

PRILOG POZNAVANJA PROMETA NA DRAVI*

VLATKA BAUČIĆ-ROSSI

Uvod — Drava izvire u Alpama kod Toblacha (na 1192 m), a protječe kroz Austriju u dužini od 314 km i ulazi u Jugoslaviju kod Dravograda. Našom zemljom protječe u dužini od 406 km i utječe u Dunav kod Aljmaša. U svom donjem toku je jednim dijelom granična rijeka između FNRJ i Mađarske.

Dužina plovnog toka iznosi 151 km, od Terezina-Polja do ušća u Dunav. Na promet utječu: pad, dubina korita, širina, meandriranje, vodostaj i zaleđivanje.

Već kod Maribora je Drava na visini od 267 m, te prema tome od izvora do Maribora prosječan pad iznosi 2,5 m na 1 km. Na svome ušću u Dunav Drava ima visinu od 82,5 m, i njen pad od Maribora do ušća iznosi 0,53 na 1 km. Pad Drave u plovnom dijelu iznosi samo 0,16 m na 1 km. S obzirom na pad, Drava bi mogla biti plovna sve do Maribora, ali to onemogućuje mala i promjenljiva dubina i meandriranje. Dubina Drave u plovnom dijelu kreće se od 4—7 m (maticom rijeke), i mijenja se prema vodostaju te jako varira u toku godine. Širina toka Drave od Maribora do ušća kreće se između 140 i 470 m. Regulacijom toka plovnost bi se povećala.

Radi malog pada u donjem dijelu, Drava jako meandrira i pomjera korito udesno. Matica rijeke jače napada desnu obalu, te na lijevoj ostaju pličine i močvarno zemljište. To onemogućuje ili otežava razvoj pristaništa na lijevoj strani, koja u graničnom toku pripadaju Mađarskoj. Meandri smanjuju pad rijeke, produžuju tok i otežavaju upravljanje plovnim objektima, pa su za promet nepovoljni: zbog toga je još 1870. prokopano 60 meandera u plovnom toku Drave.

Drava ima prelazni nivalni režim, što znači, da je najviši vodostaj u svibnju i lipnju, kada se otapa snijeg u izvorišnom dijelu, a najniži u siječnu i veljači, dok jesenski kišni period dovodi do sekundarnog visokog vodostaja u listopadu (1, 75—77). Vodostaj određuje »gazivost« brodova, te se za niskog vodostaja zbog plićaka često obustavlja plovidba.

Za naročito hladnih zima Drava se može u svom plovnom dijelu i zaleđiti, što povlači sa sobom prekid plovidbe. Ovo zaleđivanje ne izazivaju samo niske temperature, već naročito zaustavljanje ledenih santi pred zaprekama (stupovi mostova i sl.). Plovidba je u to vrijeme paralizirana, a

* Ovo je izvod iz rada, koji je primljen kao diplomatska radnja iz geografije 1954. godine na Prirodoslovno-matematičkom fakultetu u Zagrebu.

plovila se sklanjaju u zimsku luku u Osijeku. Zbog izuzetno blagih zima zaleđenost je prekinula promet poslije rata za duže vrijeme jedino od 12. XII. 1946. do 14. III. 1947.

Nizinski kraj oko plovnog dijela bio je prvobitno pošumljen, sada je najvećim dijelom priveden kulturama, te predstavlja vrlo vrijedan agrarni kraj. Za promet Dravom glavno su značenje imali ostaci šumskog pokrova, što ćemo vidjeti u daljim izlaganjima.

Nizinsko zemljište oko toka različito je na desnoj i na lijevoj obali. Dosta širok pojas odvojenih (mrtvih) riječnih korita, sporednih riječnih rukava i močvarnog zemljišta onemogućuje naseljivanje dijelova lijeve obale. To je jedan od razloga, da je Drava za našu zemlju od mnogo veće važnosti nego za Mađarsku.

Na desnoj se obali razvilo nekoliko mjesta, čiji postanak i razvoj ovise o prometu na Dravi. 25 km uzvodno od ušća Drave smjestio se Osijek, privredni, kulturni i politički centar Slavonije. Prijelaz preko Drave i promet na njoj uvjetovali su formiranje i razvoj Osijeka. Osim Osijeka važna su mjesta i pristaništa: Belišće, Donji Miholjac i Sarvaš.

Za promet na Dravi važna je uzdužna željeznička pruga Koprivnica — Osijek, koja je udaljena od rijeke 15—25 km. Mreža šumskih pruga uskog kolosijeka povezana je s glavnom prugom na stanicama Podravska Slatina i Čačinci, izbija na obalu Drave kod Čadavice i nastavlja se do Osijeka.

Posebnu pak važnost ima Drava kao pritok velike međunarodne rijeke Dunava. Spaja donju Podravinu s našim i stranim krajevima, koje povezuje dunavska mreža vodenih putova.

Osim prirodnih uvjeta na promet Dravom utječu i opće gospodarske prilike okolice, kao i potrebe i mogućnosti razmjene dobara s drugim krajevima naše zemlje i s inozemstvom. Kako su ovi faktori promjenljivi, to se i promet na Dravi mijenja količinom i vrstom robe.

Promet na Dravi kao graničnoj rijeci ovisi i o odnosima sa susjednom zemljom, što je ponekad imalo odlučujuće značenje. Drava danas nije plovna do Terezina Polja, već samo do Čadavice, gdje su srušeni most prekidajući promet, a ta prepreka nije uklonjena zbog nesređenih graničnih odnosa.

Političke prilike znatno utječu na promet na cjelokupnom dunavskom sistemu, a naročito su značenje imale najnovije ekonomske i političke promjene u zemljama Podunavlja.

Svi ovi elementi i faktori utjecali su na razvoj i današnje stanje prometa na Dravi. On se vršio i vrši različitim prometnim sredstvima, i to: splavima, skelama i brodovima. Mi ćemo se ograničiti samo na promet brodovima, jer je on najvažniji, a za njega su prikupljeni podaci, koji daju sliku kretanja robnog prometa na Dravi*.

* Za robni promet na Dravi važna su plovila: štekovi, šleповi, šleповi-tenkevi, remorkeri, drvarice i dereglje. Splavi nisu značajne za ovaj dio toka.

Štekovci služe za pristajanje šleповa i remorkera. Imaju željezni trup, a na drvenoj palubi nalazi se kabina za štekara. Spojeni su mostom s obalom radi istovara ili utovara robe. Uz jedan štek može pristati više šleповa. Šleповi služe za prijevoz robe. Imaju, kao i štekovi, željezni trup, u koji se sprema roba. Nizvodno se mogu sami kretati, ali ih obično i nizvodno, a uzvodno uvijek vuče

Razvoj prometa na Dravi — Prvi počeci prometa na Dravi nisu historijski utvrđeni. Spominje se, da je oko 350. godine Mursa (rimsko naselje na mjestu današnjeg Osijeka) bila pristanište, glavna postaja dunavske flote i sjedište admirala (4, 35.).

O razvoju prometa kroz Srednji vijek nemamo podataka. Tek u 18. stoljeću spominje se skela na pontonima kod osječke Tvrde, koja se otvarala radi propuštanja šajki, velikih lađa i splavi (5, 262).

Dok su se lađe nizvodno kretale nošene rijekom, uzvodno su ih morali vući. U tu je svrhu bio uređen nogostup uz obalu, t. zv. »kopitnica«, kojom su ljudi (»čamđžije«) ili konji vukli lađe (5, 265). Pojavom parobroda, koji je došao prvi put u Osijek 1843. god., postepeno iščezava stari način vuče.

Gradnja slavonsko-podravске željeznice, Viljevo — Kapelna — Belišće, počela je 1884. god., a produžena je do Osijeka 1909. god. (2, 200, 201). Ova je željeznica prevozila uglavnom građevno i gorivo drvo iz šuma u okolini Belišća, u kojem su podignuta postrojenja drvne industrije. Radionice u Belišću spojene su industrijskom prugom do obale Drave, gdje je uređeno pristanište. I Donji Miholjac je povezan prugom s dravskom obalom (2, 203). Industrija i željeznica bile su privatno vlasništvo braće Gutman. Drvo se dovozi željeznicom do dravske obale (Noskovci, Donji Miholjac, Belišće), a odatle nastavlja put rijekom do mjesta potrošnje ili prerade (3, 63). Razvoj prometa na Dravi uzvodno od Osijeka ide paralelno s razvojem drvne industrije uz obalu rijeke.

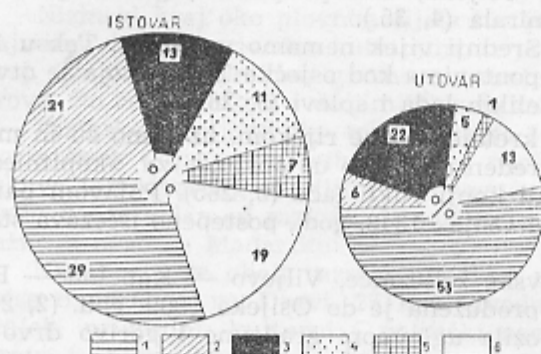
Gradnjom uskotračnih željezničkih veza povećao se promet na Dravi uzvodno od Osijeka. Iz statistika vidimo, da je promet na Dravi 1863. god. iznosio 21.228 tona, 1902. god. 88.900 tona, 1903. god. 84.600 tona, 1904. god. 98.400 tona (7, 267 i 8, 259). Kako raspoložemo detaljnim podacima samo za period poslije Prvog svjetskog rata, i to od 1923., to ćemo se osvrnuti samo na njih i o njima raspravljati. Na osnovu ovih sigurnih podataka možemo odrediti ne samo količinu, već i vrstu robe i tendenciju razvoja prometa na Dravi.

Promet po pristaništima — S prometom robe na Dravi najbolje ćemo se upoznati, ako ga promatramo po pristaništima. Pristaništa su nastala tamo, gdje su prirodni i društveni elementi, bili povoljni. Na Dravi su tako nastala pristaništa: Osijek, Belišće, Donji Miholjac, Sarvaš i Šestilovac.

Osijek — je najveće obalno naselje i najvažnije dravsko pristanište. Šumska područja uz Dravu i mogućnost jeftinog transporta uvjetovali su podizanje tvornice šibica i tvornice pokućstva. Kao centar po-

remorker. Prevoze do 600 tona robe. Šlepovi-tenkovi građeni su kao i šlepovi, a za razliku od šlepova, koji ponekad imaju drvenu palubu, ovi imaju uvijek željeznu, i nutrina im je razdijeljena na rezervoare. U njima se prevoze mineralna ulja i drugi tekući tereti. Veći remorkeri upotrebljavaju se za vuču šlepova. To su snažni parobrodi koji vuku uzvodno 3—4, a nizvodno i više šlepova. Manji remorkeri (motorni) služe za vuču drvarica i dereglja. Drvarice se upotrebljavaju uglavnom za prijevoz drva. Plitko gaze i otvorene su, obično imaju kabinu, iza koje je kormilo. Vuče ih mali remorker. Dereglje su slične drvaricama samo nemaju kabine. Služe za prijevoz pijeska i drugog građevinskog materijala.

ljoprivredne okolice, Osijek razvija prehrambenu industriju. Radi povoljnog smještaja, te lakog i jeftinog dovoza sirovina rijekom, sa-



Sl. 1. Prosječan istovar i utovar robe u osječkom pristaništu prema vrstama i za razdoblja 1929—39. i 1946—52. god.

1. drvo; 2. mineralna ulja; 3. poljodjelski proizvodi; 4. ugljen; 5. građevinski materijal i 6. različita roba.

Fig 1. Moyenne des importations et des exportations dans le port d'Osijek: périodes 1929—39. et 1946—52.

1. Bois; 2. Huiles minérales; 3. Produits agricoles; 4. Charbons; 5. Matériaux de constructions et 6. Divers.

većih riječnih brodova. Širina rijeke iznosi 220 m, što je dovoljno za manevriranje brodova. Duž pristaništa, dugog 350 m, provedena je željeznička pruga do malog kolosijeka, uz koji su robna skladišta. Osim ovog pristaništa, koje se nalazi u Donjem gradu, postoji pristanište i u Gornjem gradu, koje nema tako povoljnih prirodnih uvjeta i služi uglavnom za pristajanje putničkih i manjih teretnih brodova.

Promet kroz osječko pristanište od 1923.—1939. i od 1946.—1952. god. vidimo na tabeli br. 1.*

Prosječni godišnji promet za period od 1923.—1939. bio je: 52.051 tonu, a za period 1946.—1952. godinu 61.926 tona ili za oba perioda prosječno 54.931 tonu.

Da bismo upoznali promet osječčkog pristaništa i njegovu geografsku uvjetovanost, promatrać ćemo ga prema vrstama robe u istovaru i utovaru.

Prosječno se na osječkom pristaništu istovaruje godišnje 37.000 tona robe. Tabl. 2. i sl. 2. pokazuju odnose vrsta istovarene robe za period 1929.—1939. i 1946. 1952. godine.

Na drvo otpada 29% istovara (sl. 1). Polovinu istovarenog drveta čine klade. One manjim dijelom ostaju u Osijeku, a većim se dijelom pretovaruju za Belišće. Potječu uglavnom iz močvarnih šuma oko Dunava, od Batine Skele do Erduta i oko Drave, od ušća do Osijeka. Klade, koje

* Svi podaci o količini i vrsti robe u prometu na Dravi uzeti su iz službenih statističkih podataka za razdoblje od 1923. do 1939. godine, te od 1946. do 1952. godine. Na osnovu toga predstavljani su srednjaci kao grafikoni.

građena je rafinerija nafte. Kalorična električna centrala kao i mnoge tvornice trebaju za svoj pogon ogromne količine ugljena i koksa. Potrebe pijeska u građevinarstvu i njegove rezerve u koritu Drave također razvijaju promet. Industriji kao i stanovništvu potrebni su još i drugi artikli, koji se dovoze Dravom.

Osječko pristanište nastalo je na mjestu, gdje je Drava praveći zavoj, proširila svoje korito. Smjestilo se na konkavnoj strani, gdje je veća dubina pogodna za pristajanje i naj-

Tab. 1. Kretanje prometa pristaništa Osijek

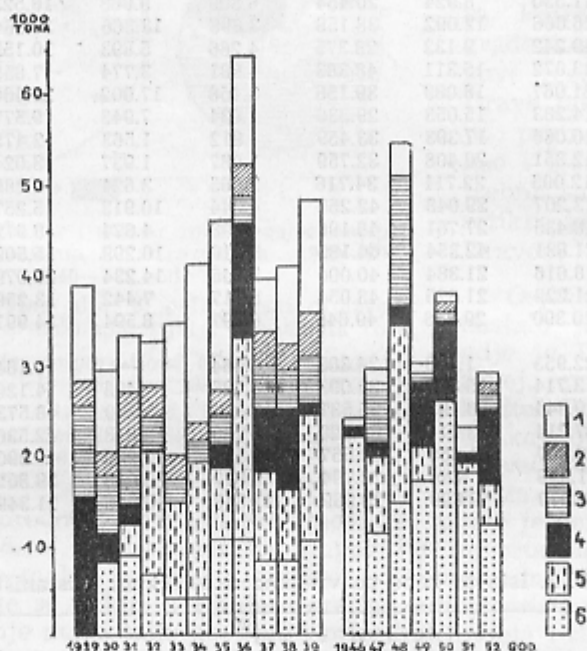
Godina	Istovar			Utovar			Ukupni promet
	domaći	strani	ukupno	domaći	strani	ukupno	
1923	35.310	13.093	48.403	7.095	4.200	11.295	59.698
1924	19.002	13.804	32.806	8.886	11.861	20.747	53.553
1925	11.530	8.924	20.454	6.860	9.663	16.523	36.977
1926	26.066	12.092	38.158	3.698	13.366	17.064	55.222
1927	19.242	9.133	28.375	4.266	5.893	10.159	38.534
1928	33.072	15.311	48.383	4.081	3.774	7.855	56.238
1929	21.067	18.089	39.156	3.458	17.002	20.460	59.616
1930	14.283	15.053	29.336	1.634	7.943	9.577	38.913
1931	16.066	17.393	33.459	912	1.563	2.475	35.934
1932	12.351	20.408	32.759	1.087	1.937	3.024	35.783
1933	12.005	22.711	34.716	2.665	3.624	6.289	41.005
1934	13.207	29.048	42.255	4.344	10.913	15.257	57.512
1935	18.435	27.761	46.196	4.298	4.674	8.972	55.168
1936	21.831	42.354	64.185	5.210	10.299	15.509	79.694
1937	18.616	21.384	40.000	5.845	14.234	20.079	60.079
1938	21.229	21.825	43.054	5.817	7.442	13.259	56.313
1939	20.390	29.256	49.646	6.397	8.594	14.991	64.637
1946	22.953	1.350	24.303	6.164	—	6.164	30.467
1947	13.714	15.379	29.093	3.723	403	4.126	33.219
1948	19.344	36.193	55.537	7.314	41.259	48.573	104.110
1949	27.214	3.014	30.228	29.723	12.813	42.536	72.764
1950	36.907	1.650	38.557	14.154	27.236	41.390	79.947
1951	21.948	846	22.794	9.817	30.048	39.865	62.659
1952	20.270	8.699	28.969	11.313	10.036	21.349	50.318

Tab. 2. Istovar robe po vrstama u osječkom pristaništu

Godina	Istovar					Razno	Ukupno
	Drvo	Mineralna ulja	Poljopr. proizvodi	Ugljen	Građevni materijal		
1929	849	—	14.301	10.488	11.018	2.500	39.156
1930	7.832	—	2.882	6.511	2.450	9.661	29.336
1931	8.190	3.516	2.123	6.506	1.260	11.864	33.459
1932	6.491	13.404	487	3.692	3.565	5.120	32.759
1933	4.094	10.539	1.612	2.390	2.717	13.364	34.716
1934	3.978	14.655	3.063	2.427	2.280	15.852	42.255
1935	10.542	8.077	2.432	3.549	2.330	19.266	46.196
1936	10.567	22.812	12.712	3.250	3.484	11.360	64.185
1937	7.729	9.650	6.456	4.900	4.400	6.865	40.000
1938	7.965	8.327	9.690	3.995	3.395	9.682	43.054
1939	10.619	14.126	2.393	5.310	4.090	13.108	49.646
1946	22.394	—	1.037	230	516	126	24.303
1947	10.775	8.381	1.402	7.114	981	440	29.093
1948	14.370	22.697	1.553	13.601	330	2.986	55.537
1949	17.429	3.631	7.551	911	—	706	30.228
1950	26.320	—	8.665	1.592	939	1035	38.557
1951	17.989	1.125	1.108	—	75	2.497	22.794
1952	11.752	4.403	8.805	1.906	1.031	1.072	28.969

ostaju u Osijeku, većinom služe kao sirovina tvornici šibica. Drugo mjesto zauzima ogrjevno drvo. Dolazi iz šumskih područja oko Drave i Dunava, koja smo već prije naveli, te iz šume uzvodno od Osijeka do Donjeg Miholjca.

U ukupnu količinu istovarenog drveta ubrojili smo i drvene preradevine, koje dolaze iz Belišća, i u Osijeku se distribuiraju ili pretovaruju na brodove za izvoz u inozemstvo.



Sl. 2. Istovar robe u osječkom pristaništu za razdoblja 1929—39. i 1946—52. god.

1. različita roba; 2. građevni materijal; 3. ugljen i rude; 4. poljodjelski proizvodi; 5. mineralna ulja i 6. drvo.

Fig. 2. Débarguements dans le port d'Osijek: périodes 1921—39. et 1946—1952.

1. Divers; 2. Matériaux de constructions; 3. Charbons et minerais; 4. Produits agricoles; 5. Huiles minérales et 6. Bois.

Gledajući vremenski tok istovara drva u osječkom pristaništu, vidimo mala kolebanja od 1929. do 1939. godine i prosječna je količina 7.000 tona godišnje. Istovar drva u poslijeratnim godinama naglo se penje, i dostiže maksimum 1950. godine (26.000 tona). Prosjek godišnjeg istovara drva u poratnim godinama (1946. do 1952.) povećao se na 17.000 tona.

Mineralna ulja zauzimaju prosječno 21% istovara. U Osijeku postoji rafinerija mineralnih ulja, kojoj je namijenjena ova sirovina. Postoje ve-

like razlike u količini istovarene nafte tokom prijeratnih i poslijeratnih godina. Od 1931. do 1938. godine prosječno se istovarilo godišnje 12.000 tona, dok se poslije rata istovarilo: 1947. godine 8.000 tona, 1948. godine 20.000 tona i 1949. godine 4.000 tona. Cijela količina istovarenih mineralnih ulja bila je uvezena iz inozemstva, i to iz Mađarske i Rumunjske. Promjenom političkih odnosa 1948. godine prestaje uvoz mineralnih ulja iz ovih zemalja. Godine 1952. prevezeno je vodenim putem iz Siska 4.500 tona.

Poljoprivredni proizvodi čine 13% ukupnog istovara, i to žitarice, dok su druga dobra zastupana u vrlo malim količinama. Žitarice se dovoze iz krajeva uz Dravu i Dunav. Dok su prije rata bile namijenjene izvozu u inozemstvo, poslije rata sva istovarena količina, koja je prosječno mnogo manja od prijeratne, ostaje u Osijeku, gdje se prerađuje u prehrambenoj industriji i na licu mjesta troši. Godine 1952. stiglo je iz Regensburga (Zapadna Njemačka) 6.000 tona brašna kao pomoć USA povodom sušne godine.

Tab. 3. Utovar robe po vrstama u osječkom pristaništu

Godina	U t o v a r					Razno	Ukupno
	Drvo	Mineralna ulja	Poljopr. proizvodi	Ugljen	Građevni materijal		
1929	2.456	—	16.114	—	—	1.890	20.460
1930	—	—	7.895	—	1.390	292	9.577
1931	—	—	1.163	—	—	1.312	2.475
1932	—	—	1.388	—	—	1.636	3.024
1933	—	—	2.636	—	—	3.653	6.289
1934	830	1.721	7.948	—	—	4.758	15.257
1935	768	1.500	2.629	—	—	4.075	8.972
1936	1.115	2.816	8.142	—	—	3.436	15.509
1937	1.409	1.325	11.927	—	—	5.418	20.079
1938	1.235	1.708	5.916	—	—	4.400	13.259
1939	2.002	1.876	5.223	—	—	5.890	14.991
1946	5.898	—	—	—	—	266	6.164
1947	3.451	—	—	—	166	509	4.126
1948	47.764	—	—	120	235	454	48.573
1949	39.827	—	—	—	1.724	985	42.536
1950	38.052	590	521	—	400	1.827	41.390
1951	22.853	3.487	—	12.488	—	1.037	39.865
1952	9.667	5.477	—	4.559	713	933	21.349

Ugljen i koks iznose 11% ukupnog istovara, a uvozili su se za potrebe industrije i kalorične centrale. Prije rata uvozilo se prosječno 5.000 tona, najviše iz Čehoslovačke. Poslije rata se i dalje uvozi iz Čehoslovačke do 1948., a od tada se uvozi samo koks iz Zapadne Njemačke (Regensburg), dok se ugljen iz naših rudnika ne dovozi Dravom, već željeznicom.

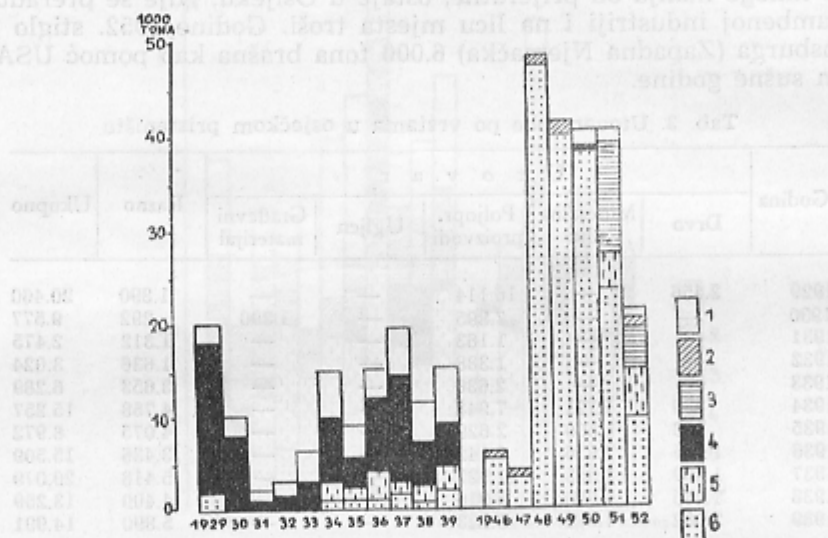
Na građevni materijal otpada 7% istovara. Najviše je zastupan cement, zatim pijesak, te nešto kamenâ i opeke. Cement se dovozi iz beoćinske tvornice cementa, pijesak se vadi iz korita Drave za niskog vodostaja, kamen se dovozi iz Golubca (Đerdap) a opeka iz Dalja. Prije rata je godišnji istovar građevnog materijala bio dosta stabilan i iznosio je

oko 4.000 tona godišnje, dok je poslije rata vrlo malen, tako ukupna količina od 1946. do 1952. godine iznosi 4.000 tona.

Razna druga roba zauzima 19% istovara.

Gledajući u cjelini istovar robe u Osijeku od 1929. do 1939. i od 1946. do 1952. (vidi graf. sl. 2), možemo zaključiti, da se najviše istovaruje drvo. Količina istovara je jako varirala tokom ovog vremenskog razdoblja i do 1936. godine (64.000 tona) uglavnom raste, a zatim pada. i 1951. iznosi tek 23.000 tona.

Prosječni godišnji utovar za 1929.—1939. i 1946.—1952. iznosio je 17.500 tona. Kretanje godišnjih količina utovara i vrste robe za spomenuto razdoblje vidimo iz tabele br. 3. i slike br. 3.



Sl. 3. Utovar robe u osječkom pristaništu za razdoblja 1929—39. i 1946—52. god.

1. različita roba; 2. građevni materijal; 3. ugljen i rude; 4. poljodjelski proizvodi; 5. mineralna ulja i 6. drvo.

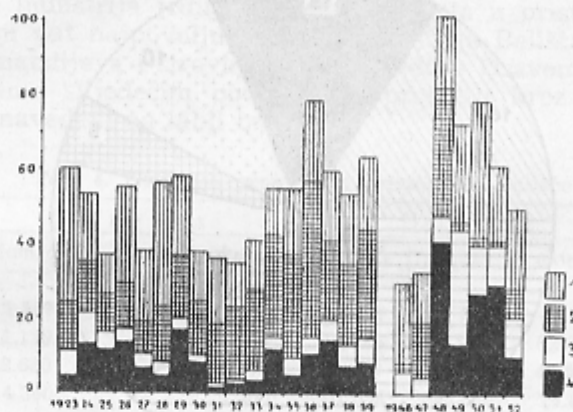
Fig. 3. Embarquements dans le port d'Osijek: périodes 1929—39. et 1946—52.

1. Divers; 2. Matériaux de constructions; 3. Charbon et minerais; 4. Produits agricoles; 5. Huiles minérales et 6. Bois.

Drvo je i u utovaru najviše zastupano (53%). Promatrajući grafikon 3, uočavamo veliku razliku između prijeratnih i poslijeratnih godina. Dok se prije rata prosječno godišnje utovarilo 1.000 tona drva, taj se prosjek poslije rata povisio na 24.000 tona, a za tri godine (1948 do 1950) prosjek iznosi čak 43.000 tona. Prije rata se čitava utovarena količina drva izvozila u Njemačku, Austriju i Čehoslovačku. Veliki utovar poslije rata bio je jednim dijelom namijenjen za potrebe Drvnog kombinata u Belišću, i to klade, dok se jamsko drvo, celulozno, parketi i gorivo drvo izvozilo u Mađarsku, Čehoslovačku, Zapadnu Njemačku i Austriju.

Poljodjelski proizvodi čine 22% utovara. Prije rata je prosječni godišnji utovar agrarnih dobara od 1929. do 1939. iznosio 6.500 tona. Najveći dio bio je izvezen u Austriju i Čehoslovačku. Prvo mjesto u utovaru kao i u istovaru zauzimaju žitarice. Poslije rata agrarni proizvodi utovarivani su u neznatnim količinama, i to u 1950. godini.

Mineralna ulja čine 6% utovara. Od 1934. do 1939. prosječno se godišnje utovarivalo 3.000 tona. Poslije rata imamo utovar mineralnog ulja



Sl. 4. Promet po porijeklu robe kroz osječko pristanište za razdoblja 1923—39. i 1946—52. god.

1. domaći istovar; 2. strani istovar; 3. domaći utovar i 4. strani utovar.

Fig. 4. Provenance et destination des marchandises dans le port d'Osijek: périodes 1923—39. et 1946—52. 1. Débarquements en provenance de Yougoslavie; 2. Débarquements en provenance d'étranger; 3. Embarquements à destination du pays; 4. Embarquements pour l'étranger.

u 1951. i 1952. u ukupnoj količini od 9.000 tona. Godine 1951. otpremljeno je za Bosanski Brod 3.500 tona, a ostatak 1952. za Regensburg.

Ugljen je istovarivan jedino 1951. i 1952., i to ukupno 17.000 tona; cijela ova količina izvezena je u Zapadnu Njemačku (Regensburg), a dovezen je u osječko pristanište željeznicom iz Kaknja. U ukupnom utovaru robe od 1929.—1939. i 1946.—1952. udio ugljena iznosi tek 5%.

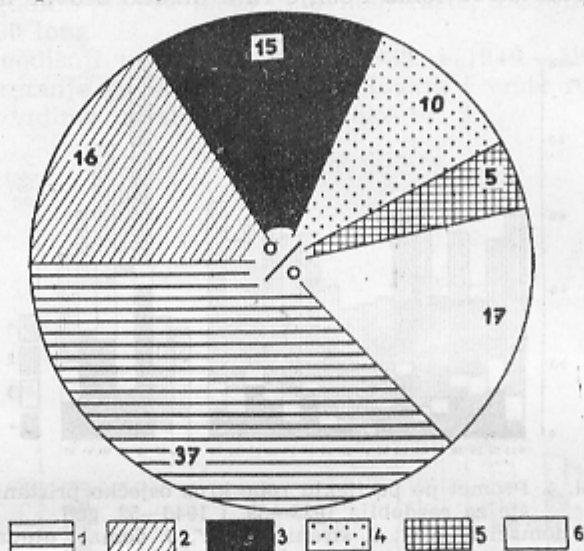
Građevni materijal čini malen dio (1%) utovara i sve otpada na kamen, koji služi za osiguranje dravskih obala. Prije rata nije utovarivan, dok je poslije rata utovareno ukupno 3.000 tona.

Ostala razna roba utovara, koja pojedinično ne dolazi do izražaja, zauzima prosječno 13% utovara.

Iz grafikona vremenskog kretanja (sl. 3.), vidimo, da utovar robe od 1929. do 1947. nije prelazio 20.000 tona, dok je od 1948. do 1952. iznosio prosječno 38.000 tona godišnje. Naročito se ističe nagli porast utovara 1948. godine na 47.500 tona, te njegov nagli pad u 1952. godini na 21.349 tona. Porast utovara 1948. godine posljedica je jakog izvoza u podunavske

zemlje, a od 1952. godine prouzrokovan je njegovim smanjenjem. I u utovaru kao i u istovaru glavno mjesto zauzima drvo.

Gledajući u cjelini promet robe osječkog pristaništa, vidimo, da je istovar robe dva puta veći od utovara (v. sl. 4). Ta je razlika naročito velika u prijeratnim godinama, dok se u poslijeratnim količine istovara i utovara gotovo podudaraju.



Sl. 5. Promet po vrstama robe kroz osječko pristanište za razdoblja 1929—39. i 1946—52. god.

1. drvo; 2. mineralna ulja; 3. poljodjelski proizvodi; 4. ugljen i rude; 5. građevni materijal i 6. različita roba.

Fig. 5. Catégories de marchandises dans le port d'Osijek: périodes 1929—39. et 1946—52.

1. Bois; 2. Huiles minérales; 3. Produits agricoles; 4. Charbon et minerais; 5. Matériaux de constructions; 6. Divers.

Veliki promet robe u 1948. godini tumačimo našom industrijskom izgradnjom, zbog koje je vršena velika razmjena robe sa zemljama Podunavlja, koje su s nama dobro povezane dunavskim vodenim putovima, u kome osječko pristanište ima povoljan položaj. Sredinom 1949. godine promet s podunavskim zemljama opada, i naša se vanjska trgovina orijentira prema zemljama zapadne Evrope, s kojima robu zamjenjujemo morskim putem.

Segmenti ukupnog prometa robe (v. sl. 5) pokazuju, da je najveći dio prometa zauzimalo drvo (37,0%), koje se u poslijeratnim godinama više istovarivalo nego utovarivalo, a u poslijeratnim godinama obratno. Ovaj je obrat posljedica pojačanog izvoza drva preko Osijeka.

Belišće — je pristanište, čiji je promet vezan uz drvnu industriju, osnovanu 1884. god. Razvoj industrije uvjetovao je i stvaranje naselja, koje se smjestilo u šumskom kraju na mjestu podesnom za pri-

stanište. Samo se pristanište nalazi na konkavnoj strani rijeke i s nekoliko uskotračnih kolosijeka spojena je s industrijskim središtem. Ima posebna pristaništa za utovar i istovar.

Za niz postrojenja, iz kojih se drvna industrija Belišće sastoji, potrebne su kao sirovina razne vrste drva. Uz pilanu postoji tvornica tanina, koja treba kesten i hrast, zatim tvornica parketa i bačava, te destilacija drva i proizvodnja drvnog uglja; posljednje preraduju bukovo drvo, dok postrojenje za proizvodnju celuloze troši topolu i vrbu.

Drvna je industrija jedini pokretač prometa u pristaništu. Kako je za drvo plovni put najpovoljniji, to se industrija Belišća pokraj dovoza željeznicom snabdijeva i sirovinama, koje dolaze Dravom.

Raspolažemo slijedećim podacima o prometu kroz pristanište Belišće, koji su navedeni na tabli br. 4.

Tab. 4. Kretanje prometa u pristaništu Belišće

Godina	I s t o v a r			U t o v a r			Ukupni promet
	domaći	strani	ukupno	domaći	strani	ukupno	
1923	1.557	—	1.557	50.252	5.327	55.579	57.136
1924	1.129	—	1.129	49.314	17.004	62.318	63.447
1925	2.630	170	2.800	34.928	7.577	42.505	45.305
1926	4.360	—	4.360	51.033	20.850	71.883	76.243
1927	2.740	—	2.740	32.694	31.499	64.193	66.933
1928	949	—	949	31.569	36.214	67.783	68.732
1929	8.009	—	8.009	19.928	19.843	39.771	47.780
1930	11.097	—	11.097	15.147	22.674	37.821	48.918
1931	2.396	—	2.396	17.103	27.566	44.669	47.065
1932	460	—	460	17.925	5.647	23.572	24.032
1933	40	—	40	57.914	8.357	66.271	66.317
1934	3.284	—	3.284	55.537	19.154	74.691	77.975
1935	300	—	300	80.721	9.883	30.604	90.904
1936	680	—	680	77.608	9.988	87.596	88.276
1937	3.160	30	3.190	79.783	19.673	99.456	102.646
1938	3.234	407	3.641	59.575	12.916	72.491	76.132
1939	3.477	—	3.477	48.925	16.522	65.447	68.924
1946	3.190	—	3.190	6.000	—	6.000	9.190
1947	15.049	—	15.049	14.000	1.000	15.000	30.049
1948	10.819	—	10.819	21.800	6.300	28.100	38.919
1949	29.610	—	29.610	30.800	1.000	31.600	61.210
1950	30.405	—	30.405	15.500	1.300	16.800	47.205
1951	18.974	—	18.974	12.000	—	12.000	30.974
1952	37.893	—	37.893	12.961	—	12.961	50.854

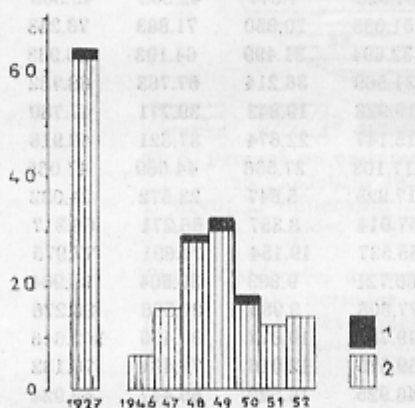
Za prijeratne godine možemo pouzdane podatke o prometu po vrstama robe dati samo za god. 1927. Te je godine bilo utovareno 64.000 tona, a istovareno 2.000 tona. Poslije rata postoji mala razlika između utovara i istovara, ali je posljednji redovito veći (grafikon 6 i 7). Drvo čini cjelokupni promet (klade, gorivo drvo, drvne prerađevine).

Razlike utovara i istovara (grafikon 8) prije rata tumačimo time, što se drvo dovozilo do Belišća šumskom industrijskom željeznicom iz šuma oko pruge, a gotovi su produkti najviše tovareni na šlepove, koji su niz-

Tab. 5. Promet vrsta robe kroz pristanište Belišće

Godina	U tovar		I stovar	
	Drvo	Poljopr. proizvodi	Drvo	Poljopr. proizvodi
1927	63.499	694	1.760	980
1946	6.000	—	3.190	—
1947	15.000	—	15.000	—
1948	27.300	800	10.819	—
1949	30.000	1.600	29.610	—
1950	15.800	1.000	30.405	—
1951	12.000	—	18.974	—
1952	12.961	—	37.893	—

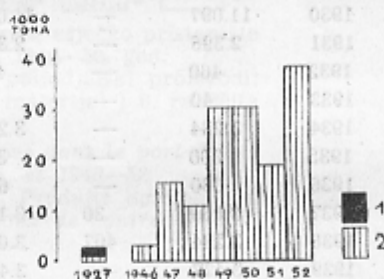
vodno odvozili robu u naše potrošačke centre (Osijek, Vukovar, Novi Sad, Beograd i dr.) ili u inozemstvo. To objašnjava žito — razlike između utovara i istovara bile su velike.



Sl. 6. Utovar robe u pristaništu Belišće za 1927. te razdoblje 1946—52. god.

1. poljodjelski proizvodi i 2. drvo.
Fig. 6. Exportations dans le port de Belišće en 1927 et dans la période 1946—52.

1. Produits agricoles; 2. Bois.



Sl. 7. Istovar robe u pristaništu Belišće za 1927. te razdoblje 1946—52. g.

1. poljodjelski proizvodi i 2. drvo.
Fig. 7. Importations dans le port de Belišće en 1927 et dans la période 1946—52.

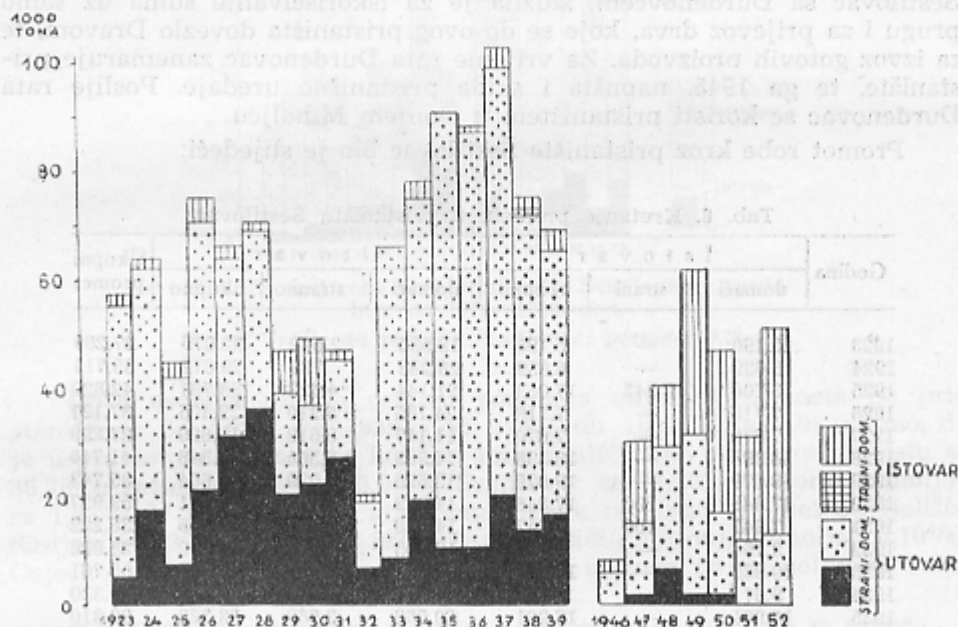
1. Produits agricoles; 2. Bois.

Promet je u pristaništu Belišće poslije rata prosječno manji od prijeratnog, ali — kako smo već istakli — postoje vrlo male razlike između utovara i istovara. Ovo možemo tumačiti time, što se poslije rata prišlo širem iskorišćivanju šuma, pa se drvo ne dovozi samo iz bliže okolice (iz šuma uz željezničku prugu), nego i vodenim putem iz šuma uz rijeku.

Taninsko se drvo dovozi iz šume uz Dravu, pa čak i iz šuma uz Savu i Dunav.

U godišnjem slijedu prometa robe u pristaništu Belišće (grafikon 8) vidimo, da je u godinama prije rata bio veći od onog poslije rata. Ta je razlika veća u utovaru, dok je istovar poslije rata veći od predratnog. Veliki dio robe, koja se utovarila prije rata, bio je namijenjen za izvoz u inozemstvo, pa se prevozilo vodenim putem bilo izravno iz Belišća ili preko Osijeka. Poslije rata opao je izvoz u inozemstvo, a time i utovar u pristaništu Belišće.

Govoreći o Osijeku, vidjeli smo, da se u poslijeratnim godinama izvoz vrši preko osječke luke. Za domaće tržište šalje Belišće svoje produkte uglavnom željeznicom.



Sl. 8. Promet kroz pristanište Belišće u razdobljima 1923—39. i 1946—52. god.

Fig. 8. Trafic du port de Belišće; périodes 1923—39 et 1946—52.

Sarvaš — ima vrlo malu prometnu važnost. Ovo pristanište utovaruje drvo, koje se siječe u susjednim šumama uz lijevu i desnu obalu Drave, a prevozi se uglavnom malim ladama »drvaricama« za Osijek, Vukovar i Beograd, te nešto malo i za inozemstvo. Ukupni promet od 1923. do 1939. i od 1946. do 1952. iznosi 113.000 tona, što znači prosječno godišnje 4.600 tona. Tokom ovog razdoblja promet je neznatno varirao. Istovar je vrlo malen, jer se istovaruje samo materijal potreban za uređenje obala Drave, naivše kamen.

Donji Miholjac — ima kao i Sarvaš maleno značenje za promet na Dravi. To je isključivo utovarno pristanište za drvo i manje za

poljoprivredne proizvode. Od konca 1930. do 1946. ovo pristanište nije uopće imalo prometa. Prosječni godišnji utovar iznosio je u periodu od 1923. do 1930. i od 1946. do 1950. godine 2.500 tona i vrlo je varijabilan. Godine 1951. naglo je porastao na 10.000 tona, a 1952. na dvostruku količinu, 20.000 tona. Utovaruju se klade za Belišće, Osijek, te ogrjevno drvo za Beograd, Novi Sad, Stari i Novi Bečej, te za Vukovar.

Pristanište Donji Miholjac iskorišćuje sada Šumsko industrijsko poduzeće Đurđenovac, koje je 1945. napustilo svoje pristanište u Šestilovcu, što objašnjava poratno povećanje prometa.

Šestilovac — je pristanište, što ga je za svoje potrebe uredilo Šumsko industrijsko poduzeće Đurđenovac. Šumska pruga, koja je spajala Šestilovac sa Đurđencem, služila je za iskorišćivanje šuma uz samu prugu i za prijevoz drva, koje se do ovog pristaništa dovezlo Dravom, te za izvoz gotovih proizvoda. Za vrijeme rata Đurđenovac zanemaruje pristanište, te ga 1945. napušta i skida pristanišne uređaje. Poslije rata Đurđenovac se koristi pristaništem u Donjem Miholjcu.

Promet robe kroz pristanište Šestilovac bio je slijedeći:

Tab. 6. Kretanje prometa u pristaništu Šestilovac

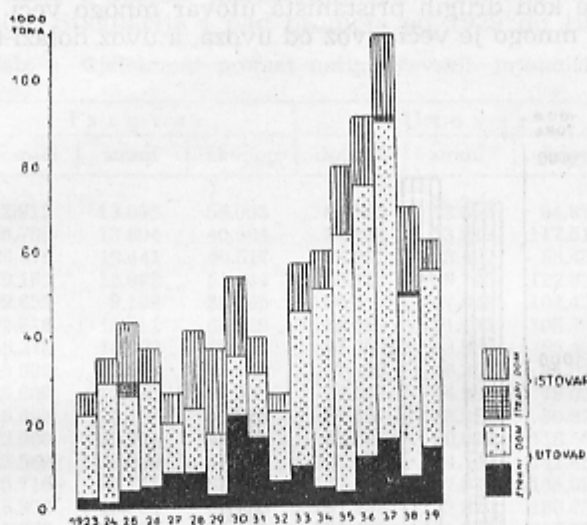
Godina	Istovar			Utovar			Ukupni promet
	domaći	strani	ukupno	domaći	strani	ukupno	
1923	5.190	—	5.190	19.530	2.549	22.079	27.269
1924	6.639	—	6.639	28.283	789	29.072	35.711
1925	13.706	3.347	17.053	21.144	4.623	25.767	42.820
1926	7.716	—	7.716	24.195	5.210	29.405	37.121
1927	7.670	—	7.670	11.117	8.512	19.629	27.299
1928	18.398	—	18.398	14.983	8.365	23.348	41.746
1929	19.079	—	19.079	13.625	3.039	16.664	35.743
1930	17.646	200	17.846	14.772	21.309	36.081	53.927
1931	7.347	400	7.747	14.638	15.837	30.475	38.222
1932	3.754	—	3.754	16.405	5.727	22.132	25.886
1933	10.935	—	10.935	35.828	8.998	44.826	55.761
1934	9.071	—	9.071	46.528	3.731	50.259	59.330
1935	16.981	—	16.981	60.660	2.669	63.329	80.310
1936	15.865	150	16.015	62.825	11.563	74.388	90.403
1937	19.324	760	20.084	73.685	15.489	89.174	109.258
1938	19.742	1.210	20.952	41.524	6.591	48.115	69.067
1939	6.753	250	7.003	41.069	13.217	54.286	61.289

Poređenjem prometa robe u Šestilovcu od 1923. do 1939. (grafikon 9) istodobnim u Belišću i Osijeku, vidimo, da za ovima malo zaostaje po količini, ali — kao i u Belišću — prevladava utovar. Belišće je imalo u tom razdoblju 1,100.000 tona ukupnog prometa, Osijek 926.000 tona, a Šestilovac 890.000 tona.

Statističke podatke po vrstama robe imamo samo za 1927., koji daju uvid i u ostale godine. Kako je Šestilovac pristanište drvne industrije, razumljivo je, da je glavna i gotovo jedina vrsta robe bilo drvo.

Iz grafikona ukupnog prometa vidimo, da je utovar daleko veći od istovara. Druge preradevine kao i gorivo drvo otpremale su se Dravom

za razna mjesta duž Dunava; otuda veliki utovar. Jedan dio utovara otpada na izvoz u Austriju, Njemačku i Mađarsku.



Sl. 9. Promet robe kroz pristanište Šestilovac u razdoblju od 1923—1939. god.

Fig. 9. Trafic du port de Šestilovac: période 1923—39.

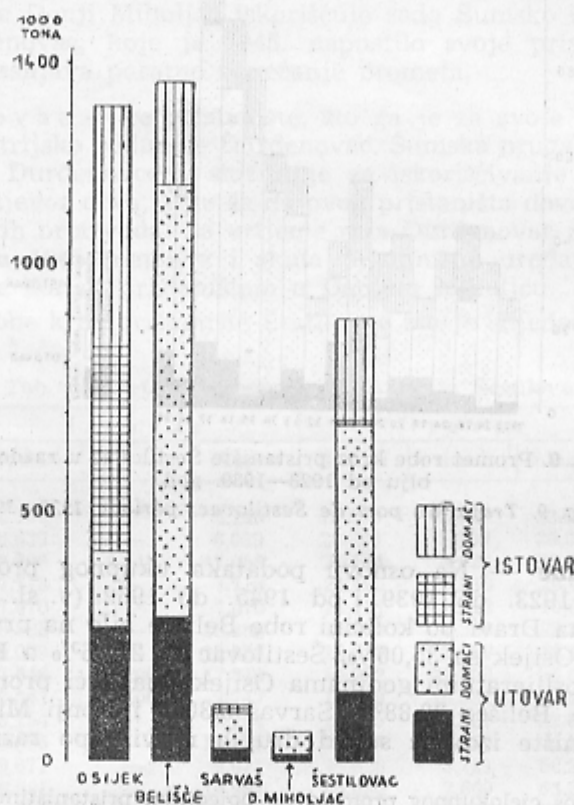
Opće osobine — Na osnovu podataka ukupnog prometa po pristaništima od 1923. do 1939. i od 1945. do 1952. (v. sl. 10) vidimo, da je u prometu na Dravi po količini robe Belišće bilo na prvom mjestu sa 36,76%, zatim Osijek sa 35,00%, Šestilovac sa 23,66% a Donji Miholjac sa 1,58%. U poslijeratnim godinama Osijek ima veći promet od Belišća (Osijek 54,72%, Belišće 33,88%, Sarvaš 6,30% i Donji Miholjac 5,10%). Osječko pristanište izdvaja se od drugih najviše po raznolikosti robe.

Tab. 7. Odnos cjelokupnog prometa po pojedinim pristaništima za period od 1923—1939. i 1946—1952. godine.

Pristanište		Osijek	Belišće	Sarvaš	Donji Miholjac	Šestilovac
Istovar	domaći	496.052	195.442	5.825	1.719	205.816
	strani	404.770	607	—	1.220	6.317
Utovar	domaći	158.761	888.817	87.999	48.779	540.811
	strani	258.777	300.294	19.485	8.078	138.218
Ukupno:		1.318.360	1.385.160	113.309	59.796	891.162

Dok je kod svih drugih pristaništa drvo gotovo jedini artikal, dotle ono u Osijeku zauzima samo 37,00%. Po vrijednosti istovarene i utovarene robe u poslijeratnim godinama Osijek dolazi na prvo mjesto.

Srednji godišnji promet na svim dravskim pristaništima iznosio je za promatrani period 157.000 tona. 65% čitavog prometa otpada na utovar, a 35% na istovar. Jedino je kod osječkog pristaništa istovar veći od utovara, dok je kod drugih pristaništa utovar mnogo veći. Kod prometa s inozemstvom mnogo je veći izvoz od uvoza, a uvoz dolazi do izražaja jedino u Osijeku.



Sl. 10. Poređenje prometa kroz pojedina pristaništa u razdobljima 1923—39. i 1946—52. god.

Fig. 10. Comparaison trafic des différents ports: périodes 1923—39 et 1946—52.

Odnos cjelokupnog prometa po pojedinim pristaništima za period od 1923. do 1939. i od 1946. do 1952. vidimo iz tabele br. 7 (na str. 75).

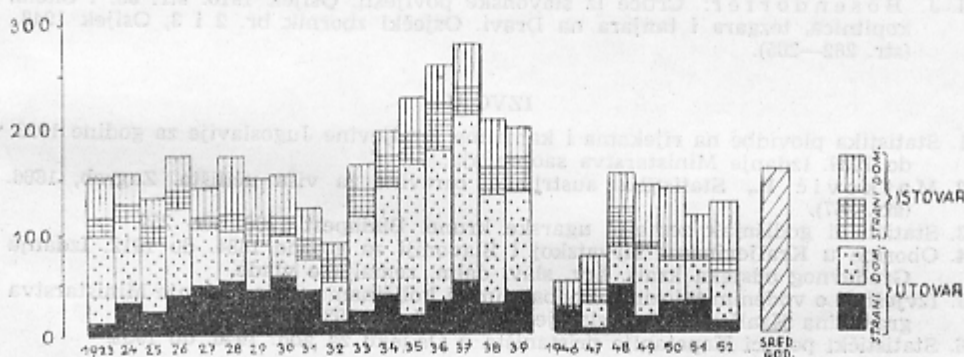
67% ukupnog prometa robe na Dravi čine drva, a bez osječkog pristaništa taj se postotak povećava gotovo 95%. Iz svega, što smo dosad vidjeli o prometu robe po vrstama, možemo zaključiti, da kod prometa Dravom dolazi u obzir najviše ona roba, koja po svom obujnu zauzima velik prostor, te je njezino transportiranje u većim količinama jednostavnije i jeftinije vodenim putem.

Promet na Dravi od 1923. do 1939. i od 1946. do 1952. prikazan je na tabeli br. 8.

Od 1923. do 1932. promet na Dravi naizmjenično raste i opada, a prosječna vrijednost iznosi oko 151.000 tona godišnje (sl. 11). Od 1933. dalje promet raste i dostiže maksimum 1937. (280.000 tona), a od tada postepeno opada. Stagnacija i pad prometa od 1929 do 1932. godine po-

Tab. 8. Cjelokupni promet naših dravskih pristaništa

Godina	Istovar			Utovar			Ukupni promet
	domaći	strani	ukupno	domaći	strani	ukupno	
1923	42.912	13.093	56.005	81.535	13.336	94.871	150.876
1924	26.780	13.804	40.584	84.294	33.219	117.513	158.097
1925	28.076	12.441	40.517	64.992	23.467	88.459	128.976
1926	39.152	12.092	51.244	83.127	39.725	122.852	174.096
1927	29.652	9.133	38.785	56.772	47.648	104.420	143.205
1928	52.918	15.311	68.229	52.249	51.133	103.382	171.611
1929	48.215	18.699	66.914	41.559	43.906	85.465	152.379
1930	43.026	15.863	58.889	37.728	56.364	94.092	152.981
1931	25.809	17.793	43.602	34.063	44.966	79.029	122.631
1932	16.565	20.408	36.973	37.567	13.311	50.878	87.851
1933	22.980	22.711	45.691	97.587	20.979	118.566	164.257
1934	25.562	29.048	54.610	107.289	34.168	141.457	196.067
1935	35.716	27.761	63.477	147.999	17.986	165.985	229.462
1936	38.376	42.504	80.880	147.938	32.820	180.758	261.638
1937	41.270	22.174	63.444	164.473	51.894	216.367	279.811
1938	44.205	23.442	67.647	108.473	28.667	137.140	204.787
1939	30.700	29.506	60.206	98.743	39.868	138.611	198.817
1946	26.143	1.350	27.493	21.164	—	21.164	48.657
1947	28.763	15.379	44.142	27.723	1.403	29.126	73.268
1948	34.163	36.193	70.356	36.114	47.559	83.673	154.029
1949	56.824	3.014	59.838	66.123	13.813	79.936	139.774
1950	67.512	1.650	69.162	41.254	28.536	69.790	138.952
1951	40.922	846	41.768	38.817	30.048	68.865	110.633
1952	58.763	8.699	67.462	49.574	10.036	59.610	127.072



Sl. 11. Promet kroz dravska pristaništa u razdobljima 1923—39. i 1946—52. god.
 Fig. 11. Trafic dans les ports de la Dravé: périodes 1923—39 et 1946—52.

sljedica su privredne krize. Poslije krize promet naglo oživljava do 1937., a 1938. počinje opadati, čemu je uzrok pripremanje rata, zbog čega opada promet s inozemstvom.

Poslije rata od godine 1946. (50.000 tona) promet raste do 1948. (154.000 tona), zatim opada do 1951. (127.000 tona). Uništenje prometnih sredstava uvjetovalo je malen promet 1946., a od tada se postepeno povećava do 1949. i zatim nešto opada.

Kretanje utovara i istovara po godinama varira paralelno s promjenom ukupnog godišnjeg prometa, osim što od 1936. — 1938. imamo velik porast utovara, dok je istovar ostao nepromijenjen. U poslijeratnim godinama istovar i u tovar su približno uravnoteženi. Odnos i variranje izvoza i uvoza ovisi o prilikama na svjetskom tržištu i o našim vezama s inozemstvom.

Iz statističkih podataka vidimo, da drvo čini glavninu robe u prometu na Dravi. Ovo vrijedi još više za uzvodni splavarski dio toka, gdje je drvo jedini teret. Prema iskorišćivanju šuma i konjunkturi na drvnom tržištu kolebao je i promet na Dravi. Zbog iscrpljenosti i krčenja šuma te zbog jačanja drvnog tržišta u zemlji, koje se najviše snabdijeva željezničkim transportom, opada (od 1937. g.) promet na Dravi. Naouštaju se (Šestilovac) ili opadaju (Belišće, Donji Miholjac, Sarvaš) drvena pristaništa i promet se koncentrira u Osijeku, odakle se i počeo razvijati. Pomjeranje toka, nestabilan režim, ekscentričan tok, oranični položaj i relativno mala ekonomska vrijednost okolice ne pogoduju skupim umjetnim zahvatima radi uređenja i održavanja plovnog puta. Plovidba na Dravi bila je i ostat će više ili manje važan ogranak dunavskog sistema vođenih putova.

LITERATURA

1. Sv. Ilešić: Rečni režimi v Jugoslaviji. Geografski vestnik 1947., Ljubljana 1948., str. 75-77.
2. J. Gorničić-Brdovački: Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Zagreb 1952. (str. 200—203).
3. J. Brdovački: Prometna politika. Zagreb 1907. (str. 63).
4. J. Bösendorfer: Crnice iz slavonske povijesti. Osijek 1910. str. 35. i Skela, kopitnica, tezgara i tanjara na Dravi. Osječki zbornik br. 2 i 3, Osijek 1948., (str. 262—265).

IZVORI

1. Statistika plovidbe na rijekama i kanalima Kraljevine Jugoslavije za godine 1923. do 1939. Izdanje Ministarstva saobraćaja.
2. Matković P., Statistika austrijske carevine za viša učilišta. Zagreb, 1866. (str. 267).
3. Statistički godišnjak zemalja ugarske krune. Budapest 1906. str. 259.
4. Oborine u Kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji za godine 1884. do 1912. Izdanje Građevnog odsjeka kralj. hrv. slav. dalm. zemaljske vlade.
5. Izvještaji o vođenim talozima, vodostajima i količinama vode. Izdanje Ministarstva građevina Kraljevine Jugoslavije za g. 1925. do 1938.
6. Statistički podaci Kapetanije pristaništa u Osijeku za god. 1946. do 1952.

RESUMÉ

Le trafic sur la Drave

par Vl. Baučić-Rossi

La Drave constitue dans la grande partie de son cours la frontière septentrionale de la Yougoslavie. La partie navigable, de Terezino polje au confluent de la Drave et du Danube a 151 km de long. La Drave traverse des régions agricoles, qui ne peuvent alimenter un commerce important. En outre elle occupe une position périphérique par rapport à l'ensemble de l'état yougoslave. Son trafic n'est donc pas considérable.

La partie navigable du cours de la Drave appartient au réseau fluvial du Danube et le trafic sur ces rivières s'est développé dès l'antiquité. C'est ce qui explique la position de la Mursa romaine et le rapide essor d'Osijek qui a été le centre des échanges avec les pays du Danube supérieur. Avant guerre, Osijek comptait parmi les premières villes industrielles de la Yougoslavie.

Autrefois les régions de la Drave inférieure étaient densément boisées; les forêts n'ont été épargnées que dans les zones marecageuses où l'extension des terres arables est impossible. Le bois alimente la majeure partie du trafic sur la Drave (67%). Des ports spécialisés dans le chargement et le déchargement de bois se sont développés le long du fleuve, mais en raison de l'intense exploitation et de la destruction des forêts, le trafic tend maintenant à décliner.

Le bois était dirigé autrefois vers le Danube et les autres régions de la Yougoslavie; il était exporté vers les états de Danube supérieur. A côté d'Osijek les ports les plus importants étaient avant la guerre; Belišće, Donji Miholjac, Sarvaš, Šestilovac. Au cours des périodes 1923—1939. et 1946—1953, Belišće a bénéficié du trafic le plus important: 57400 tonnes par an en moyenne. En second lieu vient Osijek (54000 t), puis Donji Miholjac (5600 t) et Sarvaš (4600 t). Après la guerre, Osijek devient le port le plus actif au point de vue du tonnage et de la valeur des produits. 95% du trafic de ce port qui tend de plus en plus à concentrer le commerce des pays de la Drave sont assurés par les bois. Les produits agricoles et les houilles minérales n'occupent qu'une place médiocre. De 1923—1932 le trafic s'est élevé à 151.000 t par an en moyenne. Le maximum a été atteint les 1937 (280000) après la guerre le trafic oscille entre 50 et 150.000 tonnes. Le tiers concerne les pays étrangers.

(Traduit par A. Blanc)