

ANALI Zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku	Sv. 26	Str. 75-88	Zagreb - Osijek 2010.
	Primljeno na sjednici Razreda za društvene znanosti 13. listopada 2010.		

UDK: 94(497.5Osijek)“18“:626.1(282Drava)

Izvorni znanstveni rad

ZLATA ŽIVAKOVIĆ-KERŽE*

ZNAČENJE PLOVNE RIJEKE DRAVE U RAZVOJU GRADA OSIJEKA (Osvrt na 19. stoljeće)

Rad je prilog proučavanju gospodarske povijesti grada Osijeka u 19. stoljeću. Autorica je u radu istaknula značenje rijeke Drave za gospodarski razvoj Osijeka, i to posebice od druge polovice 19. stoljeća kada rijeka postaje značajna prometnica na podunavskom putu.

Širenje prometne mreže suhozemnih i riječnih prometnica omogućili su u Slavoniji robni i putnički promet smjerovima sjever-jug i istok-zapad i time postavilo infrastrukturne pretpostavke Osijeku za stvaranje jednog jedinstvenog i sve snažnijeg gospodarskog područja te preduvjete za snažniji razvoj gospodarstvenih grana. Pri tome je Drava imala značenje glavne prometnice za prijevoz robe zbog tada slabo izgrađenih cesta i puteva pa je posebna pozornost usmjerena na uređenje (regulaciju) rijeke za bolju plovidbu, što je utjecalo na to da je postupno grad na Dravi, od prve polovice 19. stoljeća nadalje, predstavljao riječno čvorište – plovni put, jedan od važnijih na velikome dunavskom sustavu. Vrlo je rano postao središte posredničkog poslovanja pri kojem je plovnost rijeke, uz druge čimbenike, utjecala na to da je Osijek značajno trgovačko, industrijsko i bankarsko središte.

Ključne riječi: Osijek; gospodarska povijest; rijeka Drava; podunavski put; 19. stoljeće

Uvodne napomene

Objedinjeni dijelovi Osijeka – Donja varoš, Tvrđa, Nova varoš i Gornja varoš – razvijali su se od 1809. u granicama jedinstvenog slobodnog i kraljevskog grada Osijeka. Oni su, gotovo tri desetljeća potom, osim Tvrđe, imali sve vidne karakteristike nešto razvijenije seoske sredine u kojoj su imigracijski procesi s do-

* dr. sc. Zlata Živaković-Kerže, znanstvena savjetnica, Hrvatski institut za povijest – Zagreb, Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje, 35000 Slavonski Brod, A. Starčevića 8

seljenicima, kao bitnim činiteljima naseljavanja, izravno povećali broj stanovnika Osijeka, određujući pri tome etnički i socijalni sastav građanstva te izravno utjecali na gospodarski razvoj grada na Dravi od druge polovice 19. stoljeća.



Veduta grada – Donja varoš, Tvrđa i Gornja varoš (cehovska diploma)

Naime, s porastom stanovništva rasla je i gospodarska snaga Osijeka smještenog u najužoj naplavnoj ravni rijeke Drave. To potvrđuju podaci o pokretnoj i nepokretnoj imovini njegovih stanovnika, a porast broja stanovnika i povećanje njihovih potreba zahtijevali su razvoj obrta i trgovine te utjecali na znatno prostorno širenje grada. Planska i sustavna gradnja kuća od polovice 19. stoljeća, pojačana posebice u Gornjem gradu, utjecala je na prerastanje zapadnog dijela Osijeka u značajno upravno-administrativno, gospodarsko, kulturno, vjersko i ino središte. Tijekom druge polovice 19. stoljeća struktura gospodarstva postajala je sve raznovrsnija. Posebice se to očitovalo u usporednom razvoju obrta i trgovine, manufakture i pojavi prvih industrijskih poduzeća.¹

¹ Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868. – 1918.)*, Osijek, 1996., 76-84; ISTA, *S tradicionalnih na nove putove – Trgovina, obrt, industrija i bankarske ustanove grada Osijeka na prijelazu stoljeća od godine 1868. do 1918.*, Osijek, 1999., 10-93.



Pogled na gornjogradsko pristanište

Jer valja pretpostaviti da je, ne samo brojčano povećanje stanovništva nego i jačanje kupovne moći, bez čega ne bi bilo povećane potražnje, te otvorenosti slavonske ravnice širilo prostor gospodarskim djelatnostima pa time i utjecalo na povećanje proizvodnje i ponude različitih roba i usluga. Pri tome je širenje prometne mreže suhozemnih i riječnih prometnica omogućilo robni i putnički promet smjerovima sjever-jug i istok-zapad i time postavilo infrastrukturne pretpostavke Osijeku za stvaranje jednog jedinstvenog i sve snažnijeg gospodarskog područja te preduvjete za snažniji razvoj gospodarstvenih grana. Pri tome je Drava imala značenje glavne prometnice za prijevoz robe zbog tada slabo izgrađenih cesta i puteva² pa je posebna pozornost usmjerena na uređenje (regulaciju) rijeke za bolju plovidbu, što je utjecalo na to da je postupno grad na Dravi, od prve polovice 19. stoljeća nadalje, predstavljao riječno čvorište – plovni put, jedan od važnijih na velikome dunavskom sustavu. Vrlo je rano postao središte posredničkog poslovanja pri kojem je plovnost rijeke, uz druge čimbenike, utjecala na to da je Osijek značajno trgovačko, obrtničko i industrijsko središte. Gotovo je istodobno počela i gradnja prvih nasipa za obranu grada od poplava.

² Zbog nedovoljne izgrađenosti tvrdih cesta; prva željeznička pruga u Slavoniji (mađarski grad Vilany – Osijek – Dalj) puštena je u promet 20. prosinca 1870.

*

Osječani su kroz prohujala vremena živjeli, a i danas žive uz Dravu, na Dravi i od Drave. Rijeka se u Međimurju iz planinske rijeke pretvara u nizinsku, u kojoj su šljunčano i pjeskovito tlo te brojni meandri stvarali brzice ili virove kao i mirna mjesta. U proteklim stoljećima glavno obilježje toka Drave bio je velik uzdužni pad s mnogo krupnog i sitnog nanosa, što je utjecalo na često mijenjanje toka glavnog korita. O tome svjedoče zapisnici glavnih skupština grada Osijeka iz kojih se tijekom 19. stoljeća često može iščitati da je Drava „državna rijeka s neurednim tokom“. Naime, zbog brzaka i virova često je razdirala, potkopavala i urušavala obale, što je u vrijeme visokih voda i obilnih oborina uzrokovalo česte poplave te je dio gradskih prihoda neprestano usmjeren „na podizanje sposobnih vodenih gradnjah“ u Gornjem i Donjem gradu.³

Drava značajna odrednica gospodarskog razvoja

Tijekom 19. stoljeća razvoju prometa i trgovine u Osijeku pridonijela je Drava, koja je nakon provedenih regulacijskih radova postala plovna za veće brodove jer su do prvih desetljeća 19. stoljeća na Dravi plovili čamci, teretne brodice i manji brodovi.⁴

Prvi opsežniji radovi uređenja i regulacije Drave⁵ provedeni su u četrdesetogodišnjem razdoblju prve polovice 19. stoljeća, i to nakon što su sastavljeni planovi i obavljena izmjera. Od 1805. nadalje izveden je prokop, odnosno presijecanje meandara kod Bijeloga Brda, godine 1827. provedeni su radovi presijecanja meandara ispod Đeletovaca, a sljedeće 1828. u Podravini kod Drnja. U nastavku regulacijskih radova 1829. izvedeno je 6 prekopa meandara kod mađarskog grada Barča, 1830. izvedba meandra kod Kapinaca, dvije godine potom dva presijecanja meandara ispod Noskovaca, a 1833. jedno presijecanje kod istog mjesta. Do 1846. provedena su i ostala presijecanja meandara koja su izravno i znatno skratila dravski plovni put i povećala

³ „Zapisnik glavne skupštine slobodnog i kraljevskog grada Osijeka“, *Zapisnik grada Osijeka 1687. – 1875., Gradivo za povijest Osijeka i Slavonije*, knjiga XVIII. (priredio Stjepan Sršan), Osijek, 2005., 23, 40, 41, 115, 127; Spisi br. 573/1867.; 2.748/1867.; 731/1967., 555/1868., 2.929/1868.

⁴ Državni arhiv u Osijeku (dalje DAOS), fond Gradsko poglavarstvo Osijek (dalje GPO), kutija 1030., spis 2635./1867.; 1032, spisi 3534/1867.; kutija 5, spis 119/1872.; kutija 1111, spis 5879/1874.

⁵ Regulacijski radovi provode se radi bolje riječne plovidbe. U 18. stoljeću datiraju počeci radova na rijeci Dravi te pripremni radovi na izmjeri i snimanju plovnih rijeka u Hrvatskoj. Prvi veći radovi na gradnji nasipa uz Dravu obavljani su kod Aljmaša, na ušću Drave u Dunav, 1720. godine. Još od vremena carice Marije Terezije (1740. – 1780.) stečeni su povoljniji uvjeti za izvedbu prijeko potrebnih radova za bolju plovidbu – donesen je 1751. Dekret o mjerama održavanja plovidbe, 1773. Patent o plovidbi, izrađeni su 1777. detaljni planovi regulacije nekih dijelova rijeke Drave, 1780. datiraju i najstarije hidrografske izmjere na Dravi, a te je godine osnovana i Direkcija za plovidbu.

srednji pad vodnog lica. Tim je radovima dužina riječnog toka, na dijelu od Osijeka do ušća u Dunav, iznosila 20,4 km, za razliku od 1784., kada je navedeni riječni tok bio dug 32 km.⁶

Provedenim te planiranim regulacijskim radovima u cjelini (utvrđivanje korita i obala Drave, sprovađanje velikih voda, nanosa, grebena, virova i leda), sva podravska trgovina mogla se nesmetanom plovidbom uključiti u prometni sustav zapadnog dijela Monarhije.



Zimska luka krajem 19. stoljeća

Međutim, zbivanja 1848./1849. obustavila su u Carevini regulacijske radove koji su trebali na 14 mjesta presjeći korito Drave između Podgajaca i Osijeka i tok rijeke privesti u novo „upravnije“ korito te osigurati nesmetano uvođenje parnog brodarstva po Dravi.⁷

Stoga je u Trgovačko-obrtničkoj komori za Slavoniju sa sjedištem u Osijeku 1855. opet oživjelo pitanje planiranja i ostvarenja regulacijskih radova na rijeci Dravi, ali sada prošireno, s traženjem regulacije srednjeg i donjega toka rijeke jer Drava do Osijeka meandrira, od Osijeka do Nemetina korito joj ima linijski karakter (usijecanje

⁶ Branko VUJASINOVIĆ, „Radovi na uređenju rijeke Drave do kraja 19. stoljeća“, *Hrvatske vode*, br. 64, Zagreb, 2008., 238.

⁷ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada...*, n. dj., 85-87.; Ivan ERCEG, „Opis fizičko-političkog položaja Ugarskog (i Hrvatskog) kraljevstva – izradio Nikola Škrlec“, *Acta historico-oeconomica, Časopis za ekonomsku povijest*, vol. 27, Zagreb 2000., 45, 47.

vodotoka), a nizvodno od Nemetina do ušća Drava ima ponovo meandarska obilježja. S obzirom na stvarno stanje vodenoga prometa kao bitne odrednice gospodarskog razvoja u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji, nužno je bilo radi njegove modernizacije ostvariti prijelaz od dotadašnjeg načina prijevoza plovnim rijekama (šajkama, dereglijama i slično) na uvođenje parnog brodarstva na unutrašnjim vodenim putovima. Zato je trebalo provesti nastavak regulacije riječnog korita.⁸

U rujnu 1855. Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju imenovala je komisiju za pregled korita Drave od Legrada do ušća. Komisija je utvrdila da se „relativno malo novčanih sredstava“ Drava može regulirati. Stoga je 1860. pri Komori imenovan Odbor za uređenje plovnosti Drave nizvodno od Barča preko Donjeg Miholjca do Osijeka u koji su ušli i vanjski članovi – bosanski ili đakovački i srijemski biskup Josip Juraj Strossmayer, valpovački veleposjednik Gustav barun Hillerprand von Prandau i upravitelj dobara Schaumburg-Lippe u Virovitici Hocfer. Komora je u svom izvješću od 2. listopada te godine izvijestila C. kr. financijsko ministarstvo u Beču „o gospodarskom stanju Slavonije“ navodeći i slavonske rijeke koje „stvaraju samo poplave i nisu pogodne za plovidbu.“ Odbor je do 1861. prikupio 60.000 forinti i isposlovao 24. travnja te godine kod Hrvatsko-slavonskog dvorskog dikasterija suglasnost C. kr. ratnog, financijskog i trgovačkog ministarstva za odobrenje građevnog operata o uređenju plovnosti, tj. o regulaciji Drave od ušća u Dunav do Barča, u dužini od 151 km. Istodobno je ugovoreno polaganje novca u vlastelinsku blagajnu kneza Schaumburg-Lippe u Virovitici, s time „da će taj predujam Zemaljska glavna blagajna u Zagrebu vratiti u godišnjim obrocima od 10.000 forinti“. Sve te pripreme događale su se u vrijeme kada je podravsko trgovište Barč u Ugarskoj, smješteno sjeverno od Virovitice, trebalo dobiti izravnu željezničku vezu s Budimpeštom, te preko Pragerskog i Maribora do bečko-tršćanske magistrale Društva južnih željeznica. No kako ni do 11. siječnja 1862. komorsko nastojanje nije urodilo plodom, i to zbog nedostatka novčanih sredstava za naknadne radove u iznosu od 40.000 forinti, biskup Strossmayer, predsjednik Odbora, predložio je da se reguliranje rijeke Drave provede iz javnih sredstava, čime je provedba regulacije opet odgođena, a Odbor prestao djelovati.⁹

No unatoč svemu, plovidba je uspostavljena 1862., iako je u cijelosti bila neprikladna zbog višekratnog pretovara robe i drugih zaobilaznih putova koji su usporavale trgovačke tokove, kao i zbog toga što je Drava poslije svake veće poplave, tada u prirodnom i neuređenom stanju, često mijenjala svoje glavno korito. Ipak, upravo na

⁸ Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (dalje HDA), Depozit br. 36 (1949.). Antun CUVAJ, *Povijest trgovine, obrta i industrije Hrvatske i Slavonije od najstarijih vremena do danas*, kutija 1, sv. II., Od nagodbe do osnutka nove države S.H.S., 369.

⁹ Nikola Atanasijev PLAVŠIĆ, Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u prvih pedeset godina njenog opstanka 1853. do 1903. I. dio, Osijek 1904., 65; HDA, Depozit br. 36 (1949.) A. CUVAJ, *Povijest trgovine, obrta i industrije...*, n. dj., 367.

takvoj Dravi, unatoč svim poteškoćama, odvijala se plovidba različitim vrstama plovila, i to više nizvodno, a manje uzvodno. Pri tome su plovila bila prilagođena uvjetima takve plovidbe.¹⁰ U jesen te godine uspostavljen je redoviti parobrodarski promet od ušća Drave do Legrada, tj. stalne parobrodarske linije na relaciji Osijek – Donji Miholjac – Barč i obratno te Osijek – Aljmaš, Aljmaš – Osijek. Istodobno je plovidba Dravom bila uključena u međunarodni plovni put do Barča.¹¹

*

Bez obzira na teškoće, prometovalo se Dravom, i to najviše zbog razmjerno jeftinijih troškova od cestovnog, a kasnije i od željezničkog prometa. Gospodarstvenici su se služili uslugama već postojećih parobrodarskih društava, koja su imala uhodanu praksu prometovanja. U procesu modernizacije prometnoga sustava, veliku ulogu i utjecaj zauzimala su parobrodarska društva za plovidbu na riječnim tokovima dunavskoga sliva u kojima su dominantnu ulogu imali austrijski, mađarski i inozemni financijski krugovi, koji su i raspolagali neophodnom potporom državnih vlasti. Tako je npr. Ugarsko namjesničko vijeće 1867. dodijelilo „Dunavskom parobrodarskom i dioničarskom društvu za parobrodarenje na Dunavu i pomoćnim rijekama“ opće povlastice pa je od tada počela redovna plovidba parobrodima na Dravi, što je imalo veliko značenje za gospodarski život grada Osijeka te šireg područja Slavonije i Srijema. Društvo je povećalo i količinu otpremljene robe i broj putnika (osoba).¹²

U nastojanju da se regulacija Drave kod Osijeka nastavi, na glavnoj skupštini slobodnog i kraljevskog grada Osijeka, održanoj 8. svibnja 1869. godine, raspravljalo se o uređenju dravske obale kao preduvjetu za planiranu regulaciju. Izabrano je povjerenstvo koje su činili gradski satnik Antun Kaup, predsjednik Odbora za uređenje obale rijeke Drave, te Ivan Weinmüller, Vjekoslav Janković i Gjorgje Mavrović, zastupnici i članovi Odbora. Zadatak povjerenstva bio je pregledati stanje dravske obale od donjogradskoga Ribarskog trga do ciglane te u Gornjem gradu na potezu od Agencije Prvoga parobrodarskog društva (prostor od današnjeg kina Urania u smjernici istočno do Perivoja kralja Tomislava) do solare (današnji Solarski trg). Budući da je obala na svim potezima bila zakrčena mnogobrojnom drvenom građom i kladama, što je štetilo

¹⁰ DAOS, Izvješće Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju (dalje TOK-a), Bericht der Handels und Gewerbekammer für Slavonien vom 2. Oktober 1860, Osijek 1862.; Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, „Drava kao os života, razvoja i odnosa kroz povijest (Poseban osvrt na donji tok rijeke), *Anali Zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku*, Osijek, 2002., 48; HDA, Depozit br. 36 (1949.), A. CUVAJ, *Povijest trgovine...*, n. dj., kutija 1, svezak II, 368, 369.

¹¹ DAOS, Fond TOK, Izvješće TOK-a za Slavoniju 1864., Izvješće Visokoj kraljevskoj dalmatinsko-hrvatsko-slavonskoj dvorskoj kancelariji, od 7. 08. 1864.

¹² Isto, Fond Gradskog poglavarstva Osijeka (dalje: GPO), kutija 1030., spis 2635./1867., Vjesnik Županije virovitičke, br. 14., Osijek 1914., 129.

trgovini, povjerenstvo je donijelo odluku da se obala za potrebe parobrodarenja po rijeci Dravi, dovoza i odvoza robe, oslobodi od bilo kakve građe u udaljenosti od 6 hvatova (hvat = 1,9 m). Donesena je odluka i da se roba pripremljena za utovar ili istovarena roba ne smije zadržavati na obali duže od 24 sata. Na taj bi se način osiguralo lakše punjenje i pražnjenje brodova. Međutim, odlukom Glavne skupštine od 9. kolovoza te godine, rok vezan za odstranjivanje robe pomaknut je na tri dana jer je utvrđeno da se u 24 sata nije mogla odstraniti građevna roba, posebice kamen korišten za patosiranje cesta i pločnika. No redovna plovidba robe i putnika odvijala se „temeljem okružnice Namjesničkog vijeća za Kraljevine Dalmaciju, Hrvatsku i Slavoniju iz 1869. na temelju privremenog reda za brodarenje na rijekama, jezerima i kanalima s posebnim osvrtom na brodarenje po Dunavu.¹³

*

Iako je dužina Drave od Legrada do ušća iznosila 249 km po uređenosti korita parobrodi su po Dravi mogli ploviti samo 155 km toka. Stoga se u poduzetničkim krugovima i nakon 70-ih godina 19. stoljeća postavljalo pitanje regulacije rijeka za sigurni i cjelogodišnji promet. Budući da je Drava bila vrlo važna u prometu i trgovini robe iz Slavonije u zapadni dio Monarhije, a osobito za izvoz u alpske zemlje izvan Carevine, obavljani su, doduše samo skromni, regulacijski radovi iz ograničenih državnih sredstava (financijski položaj hrvatske autonomije nadzirala je mađarska vlada) pa su obavljani samo minimalni radovi, što je i utjecalo na značenje plovidbe po Dravi. Na tom se primjeru najjasnije očituju sukob suprotstavljenih interesa u Habsburškoj Monarhiji, pa poblize između Ugarske i Kraljevine Hrvatske i Slavonije, političkih, odnosno privrednih krugova. Naime, regulacija rijeka, pa tako i Drave, zahtijevala je investicijska sredstva s kojima domaći privredni krugovi nisu raspolagali. Stoga je sve do propasti Austro-Ugarske Monarhije u Prvom svjetskom ratu izvođenje tih radova i njihov opseg na tlu Hrvatske ovisilo o interesima i nastojanjima za ostvarenjem tih interesa vladajućih snaga dualističke Monarhije, a ne o stvarnim privrednim potrebama razvoja prometa, novčarske i ostale privrede na tlu Hrvatske.¹⁴

¹³ DAOS, Fond GPO, kutija 1048., predmet 2305./1869.; ; Vjesnik Županije virovitičke, br. 14., Osijek 1914., 129.

¹⁴ Regulacija Drave kod Osijeka bila je potrebna jer, s obzirom na gazivost brodova, kod maksimalnog tereta, obustavljala se plovidba pri niskom vodostaju zbog pličaka koji su baš tu bili velike širine. Prvi regulacijski radovi na Dravi u dužini od 22 km od Osijeka prema ušću počeli su nakon 1880. godine. Krajem 90-ih godina 19. stoljeća, uz odobrena znatnija novčana sredstva ponovljeni su regulacijski radovi, i to na potezima kod Donjeg Miholjca, nizvodno od Barča te na potezu od početka osječke dravske obale do ušća Drave. Ti su zahvati u cjelini pridonijeli još znatnijem povećanju parobrodarskog prometa na Dravi. Od 80-ih godina uz plovila Dunavskoga parobrodarskog društva plove po Dravi i brodovi zasebnog Dravskog brodarskog (kasnije parobro-

*

Rijeka je korištena i za opskrbu grada i njegovog zaleđa jer je plovidba i nadalje jeftinija od prijevoza robe neuređenim cestama. Drava je za osječke, ali i slavonske poduzetničke krugove bila drugi prometni pravac¹⁵ do kojeg su dopirali krakovi austrijskih i ugarskih (mađarskih) željezničkih pravaca pa je bez obzira na poteškoće plovidbe područje srednjeg Podunavlja, pa tako i porječje Save i Drave, dobivalo sve važnije gospodarsko značenje za prodor austrijske trgovine prema tržištu jugoistočne Europe i istočnog Mediterana. Ulagalo se u lakšu i sigurniju plovidbu Dunavom i njegovim pritocima s ciljem da se plasiraju što veće količine robe i agrarnih i drugih proizvoda s toga područja namijenjenih izvozu. Pri tome su se u hrvatskom unutrašnjem prometu od Dunava odvajala dva glavna plovna puta u smjeru od istoka prema zapadu. Jednim putem, koji je išao Dravom do Leграда,¹⁶ a potom cestom do Maribora i Graza, zasnivala se gospodarska, posebice trgovačka, snaga Osijeka i Varaždina. Drugi plovni put, usmjeren prema lukama sjevernoga Jadrana, vodio je od Osijeka i Vukovara Dravom i Dunavom do Zemuna, a zatim Savom preko Broda na Savi (Slavonskoga Broda) do Siska, gdje se račvao u dva kraka – uzvodno Savom do Zagreba te dalje cestom preko Ljubljane do Trsta ili, pak, Kupom do Karlovca kao polazne točke cestovnih veza do jadranskih luka.¹⁷

Pri tome se od Osijeka promet rijekom Dravom obavljao sljedećim pravcima:

- Nizvodno Dravom pa Dunavom do Zemuna, i to: u smjeru prema zapadu kao trgovačka veza s gradovima Mađarske i Austrije te čak dalje Dunavom do Regensburga pa čak i Ulma, te u smjeru prema istoku, tj. mjestima uz Dunav u Kraljevini Srbiji i Rumunjskoj;
- Uzvodno Dunavom pa Dravom od gore navedenih mjesta;

darskog) društva te od 1890. godine i brodovi Ugarskih državnih željeznica. (Vidi opširnije: DAO, Fond TOK, Izvješće TOK-a za Slavoniju o narodno-gospodarstvenom stanju Slavonije do konca 1881, Osijek, 1884., 174; Vjesnik Županije virovitičke, br. 16., Osijek 1899., 16., 128.

¹⁵ Prvi prometni pravac izrađen je sredinom 50-ih godina 19. stoljeća nastojanjem slavonskih gospodarstvenih krugova, kada je izrađen projekt željeznice Osijek – Zagreb – Rijeka s predviđenim spajanjem na prugu Društva južnih željeznica u Sisku.

¹⁶ Mjesto u istoimenoj općini Koprivničko-križevačke županije smješteno u Podravini, u mikroregiji Varaždinsko-ludbreškoga polja Središnje Hrvatske, 15 km sjeverno od grada Koprivnice. (Vidi: *Leksikon naselja Hrvatske*, Prvi svezak, Zagreb, 2004., 412.).

¹⁷ Valentin LAPAINE, *Stare i nove vodograđevine u Hrvatskoj i Slavoniji, Povjestne crtice*, Zagreb, 1896., 12., 13.; B. VUJASINOVIĆ, “Prvi radovi na uređivanju Drave u prošlosti”, *Građevinar*, *Časopis Hrvatskog društva građevinskih inženjera*, sv. 48, br. 11., Zagreb, 1996., 752.; Juraj PADJEN, *Prometna politika Hrvatske*, Zagreb, 2003., 123.126.

- Nizvodno Dravom – splavarilo se gotovo u cijeloj dužini rijeke iz Kranjske preko Terezinog Polja kraj Virovitice do Osijeka, a razne vrste brodova plovile su od mađarskog grada Barča do Osijeka;
- Uzvodno Dravom od Osijeka do navedenih mjesta.¹⁸

*

Razvojem trgovine Osijek postaje bitno prometno središte s bogatim agrarnim zaleđem pa je u riječnom robnom prometu prevladavala trgovina žitaricama, drvom, solju i brašnom. Dravom su plovili, uz brojne male lađe i čamce, kao i na ostalim plovnim rijekama, parobrodi povlaštenog dunavskog parobrodarskog društva. Velik broj lađa dopremao je u Osijek, a istodobno i iz njega otpremao, veće količine žita, žive stoke, vina, oružja i raznog materijala te druge robe pa je opseg aktivnosti na gornjodravskom pristaništu istaknuo značenje grada kao prometnog i robnog središta ovog dijela Monarhije, odnosno Kraljevine Hrvatske i Slavonije. Ta uzajamna povezanost trgovine i transporta najviše će utjecati na unapređivanje plovidbe po Dravi, koja je bez obzira na mnoge zapreke smatrana laganim i jeftinim prijevozom i bila u žiži zanimanja gospodarskih krugova.¹⁹

Trgovalo se, doduše, i sitnom robom – svilenom, platnenom i robom od sukna, podvezicama i rupcima, kremenjem, željeznom robom, uljem, papirom te drugim manufakturnim proizvodima. Većina tih roba bila je izrađena u carsko-kraljevskim manufakturama u Beču, Linzu, Fridauu, Požunu (Bratislavi) i Pešti te u drugim gradovima Monarhije i u Osijek je stizala nakon što su ju osječki trgovci nabavljali u stovarištima ili na sajmovima. Pri tom je trgovanju važnu ulogu imao vodeni promet po rijeci Dravi. Istodobno je uzvodno i nizvodno bila živa podunavska trgovina iz istočnog i jugoistočnog smjera, posebice iz Istanbula; parobrodi su u Osijek dopremali svilu i drugu finu i skupocjenu robu, a iz Osijeka odvozili žito, kožu, vunu i druge proizvode. Promet robom u cjelini bio je tako velik da su Osijek i ostali pridravski gradovi tada živjeli od naplaćene uvoznine i izvoznine.²⁰

Pri tome u tadašnjem trgovačkom poslovanju valja jasno razlučiti one robe koje su bile tzv. erarsko²¹ dobro (državni monopol). Država ih je iz različitih razloga zadržala za sebe, ali gradovi u kojima se tom robom trgovalo imali su određenu dobit. Takva je

¹⁸ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, „Drava kao os života, razvoja...“, n. dj., 49-52.

¹⁹ Mita KOSTIĆ, “O dunavsko-savskoj trgovini lađama, lađarima i lađarskim cehovima u 18. i 19. veku do pojave železnica”, *Istorijski časopis, knj. IX-X*, Beograd 1959., 259.-260.

²⁰ Isto; HDA, Depozit br. 36 (1949.) A. CUVAJ, *Povijest trgovine, obrta i industrije...*, n. dj., sv. I., Od najstarijih vremena do nagodbe 1868., 52., 53., 59.

²¹ Erar (državna blagajna) – mjesto kamo pritječe novac s područja države; naziv za pojedina vrela državnih prihoda i rashoda.

roba bila sol. Mjerodavni su u državi procijenili da baš Osijek ima pogodan prometni položaj za trgovinu solju i za prijemno-otpremno skladište soli,²² i to za dobar dio područja tadašnje Austrijske Carevine. U Osijek je kamena sol dopremana s Karpata, najvećim dijelom iz kraljevskih solana u Marmarošu u Mađarskoj. Stizala je velikim državnim lađama, tzv. solaricama (Salzschiffe), rijekom Maroš do njezina utoka u Tisu kod Segedina pa dalje Tisom do utoka u Dunav, zatim nizvodno do Zemuna, a odatle uzvodno Dunavom do Aljmaša pa Dravom do Osijeka, tj. do gornjogradske pretovarne postaje na Solarskom trgu. Istodobno je u solanu, tj. osječku pretovarnu postaju, stizala kamena i morska sol sa skladišta iz Ljubljane i Modruša, i to kombiniranim cestovno-riječkim putem (kolima pa lađama nizvodno Dravom). U Osijeku se sol istovarala uz dravsku obalu na Solarskom trgu i odatle otpremala diljem Slavonije, Srijema, južne Ugarske (Baranje, Bačke i Banata) i u Jugoistočnu Europu.²³

*

Do izgradnje priključka Osijeka na alföldsko-riječku željeznicu (1870.) roba se pretežno prevozila Dravom nizvodno do Kotoribe u Međimurju, gdje se prekrćavala na željeznicu za Trst. Međutim, to je bilo moguće samo za visoka vodostaja. Zato je roba češće plovila nizvodno od ušća Drave Dunavom do željezničke postaje Tétény nedaleko od Budimpešte, a odatle željeznicom do Trsta. Iako je ta otprema i doprema roba od 60-ih godina 19. stoljeća i iznosila više od 70%, stagnacija i pad riječnog prometa očitovao se izgradnjom željeznica u Slavoniji i Hrvatskoj. Naime, tek uspostavljeni željeznički promet našao se u sustavu ugarske željezničke politike, koja je u Slavoniji ubrzano gradila željeznice – 1870. prva pruga bila je dio alföldsko (nizinske) – riječke željeznice Subotica – Dalj – Osijek (preko Erduta, Gomboša i Subotice imala izravni spoj s budimpeštansko-zemunskom željeznicom) i Osijek – Villany (preko Pečuha spajala se s budimpeštansko-pečuškom željeznicom), 1873. preko Zagreba je od Budimpešte dobila spoj s Rijekom, a dvije godine potom sa Slavonijom i Bosnom

²² (Do 1745. Kraljevski solarski ured („officio salis”) djelovao je u Tvrdi, a tada je preseljen u Općinu Gornji grad.) Zgrada Kraljevskog poreznog ureda sa solarskom upravom i skladište soli nalazili su se na dravskoj obali sjeverno od kapele sv. Roka, smještene u Dugoj ulici (današnjoj Strossmayerovoj). Kraljevska ugarska komora, želeći zadržati hrvatske županije kao tržište za kamenu sol, proširivala je prostore za skladištenje soli na Solarskom trgu pa je od kraja 18. stoljeća troškom kraljevske komore na zapadnoj strani Solarskoga trga podignuta nova zgrada velike solare, tzv. solarski ured.

²³ Dokumentacija Konzervatorskog odjela Osijek, Uprave za zaštitu kulturne baštine pri Ministarstvu kulture, *Konzervatorska studija za šire središte grada Osijeka*, Božica VALENČIĆ, “Povijesno-urbanistička studija razvoja šireg središta osječkog Gornjeg grada, Osijek 1995., 41. 78.; Rudolf HORVAT, *Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj*, Zagreb, 1994., 133; DAH, Depozit br. 36 (1949.) A. Cuvaj, *Povijest trgovine, obrta...*, n. dj., , kutija 1, sv. 1, Od najstarijih vremena do nagodbe 1868., 52, 53, 59.

preko Broda na Savi i Dalja (tj. Osijeka) s Novim Sadom, Zemunom i Beogradom i dalje prema Osmanskom Carstvu (1883). Ugarska prometna politika nagodbenog doba počivala je na radijalnom, zvjezdolikom sustavu pruga, koje su imale ishodište u metropoli Budimpešti i s njom povezivale susjedne zemlje ili izvozne emporije. Razvitkom željezničkog prijevoza u Austro-Ugarskoj Monarhiji promijenjen je opći položaj sjeverne Hrvatske budući da se, kad zamiru tradicionalni oblici riječnog i cestovnog prijevoza robe, više nije mogla kao ranije izvlačiti korist od posredničke trgovine između kontinentalnog zaleđa i jadranske obale te je od 70-ih godina toga stoljeća riječni promet opao na 40%, da bi do 1880. pad bio još veći, što je zacijelo bilo u vezi s usmjerenjem s riječnog prometa na novu alfordsko-riječku željeznicu.²⁴

*

Od trgovine imale su, dakako, i vlasti – kako više (županijske i državne), tako i niže (gradske) – značajne prihode. Tako su npr. sve osobe koje su se bavile trgovinom na području Osijeka uplaćivale u blagajnu gradskog poglavarstva različite pristojbe: za otvaranje šatora na sajmovima plaćala se tzv. tržna daća; trgovci, obrtnici i seljaci koji su svoju robu prodavali s kola ili ju smjestili na tlo plaćali su mjestovinu (tzv. travarinu, šatrovinu), od čega nisu bili izuzeti ni oni trgovci i obrtnici koji su robu nudili hodajući po sajmu. Blagajnu su ipak najviše punile dacarske pristojbe, maltarina i skelarina. Maltarina se ubirala na maltama (mitnicama), tj. na mjestima na kojima su se ubirale posebne daće od prolazećih kola i prevožene ili nošene robe. Bez obzira na broj mitnica, plaćala se maltarina samo jedanput. Skelarina je plaćana prigodom svakog prelaženja Drave skelom,²⁵ bilo da je riječ o prelasku pješaka ili na konju, odnosno kolima. Vinski se prirez plaćao od uvezenoga vina; od seljaka koji su u grad dovozili svoje vino radi točenja naplaćivala se vinska daća, a njena je visina ovisila o veličini bureta. Tu su daću plaćali i građani koji su točili vino iz svojih vinograda. Iz tih su se prireza podmirivali troškovi javne rasvjete i održavanje općinskih cesta. Bregovinu ili kazukarinu plaćalo se za svaku lađu, šajku, flos kada su pristali uz obalu, pa čak i za natovareni čamac i vodenicu. Tako pribavljena sredstva bila su namijenjena za izgradnju i održavanje taraca u Tvrđi. U korist gradske blagajne ubirao se i porez na nepokretnu imovinu (na kuće i zemljišta). Uz to se od slučaja do slučaja javlja i glavarina i porez na imovinu (od većine daća bili su izuzeti svećenici, časnici, vojnički službenici, puškari i drugi).²⁶

²⁴ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada...*, n. dj., 87, 110, 111.

²⁵ Do izgradnje mosta preko Drave vojničke su vlasti, odmah nakon izgradnje Tvrde, postavile skelu na pontonima od Vodenih vrata do Krunske utvrde. Skela se otvarala kad su Dravom trebale proći šajke, flosovi i čamci.

²⁶ R. HORVAT, *Povijest trgovine...*, n. dj., 65-70.; Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *S tradicionalnih na*

*

Razvoj vodenoga prometa potaknuo je naročito dvije djelatnosti – pristanišnu i brodograđevnu (važnu za popravak i izradbu šajki, čamaca i brodova). Čitava dravska obala od Tvrđe do gornjogradskog Ribljeg trga nazivala se tezgara (brodogradilište, navalia). Tu su se lađe, šajke i čamci popravljali, ali i gradili novi. Općina Gornji grad imala je uz Dravu nekoliko pristaništa i skladišta. U pristaništima se prispjela roba istovarala ili, pak, utovarala u razna plovila pripremljena za otpremu. Podvoz i odvoz robe osiguravao je naručitelj ili otprematelj robe. Istodobno je drugu polovicu 19. stoljeća obilježila uspostava povoljnijeg prometa iz plodne ravnice i kraja s velikim šumskim bogatstvom do isturenih željezničkih čvorišta austrijskih i mađarskih željezničkih pruga. Zato su strani i domaći utjecajni trgovačko-obrtnički i industrijski krugovi nastojali svoje trgovinske interese osigurati nadovezivanjem na mrežu preko Drave. Na tom je putu Osijek sa svojim riječnim pristaništima predstavljao najpovoljniji prijelaz iz savsko-dravskog međurječja prema sjeveru. Još je veće značenje grad na Dravi dobio puštanjem u promet prve željezničke pruge u Slavoniji, koja je Osijek izravno spojila na alföldsko-riječku željeznicu. To potvrđuje i međuzavisnost na području sjeverne Hrvatske neprestanog širenja šumske eksploatacije za izvoznu trgovinu drvene građe i/ili prerađevina te modernizacijskih promjena u suhozemnom i riječnom prometu, što je povećalo važnost izvoza kako drva tako i agrarnih proizvoda (napose žitarica) iz Slavonije u alpske zemlje izvan Carevine.²⁷

Osijek je bio i sabirna točka poljoprivrednih proizvoda, posebice žitarica (pšenica, raž, ječam, proso), koje su u velikim količinama mljevene u dravskim vodenicama, a od druge polovice 19. stoljeća u osječkim paromlinovima, pa je i u toj industrijskoj grani Drava kao vodena snaga imala snažan utjecaj na razvoj prehrambene industrije u gradu na Dravi.²⁸

Zaključne napomene

U usporedbi s plovidbom po Dunavu i Savi, promet po Dravi bio je upola manji. Dravom su plovili, kao i na ostalim plovnim rijekama, parobrodi povlaštenog dunavskog parobrodarskog društva te brojne male lađe i čamci. Budući da su po uređenosti korita parobrodi po Dravi mogli ploviti samo 155 km toka u poduzetničkim krugovima, gotovo oduvijek, postavljalo se pitanje regulacije rijeka za sigurni i cjelogodišnji

nove putove..., n. dj., 141, 143-166.

²⁷ DAO, Fond TOK, Izvješće TOK-a za Slavoniju o narodno-gospodarstvenom stanju Slavonije do konca 1881, Osijek, 1884., 174.

²⁸ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, „Od vodenica na Dravi do osječkih (paro)milnova“, *Anali zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku*, Osijek, 2009., 87-101.

promet. No kako su se iz ograničenih državnih sredstava obavljali samo skromni regulacijski radovi (financijski položaj hrvatske autonomije nadzirala je mađarska vlada), zadovoljavao se samo minimum radova, što je i utjecalo na značenje plovidbe po Dravi. No bez obzira na to što od 90-ih godina 19. stoljeća počinje zanemarivanje regulacije Drave – jer je sve jače nastupala era ulaganja u željeznički promet – u gospodarskom razvoju grada Osijeka – trgovina i pojedine industrijske grane (prehrambena i drvna) – plovnost rijeke Drave, bez obzira na dinamiku i izvođenje regulacijskih radova, imala je golemo značenje.

THE SIGNIFICANCE OF THE DRAVA NAVIGABILITY IN THE DEVELOPMENT OF OSIJEK (in View of the 19th Century)

Summary

The spreading of traffic network and water-ways enabled Slavonia goods and passenger traffic in north-south and east-west directions and therefore set infrastructural foundations for creating a unique and powerful economic area and preconditions for greater progress of economic branches. In this regard the Drava was important as the main water-way for goods traffic due to then poorly-constructed roads so that special emphasis was placed on river regulation and better inland navigation, which gradually meant that the Drava, since the first half of the 19th century onward, represented a river crossroads – a water-way, one of the most important in the Danube basin. It became the centre of intermediary trading, which meant that the river navigability, among other factors, improved the status of Osijek as a significant trading, industrial and banking centre.

Key words: Osijek; economic past; the Drava river; the Danube water-way; the 19th century