

Riječni putovi u hrvatskom Podunavlju u 19. stoljeću
(potrebe, ograničenja, ostvarenja)

UDK 656.6(497.5)''18''
Izvorni znanstveni članak
Primito: prosinac 2003.

Autorica u radu promatra riječne prometne putove u hrvatskom Podunavlju u 19. stoljeću kroz društveno-političke i ekonomske okvire između potreba, ograničenja i ostvarenja.

Ključne riječi: riječni promet, Hrvatska, Sava, Drava, Dunav, tranzitna trgovina, 19. stoljeće.

Potrebe i mogućnosti prometovanja u Podunavlju – osobito s obzirom na promet ljudi i roba između Sredozemlja i Podunavlja, samoga podunavskog bazena i zapadno-europskih gospodarskih središta te Podunavlja i prometnih ciljeva na Istoku, od Crnoga mora dalje – zaokupljaju kroz cijelo 19. stoljeće izuzetno snažno vodeće političke, vojne i gospodarske krugove Habsburške Monarhije. U tom stoljeću, koje je po Erichu Hobsbawmu doba kapitala¹ - ali mu ne bi trebalo uskratiti ni epitet doba ratova iz kojega se, uostalom, i ušlo u stoljeće ratova kako je proteklo 20. stoljeće nazvao američki publicist F. William Engdahl.² To je i stoljeće u kojem su veći dijelovi Europe poprišta strateških i gospodarskih tenzija i ratovanja za tuđe interese, te poprišta ispreplitanja i sukobljavanja geopolitičkih, ali na prvom mjestu ekonomskih (gospodarskih) interesa moćnijih političkih krugova. Stoga se u gospodarskoj politici 19. stoljeća najveće bitke vode za tržišta žita, ugljena, drva i druge robe te za najpovoljnije suhozemne i vodene putove pa su poticaji tržišta utjecali na unapređenje, tj. tehnologiju i mehanizaciju proizvodnje, i to posebice u poljoprivredi; na razvoj pojedinih grana industrija, trgovinu, te ponajviše na modernizaciju suhozemnog i vodenog prometa, tj. na izgradnju željezničkih pruga, parobroda, na sustavnu regulaciju rijeka, ali i na prvo primjenjivanje motora na naftni pogon za pokretanje cestovnog vozila.³

*

Doduše, u to je doba Habsburška Monarhija svojim povoljnim geopolitičkim položajem, daleko od toga da postane središte svjetskoga poduzetništva, stvorila Austrijski Loyd u Trstu, čiji su brodovi nosili imena «Bombay» i «Calcutta», navješćivali pojavu još neizgrađenog Sueskog kanala.⁴ Godine 1830. osnovano Austrijsko društvo za plovidbu na paru na Dunavu plovi prvo od Beča do Bratislave, a od 1835. do Beograda pa dalje. Istodobno su potrebe za pojedinim robama izazivale nepoštedni rat za tržišta,

¹ Erich HOBSBAWM, *Doba kapitala 1848-1875.*, Zagreb, 1989.

² F. William ENGDahl, *Stoljeće rata*, Zagreb, 2000.

³ Nijemac Gottlieb Daimler napravio je 1885. prvi primjenjivi motor na naftni pogon za pokretanje cestovnog vozila, a tri godine ranije britanski admiral lord Fisher prvi zagovara brodove na naftni pogon za Kraljevsku mornaricu.

⁴ E. HOBSBAWM, *Doba kapitala...*, n. dj., 51.

kao i bespoštedne konkurencije roba koje svojim cijenama na tržištu stvaraju ideje, ali i ostvarenja, vezana za modernizaciju i skraćivanja suhozemnih i vodenih putova.

U Habsburškoj Monarhiji su razvoj tranzitne trgovine i potreba za žitaricama, posebice pšenice, iz južne Ugarske (Bačke, Banata), sjeverne Hrvatske (Slavonije i Srijema) te šumskom građom, duhanom i ostalom robom utjecali u 19. stoljeću na veća ulaganja u sustavne regulacijske radove (npr. utvrđivanje obale kamenom, izgradnju odvodnih i dovodnih kanala i drugo), u korištenje prometa rijekama (Dunav, Drava, Sava i Kupa), tj. vodenog puta na jug, odnosno prema Jadranu. Pri tome su u Hrvatskoj, u kojoj je najveći dio stanovništva vezan uz agrarnu ekonomiju, ta gospodarska kretanja imala neposredne utjecaje bez obzira na sporiji gospodarski razvitak. Gotovo istodobno Beč je nastojao, radi boljeg iskorištavanja dunavskog puta, stvoriti trgovačke veze s Perzijom preko Dunava i Crnog mora posebice nakon pariškog ugovora 1856. od kada Dunav postaje «slobodna rijeka» kojom se prevoze ratarski proizvodi kao glavni tereti.⁵

Sve je to utjecalo krajem 19. stoljeća, u razdoblju kada se nastojanjem modernizacijskih snaga ponajprije u Ugarskoj, pa tako i Hrvatskoj jačala zamisao o povezivanju sjeverne Hrvatske, tj. Podunavlja s Jadranskim morem, na opetovano pokretanje zamisli o spajanju Dunava i Save prokapanjem kanala.⁶ A javila se, i javlja se, logično u razdoblju/razdobljima kada pritisak količina roba i potreba za pojedinim proizvodima na tržištu i rezultati prihoda s različitih prometnih putova počinju naglašavati prednost vodenog prometa rijekama posebice za poboljšanje i skraćivanje vodenih putova radi živog otpremanja ili dopremanja raznovrsne robe.⁷ Ostvarenjem prokapanja kanala Dunav - Sava moglo bi se iz sjevernih krajeva Carevine jeftinije i brže prevoziti roba u južne krajeve vodenim putem, i to povezivanjem Podunavlja s Jadranskim morem / Mediteranom. (Opetovanost tzv. kanalske groznice iz 18. stoljeća ponovo je iznjedrila ideju o izgradnji kanala Dunav – Sava, koja se u Austrijskoj Carevini javila gotovo istodobno kada i u zapadnoj i srednjoj Europi. – U Francuskoj je intenzivna gradnja kanala u razdoblju od 1824. do 1847. godine. U

⁵ Gordon EAST, *Poviestni zemljopis zemljopis Europe*, Zagreb, 1944., 323-324.; Igor KARAMAN, “Problemi ekonomskog razvitka hrvatskih zemalja u doba oblikovanja građansko-kapitalističkog društva do Prvog svjetskog rata“, *Društveni razvoj u Hrvatskoj od 16. do početka 20. stoljeća*, Zagreb, 1981., 307.

⁶ Ideja o izgradnji kanala Dunav – Sava na potezu Vukovar – Šamac potječe iz 18. stoljeća, točnije 1753. godine, kada je trebao biti izgrađen tzv. terezijanski kanal.

⁷ Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, «Prokapanje kanala Dunav-Sava: zamisao s kraja 19. stoljeća», *Scrinia slavonica* 2, Slavonski Brod, 2002., 403-414.; ISTI, “Rijeke Dunav i Sava te prvi projekti glede prokapanja kanala Dunav-Sava”, *Časopis za suvremenu povijest*, god. 31., br. 2, Zagreb 1999., 307., 308.

Pruskoj je za potrebe riječnoga prometa u razdoblju od 1688. do 1786. prokopano 742 km kanala, a od 1786. do 1836. još 782 km što je omogućilo živi promet velikim trgovačkim lađama na Rajni, Labi i Odri).⁸

Međutim, ona je, u odnosu na prokapanje kanala Dunav – Sava, ostala samo ideja koja se u 19. stoljeću pojavljivala u nekoliko navrata ovisno o potrebama tržišta, ali i u vrijeme kada je bilo sve očitije da su u Hrvatskoj preskromne mogućnosti željezničkog spoja istok – zapad, te skromna i loše održavana cestovna mreža bitne kočnice gospodarskog razvoja.⁹

Riječni promet između potreba, ograničenja i ostvarenja

Iako je položaj Hrvatske u doba stvaranja kapitalističke ekonomije¹⁰ bio nepovoljan, ipak se u Slavoniji i Srijemu u pogledu stvaranja šireg, cjelovitog privrednog prostora uočavao postupan pozitivan pomak. On je nastajao pod utjecajem privrednih načela kako Vojnu krajinu nije moguće izolirati od gospodarskih tokova pa su nastojanja Beča bila, u razdoblju do nagodbe, usmjerena svim snagama na unapređivanje riječnog prometa, posebice prokopavanjem kanala Dunav – Sava jer bi tako taj dio rijeke Save bio uklopljen u planove privrednih krugova Beča i Zagreba. No, do ostvarenja prokopa kanala nije došlo zbog pomanjkanja novčanih sredstava, ali ponajviše i radi toga što je početak i sredina 19. stoljeća vrijeme kada trgovački i prijevoznički poduzetnici diljem Monarhije s velikim interesom prate pojavu prvih željeznica u Europi.

Lako je i jednostavno razumjeti raspoloženje uzbuđenja i ponosa koje je obuzimalo poduzetničke krugove diljem Europe kada su željezničkom prugom povezani La Manche i Mediteran, kada je postalo moguće putovati vlakom u Seville, Moskvu, Brindisi... Budući da je i geoekonomski smještaj Austrije, Hrvatske i Ugarske pojačao potrebu modernizacije prometnog sustava u cjelini od sredine 19. stoljeća, uz nastavak ulaganja u vodeni promet, počinju snažnija ulaganja u nove investicije prvenstveno vezane uz gradnju željeznica.

⁸ Josef KULISCHER, *Opća ekonomska povijest srednjega i novoga vijeka*, knjiga II, Zagreb 1957., 481.

⁹ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, «Prokapanje kanala...», n. dj., 403.

¹⁰ U genezi kapitalističke ekonomije osobito su bitni: postojanje jedinstvenog, organski povezanog gospodarskog prostora, na kojem domaći privrednici mogu razvijati međusobne odnose i nesmetano djelovati, te samostalnost u vođenju ekonomske politike sa stanovišta interesa domaćih privrednih snaga.

Stoga je austrijska državna uprava i njezina prometna politika obilježila razdoblje od 1840. do kraja 19. stoljeća jačim ekonomskim ulaganjem u cilju modernizacije (industrijalizacije) što se odrazilo i na hrvatskom prostoru. To je vrijeme kada su pod tim utjecajem ugarski i hrvatski politički te vodeći socijalno-ekonomski slojevi (merkantilno usmjereno veleposjedničko (vlastelinsko ili gradsko) plemstvo i domaće veletrgovačko građanstvo) zasnovani na zajedništvu interesa u razvitku izvoznog i posredničkog trgovinskog prometa počeli razmišljati o željeznici usmjerenoj prema najkraćem spoju Dunava s Jadranskim morem i koja bi tom najkraćom linijom omogućila ponajviše izvoz žita iz Bačke, Banata, Baranje, Slavonije i krajiškog područja i pomirili tako privrednike u Hrvatskoj i poduzetničke krugove vodstva Južnih željeznica i Mađare s mrežom pruga alfaldske željeznice, i to u smislu produženja i povezivanja postojećih željeznica da bi pruga došla od mora do Vukovara, koji je bio osobito važan za spajanje pruga s Bačkom i Bečejom, ali i s Osijekom i Zemunom. U to se doba, nakon prokopa Sueza, isticala buduća važnost Vukovara, i kao željezničkog i riječnog središta jer bi to tada bio preko Morave i Soluna, ali i preko Carigrada najkraći put između Indije i sjeverozapadne Europe.¹¹

Međutim, ubrzo europski prijevoznčki i trgovački krugovi zapažaju da željeznički prijevoz pojedinih roba postaje skuplji od vodenoga prijevoza pa je sve više dolazilo do izražaja saznanje da željeznica i parobrodarstvo nisu u konkurenciji nego se međusobno nadopunjuju stoga je u drugoj polovici 19. stoljeća nastupilo vrijeme ponovnog ulaganja ili razmišljanja o ulaganju u razvoj vodenih prometnih putova i oživljavanje riječnoga prometa tamo gdje je on bio zanemaren ili potisnut.¹²

Slično tomu i u Austro-Ugarskoj Monarhiji unutrašnja ekonomska (gospodarska) politika kao i trenutak na europskom tržištu stvaraju potrebu za većom količinom roba, a za pojedine robe/proizvode (žito, drvo i drvnu građu, ugljen, rude, šljunak, kamen, sol i slično) prijevoz željeznicom postaje preskup pa se u Monarhiji opetovano u to doba javila potreba snažnijeg oživljavanja riječnog prometa ili kombiniranje i jednog i drugog prijevoza. Tako gospodarski krugovi u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji obnavljaju potrebu prokapanja kanala Dunav – Sava ističući

¹¹ Mira KOLAR, "Senjska željeznica", *Senjski zbornik* (26), Senj, 1999., 248, 249, 251-352.; Mirko VALENTIĆ, "Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskoga poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću", *Povijesni prilozi*, god. 9 (1), Zagreb, 1990., 42.; I. KARAMAN, *Hrvatska na pragu modernizacije*, Zagreb, 2000., 32, 33.; Zdenka BAŽDAR, "Planovi i nacrti izgradnje željezničke mreže na području Vukovara u razdoblju 1850.- 1914. godine", *Scrinia slavonica* 2, Slavonski Brod, 2002., 415-435.

¹² *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, "Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha", br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.

značenje Hrvatske kao tranzitne zemlje kojoj su podunavski riječni prometni sustav i njegova veza s Jadranom prometna osovina oko koje se kretao i cijeli hrvatski razvoj kroz minula stoljeća.¹³

Budući da je npr. planirana izgradnja dunavsko-savskog kanala, podržana i u nekoliko mahova poticana od domaćih gospodarstvenih krugova, trebala biti korak bliže k oživotvorenju procesa izgradnje moderne kapitalističke ekonomije u Hrvatskoj plovna veza kanalom Dunav – Sava povećala bi prometnu vrijednost Dunava i Mediterana, osnažila trgovinu i promet Srijema i Slavonije s Jadranom, na tom području poboljšala stanje silnih podvodnih voda i močvarnoga područja, te gospodarski ojačala gradove i trgovišta na tom vodenom putu. Pri čemu je posebice bilo važno uključivanje pomorskog prijevoza kao dionice multimodalnog prometnog sustava u prometne tokove sirovina i gotovih proizvoda, jer su troškovi prijevoza rijekama i morem bili najniži. Sve bi to u konačnici imalo povratan utjecaj na tržište, i to kroz snižavanje prodajnih cijena robe - srijemsko, slavonsko i ugarsko žito i kukuruz, drvo iz slavonskih i srijemskih šuma, kamen iz Ugarske, šljunak, te ugljen i druga roba iz Bosne – i porast stupnja konkurentne sposobnosti hrvatskog i ugarskog gospodarstva na svjetskom tržištu. Kanal bi istaknuo prometnu vrijednost Dunava, Drave i Save te Jadrana, dakle plovnog puta koji je bio umanjen zbog tehnički zastarjelih i kapacitetom nedovoljnih prometnih veza koje su spajale Jadran i Podunavlje, tj. Panoniju.

Stoga je opetovanost zamisli o pretvaranju Drave i Save u plovidbeni put (njihov spoj dalje s Jadranom) utjecao na pojavu sustavne regulacije rijeka, tj. na prve početke ozbiljnijih tehničkih tretmana Drave i Save vezanih za plovidbu parnog brodarstva na unutrašnjim vodama, do uvođenja jedinstvenoga vodnog prava za cijelu Austro-Ugarsku Monarhiju, osnivanje Općih vodnih zajednica dravsko-dunavskog sliva¹⁴ i vodnih zadruga te istodobno daje i jasne konture sustavnoj zaštiti i obrani od poplava u borbi za osvajanje novih poljoprivrednih površina, odnosno nastojanjima za povećanjem žetvenih prinosa na koje su utjecale česte poplave, nereguliranost tokova Dunava, Drave i Save i njihovih pritoka, kao i nepovoljan položaj proticajnih otvora mostova i mlinskih brana, zapušteni i nanosima zakrčeni vodni žlijebovi te stabla koja su se rušila u rijeke i njihove pritoke uslijed urušavanja obala i slično.¹⁵ No, zagovarateljima djelatnosti za stvaranje modernih ekonomskih odnosa bilo je jasno da

¹³ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Rijeke Dunav i Sava te prvi projekti glede prokapanja kanala Dunav-Sava", *Časopis za suvremenu povijest*, god. 31., br. 2, Zagreb 1999., 307., 308.

¹⁴ Pravni nasljednik Riječnog mjerničkog ureda.

se ne mogu postići zacrtani gospodarski ciljevi bez pomoći države, ali su istodobno i isticali da poticaji moraju biti i u vlastitim ekonomskim snagama.¹⁶

Sustavna regulacija Save i Drave

Gospodarski i politički krugovi Habsburške Monarhije uočavaju u drugoj polovici 19. stoljeća da je gospodarski razvoj države usko vezan za modernizaciju prometa pa su nakon otvaranja novih željezničkih pruga povećali ulaganja u razvoj riječnog prometa, jer promatrajući prometnu i gospodarsku ulogu Save i Drave u sklopu tih općih kretanja, a u sklopu njihovih prirodno-geografskih značajki, postalo je bitno koliko će se taj prometni pravac zaista moći iskoristiti i isplatiti.

Sukladno tim smjernicama i u Hrvatskoj i Slavoniji obraćala se veća pozornost sustavnoj regulaciji rijeka Drave i Save, koje su do raspada Monarhije dobile važnost posebice u prometu drva i poljskih plodina iz Slavonije i Srijema u zapadne dijelove Monarhije, a osobito u tzv. Alpske zemlje izvan Monarhije.¹⁷ Naime, to je vrijeme kada je godišnji manjak potreba za žitom u Italiji, Francuskoj i Engleskoj bio velik, a hrvatsko i ugarsko žito moglo je na tržištu konkurirati jeftinijem ruskom i američkom žitu jedino većim ulaganjem u sigurniju riječnu plovidbu. Istodobna potreba Primorja, Štajerske, Koruške i Tirola za žitaricama, drvom i soli te prometa željeza, strojeva, ugljena, konoplje, vina, piva i druge trgovačke robe najjeftinije se mogla pokrivati preko Siska i spoja na Jadran.¹⁸

Iako je hrvatski prostor bio rascjepkan u brojne teritorijalne jedinice i podvrgnut različitim i često posve suprotnim ekonomskim interesima odlučujućih društveno-političkih činitelja Monarhije¹⁹ tadašnje potrebe domaćeg i inozemnog tržišta za korištenje podunavskog riječnog prometnog sustava (Dunav i njegove najveće pritoke Sava i Drava) te njegova veza s Jadranom, kao bitne prometnice tražene robe, potaknule su mogućnost ostvarenja prirodnih veza između hrvatskog kontinentalnog zaleđa i Jadrana. Ali, kako se tim rijekama moglo ploviti bez većih

¹⁵ I. KARAMAN, *Hrvatska na pragu...*, n. dj., 33.; *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, "Dalje o dunavsko-savskom prokopu", br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

¹⁶ Mirjana GROSS, *Izvorno pravaštvo*, Zagreb 2000., 176., 177.

¹⁷ 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*, sv. 2., Od nagodbe do osnutka nove države S.H.S., 367., 368.

¹⁸ *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, "Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha", br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.; "Dalje o dunavsko-savskom prokopu", br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

¹⁹ Pokrajine Dalmacija i Istra pod izravnom su upravom austrijske vlade, grad Rijeka pod isključivim a sjeverna Hrvatska znatnim utjecajem ugarskih vlasti, Vojna krajina do razvojačenja izložena suprotnostima Beča i Budimpešte.

poteškoća samo u vrijeme normalnog i nešto višeg vodostaja iskorištenost plovidbenih putova usmjerenih na Dunav, najdužu i najmoćniju rijeku Monarhije, bila je relativno slaba ponajviše zbog prirodnih karakteristika Save i Drave koje su tražile neprestana državna vrlo opsežna financijska sredstava u regulacijske vodoprivredne radove. Naime, te rijeke u svom toku u Slavoniji nemaju dovoljno prijenosne snage, pa se stabla i panjevi natope vodom i potonu, a pijesak i mulj ih zatrpaju te se kod niskoga vodostaja pojave sprudovi, poloji i plićaci koji s vremenom postaju sve veći. Uslijed nastalih prepreka matica vode mijenja pravac toka rijeke, potkopava obalu, ruši je i odnosi materijal na protivnu stranu. U vrijeme visokog vodostaja od mirnih, ravničarskih rijeka nastaju nemirne, koje ugrožavaju okolne obradive površine, a javljaju se i velike smetnje pri plovidbi.²⁰

Ta podivljalost rijeka umanjivala se, i djelomice rješavala, sustavnim regulacijskim radovima i ulaganjima u njih. Zbog slojevitosti tih radova dio sredstava usmjeravan je na radove (npr. vađenje pijeska, šljunka, klada, stabala, panjeva, uklanjanje zapreka i slično) koji su osiguravali nesmetani promet vodenom podunavskom putu (od ušća Drave do Zemuna, Savom od Rugvice (nedaleko od Siska) do Zemuna te Dravom od mađarskog grada Barsca do Osijeka i obratno) i sigurniji i jeftiniji prijevoz tražene robe.²¹ Drugi dio sredstava uloženi u regulacijske radove utrošio se na obranu poljoprivrednog područja od poplava, tj. izgradnjom novih i održavanjem postojećih nasipa, uklanjanjem zapreka u koritu rijeke, kopanjem odvodnih kanala, sprečavanjem erozije obale gradnjom obaloutvrda te radovima oko odvodnje i isušivanja vodoplavnih područja uz Savu, Dravu i njihovih pritoka.²²

No, potrebno je istaknuti da su zadani gospodarski ciljevi vezani uz sustavnu regulaciju Save i Drave nailazili na velike poteškoće, bez obzira na utjecaje tržišta, i to zbog stalnosti i dugotrajnosti tih radova koji su se mogli ostvarivati jedino velikim državnim ulaganjima koja su, gotovo uvijek, za te radove bila nedostatna, a skromne privredne snage domaćeg građanskog poduzetništva ostale su uglavnom zatvorene u uskim regionalnim okvirima. Stoga su postizavani slabi učinci ili tek djelomični

²⁰ HDA, fond Krajiška građevinska direkcija 1844. - 1868.; Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade (dalje: UOZV), Gospodarski odjel (dalje: GO), Kulturno tehnički odsjek (dalje: KTO), fond 79., kutija 26, 1888.-1907.; *Velike vode poplave u Slavoniji i Baranji*. (urednik Čiček, Vladimir). Osijek, 1973., 11, 14, 23.

²¹ Plovnost rijeka iznosila je u km: Plovna dužina Save 659 km od Rugvice do utoka u Dunav te Drave 151 km od mađarskog grada Barsca do ušća u Dunav, te u Slavoniji 79 km Bosutom, Spačvom i Studvom, manjim plovnim rijekama.

²² *Velike vode poplave...*, n. dj., 43, 49.; Mirela SLUKAN-ALTIĆ, «Hidroregulacije Drave i njezin utjecaj na transformaciju prirodnog i kulturnog pejzaža Podravine», *Podravina, Časopis za multidisciplinarna istraživanja*, vol. 1, br. 2, Koprivnica, 2002., 129.

uspjesi koji su ovisili o dinamici redovitog čišćenja korita od različitih nanosa, zatim učvršćivanja obala i suzbijanje poplava regulacijskim radovima radi zaštite stanovništva i poljoprivrednih dobara.

a) *O regulacijskim radovima vezanim za osiguranje sigurnije plovidbe*

Potreba za određenom robom na tržištu, tj. trgovinska djelatnost, odigrala je znatnu ulogu u razvoju sigurnije plovidbe na srednjem i donjem toku Save i Drave, kao dijelu plovidbenih putova dunavskog bazena. Javila se u vrijeme međuzavisnosti riječnog prometa sa sve naglašenijom i intenzivnijom gospodarskom djelatnošću u proizvodnji roba (žita, a i drugih poljoprivrednih i stočarskih proizvoda te drva), u njihovom plasmanu na šira tržišta i u vrijeme kada je austrijska i ugarska potražnja za tom robom (proizvodima) tražila i poticala jeftiniji i brzi prijevoz.²³ Uspostavljanje tzv. dunavskog puta, uz razmišljanja o njegovu internacionaliziranju, te učvršćivanje prevladavajućeg utjecaja Monarhije na dunavski plovidbeni promet bili su žarka želja Podunavske Monarhije.²⁴ Stoga se, počevši od druge polovice 19. stoljeća pa do Prvoga svjetskoga rata Monarhija koristi i komparativnim prednostima plovidbe Dravom i Savom usmjeravajući se na područje srednjeg Podunavlja pa je plovidba našim rijekama i trgovina s hrvatskoga područja služila i Beču i Pešti kao «dopuna» njihovim privredama. U to doba utjecaji tržišta na plovno značenje Save i Drave, te na njihovu gospodarsku ulogu uopće, kao i gospodarsko značenje cijele regije oscilirali su između ekonomskih ciljeva prijašnjih feudalnih činitelja, koji postaju predvodnici kapitalističke preobrazbe, i ciljeva državne političke moći u njezinu jačanju. Ti ciljevi, i te aktivnosti radi njihova postizanja, i sredstva za to ovisili su o državnoj prometnoj politici, o vojnoj politici, o koncepcijama prometnih sustava, o interesima Habsburgovaca za Jugoistočnu Europu u vrijeme kada se austrijska državna uprava i na hrvatskom prostoru prilagođavala kapitalističkoj svjetskoj privredi i kada je odgovarala na zahtjeve kojima je bila izložena u 19. i 20. stoljeću, država je u tim procesima imala značajnu ulogu u poticanju razvoja trgovine, i to promatrajući vodeni promet kroz znatna ulaganja u sustavne regulacijske radove osiguravajući sigurniju plovidbu kao najjeftiniji prirodni oblik prijevoza.

²³ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, «Donjodravski plovidbeni put u 19. i početkom 20 stoljeća – s posebnim osvrtom na odnos države prema tom problemu», *Scrinia slavonica* 3, Slavonski Brod, 2003., 213-214.;

²⁴ Iván T. BEREND-György RÁNKI, *Europska priferija i industrijalizacija 1780-1914.*, Zagreb, 1996., 16., 90., 91.; Horst HASELSTEINER, *Ogledi o modernizaciji u srednjoj Europi*, Zagreb, 1997., 154.

Jačanje potrebe za riječnim prijevozom, naročito kako su parobrodi uključeni u plovidbu rijekama dunavskog bazena, naglašavalo je i prijeku potrebu uređenja korita rijeka pa regulacijski planovi i radovi, te financijski resursi za to postaju primarnom temom u plovidbenom gospodarstvu naročito u drugoj polovici 19. i na početku 20. stoljeća.

Iako je plovidba Savom, svojim većim dijelom, imala prednost zbog slaboga pada rijeke nedostaci vodenog prometa očitovali su se u donjem toku, i to na potezu od Šamca do Županje, te od Rajevoga Sela do Rače, jer se na tim mjestima plovni put po Savi produžavao mnogobrojnim vijugama, a i dno korita se ovdje najviše i stalno mijenjalo. Tako je u svom donjem toku Sava od mirne rijeke nastajala nemirna koja je ugrožavala i često poplavljivala okolna zemljišna područja, a pojavile su se i ozbiljne smetnje u brođenju koje su tražile sustavnu regulaciju jer su regulacijskim radovima ublažavane ili ispravljane i oštre krivine riječnoga korita i otklanjani plićaci, sprudovi i brojne prepreke u koritu.²⁵

Međutim, usprkos izdvajanju sredstava za te radove plovidba na Savi ipak je zaostajala za plovidbom na Tisi ili Dunavu, što se objašnjava činjenicom da je Sava do 1878. godine imala i ulogu granice između dviju suparničkih velesila.²⁶ Stoga je razvojačenje Vojne granice 1881. imalo veliko značenje za plovnost rijeke i njenu regulaciju jer se od tada, doduše u dugotrajnom procesu, mijenjaju iz temelja društveni i gospodarski odnosi niže od Jasenovca do Zemuna i Petrovaradina pa od tada prijašnje krajiško područje u Slavoniji i Srijemu potpalo pod civilnu vlast hrvatskoga bana.²⁷

Organizirane mjere za uređenje Drave, tj. sustavni regulacijski radovi (presijecanje meandara toka Drave, čišćenje korita, odtok suvišnog materijala koji rijeka dovalja i slično) obavljani su, kao i na Savi, etapno kroz cijelo 19. stoljeće do početka 20. radi skraćivanja dravskog plovnog puta. Način regulacije rijeka, odnosno način podizanja građevina, ovisio je o mjesnim okolnostima, geološkom stanju riječnoga predjela, zatim o padu rijeke, o kakvoći, veličini i množini materijala koji voda nosi, doplavljuje ili taloži, zatim o trajanju vodostaja i o razmjeru količina

²⁵ *Regulacija Save izsušba i natapanje Posavlja u Hrvatskoj i Slavoniji uz osobiti obzir na hrvatsko-slavonsku krajinu*, Zagreb 1876., 25.-32.

²⁶ Nakon Berlinskoga kongresa 1878. rijeka Sava, odnosno Brod na Savi, poslužili su kao polazna točka prilikom ulaska okupacijske vojske Austro-ugarske Monarhije u Bosnu i Hercegovinu.

²⁷ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, «Regulacija rijeke Save od Šamca do Rajevog Sela u drugoj polovici 19. i početkom 20. stoljeća», *Osječki zbornik*, 24-25, Osijek, 2001., 109-110.; I. KARAMAN, «Problemi ekonomskog razvitka...», n. dj., 320.

visoke i niske vode.²⁸ No, bez obzira što se sustavnim regulacijskim radovima povećavao broj plovidbenih dana na Dravi kojih je na plovnoj dužini od 156 km bilo samo 55 u godini, a u donjem toku od Donjeg Miholjca do Osijeka, tj. do ušća Drave u Dunav 180 dana godišnje²⁹ radovi su u cjelini, kao i na Savi, tekli vrlo sporo. Naime, kako su zahtijevali velika investicijska sredstva s kojima domaći privredni krugovi nisu raspolagali sve do propasti Austro-Ugarske Monarhije izvođenje tih radova i njihov opseg na tlu Hrvatske ovisio je ponajviše 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.

b) *Regulacijski radovi u obrani od visokih voda*

Sava i Drava poznate su rijeke koje pomiču svoje obale i stvaraju hidrotehničke probleme. Oduvijek su te rijeke nakon proljetnog topljenja snijega u gornjem toku ili pak poslije dugotrajnih kiša u krajevima njezinoga srednjeg i donjeg toka, poplavljivale poljoprivredna zemljišta i šume, pašnjake, voćnjake i naseljena mjesta. Poplave su naročito nastajale zbog nereguliranih tokova pritoka, tj. rječica i potoka i njihovih korita koja zbog male propusne moći, nisu mogla odvoditi višak vode u Dravu i Savu. Tako je voda dugo ostajala po poljima i šumama i zbog podzemnih voda jer ispod tankog gornjeg obradivog sloja humusa debele naslage gline ne propuštaju vodu što je još više doprinosilo poplavama koje su u slavonskoj Posavini i Podravini ugrožavale čak i biološki opstanak pučanstva pa su tijekom 19. stoljeća postojeći nasipi povišivani, prelamani i popravljani. Stanje se u Slavoniji u pogledu uzroka poplava još i pogoršalo izgradnjom cestovnih i željezničkog nasipa koji nisu bili dobro projektirani te su onemogućavali prirodni tok voda.³⁰

Kao umjetna obrana od visokoga vodostaja podizani su nasipi da bi spriječili poplavu okolnoga zemljišta. U isto doba nasip je zaštitno sredstvo koje povišuje razinu vode u rijeci te pogoršava režim vode. Ovo još više dolazi do izražaja time što su se nasipi podizali po dijelovima na pojedinim potezima. Zbog velike erozije obala,

²⁸ HDA, fond 79 UOZV KTO, kutija 26, 1888.-1907.; Izvješće Jurja Augustina, kr. građevnog savjetnika o vodograđevinama; Prilog B. Predavanje o kulturno-zemljopisnoj važnosti rijeka i njihovom razvitku kao putovih prometa (predavanje Maksa Honsela, ravnatelj građevina, na III. internacionalnom kongresu za unutarnje brodarstvo održanom 20. kolovoza 1888. godine u Frankfurtu na Meini).

²⁹ D. MARATOVIĆ, «Opći vodoprivredni problemi Slavonije i Baranje u slivu rijeka Save, Drave i Dunava», *Simpozij uređenje zemljišta – Osnova za intenzivnu proizvodnju kukuruza*, Osijek, 1976., 39.

³⁰ Krunoslav TKALEC, «Sava kao plovni put u 18. i 19. stoljeću», *JAZU Radovi centra za organizaciju naučnoistraživačkoga rada u Vinkovcima*, sv. 2, Zagreb, 1973., 215.; Državni arhiv u Osijeku, arhivski fond Karašica-Vučica, spisi, fascikli 61., 62.

naročito na oštrim zavojima, pojedini dijelovi nasipa našli su se tijekom vremena pored same obale odneseni pa su podizani novi dijelovi nasipa nešto dalje od obala.

Od poplava osobito su velike štete trpjeli zemljoradnja i stočarstvo, ali i ostale grane gospodarstva. Osim šteta od poplava u trenutku njihovog djelovanja (uništavanje usjeva, dugogodišnjih nasada, šuma, stoke, peradi, plemenite divljači, potapanje stambenih i gospodarskih objekata, štete na komunikacijama, pogoršanje zdravstvenih uvjeta i ljudske žrtve) ostajale su i posredne dugoročne materijalne, zdravstvene i biološke posljedice (uništena materijalna sredstva, narušeno zdravlje, pogoršan bonitet tla i zagađena voda), jer se vode ne bi povukla i nekoliko mjeseci.³¹

Stoga je zaštita od poplava izgradnjom novih i rekonstrukcijom starih obrambenih nasipa znatnije osiguravala od kraja 19. i početkom 20. stoljeća u dolini rijeka Save i Drave te njihovih pritoka visoki stupanj sigurnosti od poplava te zaštitu ne samo poljoprivrednih površina već i brojnih naselja i komunikacija. Pasivna se obrana ostvarivala povećanjem propusne sposobnosti korita Save i Drave uređenjem vodotoka, izgradnjom novih, rekonstrukcijom i povišenjem postojećih nasipa kojima su područja bila zaštićena od dotad zabilježenih ekstremnih vodostaja Save i Drave te njenih pritoka.

Međutim, regulacijski radovi vezani za te radove provodili su se također parcijalno uz nedostatna državna i domaća ulaganja pa stoga nasipi nisu posve izgrađeni, ili su pak pojedini objekti (prokopi odnosno kanali za odvodnju suvišnih voda npr.) izgrađeni u tehničkom pogledu neprikladno ili nedovoljnih dimenzija što je imalo negativnih posljedica u vrijeme visokih voda na poljoprivrednu proizvodnju.

3) Odvodnja kao dio regulacijskih radova

Problem suvišnih voda u kraju uz Savu i Dravu nametnuo se sam budući da je gospodarska politika Beča tom dijelu Monarhije odredila ulogu dobavljača hrane i sirovina. Kako su razvoj i rast u poljoprivrednoj, a usporedo i u nepoljoprivrednoj djelatnosti (prometu, obrtu, trgovini), bili nezaustavljivi, država je problem odvodnje suvišnih voda ipak rješavala podupiranjem određenih radova (dugoročnim zajmovima) koji su postupno rješavali taj problem u ugroženom području.

Odvodnja suvišnih voda predstavljala je gotovo oduvijek bitan zahtjev, naročito zbog načina korištenja zemljišta u Hrvatskoj. Hidrološke i klimatološke prilike su na našem prostoru takove da je odvodnja zemljišta bila i ostala jedan od

³¹ DAH, fond 79, UOZV KTO, 5232 (15) Opći spisi 1907. VII 123 a, 123 b, 123 c (regulacija Save, Drave i Dunava).

najvažnijih zadataka u vodoprivrednoj djelatnosti. Upravo je to jedna od čestih dvojbi kod izbora reda prvenstva ulaganja, a u nedostatku sredstava za istodobno rješenje odvodnje i navodnjavanja. Suše su ipak manji i rjeđi problem od viškova vode pa je, gotovo uvijek, odvodnja jedan od najvažnijih prioriteta zadataka.

Ona se u područjima uz Savu i Dravu javlja kao vodoprivredna djelatnost – bitna za uspostavljanje pogodnih uvjeta života i gospodarstva – od kraja 18. stoljeća sve do propasti Monarhije. Vezuje se, ponajprije, uz zamisli o pretvaranju Drave i Save u plovidbeni put (spoj Drave sa Savom te dalje s Jadranom) pa su stoga prvi počeci tehničkog tretmana Drave i Save vezani za plovidbu da bi kasnije dobili jasne konture zaštite i obrane od poplava u borbi za osvajanje novih poljoprivrednih površina, odnosno nastojanjima za povećanjem žetvenih prinosa.

No, radovi sustavno nisu obavljeni, i to ponajviše zbog kroničnog pomanjkanja novca u državnoj blagajni, a ponekad i zbog drugih razloga. Stoga se u tom segmentu regulacijskih radova, a pod utjecajem potreba na tržištu poljoprivrednih i drugih proizvoda, uočavaju i prije donošenja Zakon o vodnom pravu Kraljevine Hrvatske i Slavonije (31. prosinca 1891.) i osnivanja vodnih zadruga, brojna nazočnost veleposjednika u toj aktivnosti. Tako je npr. pojava velikih površina obradivog zemljišta u kraju uz srednji i donji tok Save i Drave povezana s iskorištavanjem šuma³² na vlastelinstvima, koja su od sredine 19. stoljeća, nakon ukidanja feudalnog iskorištavanja seljaka djelovala u izmijenjenim uvjetima pa su veleposjedi našli glavni izvor prihoda u prodaji svog hrastovog drva, namijenjenog za izradu bačvarskih dužica traženih na francuskom i njemačkom tržištu, ili druge drvene robe (koja se Dravom, Savom i Dunavom otpremala i izvozila). Prikupljeni kapital ulagao se u agrarnu proizvodnju, a ta je sve snažnije tražila odvodnju suvišnih voda, koje u prijašnjim vremenima – kada je kraj obilovao šumama – nisu činile veliku štetu jer su dugo zadržavale vodu. Ali kada je iskrceno zemljište pretvoreno u oranice, polja i pašnjake trebalo je s njih odvesti suvišne vode.³³ Međutim, ni svim tim radovima opasnost od poplava nije otklonjena, jer postojeći sustav vodoprivrednih objekata nije mogao odvesti u Dravu i Savu više od 1/3 velikih voda pa su poslovi odvodnje nakon

³² Kraj uz Dravu i Savu obilovao je starim hrastovim šumama. Uz hrast lužnjak bilo je i drugih nizinskih vrsta, npr. bijele vrbe, crne i bijele topole, jasena, bukve, graba i drugih vrsta drva.

³³ I. KARAMAN, "Društveno-ekonomski uvjeti razvoja Kombinata Belišće do 1918. godine". *Zbornik radova Kombinat Belišće kao činilac privrednog razvoja*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti – Centar za znanstveni rad Osijek, Osijek, 1980., 79.; ISTI, «Problemi ekonomskog razvitka...», n. dj., 324.

propasti Monarhije ostali nedovršeni i preneseni su na rješavanje u narednim desetljećima.

U zaključku

Riječni putovi u hrvatskom Podunavlju tijekom 19. stoljeća našli su se između potreba i mogućnosti, ostvarenja i ograničenja. Razvoj tranzitne trgovine i potreba za žitaricama, posebice pšenice, te šumskom građom, duhanom i ostalom robom utjecali na veća ulaganja u sustavne regulacijske radove. Pri tome su u Hrvatskoj, u kojoj je najveći dio stanovništva vezan uz agrarnu ekonomiju, ta gospodarska kretanja imala neposredne utjecaje bez obzira na sporiji gospodarski razvitak i nedostatna državna ulaganja jer su se ti riječni putovi (Sava, Drava i Dunav) našli u žiži interesa kako domaćih tako i stranih gospodarskih krugova.

Summary

19th century waterways of the Croatian Danube area
(needs, limitations, and achievements)

In this paper the author explores the river waterways in the Croatian Danube area in the 19th century through the prism of the then social, political and economic circumstances. The Danube waterways at the time were caught in between the needs and possibilities, achievements and limitations. Due to a development of transit trade, the emergence of the need for crops, especially wheat, as well as lumber, tobacco and other goods, larger-scale and systemic regulatory investments took place. Such economic trends exhibited a direct impact on Croatia, where a majority of people were engaged in agrarian economy. Thus, despite the slow economic development and insufficient government investments, those river waterways (of the Sava, the Drava and the Danube rivers) found themselves caught in the midst of interest of both domestic and foreign economic forces.

(Prijevod sažetka: Gabrijela Buljan)

Key words: river waterways, Croatia, Sava, Drava, Danube, transit trade, 19th century.