PODRAVINA Volumen 25, broj 49, Str. 178 – 187 Koprivnica 2026.

ZNAČENJE OSJEČKE MEĐUNARODNE RIJEČNE LUKE TRANZIT[1]

THE SIGNIFICANCE OF TRANSIT, OSIJEK INTERNATIONAL RIVER PORT

Zvjezdana PENAVA BREKALO
Fakultet za odgojne i obrazovne znanosti
Sveučilišta J. J. Strossmayera u Osijeku
zpenavabrekalo@foozos.hr

Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE
J. J. Strossmayera 85
31 000 Osijek
zkerze@yahoo.com

Received / Primljeno: 17. 10. 2025.
Accepted / Prihvaćeno: 30. 5. 2026.
Original scientific paper / Izvorni znanstveni rad
UDK / UDC: 656.62(497.543Osijek)"1950/1990"
339.142(497.543Osijek)"1950/1990"

SAŽETAK

Temeljem arhivskog gradiva Državnog arhiva u Osijeku te relevantne literature autorice prikazuju značenje Luke Tranzit u Osijeku od kraja 50-ih do kraja 80-ih godina 20. stoljeća s osvrtom na prirodne pogodnosti položaja Osijeka. Grad na Dravi predstavljao je značajno središte žive trgovine temeljene na suhozemnim prometnicama, prirodnoj otvorenosti i prohodnosti slavonske ravnice od sjevera prema jugu, tj. prema Posavini, Bosni, Srednjoj Europi i Podunavlju. Luka Tranzit Osijek, na desnoj obali rijeke Drave na 18. km od ušća Drave u Dunav, dobiva na gospodarskom značaju od sredine 50-ih godina 20. stoljeća, i to nakon većih ulaganja u izgradnju i mehanizaciju Luke Tranzit, te posljedično većeg robnog prometa. Od tada se ona snažno razvija, jer se u njoj obavljalo uskladištenje uvezene robe prije carinjenja i pratio promet kroz riječnu luku, koji se sukcesivno povećavao, posebice nakon što je Privredna komora SR Hrvatske, Regionalna komora Slavonije i Baranje aktivirala 1974. status plovnog puta Drave. Odlukom Saveznog Izvršnog vijeća u Beogradu 1. kolovoza 1975., rijeka Drava dobila je status međunarodnog plovnog puta od ušća u Dunav kod Aljmaša do Osijeka. Pristanište Osijek Luke Tranzit dobilo je status stalnog graničnog riječnog prijelaza za robni i putnički promet. Raznovrsnost djelatnosti, izgradnja terminala, gravitacija i kapacitet prometa obrađeni su do kraja 80-ih godina 20. stoljeća naglašavajući tako golemo značenje osječke međunarodne Luke Tranzit.

Ključne riječi: tranzitna luka, Osijek, Drava, Dunav, 1950. – 1990.
Key words: *Transit* Port, Osijek, Drava, Danube, 1950–1990

[1] Ovaj znanstveni rad sufinanciran je iz Mehanizma za oporavak i otpornost (RRF; izvor 581-institucionalni istraživački projekt » Suvremeni pristupi zavičajnoj baštini Slavonije i Srijema: povijest, jezik, kultura i odgojno-obrazovni sustav – ZABAS«) u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti Republike Hrvatske, financiranog od strane Europske unije – NextGenerationEU. Izneseni stavovi i mišljenja samo su autorova i ne odražavaju nužno službena stajališta Europske unije ili Europske komisije. Ni Europska unija ni Europska komisija ne mogu se smatrati odgovornima za njih.

UVODNE NAPOMENE

Grad Osijek smješten je na desnoj obali rijeke Drave, bitnom elementu zemljopisne osnove sjevernog dijela istočno – hrvatske ravnice, 25 km uzvodno od ušća Drave u Dunav. Razvoj i napredak Osijeka usko je povezan s prirodnim prednostima zemljopisnog položaja. Budući da se kroz povijest tadašnji trgovinski promet odvijao ponajviše riječnim magistralama Osijek je predstavljao riječno čvorište – plovni put, jedan od važnijih na velikom dunavskom sustavu, pa je vrlo rano grad postao središte tog posredničkog poslovanja iz kojeg je domaće obrtničko ili trgovačko građanstvo izvlačilo visoku dobit od sudjelovanja u tranzitnoj trgovini robom iz okolnih zemalja. Zemljopisni položaj Osijeka pogodovao je i razvoju suhozemnih prometnica jer se Osijek nalazio na vrlo važnom raskrižju cesta i željezničkih puteva, pa je kao takav predstavljao značajno trgovačko središte preko kojeg se odvijala živa trgovina, koja se temeljila na otvorenosti slavonske ravnice od sjevera prema jugu i prirodne prohodnosti koja je onda omogućavala lak pristup prema Posavini, Bosni, Srednjoj Europi i Podunavskim kneževinama.[2]

U Osijeku su bila dva riječna pristaništa, jedan u Gornjem gradu, a jedan i Donjem gradu. Pristaništa su činila vodeni ili s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim ili neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i robe, uskladištavanje i ostalo manipuliranje s robom u zatvorenim carinskim skladištima i otvorenoj deponiji, proizvodnju i oplemenjivanje robe. Pristaništa su bila bitna i za ostale pretovarne djelatnosti koje su s ovim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj ili tehnološkoj povezanosti.[3]

I na početku 20. stoljeća Dravom do Aljmaša su plovili teretni brodovi prevozeći sve više raznu robu (pšenicu, drvo, stoku i druge proizvode). Iz Osijeka se roba slala šlepovima Dunavom u srednju Europu, a zbog obima trgovanja i prijevoza uz gornjogradsko pristanište je 1912. otvoreno Osječko prometno skladište d. d. pa je godišnji promet na tom pristaništu od tada iznosio 60.000 tona. Time je grad na Dravi slovio kao jedno od većih pristaništa na jugoistoku Europe. Prema podacima Kapetanije pristaništa u Osijeku u razdoblju od 1934. do 1939. na Dravi je tekao robni promet u količini od 227.873 tona godišnje, s prosječnom gustoćom od 245 t/km. Onodobni putnički promet po Dravi je tekao od mađarskoga grada Barča, nedaleko od Virovitice, do Aljmaša odakle su putnike preuzimali drugi brodovi na linijama po Dunavu, Savi, Tisi i drugim rijekama.[4]

Nakon Drugoga svjetskoga rata, kada je u Slavoniji i Baranji uništena većina suhozemne prometne infrastrukture (mostovi, ceste, željezničke pruge), riječni promet po rijeci Dravi od Osijeka do ušća u Dunav pa dalje od Aljmaša Dunavom dobiva golemo značenje u transportu putnika. Tako je već je od ljeta 1945. uspostavljen redovni putnički promet na liniji Osijek – Apatin. Od proljeća sljedeće godine svaki drugi dan je Državno riječno brodarstvo otvorilo putnički promet Osijek – Apatin – Batina – Bački Monoštor – Sombor i obratno. Godine 1947. uspostavljen je redovni promet na liniji Belišće – Osijek – Beograd. Uz putnički promet kroz osječka pristaništa živo je tekao i robni promet što je ukazivalo na značenje rijeke Drave i u tom segmentu gospodarskoga života i razvoja grada Osijeka.[5]

OSNUTAK PODUZEĆA

Poduzeće za iskorištavanje luke i javnih skladišta Tranzit, Osijek, Donjodravska obala 6 osnovano je 25. siječnja 1956. rješenjem Narodnog odbora Općine Osijek, Donji grad br. 694/56. Do toga vreme-

---

2 Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, »Tržište i njegov utjecaj na regulaciju Drave i odvodnju slavonsko–dravske nizine (Osvrt na 19. stoljeće)«, *Podravina* , br. 24, Koprivnica, studeni 2013, str. 98, 99.

3 HR-državni arhiv u Osijeku (dalje DAOS)-Luka Tranzit, Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1958./1980., Pravilnik o radu u »Tranzitu« poduzeću pristaništa Osijek otvorenom za unutrašnji i međunarodni promet, kao i naknadama, Osijek, 24. 11. 1977., str. 2.

4 Ivan PAŠIĆ, »Interes privrede Slavonije i Baranje za razvoj riječnog brodarstva i pristaništa«, *Zbornik radova Potrebe i interes Slavonije i Baranje za bolje prometno povezivanje Podunavlja i Jadrana*, Osijek 1985., str. 103.

5 Stjepan SRŠAN, »Prometnice i gradski promet Osijeka«, *Gospodarstvo Osijeka 1196. – 1996.*, Osijek 1998., str. 294, 295.

na je poduzeće poslovalo u sklopu osječkog prijevoznog poduzeća *Panonija*. Samostalnim radom svoje poslovanje započinje od 1. ožujka te godine i registrirano je kod Okružnog privrednog suda u Osijeku. Glavna djelatnost poduzeća bila je uslužno – pretovarno – pristanišna služba i održavanje i izgradnja pristaništa te uskladištenje tranzitne robe, konsignacija robe, lučki pretovar i iznajmljivanje skladišnog prostora. Radi lakšeg poslovanja *Tranzit* je bilo član Udruženja riječno transportnog poduzeća u Beogradu.[6] Na temelju čl. 23 osnovnog *Zakona o upravljanju društvenim privrednim poduzećima i višim privrednim udruženjima* i čl. 50., 51. i 52. *Uredbe o osnivanju poduzeća i radnji* Radnički savjet je na svojoj sjednici održanoj 24. prosinca 1958. donio *Pravila poduzeća*. Organi upravljanja bili su: 1. Radni kolektiv, koji je upravljao u ime društvene zajednice; 2. Radnički savjet poduzeća, koji je svoje odluke donosio na sjednicama i bio je jedinstven organ upravljanja čitavim kolektivom i snosio je odgovornost za poslovanje poduzeća. Radnički je savjet imao 21 člana. Upravni odbor se sastojao od 9 članova unutar kojega je bio i direktor poduzeća. Značajnu ulogu u upravljanju imao je direktor uz stručni kolegij koji je bio savjetodavni organ. U svojoj organizaciji poduzeće je djelovalo putem tri organizacijske jedinice: 1) privredni računski sektor s radnim jedinicama: a) financijsko knjigovodstvo; b) knjigovodstvo zaliha (materijalno i robno knjigovodstvo); c) nadnički ured personalna evidencija) i d) fakturni odjel; 2) skladišta i otprema robe te konsignacija tuđe robe i 3) operativno tehnički odjel. Organizacijskim jedinicama su rukovodili direktor privredno računskog centra, šef skladišta i poslovođa operativno tehničkog odjela. Do 1959. su rješavani imovinsko – pravni odnosi, glede zemljišnoga prostora i njegovoga korištenja s Jugoslavenskim željeznicama (dalje JŽ), tj. saobraćajnom sekcijom JŽ-a i ostalim poslovnim organizacijama, koje su imale svoje poslovne objekte u krugu *Tranzita*.[7]

ODLIKE POSLOVANJA

Iako je *Tranzit* od 1956. bio član Udruženja riječno transportnog poduzeća u Beogradu vođena je *bitka za posao*. Naime, *dok mi ovdje u Osijeku čujemo da bi neku robu trebalo uskladištiti ili koja bi pak trebala proći kroz osječku luku i dok nadležni stignu u Beograd ista roba je već raspoređena za određene luke i skladišta*. Stoga je u *Tranzitu* odlučeno da se u Beogradu postavi jedan honorarni službenik koji bi za *Tranzit* sklapao poslove da bi njegova skladišta *bila puna robe, a također da što više robe prolazi kroz osječku luku*. Iz tih razloga je početkom svibnja 1957. *Tranzit* u glavnom gradu tadašnje države Jugoslavije otvorio ispostavu *pošto je Beograd centar trgovačke mreže i svi poslovi koji se sklapaju oko uvoza ili izvoza ili uskladištenja robe vrše se u Beogradu*. To se pokazalo vrlo učinkovito, jer je u prvom dijelu te godine kroz skladišta *Tranzita* prošlo 60.362 tone različite robe. Od te količine se 80% odnosilo na drvo, a 20% na ostalu robu. Oko 10.000 m^3 do 12.000 m^3 drva se otpremilo za inozemstvo. Drvo je u osječku luku dopremano rijekom Dravom i otpremano u tzv. lađama drvaricama. Prema ugovoru, da se ne stvaraju gužve uz skladište, drvarice su dolazile i odlazile prema utvrđenom vremenskom slijedu. Roba je morala u skladištu biti *brižljivo spremljena i čuvana*. Morala se *ispravno istovariti i ispravno utovariti*. To je i vrijeme proširivanja asortimana uskladištene robe za daljnje slanje. Tako je u srpnju te godine dogovoreno s *jednom firmom iz Beograda* da se u skladištima *Tranzita* smjeste traktori i dijelovi za njih. Za utovar i istovar traktora je uređen uz dravsku obalu *jedan koridor*. Dogovoreno je da se u osječkoj luci oformi središnje skladište za *kositar* te da se preuzima i umjetno gnojivo. U tom je mjesecu za luku Poduzeća *Tranzit* dogovorena kupovina jedne dizalice od 5 tona. Početkom kolovoza 1957. u skladište *Tranzita* je stigla prva velika pošiljka vreća s umjetnim gnojivom dopremljena iz Istočne Njemačke za *Poljotehniku* u Osijeku, i to oko 2,500.000 tona.[8] Prema postojećem kapacitetu skladišta radilo se na tome da se preuzima glomazni teret ne sitni teret. Međutim, u otpremanju robe sve više je od jeseni te godine uočeno loše poslovanje zbog poteškoća sa želje-

[6] HR-DAOS-Luka »Tranzit«, fascikl 5, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Plan i program prelaska na 42-satni radni tjedan, 1968., str. 2, 3; Fascikl 1, Luka »Tranzit«, Normativni akti 1958./1980., Pravila poduzeća 1958., str. 1.

[7] Isto, Fascikl 1, Luka »Tranzit«, Normativni akti 1958./1980., Pravila poduzeća 1958., str. 17-19.

[8] Isto, Fascikl 1, Zapisnik Upravnog odbora (dalje UO), 15. 7. 1957., str. 1, 2; Zapisnik UO, 14. 6. 1957., str. 2; 8. 8. 1957., str. 1; Zapisnik UO, 1. 9. 1957., str. 1; Zapisnik UO, 17. 9. 1957, str. 1.

znicom koja je bila opterećena i bez dovoljnog broja željezničkih kolosijeka u Osijeku. No, šef stanice je obećao da će voditi računa o pristaništu i da u otpremanju robe pristanište ima prioritet. U toj godini poslovanja *Tranzit* je morao ishoditi suglasnost na tarifu lučkih naknada za korištenje vodnoga dobra, plaćati naknada za korištenje vodnog dobra rijeke Drave, godišnje plaćati naknadu za korištenje vodnoga dobra za prispjeli ugalj, za istovar šljunka, za pretovar lezonita i čelične žice, za prispjelu uljanu repicu, za sačmu od uljane repice, za pretovar starog željeza, za pretovar željezne rudače, za sivo sirovo željezo te korištenje vodnoga dobra za koks. Na početku je u *Tranzitu* radilo 125 djelatnika, ali stalnim proširenjem poslova do kraja godine primljeno je u poduzeće još 18 *transportnih radnika za transportni rad na obali rijeke*.[9]

Te godine se na sjednicama Upravnog odbora (dalje UO) raspravljalo o potrebi pravilnog vođenja rada na radilištu, o upućivanju novih i neiskusnih radnika u posao, o postavljanju skele i uporabi ostalih priručnih alata, jer primljeni radnici nisu bili naviknuti na naporan rad i okolnosti rada na obali Drave. Budući da je roba u luku dolazila vlakom u vagonima *za onu robu koja zagađuje vagone* dodatno se plaćalo radnicima 30 dinara po vagonu za čišćenje tih vagona. Budući da je u ljetnim mjesecima na Donjodravskom pristaništu *Tranzita* bilo zabranjeno kupanje u Dravi i šetnja po obali do kraja te godine to područje ograđeno je žicom uz table s natpisom *Prolaz najstrože zabranjen*.[10]

Iz Luke Tranzit je u razdoblju od 1. veljače do 19. prosinca 1959. otpremljeno oko 1.560 tona umjetnog gnojiva. Tijekom 1964. godine u Luci je izgrađen plato i jedan željeznički kolosijek za dovoz i odvoz robe. Posao transporta robe u 1966. odvijao se i preko *Agrotehnike* iz Ljubljane, *Jugotransporta* iz Zagreba te Poduzeća *Kemikalija* radi uvoza 10.000 tona kalijeve soli. Dnevna dinamika prispijeća vagonskih pošiljki iz uvoza iznosila je oko 28 vagona robe. Glede posla, tj. odvijanja rada u Luci *Tranzit*, slijedili su prigovori oko *uvrećavanja* i čišćenja vagona. Isto tako te godine su obavljana istodobno 4 raznovrsna posla, i to: poslovi s kalijevom soli, kalijevim sulfatom te pretovar *kalkamena (dušične soli)* i njen pretovar u vreće. Budući da se posao morao dinamično obavljati u granicama mogućnosti angažirano je dodatno 65 do 70 radnika.[11]

Odlukom Narodnog odbora Općine Osijek od 28. prosinca 1961. slijedila je promjena registracije poduzeća u *Tranzit*, poduzeće pristaništa Osijek.[12] U potonjim godinama je tekao upis *Tranzita* i poslovnih zgrada u krugu poduzeća u katastar zemljišnih površina.

Rješenjem Općinske skupštine Osijek od 12. srpnja 1965. poduzeće je zbog negativnog poslovanja stavljeno pod prinudnu upravu od 12 mjeseci, koja je trajala do 12. srpnja sljedeće godine. Nakon ukidanja prinudne uprave *Tranzit* posluje kao poduzeće, tj. rentabilna privredna organizacija, sa sljedećim službama: Pretovarna služba i eksploatacija pristaništa; Skladišna služba – uskladištenje mehanizacije i ostalih uređaja te Administracija. Tehnološki proces rada u Službi pretovara odvijao se u dvije smjene, a organizacijske radne jedinice poduzeća bile su locirane u krugu poduzeća uz desnu obalu rijeke i na samoj obali rijeke Drave. To je bilo uvjetovano karakterom poslovanja poduzeća koje je pružalo usluge Riječnim brodarstvima, željeznici i ostalim komitentima. Tijekom svoga poslovanja poduzeće je neprekinuto, a prema svojim mogućnostima, obavljalo nabavku osnovnih sredstava radi poboljšanja tehnologije rada, a za obavljanje svoje djelatnosti raspolagalo je s dvije 5-tonske dizalice, vitlom za dovlačenje vagona, uređajem za pretovar žitarica te velikim skladišnim prostorom (zatvorenim i otvorenim). Svoje poslovanje poduzeće je ugovaralo sa svim poslovnim partnerima, a ugovorne obveze su obavljane prema vrstama i količinama robe, koje su gravitirale onim područjima koja su bila najpristupačnija i odgovarajuća za usluge poduzeća. Upravljanje radnom organizacijom obavljalo se putem Radničkoga savjeta, koji je imao 15 članova. Upravni odbor je bio operativno tijelo Radničkog savjeta i imao je 5

[9] Isto, Fascikl 1, Zapisnik Upravnog odbora (dalje UO), 14. 6. 1957., str. 2; Zapisnik UO, 19. 6. 1957., str. 2; Zapisnik UO, 29. 6. 1957., str. 3; Zapisnik UO, 15. 7. 1957., str. 1, 2; Zapisnik UO, 8. 8. 1957., str. 1; Zapisnik UO, 1. 9. 1957., str. 1.

[10] Isto, Zapisnik UO, 17. 9. 1957., str. 1: Zapisnik UO, 24. 10. 1957., str. 3.

[11] Isto, fascikl 5, Zapisnici UO i Radničkog savjeta, 1965. – 1968. »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, Zapisnik 31. 1. 1965.; Prijedlog za sjednicu Radničkog vijeća; Zapisnik Radničkog savjeta, 1. 6. 1965., str. 2; Zapisnik s V. sjednice UO, 7. 9. 1966.

[12] Isto, Fascikl 1, Luka »Tranzit«, Normativni akti 1958./1980., Pravila poduzeća 1958., str. 17-19.

članova. Radnički savjet je na svojim sjednicama donosio najvažnije odluke u vezi *normalnog i daljnjeg rada poduzeća* kao što je donošenje godišnjeg plana poslovanja i proizvodnje, praćenja i donošenja odluka vezanih za investicijsku politiku, donosio je sve normativne akte poduzeća, razmatrao je kadrovsku politiku, politiku sigurnosnih mjera u poduzeću, razmatrao je izvještaje i financijske pokazatelje po periodičnim obračunima te je razmatrao i donosio odluke o svim pitanjima koja su pripadala u njegov djelokrug rada. U 1965. godini dograđena je upravna zgrada, a radove su financirali *Dunavski Lojd*, Jugoslavensko riječno brodarstvo iz Siska i *Jugotransport* iz Beograda[13] Postojeći kapacitet pristaništa i skladišta s radilištem činila su radna mjesta Obala – pretovar dizalicom i radno mjesto Skladište – otvoreni i zatvoreni prostor.[14]

U 1966. tekla je izgradnja novih zatvorenih skladišnih prostora, jer je dogovarana doprema željeznicom 28.600 tona umjetnog gnojiva iz *Kemikalije* Zagreb. Gnojivo je bilo proizvedeno u Njemačkoj, a *Tranzit* je bio samo pretvarač, jer nije bio *špediter*. Robu je otpremao *Transjug* iz Rijeke. Budući da je u konačnici dogovorena doprema 115.000 tona umjetnog gnojiva *Tranzit* je za te poslove (obrada robe; stavljanje u vreće) morao imati 200 radnika kojih nije bilo u poduzeću, pa su za te poslove *uzeli radnike iz Bosne i Šiptare*.[15] U sklopu poslovanja tekli su sljedeći poslovi: istovar šećera i slaganje te utovar šećera u vagone i kamione; istovar klada s plovila na obalu te pretovar klada iz plovila u vagone; pretovar boksita; utovar i istovar ambalaže; doprema boksita preko sarajevskog *Eksport – Importa* u luku *Tranzit* je doprema kalijeve soli. Za navedene poslove *Tranzit* je imao promjenljive tarife.[16]

Prema tim ugovorenim poslovima te je godine Dravom u pristanište uplovilo oko 100 šlepova (plovnih objekata), a sljedeće se godine promet udvostručio, tj. uplovilo je oko 220 šlepova s raznovrsnom robom među kojoj je prevladalo umjetno gnojivo. Vidni rezultati u poslovanju bili su očiti i *u manipulaciji u skladištima*. Najviše je poduzeće radilo za osječka poduzeća *Saponiju*, *Litokarton* i pivovaru te za jugoslavenska poduzeća *Transšped* iz Beograda i *Prehranu* iz Ljubljane. Uspješnost se stoga očitovala kroz praćenje kretanja tona roba prispjelih i otpremanih riječnim, cestovnim i željezničkim putem te na temelju praćenja politike uvoza i izvoza na državnoj razini. Tijekom 1967. se povećao promet roba i uskladištavanje. Teretni brodovi su *ulazili u Dravu*, a *Tranzit* je glavninu pristigle robe pretovarivao za najveće državne (jugoslavenske) poslovne partnere, i to uglavnom umjetna gnojiva za *Agroslavoniju* iz Osijeka, *Kemikaliju* iz Zagreba, *Agrotehniku* iz Ljubljane i riječki *Transjug*. Pretovarivane su i cijevi za novi naftovod Vukovar – Bosanski Brod, *kreozotno ulje*, bitumen za hidrocentralu Đerdap, klade i tehničko drvo za osječku Tvornicu pokućstva *Ivo Marinković* i *Košutnjak* u Baranji. Ostala roba – goveđi loj, razni strojevi i drugo – je dolazila u manjim količinama. U poduzeću su bile dvije pretovarne dizalice od 5 tona.[17] I sljedeće 1968. godine na radnom mjestu Obala i radnom mjestu Skladište tekao je istovar superfosfata u rinfuzi iz brodova na plato Luke te potom utovar u vagone po jednu tonu ili u kamione; Utovar oblica ili gorivog drva s platoa u vagone ručno; Pretovar dizalicom oblica ili ogrjevnog drva iz drvarnice u vozilo; Istovar iz drvarnice oblica ili ogrjevnog drva dizalicom te slaganje na plato; Pretovar *uvrećene* robe u šlep – vagon; Guranje punih vagona; Guranje praznih vagona; Čišćenje vagona; U šlepu *ramovanje* kalijeve soli (rinfuza) i utovar u vagone; Pranje vagona nakon istovara umjetnog gnojiva po vagonu; Pretovar dizalicom klada iz plovila u vagone te istovar dizalicom klada iz plovila na obalu; *Pretovar s dizalicom pulpe u šlep (bačve)*; Istovar željeza; Egaliziranje superfosfata u šlepu; Utovar dizalicom trupaca s platoa u vagone; Utovar ručno gnojiva u vrećama s platoa; Pretovar rudnog drva (ugljena) u vagon; Istovar šećera i slaganje; Utovar šećera u vagone i vozila; Istovar papir-

[13] Isto, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Zapisnik sa sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 16. 3. 1965.

[14] Isto, fascikl 5, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Plan i program prelaska na 42-satni radni tjedan, 1968., str. 2, 3; Zapisnik s 13. sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 28. 3. 1967, str. 71, 72.

[15] Isto, fascikl 5, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Zapisnik sa sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek,, 17. 5. 1965.

[16] Isto, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Zapisnik sa sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 16. 3. 1965.; 17. 4. 1965; 19. 4. 1965.

[17] Isto, fascikl 5, Izrada prijedloga i plana za 1968. godinu, str. 1-5.

nih vrećica i utovar; Utovar i istovar sapuna; Utovar i istovar ambalaže; Utovar i istovar robe za *Crveni križ*; Utovar i istovar termo peći; Utovar i istovar lana i kudelje; Istovar ambalaže za *Saponiju* te *uvrećavanje i prevrećavanje* razne robe u skladištu. U Luci su pretovarivane pristigle žitarice i kukuruz u rinfuzi *iz raznih vozila u plovne objekte* kao i antracit za *Željezaru* u Zenici i boksit za izvoz.[18] Radi obima poslova u toj godini provedena je rekonstrukcija Skladišta, tj. drvenih baraka pokraj *sušare*. Izgrađen je *koš za pretovar žitarica* uz pomoć investicijskog kredita dobivenog od poduzeća *Dunavski Loyd* iz Siska. Kapacitet koša je iznosio 80 tona na sat, i to kao maksimalni kapacitet s predvidivom dinamikom od dva šlepa dnevno. To je i vrijeme završenih pregovora s privrednim poduzećima radi prijevoza druge razne robe pa je tako dogovoren prijevoz iz Valpova u Osijek s *Podlovnim udruženjem* u Valpovu i s baranjskim *Beljem*. Prevozilo se i nadalje umjetno gnojivo, i to preko poduzeća *Agrotehnika* po 5.000 tona. Glavnina navedenih poslova se odnosila na pretovar. [19]

Budući da je u protekle dvije godine *Tranzit* ostvario plan slovilo je kao vrlo uspješno poduzeće zahvaljujući kretanju tokova robe vodenim putem na pristanište Osijek.

U poslovanju poduzeća došlo je do promjena 1969. godine, jer je smanjen uvoz umjetnog gnojiva za oko 70%. Naime, preko Luke *Tranzit* uvozila se samo kalijeva sol, i to oko 20.000 tona, a ostala miješana gnojiva proizvodila su se u Tvornici umjetnih gnojiva u Kutini. Budući da se to odrazilo na poslovanje osječke luke poslovnost je usmjerena na preuzimanje i distribuciju gnojiva koja su stizala u Luku *Tranzit* željeznicom za cijelu Jugoslaviju, preuzimanje i distribuciju druge robe od oko 50.000 tona i na pretovar ugljena od 300.000 tona za kemijsku industriju u mjestu Lukavac. Time se planirala potpuna iskorištenost kapaciteta postavtljenih dizalica. Na početku 1970. je potpisan ugovor s korisnicima skladišnog prostora, tj. s osječkim poduzećima *Saponia* i *Litokarton*. Tijekom te godine znatno je pojačan promet otpreme pijeska i šljunka za osječka poduzeća *Gradnju* i *Tehnika–beton*. [20]

VELIKI ISKORAK

Znajući vrijednost zemljopisnog položaja grada Osijeka u transportnom prometu prekomorskog tranzita zemalja Srednje Europe preko naših luka na Jadranu *Tranzit* Osijek se početkom 1971. povezao s *Transjugom*, međunarodnom špedicijom iz Rijeke, kao nositeljem posla oko prijevoza željezne rudače iz Brazila preko luke u Bakru za tvrtku VÖEST iz Linza u Austriji. Već u prvim kontaktima *Tranzit* je izjavio svoju spremnost za pretovar te rudače u godišnjoj količini od 500.000 tona. Budući da je tvrtka VÖEST u ugovoru s *Transjugom* uvjetovala da se na kombiniranom putu za prijevoz ove rudače izgradi pretovarni uređaj za brzi pretovar optimalnog kapaciteta to se Luka *Tranzit* Osijek odmah obvezala da će u gradu na Dravi izgraditi Terminal za pretovar rudače s minimalnima kapacitetom pretovara od 3.000 tona na dan. U tvom angažmanu od početka je sudjelovalo i Željezničarsko transportno poduzeće (dalje ŽTP) Zagreb s lukom Rijeka i odmah je u dogovoru s predstavnicima ŽTP-a izrađen projekt u Birou za projektiranje ŽTP-a Zagreb. Tehnologija rada terminala prilagođena je mogućnostima prihvata na pretovar *maršrutnih vlakova* s tzv. FAD vagonima nosivosti 55 tona. Izgradnju i financiranje posebnog kolosijeka za prihvat tih vlakova sa željeznom rudačom izvršio je ŽTP Zagreb. Rudača se dopremala *maršrutnim vlakovima* od 1.500 tona bruto ili 1.100 tona neto. Nakon prerade dozatora u bunkeru i izmjene čeličnih lanaca s gumenom trakom rad terminala je poboljšan i kapacitet povećan s 300 t/h na 400 t/h. Rad je prilagođen i za prihvat rasutih tereta iz cestovnih vozila kao i za pretovar iz vagona u

[18] Isto, fascikl 5, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Zapisnik sa IV. sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 24. 8. 1966.; Zapisnik I. sjednice Upravnog odbora, 25. 4. 1967., str. 2, 3; Izrada prijedloga i plana za 1968. godinu, str. 4.

[19] Isto, fascikl 5, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1965. – 1968., Zapisnik VIII. sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 3. 2. 1968.; Zapisnik 5. sjednice Radničkog savjeta »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 7. 11. 1968., str. 2.

[20] Isto, fascikl 6, Zapisnici Upravnog odbora i Radničkog savjeta, 1968. – 1970., Zapisnik VII. sjednice Upravnog odbora »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 5. 1. 1969.; Zapisnik 5. sjednice Radničkog savjeta »Tranzit«, poduzeća pristaništa Osijek, 9. 11. 1969., str. 2, 3 Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1958./1980.

cestovna vozila.[21] Već sljedeće 1972. godine vlasnik rudače industrijske tvrtke VÖEST dogovorio s *Tranzitom* transport 50% godišnje količine rudače kombiniranim pravcem Rijeka – Podunavlje i 50% kontinentalnim pravcem Rijeka – Sežana – Linz. Tim poslovanjem je *Tranzit* od 7. veljače 1973. pod pokroviteljstvom Osnovne privredne komore Osijeku u Osijeku postalo, uz *Dunavski loyd* iz Siska i *Špeditno transportno poduzeće* iz Zagreba, pristanište koje je sudjelovalo u gore navedenim kombiniranim transportima rudače za tu tvrtku iz Austrije. Tako je u potonje dvije godine uvezeno preko Luke *Tranzit* 400.000 tona rudače što kontinentalnim što kombiniranim prijevozom. U narednim godinama ta se količina povećavala, pa je 1977. dosegla 667.000 tona godišnje.[22]

DRAVA MEĐUNARODNI PLOVNI PUT

Poticajem Privredne komore Hrvatske, Regionalne komore Slavonije i Baranje u Osijeku aktiviran je 1974. status plovnog puta Drave. Odlukom Saveznog Izvršnog vijeća u Beogradu 1. kolovoza 1975. rijeka Drava ponovo[23] dobiva status međunarodnog plovnog puta od ušća u Dunav kod Aljmaša do Osijeka (25. km). U jačanju međudržavnih i gospodarskih odnosa prema bilateralnom sporazumu između vlada Narodne Republike Mađarske i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (dalje SFRJ) 1978. godine Drava postaje međunarodni plovni put između tih dviju država sve do 198. km uzvodno od ušća do Đurđenovca za brodove te dvije zemlje. Time je Luka i Pristanište *Tranzit* dobila status stalnog graničnog riječnog prijelaza za robni promet što se uvelike odrazilo kroz uspješnu poslovnost *Tranzita* u 70–im i 80–im godinama 20. stoljeća.[24]

VEĆE ZNAČENJE PRISTANIŠTA I LUKE *TRANZIT*

Pristaništa su, kao i u ranijim desetljećima, činila *vodeni ili s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim ili neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i robe, uskladištavanje i ostalo manipuliranje s robom u zatvorenim carinskim skladištima te otvorenoj deponiji, proizvodnju i oplemenjivanje robe te ostale pretovarne djelatnosti koje su s ovim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj povezanosti ili tehnološkoj povezanosti*. Pod operativnom obalom podrazumijevala se obala koja je služila za pristajanje plovila u cilju obavljanja trgovačkih i drugih radnji (utovar – istovar – ukrcaj – iskrcaj putnika, snabdijevanje, popravak plovila, carinjenje robe i drugo). Područje pristaništa *Tranzita* obuhvaćalo je dio rijeke Drave na desnoj obali od 17. km do 18. km kod željezničkog mosta za Baranju. To se područje dijelilo na kopneni i vodeni prostor na desnoj obali Drave, i to operativni dio pristaništa, sidrište i okretište. Cijelo područje stalnog graničnog prijelaza od 17. km do 18. km određeno je za carinski gat, i to tako da plovila koja obavljaju prijevoz robe u međunarodnom transportu mogu pristati uz desnu obalu na navedenom dijelu bez posebnih odobrenja. Istodobno plovila brodskih i drugih organizacija koja nisu bila registrirana za obavljanje međunarodnog riječnog prijevoza, tj. koja su obavljala prijevoz robe samo u granicama SFRJ, nisu smjela bez posebnog odobrenja Carinarnice Osijek pristajati uz desnu obalu Drave na području stalnog graničnog prijelaza. Odobrenja su mogli dobiti s ranijom najavom preko uprave *Tranzita*. Operativni dio pristaništa od 18. km do 18. km + 100 m je služio za pretovar rasutih tereta iz terminala i bilo je dopušteno pristajanje samo onim plovilima koja su obavljala prihvat robe iz terminala. Pristajanje i *izvezivanje* brodova na ovom dijelu

---

21 Isto, Fascikl 6, Luka Tranzit, Zapisnici Radničkog savjeta i Upravnog odbora 1974./1991., Zapisnik sa sjednica Radničkog savjeta, 3. 11. 1976., str. 1-5; 4. 2. 1977., str. 1-4; 24. 11. 1978., str. 2-4; 25. 2. 1980., str. 3-5; 9. 11. 1988., str. 1-4; 19. 12. 1988., str. 3-6; .

22 Isto, Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1958./1980., Prijedlog plana za 1973., str. 1-4; I. PAŠIĆ, »Uloga i značenje riječnog prometa u budućem…«, n. dj. 202.

23 Status međunarodnog plovnog puta rijeka Drava je imala do 1941. godine, tj. do izbijanja Drugoga svjetskoga rata.

24 *Službeni list SFRJ*, br. 39., Beograd, 1. 8. 1975.; I. PAŠIĆ, »Uloga i značenje riječnog prometa u budućem razvoju Osijeka«, *Zbornik radova Znanstvenog skupa Osijek kao polarizacijsko* žarište, Osijek 1981., 201, 202.

pristaništa bilo je dopušteno do dva plovila usidrena i izvezena uz bok paralelno. Ostalim plovilima bez odobrenja pristaništa nije bilo dopušteno pristajanje i zadržavanje na ovom dijelu operativne obale. Taj je dio (operativni) od 18. km + 100 m do 18. km + 240 m služio za pretovar, utovar – istovar robe s dvije portalne dizalice i dopušteno je pristajanje svim plovilima koji su obavljali dovoz ili odvoz robe preko dizalice, i to onim redom kako su pristizali u pristanište. Ostalim plovilima nije bilo dopušteno bez odobrenja pristaništa pristajanje i zadržavanje na ovom dijelu operativne obale. Operativni dio pristaništa na desnoj obali Drave između sidrišta i okretišta plovila od 18. km + 600 m do 18. km + 660 m služio je za istovar dravskog pijeska na deponiju i bilo je dopušteno pristajanje plovilima koja su snabdijevala deponiju *Tranzita* dravskim pijeskom. U slučaju kretanja leda rijekom Dravom na operativnom dijelu pristaništa bilo je dopušteno stajanje i *izvezivanje* samo jednog plovila u poprečnom redu, a po dužini broj prema mogućnosti smještaja. Dio desne obale pristaništa od 18. km + 240m do 18. km + 600 m bio je određene za sidrenje plovila koja su prevozila suhi teret / teretnjaci. Prostor za sidrenje bio je označen posebnom tablom i znakom za sidrenje. Na tom dijelu sidrišta moglo je stajati najviše do tri plovila, ali zavisno o vodostaju rijeke. Isto tako je desni dio obale rijeke Drave od 17. km + 940 m do 18. km služio za sidrenje prvenstveno plovila namijenjenih za pretovar rasutih tereta preko terminala pristaništa, odnosno za kompletiranje vuče s teretom primljenih preko terminala. Na tom dijelu sidrišta su mogla stajati najviše paralelno dva broda izvezanih i usidrenih uz bok. Dio desne obale Drave od 18. km + 660 do 18. km do 810 m je služio za okretanje brodova, koje je trebalo obavljati oprezno i pažljivo jer se dubina rijeke mijenjala ovisno o vodostaju rijeke pa je trebalo prije okretanja provesti provjeru kod nižeg vodostaja.[25]

Na temelju čl. 33. *Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima* i *Pravilnikom o održavanju reda u lukama, pristaništima i ostalim dijelovima obalnog mora i unutrašnjim vodama* donio je Radnički savjet *Tranzita*, Radna organizacija (dalje RO) Luka i skladišta Osijek 1979. godine *Pravilnik o održavanju reda u pristaništu i za pretovar robe*. Po njemu je operativni dio luke na desnoj obali rijeke Drave od 17. km + 700 m do 17. km + 800 m služio za pretovar zapaljivih tekućina iz plovnog objekta u vagonske cisterne, a bilo je dopušteno pristajanje samo onih plovila iz kojih se obavljao pretovar zapaljivih tekućina. Pri tome je mogao pristati samo jedan plovni objekt s kormilarom, uređajem i posadom usidrenom i izvezenom u bok paralelno.[26]

NOVA LUKA – NOVI POSLOVNI IZAZOVI

Dopuna registracije 1973. s prodajom građevnih materijala i izgradnja terminala za pretovar željezne rudače 1974. za tvrtku VÖEST iz Linza, kao prekomorskog tranzita, te otvaranje rijeke Drave kao međunarodnog plovnog puta od ušća u Dunav kod Aljmaša pa potom do Đurđenovca uvjetovali su da se promet u Međunarodnoj luci *Tranzit* Osijek iz godine u godinu povećavao te je prostor na gradskoj lokaciji u Donjem gradu postao usko grlo. Stoga je obnovljena *Studija o dugoročnom razvoju Međunarodne luke Tranzit Osijek* i njena etapna izgradnje na novoj lokaciji na desnoj obali rijeke Drave od 12. km + 650 m do 16. km + 000 m u Istočnoj industrijskoj zoni Nemetin određenoj po Generalnom urbanističkom planu grada Osijeka. Ovu Studiju odobrio je Odbor za privredni razvoj i Komisija za promet Izvršnog vijeća skupštine općine Osijek u 1975. godini. Prema toj Studiji ukupan prostor na novoj lokaciji određen je s površinom od 174 ha. Izgradnja je započela 1981. i trajala je do 1. ožujka 1983. godine. Nabavljene su nove dizalice i prateća mehanizacija pa je *Tranzit* RO Luka i skladište osposobljen za uključivanje u europski integralni transport posebice kada je sljedeće godine završena izgradnja 5.000 m^2 skladišnog prostora u suradnji s poduzećem *Intereuropa* Zagreb na principu udruživanja rada i sredstava s Međunarodnom lukom *Tranzit*. Skladište je bilo namijenjeno za dopremu i prihvat umjet-

[25] HR-DAOS-Luka Tranzit, Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1958./1980., Pravilnik o radu u »Tranzitu« poduzeću pristaništa Osijek otvorenom za unutrašnji i međunarodni promet, kao i naknadama, Osijek, 24. 11. 1977., str. 2-4.

[26] »Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima«*, Narodne novine SRH*, br. 19., Zagreb 1974.; HR-DAOS-Luka Tranzit, Fascikl 1, Luka »Tranzit«, Normativni akti 1958./1980., »Pravilnik o održavanju reda u lukama, pristaništima i ostalim dijelovima obalnog mora i unutrašnjim vodama«, 1979., str. 1-3.

nih gnojiva vodenim putem od kojih je većina u Luku *Tranzit* dopremana u rasutom stanju iz SSSR-a i tu bi se *uvrećevala* i otpremala za Luku Rijeka, a potom na dalju otpremu u SAD. Za razvoj Slobodne carinske zone veliku je ulogu imao geografski položaj Međunarodne luke *Tranzit*, koja je s jedne strane bila vodenim putem povezana s privredom zemalja Srednje Europe i Podunavlja, a s druge strane kombiniranim suhozemnim putevima povezivala te zemlje preko luka našeg Jadrana s prekomorskim zemljama. Sve je to potvrđivalo opravdanost nove lokacije Međunarodne luke *Tranzit* u Industrijskoj zoni grada Osijeka, tj. u Nemetinu.[27]

Do kraja 80-ih godina 20. stoljeća osnovne djelatnosti *Tranzit* RO Luka i skladište bile su: pretovarne usluge, pretovarne usluge u pristaništima, organizirani javni pretovar (ukrcavanje, iskrcavanje, uskladištenje robe, sortiranje robe, dorada i pakiranje) i druge usluge u vezi s manipuliranjem robe. Sporedne djelatnosti bile su: proizvodnja građevinskog materijala (samo beton), trgovina na malo i veliko neprehrambenim proizvodima, prodaja ogrijeva, sanitarnog i instalacijskog materijala te građevnog materijala, tj. samo prodaja betona, šljunka i pijeska, usluge na području prometa, javna skladišta i tržnice, od toga upravljanje i upotreba objekata za skladištenje (silosi, javna skladišta, bescarinske i slobodne zone), usluge tržnice na veliko i malo te obavljanje javnog prijevoza teretnim, motornim i priključnim vozilima. Ipak je glavnina posla bila u pretovaru robe u kontejnerima na posebno određenom prostoru za kontejnerski terminal.[28]

U tom desetljeću, kao i u svom dugoročnom planu razvoja, Međunarodna luka *Tranzit* Osijek osobiti značaj pridavala je prostoru u Nemetinu, a pogotovo aktivnosti razvoja prerađivačke djelatnosti gdje su mogućnosti bile mnogostruke. Najznačajnije su bile usmjerene kroz dobivanje industrijsko oplemenjivanje robe namijenjene izvozu ili reeksportu za koje su po *Pravilniku o slobodnim carinskim zonama* vrijedili posebni propisi i povlastice o carinjenju kao što su: bescarinski uvoz sirovina i postrojenja za ovu preradu i drugo. Time se u *Tranzitu* omogućilo zapošljavanje radne snage u SFRJ i osiguravanje deviza te poboljšanje privredne strukture gravitacijskog područja Slavonije i Hrvatske uvođenjem novih djelatnosti unutar Međunarodne luke *Tranzit* Osijek. To je omogućilo potpunije korištenje postrojenja postojećih kapaciteta privrede gravitacijskog područje i njihovom uključivanju u međunarodnu podjelu rada. U prostoru tranzitove slobodne carinske zone očitovali su se financijski efekti u uvozu iz azijskih zemalja raznih strojeva u dijelova te u izvozu gotovih proizvoda. Domaća je industrija dobivala otpatke od kože s mogućnosti prerade u umjetnu kožu te mogućnost proizvodnje kožne galanterije za izvoz uz neocarinjen uvoz opreme za tehnologiju te proizvodnje. U ovom dijelu Hrvatske tekla je prerada kukuruza u razne sirupe te putem *Tranzita* je osiguran njihov izvoz. I prerada zobi u zobne pahuljice te njihov izvoz bili su očiti da postoji čitav niz mogućnosti otvaranja novih kapaciteta.[29] Uz sve to Međunarodna luka *Tranzit* Osijek je do ljeta 1991. godine obavljala separaciju i manipulaciju sa skladištenjem oko 2.500.000 tona robe. Područje gravitacije prometa i tokova roba Podravine, Posavine, Podunavlja i Jadrana i imalo je produkciju od oko cca 25.000.000 tona robe zapošljavajući oko 2.500 radnika postojećih kapaciteta privrede gravitacijskog područja.[30]

UMJESTO ZAKLJUČKA

Po dugoročnom planu razvoja prostor Međunarodne luke *Tranzit* Osijek na novoj lokaciji bio je predviđen za sljedeće namjene: Za smještaj skladišta privrednih, trgovinskih i veletrgovinskih radnih organizacija grada i gravitacionih područja; Za smještaj hladioničkih prostora; Za smještaj silosa za

[27] I. PAŠIĆ, »Uloga i značenje riječnog prometa u budućem…«, 202, 203; HR-DAOS-Luka Tranzit, Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1982./1992., Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova i radnih zadataka Radne organizacije Luka i skladište »Tranzit« Osijek, 25. 12. 1984., str. 9-21.

[28] HR-DAOS-Luka Tranzit, Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1982./1992., Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova i radnih zadataka Radne organizacije Luka i skladište »Tranzit« Osijek, 25. 12. 1984., str. 20-31.

[29] I. PAŠIĆ, »Uloga i značenje riječnog prometa u budućem…«, 203 - 205.

[30] HR-DAOS-Luka Tranzit, Fascikl 1, Luka Tranzit, Normativni akti 1982./1992., Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova i radnih zadataka Radne organizacije Luka i skladište »Tranzit« Osijek, 25. 12. 1984., str. 9-31.

žitarice i šećer; Za smještaj Servisa za posluživanje i održavanje Računalnog distribucijskog centra (dalje RDC); Za zajedničku zgradu korisnika RDC s posebnom zgradom za održavanje sajmova, izložbi i drugih gospodarstvenih manifestacija; Prostor za unutrašnje prometnice te Prostor za dugoročni razvoj. Po tom planu bilo je predviđeno na novoj lokaciji Međunarodne luke *Tranzit* Osijek zaposliti od 4.000 do 4.500 radnika.[31]

Međutim, nepravedan rat od ljeta 1991. godine usmjeren prema suverenosti i samostalnosti Republike Hrvatske uništio je veličinu, moć i značaj sustava plovnog puta u prijevozu roba i masovnih tereta te izravno utjecao na smanjenje prometa u željezničkom i cestovnom prometu. Ratne (ne)prilike su, petogodišnje, zaustavile prijeratnu uspješnu aktivnost te onemogućile dugoročno planiranje i u potpunosti unazadile lučku i pristanišnu djelatnost Međunarodne luke *Tranzit* Osijek.

SUMMARY

Grounded on archival materials found in the State Archives in Osijek and the relevant literature, the authoresses present the significance of the *Transit* Port in Osijek during the time period from the late 1950s to the late 1980s, with a focus on the natural advantages of Osijek location. The city on the Drava represented a significant centre of lively trade, based on the land routes, natural openness and the passability of the Slavonian plain from North to South, i.e. towards Posavina, Bosnia, Central Europe and the Danube region. The Transit Port of Osijek, located on the right bank of the Drava River, 18 km from the confluence of the Drava and the Danube, has been gaining economic importance since the mid-1950s, after one had made major investments in the construction and mechanization of the *Transit* Port, contributing consequently to greater goods traffic. Since that time, the *Transit* Port has been developing strongly, because it functioned as the storage of the imported goods before customs clearance and for the monitoring of the river traffic through the river port, which was gradually increasing, especially after the Chamber of Commerce of the Socialist Republic of Croatia and the Regional Chamber of Slavonia and Baranja had activated the Drava waterway status in 1974. By the Decision of the Federal Executive Council in Belgrade of 1st August 1975, the Drava River was granted the status of an international waterway, starting from its confluence with the Danube near Aljmaš all the way upstream to Osijek. The Osijek Port of *Transit* was granted the status of a permanent river border crossing for goods and passenger traffic. The diversity of activities, the construction of terminals, the gravity and the traffic capacity were elaborated until the end of 1980s, thus emphasizing the enormous significance of the Osijek International Port of *Transit*.

[31] Isto, Fascikl 6, Luka Tranzit, Zapisnici Radničkog savjeta i Upravnog odbora 1974./1991., Zapisnik sa sjednica Radničkog savjeta, 19. 12. 1988., str. 3-6.