143	447	798	127	460	846	4 104
Gornji grad	91	318	662	68	435	751	3 604
Novi grad	-	-	-	-	-	102	514
<b>Osijek ukupno</b>	<b>324</b>	<b>855</b>	<b>1 667</b>	<b>299</b>	<b>1 000</b>	<b>1 848</b>	<b>8 879</b>

Izvor: 13

željezom itd.), svratištari (ugostiteljske usluge) i poljoprivrednici (iako se opskrba grada prvenstveno oslanjala na vlastelinske veleposjede u okolici; čepinski, tenjski, erdutski, beljski, dardanski, valpovački i retfalački).

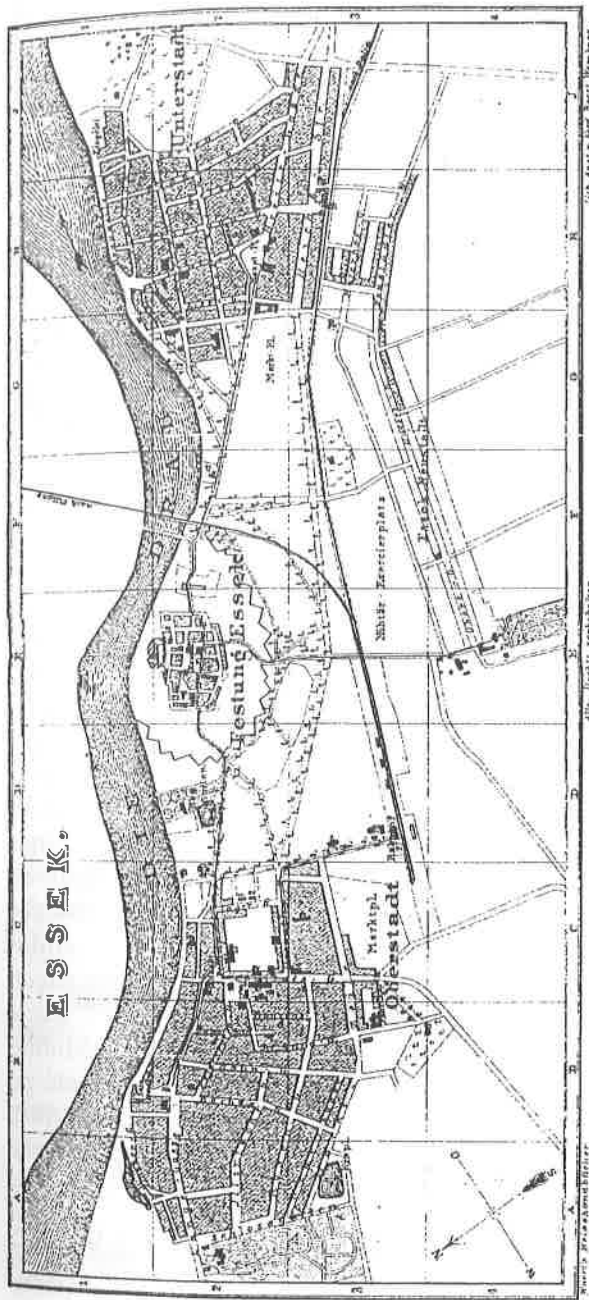
Od sredine 18. stoljeća javlja se manufakturna proizvodnja koja tijekom 19. stoljeća prerasta u industriju. Najstariji manufakturni pogon bila je proizvodnja žigica (od 1756.), koja je 1856. prerasla u industriju. Zbog rastućeg broja stanovnika grada, iste godine je osnovana i pivovara. Katalizatorsku ulogu u prerastanju manufakturne proizvodnje u industrijsku imala je izgradnja željezničke mreže (1877. Osijek je spojen s Budimpeštom, 1878. preko Dalja i Vinkovaca sa Slavonskim Brodom, a 1894. izgrađena je veza Osijek - Našice - Batrina, s odvojkom Pleternica - Požega). Zbog središnjeg prometno-geografskog položaja, s sa znatno povećanim prostorno-gravitacijskim utjecajem, u njemu se podižu industrijski pogoni za preradu sirovinke osnove iz okolice (poljoprivreda, šumarstvo) ili finalizaciju dopremljenih poluproizvoda. Tako je 1879. osnovan prvi mlin, 1884. plinara, 1892. tvornica pokućstva, 1901. lanara, 1905.

šećerana, 1907. tvornica kandida i čokolade i 1912. ljevaonica željeza i tvornica strojeva.

Gospodarski napredak u 18. i 19. stoljeću pratio je i odgovarajući kulturni razvoj (tiskara od 1735, gimnazija od 1729, slikarska škola u 19. stoljeću), prekinut samo 1848.-49. za kratkotrajne mađarske okupacije. Godine 1848. počele su izlaziti prve novine (na njemačkom jeziku), 1877. osnovan je Muzej Slavonije, 1893. učiteljska škola i trgovačka akademija, te 1907. kazalište (sl. 3).

Rezultat je toga da se za Austro-Ugarske Osijek razvio u jedan od najjačih hrvatskih industrijskih gradova. O njegovoj industrijskoj snazi početkom 20. stoljeća govori podatak da je 1906. u njemu evidentirano 25 većih industrijskih pogona u kojima je ukupno radilo 2392 radnika, što je 28,2 % od tadašnjeg ukupnog broja industrijskih radnika u cijeloj Hrvatskoj (sl. 4).

Centralno-mjesno značenje Osijeka do prvoga svjetskog rata upotpunjavala je i upravna funkcija (sjedište Virovitičke županije), što se sveukupno odrazilo da se on u tom razdoblju razvijao kao vodeće gradsko naselje istočne Hrvatske.



#### Donji grad (Unterstadt)

1. Agenciji dunavskog parohod. društva F 2
2. Kalvarija G 2
3. Buharni G 2
4. Zematiljska bolnica G 2
5. Crkva sv. Roka G 2
6. Srpska crkva H 2
7. Paronilin Nik. pl. Salopeka H 1
8. Pučka škola H 2
9. Župna crkva "Ime Marijino" H 2
10. Katolička i srpsko groblje J 1
11. Kloaonica J 1
12. Topnička vojarna H 2
13. Casino i kazalište H 2
14. Kolodvor H 3
15. Svratište Neitonal H 2
16. Crkva spjezne Marije H 2
17. Pivara J. A. Bauera H 2

#### Tvrđa (Festung)

1. Gradska kuća (qr. poglavništvo) E 2
2. Gimnazija E 2
3. Viša djevojačka škola E 2
4. Crkva sv. Antuna E 2
5. Glavna straža E 2
6. Kr. pošta E 2
7. Itefali E 2
8. Franjevački samostan E 2
9. Župna crkva sv. Mihajla E 2
10. C. kr. vojna bolnica E 2
11. C. kr. vojni zatvor E 2

#### Novi grad (Neustadt)

1. Osijeak, novi grad, škola, vatrogasno spremište i gradska straža F 4

#### Alle Häuser westwärts.

2. Gradski vrt E 4
3. Gradska ubožnica E 4
4. Strejara E 4
5. Groblje F G 3
6. Parna ciglana E 4
7. Paronilin C. L. Pfeiffera G 3

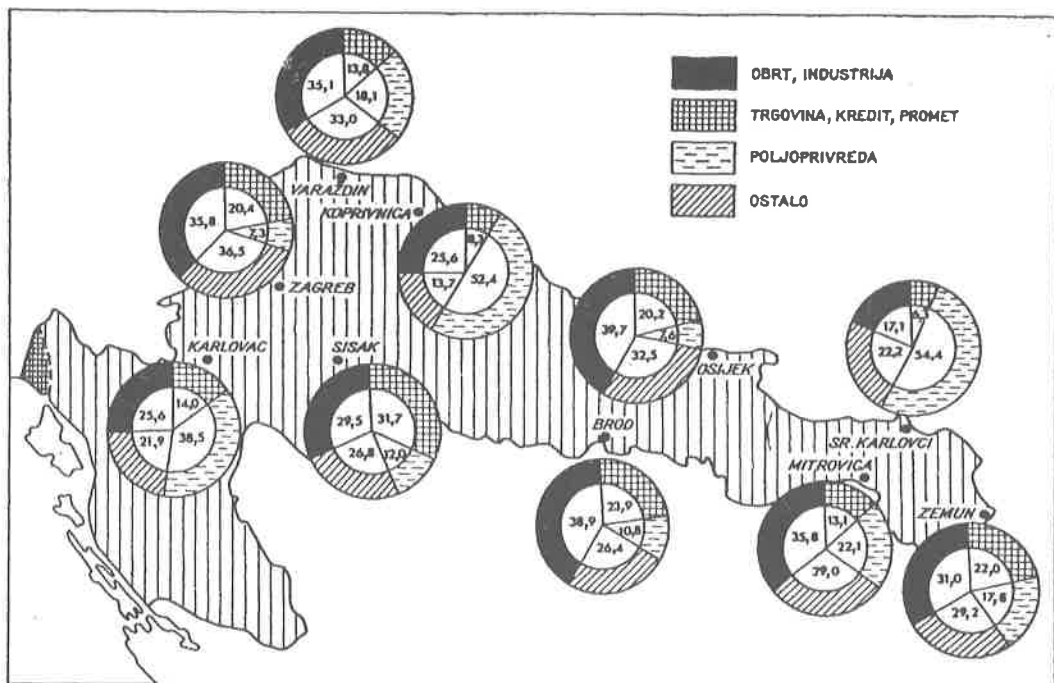
#### Gornji grad (Oberstadt)

1. Kr. solara B 1
2. Siročište B 2
3. Crkva sv. Roka B 2
4. Vatrogasno spremište B 2
5. Dvor grofa Pejičevića u Itefali A 2
6. Stara parna kupelj B 2
7. Zgrada gospodarskog društva B 3
8. Tvornica šibice A. pl. Itefali B 3
9. Županijska zgrada C 2
10. Izmeč, sinagoga C 2
11. Parna kupelj i kr. pošta C 2

#### Alle Häuser östwärts.

12. Kazalište i svratište Casino C 2
13. Kapucinski samostan C 2
14. Kapucinska crkva sv. Jakova C 2
15. Župna crkva sv. Petra i Pavla C 2
16. Svratište Central C 2
17. Gradska kuća C 2
18. Pivara Cajetana Šepera C 2
19. Parohodrska stanica C 2
20. Tramvajska remiza C 2
21. Evangelička bogomoljica C 2
22. Trgovatko društvo za prapomni bolesnika C 2
23. Tvornica stakla C 3
24. Svratište k. Lovackom rogu C 3
25. Paronilin Union D 3
26. Pližara D 3
27. Kolodvor D 3
28. Groblje sv. Ane D 3-4
29. Pučka škola D 2

Sl. 3. Gradske četvrti Osijske krajem 19. stoljeća (Izvor: S. Srian, 1996.)



Sl. 4. Sociogospodarski sastav stanovništva u deset najvećih gradova sjeverne Hrvatske 1910. godine (Izvor: I. Karaman, 1972.)

Završetkom željezničkog spoja Budimpešta - Zagreb - Rijeka (1873.), težište prometne cirkulacije Podunavlje - sjeverni Jadran preneseno je u zapadni dio panonskog bazena, čime je tranzitno značenje Osijeka znatno opalo. Iako se i u sljedećim desetljećima nastavlja gospodarski, kulturno i demografski razvijati, od tada počinje njegovo relativno zaostajanje za Zagrebom, Rijekom i Splitom, kao budućima makroregionalnim središtima središnje, sjeverozapadne i južne Hrvatske.

#### 4. Razdoblje između dva svjetska rata

Državnim razgraničenjem s Mađarskom poslije prvoga svjetskog rata (Trianon, 1920.), Osijek se našao na perifernom sjevernom dijelu novostvorene državne zajednice. Njegov rubni položaj još je više potenciran banovinskim

ustrojstvom od 1929., kojim su južna Baranja i zapadni Srijem (koji prirodno gravitiraju Osijeku) uključeni u Dunavsku banovinu, sa sjedištem u Novom Sadu. To više što je Osijek istovremeno pripao Savskoj banovini sa sjedištem u Zagrebu, a sam je bio kotarsko mjesto, dakle upravno središte relativno manje regije. Njegov nepovoljan položaj s obzirom na tako određene teritorijalno-političke cjeline nije se bitnije popravio ni kratkotrajnim povećanjem gravitacijskog prostora nakon stvaranja Banovine Hrvatske 1939. To je utoliko nepovoljnije što mu je istodobno oslabila i prometna funkcija, jer se našao po strani od glavnog prometnog koridora novostvorene državne zajednice zapad - istok koji je uspostavljen dolinom Save.

Stvaranjem jugoslavenske države Osijek je bio jedno od vodećih industrijskih središta

pretežno agrarne zemlje. Godine 1921. grad je imao 33 tvornice, od kojih su neke bile najveće na jugoistoku Europe. Zahvaljujući poduzetničkoj tradiciji i stvorenim kadrovima, između dva svjetska rata izgrađeno je još nekoliko novih industrijskih pogona (1921. tvornice sapuna, 1922. tvornice keksa i 1926. elektrane, 1930. svilane). No većina naslijedenih i novoizgrađenih pogona u tom je razdoblju došla u gospodarsku krizu (smanjuju proizvodnju i broj radnika, odnosno odlaze u bankrot), tako da grad gubi korak s prijašnjim razvitkom.

Unatoč takvom slabljenju razvoja, velika agrarna kriza krajem dvadesetih i početkom tridesetih godina potakla je imigraciju dijela stanovništva iz agrarno prenaseljenih područja, što se odrazilo u zamjetnom porastu broja stanovnika u razdoblju 1921-31. (za oko 7 500, odnosno po stopi od 20 %). Tako su prostornim širenjem grada bolje povezani do tada razmjerno odvojeni gradski nukleusi (Gornji grad, Nutarnji grad ili Tvrda, Donji grad i Novi grad). Višem stupnju njihove fizionomsko-funkcionalne integracije u okviru osječkog urbanog organizma pridonijela je i elektrifikacija tramvaja 1926. godine. Gradska se mreža, razumljivo, najbrže širila duž ekološki najpovoljnije dravske terase, osobito prema zapadu, gdje je u gradsko područje uključeno i ranije prigradsko selo Retfala, nastanjeno pretežno njemačkim življem.

### 5. Razdoblje od drugoga svjetskog rata do početka devedesetih godina

Po završetku drugoga svjetskog rata prometni i regionalno-geografski položaj Osijeka znatno su se poboljšali. Nakon uključanja Baranje u sastav Hrvatske, on se više ne nalazi na rubu svoje regije. Teritorijalno-političko ustrojstvo konačno je usklađeno sa spontanim gravitacijskim tokovima, tako da se

njegovo gravitacijsko područje nominalno proširilo i na taj prekodravski prostor.

S druge pak strane, suvremenim cestovnim prometnicama preko Đakova, Vinkovaca i Vukovara povezan je i s posavskom magistralom, što je, uz uglavnom naslijedenu željezničku mrežu, pridonijelo njegovoj daljnjoj afirmaciji kao makroregionalnog centra okupljanja i funkcionalne integracije najvećeg dijela povijesne pokrajine Slavonije (izuzevši zapadnoslavonskog prostora, na potezu Novska - Virovitica), južne Baranje i zapadnog Srijema. Osvremenjivanje cestovnih i željezničkih prometnica od početka sedamdesetih godina, a posebno izgradnjom zračne luke Osijek-Klisa 1979. znatno su poboljšane njegove veze sa Zagrebom i jadranskim turističkim središtima, odnosno integracija istočnohrvatskoga makroregionalnog središta u socijalno-gospodarski život zemlje u cjelini.

Osnovu gospodarskoga razvoja od drugoga svjetskog rata do početka devedesetih godina činili su industrija i promet. Naslijedena heterogena industrijska struktura iz predratnog razdoblja u sklopu urbano bazirane industrijalizacije od pedesetih godina dopunjena je izgradnjom novih te osuvremenjavanjem i proširenjem starih pogona. Najdinamičniji rast pritom su zabilježile kemijska (Saponia), metaloprerađivačka (MIO-standard) i prehrambena industrija (Tvornica šećera). Od prometnih djelatnosti posebno brz rast zabilježili su luka i skladište Tranzit, objedinjeni u okviru jedinstvenog transportnog poduzeća 1956. godine. Povoljna lokacija u istočnom dijelu grada (Nemetin) i status Drave kao međunarodnog plovnog puta omogućili su ubrzani porast lučkog prometa Tranzita, koji je početkom devedesetih godina iznosio oko 3 milijuna tona godišnje.

Uz velik porast broja radnih mjesta u proizvodnim i uslužnim djelatnostima, u tom

su se razdoblju znatno razvile i prateće socijalno-geografske funkcije, kao što su stambeno-komunalno gospodarstvo, školstvo, zdravstvo, opskrba, rekreacija itd. Za makroregionalni utjecaj posebno je važno osnivanje sveučilišta *Josip Juraj Strossmayer* 1975., koje je početkom devedesetih objedinjavalo rad Poljoprivrednog, Prehrambeno-tehnološkog, Pedagoškog, Ekonomskog, Pravnog, Građevinskog i Elektrotehničkog fakulteta u Osijeku, te Strojarskog fakulteta u Slavonskom Brodu. U Osijeku već više od 10 godina također djeluje i dislocirani studij Medicinskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Porast proizvodnih i uslužnih djelatnosti potakao je kontinuiranu imigraciju stanovništva, kako onih iz agrarno prenaseljenih pasivnih područja u sklopu poslijeratne planske i spontane kolonizacije do početka pedesetih,

tako i useljavanje stanovništva iz vlastite regije kao rezultat povećane socijalno-prostorne pokretljivosti pod utjecajem dinamičnijeg razvoja tijekom sljedećih desetljeća. Rezultat je takvog, prije svega mehaničkog prirasta da se u tom razdoblju broj njegovih stanovnika više nego udvostručio, odnosno povećao po stopi od 110,3 %.

Iskazani porast broja stanovnika odrazio se u odgovarajućem prostornom razvoju, čija je glavna značajka postupno socijalno-geografsko zoniranje. Istočni dio gornjega grada i Tvrđa sve izrazitije se počinju razvijati kao poslovno središte Osijeka, s koncentracijom upravnih, školskih, kulturnih i uslužnih djelatnosti (sl. 5). Tako se samo unutar povijesno-spomeničke cjeline Tvrđe, primjerice, nalaze tri gimnazije, srednja ekonomska i glazbena škola, Poljoprivredni i Medicinski fakultet, Muzej Slavonije, Povijesni arhiv Osijek, Zavod za



Sl. 5. Poslovno središte Osijeka s glavnim gradskim trgom - Dr. A. Starčevića

zaštitu spomenika kulture, zajednica tehničke kulture, Zavod za znanstveni rad HAZU, Gradsko poglavarstvo i tri kulturno-umjetnička društva.

Uz starije stambene zone oko poslovne jezgre grada, urbana mreža Osijeka od početka sedamdesetih godine postupno je upotpunjena izgradnjom suvremenih naselja sa oko 30 000 novih stanova, među kojima se posebno ističu Senjak, Jug I i Jug II.

Izgradnjom luke u Nemetinu i cestovne zaobilaznice južno od grada, planski je potaknut razvoj industrijske zone u istočnom i južnom dijelu grada. U sklopu toga u istočnoj industrijskoj zoni instalirana je plinska termoelektrana kapaciteta 50 MW, iz Gornjega je grada preseljena Osječka pivovara, izgrađen novi pogon opreme i mehanizacije (MIO Osijek), a Saponia se razvija u kombinat kemijske industrije. Slično je i Tvornica lijevanih kada i zaštitne opreme - OLT iz uže gradske jezgre premještena u južnu industrijsku zonu na Brijestu. Preseljenjem pogona u te dislocirane industrijske zone, naseljene gradske četvrti mnogo su zaštićeni od neposrednog industrijskog onečišćenja.

Nasuprot spontanom širenju grada u smjeru istok - zapad, planskim se mjerama potiče njegov razvoj prema jugu i sjeveru. Povezano s tim, u južnom dijelu uz cestovnu zaobilaznicu locirana je industrijska zona te izgrađena nova stambena naselja, dok je u sjevernom dijelu grada - Prekodravlju izgrađen suvremeni rekreacijski centar.

No, već od početka osamdesetih godina socijalističko gospodarstvo zemlje u cjelini suočava se s negativnim stopama rasta gospodarstva, a politički sustav društvenoga samoupravljanja sve više poprima krizna obilježja. Dubinu tadašnje društveno-gospodarske krize najpotpunije odražava podatak da je zbog smanjene socijalno-

prostorne pokretljivosti u razdoblju 1981.-1991. zabilježena ne samo stagnacija, nego i lagani demografski pad u vodećem urbanom središtu istočne Hrvatske. Takav slučaj nije zabilježen niti u jednom drugom makroregionalnom ili regionalnom centru u Hrvatskoj. Krajem osamdesetih kriza se povećava rastućom velikosrpskom prijetnjom, u čije je teritorijalne pretenzije bila uključena i cijela istočna Hrvatske s Osijekom.

Koliko su takvi ciljevi bili neosnovani, između ostaloga, pokazuje i podatak o narodnosnom sastavu općine i naselja Osijek početkom devedesetih godine. Prema popisu 1991. godine 67,1 % ukupnog stanovništva osječke općine činili su Hrvati, 20,0 % Srbi, a preostalih 12,9 % pripadnici ostalih nacionalnosti, neopredijeljeni i osobe s nepoznatom narodnosti. U samom gradu Osijeku Hrvati su činili još izrazitiju većinu - 70,9 %, Srbi su bili zastupljeni sa 15,2 %, dok su proostalih 13,9 % stanovništva činili pripadnici ostalih naroda i nepoznato.

Sredinom 1991. došlo je do otvorene oružane agresije na Osijek koja je posebno eskalirala u siječnju 1992. godine. Grad je u ratu doživio velike ljudske gubitke i teška razaranja javnih i civilnih zgrada. Pritom su teško oštećena industrijska postrojenja, prometnice, komunalna infrastruktura, zdravstvene i kulturne ustanove, sakralni objekti, brojne privatne zgrade i drugo.

## Suvremeno značenje i funkcije Osijeka

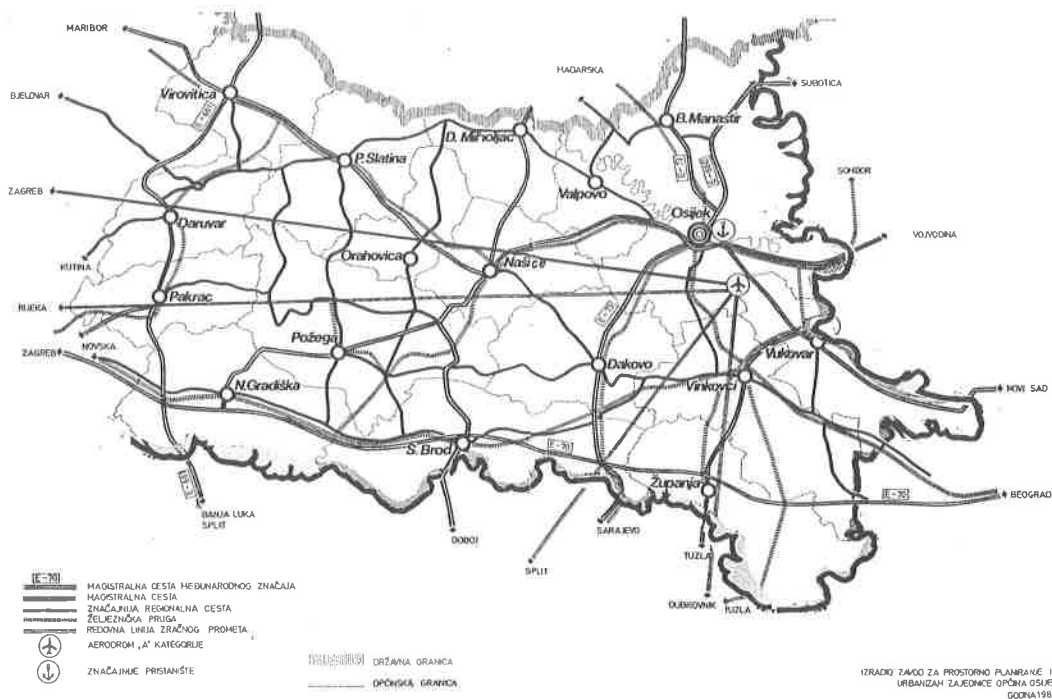
Suvremeno razdoblje razvoja Osijeka počinje od kraja 1992., kada je donešen Zakon o županijama, kojim se počela ostvarivati lokalna uprava i samouprava. Njime je Osijek proglašen upravno-administrativnim središtem Osječko-baranjske županije, u čiji su sastav ušle bivše

općine Osijek, Đakovo, Beli Manastir i Donji Miholjac te novostvorena općina Koška iz bivše općine Našice. Najnovijim promjenama teritorijalno-političkoga ustrojstva iz 1997. obuhvat Županije je povećan uključivanjem u njezin sastav cijelog područja bivše općine Našice.

Takvo teritorijalno-političko ustrojstvo toga krajnjega sjeveroistočnog dijela istočne Hrvatske geografski je relevantno iz dva razloga. Prvo, njime je pobliže određen okvir intenzivnijega prostorno-funkcionalnog utjecaja osječkog žarišta, tj. njegova potencijalna socijalno-ekonomska regija. I drugo, područje Grada normativno je prošireno uključivanjem u njegov sastav dosadašnjih satelitskih centara: Tenje, Sarvaša i Josipovca te nekoliko bližih urbaniziranih i socio-geografski transformiranih prigradskih naselja, čime je determiniran i

prostorni okvir buduće osječke urbane aglomeracije. Tek u tako shvaćenom, proširenom gradskom području početkom devedesetih godina zabilježeno je oko 130 000 stanovnika (129 792 stanovnika 1991.).

Dok je postojeći i perspektivni utjecaj Osijeka na razvoj i preobražaj Osječko-baranjske županije, kao njegove socijalno-ekonomske regije neupitan, smanjivanje njegova prostorno-gravitacijskoga utjecaja posljednjih desetljeća upućuje da u osmišljavanju suvremenoga i, pogotovo, budućega razvoja grada znatno veću pozornost treba posvetiti razvoju njegovih makroregionalnih funkcija. To se podjednako odnosi na tzv. urbano-bazne proizvodne i uslužne djelatnosti odgovarajućeg stupnja centraliteta.



Sl. 6. Čvorišni prometno-geografski položaj Osijeka u prometnoj mreži istočne Hrvatske

U prilog nužnosti takve orijentacije govore kratkoročni i dugoročni prostorno-razvojni razlozi. Naime, razvoj proizvodnih i uslužnih funkcija makroregionalnog ranga u Osijeku, ne samo što je sastavni dio obnove i revitalizacije grada već o dinamici i uspješnosti toga ovisi i njegov utjecaj na okupljanje i integracije područja istočne Hrvatske. Važnost takve prostorno-žarišne uloga Osijeka od kraja devedesetih to je veća, što ovdje nije samo riječ o zaustavljanju sve nepovoljnijih prostornih procesa u tom dijelu države (posebno izrazite depopulacije, kao posljedice ratnih pustošenja), već i o uspješnosti provedbe političkog projekta od prvorazrednog nacionalnog značaja - potpune reintegracije donedavno okupiranog područja hrvatskoga Podunavlja. Naposljetku, afirmacija makroregionalnih funkcija Osijeka nužna je i zbog potrebe usklađenijega prostornog razvoja Hrvatske, posebno destimuliranja daljnjeg širenja gravitacijskog utjecaja Zagreba na zapadnoslavonski prostor.

Promjenom prostorne stvarnosti u ovom dijelu Europe, povezano uz državno osamostaljenje Hrvatske i potpunu reintegraciju hrvatskoga Podunavlja, geografski položaj Osijeka bitno se izmijenio. Njegov tradicionalno vrijedan tranzitni i prometno-čvorišni položaj u novim će okolnostima biti dopunjen i funkcijom kontaktno-posredničkog prostora međunarodnog značaja (sl. 6). Razvijena prometno-posrednička funkcija, gospodarstvo temeljeno na bogatim poljoprivredno-šumarskim potencijalima pravog panonskoga, peripanonskog i gorskog prostora istočne Hrvatske, heterogena prerađivačka industrija utemeljena na tradiciji i stručnim kadrovima te uslužne djelatnosti makroregionalnog ranga (školstvo, zdravstvo, kultura), osnova su njegova budućega razvoja i zalog uspješne afirmacije kao vodećega središnjeg naselja istočne Hrvatske.

#### LITERATURA I IZVORI:

1. Bognar, A. (1984): *Geomorfološke osobine sluvijalno-močvarne nizine Kopačevskog rita*, *Geografski glasnik*, 46, Zagreb.
2. *Centralna naselja i gradovi Hrvatske, geografska analiza (skupina autora)*, Školska knjiga, Zagreb, 1975.
3. *Izviješće ureda za statistiku Županije Osječko-baranjske*, 4, Osijek, 1996.
4. Karaman, I. (1972): *Privreda i društvo Hrvatske u 19. stoljeću*, Školska knjiga, Zagreb.
5. Korenčić, M. (1979): *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971*, Djela JAZU, knj. 54, Zagreb.
6. Mažuran, I. (1974): *Urbanistički razvoj i spomenički značaj osječke tvrde*, *Revija, Osijek*.
7. Pepeonik, Z. (1972): *Osijek, Geografski horizont*, 1-2, Zagreb.
8. Pepeonik, Z. (1975): *Pridravska nizina Osijeka, u knjizi: Geografija Hrvatske, knj. 3, Istočna Hrvatska, Školska knjiga, Zagreb*.
9. Pepeonik, Z. (1979): *Osijek, u knjizi: Osnove ekonomske geografije Jugoslavije (uredio H. Turk), Fakultet za vanjsku trgovinu, Zagreb*.
10. *Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1981, Dokumentacija, RZS SRH, Zagreb, 1982*.
11. *Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1991, Dokumentacija 881, RZS SRH, Zagreb, 1992*.
12. *Slavonija '85 - monografija, Privredna komora Slavonije i Baranje i Revija, Osijek, 1985*.
13. Sršan, S. (1996): *Povijest Osijeka, Povijesni arhiv u Osijeku, Osijek*.