

János Majdán

*(Katedra za povijest novog vijeka, Filozofski fakultet Sveučilišta u Pečuhu, Mađarska)*

## DRAVA KAO POVEZNICA

Mađarsko-hrvatske gospodarske veze u razdoblju 1868-1918.

UDK 33(439=163.42)''1868/1918''

Stručni članak

Primljeno: 15. 8. 2012.

U radu se prikazuju gospodarske aktivnosti vezane uz rijeku Dravu, poglavito mlinarstvo i promet, u završnom razdoblju postojanja ugarsko-hrvatske državne zajednice. Te se aktivnosti promatraju kao oblik društvenih veza između Hrvatske, odnosno Slavonije, i Mađarske. Zbog nepoznavanja hrvatske literature o tim pitanjima, autor se uglavnom ograničava na mađarski aspekt naslovne teme. (Ur.)

*Ključne riječi:* rijeka Drava, Hrvatsko-ugarska nagodba, Ugarska, Hrvatska, trgovina, promet.

Građanske promjene što su pokrenute sredinom 19. stoljeća učinile su poželjnim postavljanje hrvatsko-mađarskih javnopravnih odnosa na nove temelje. Zakonski članak XXX. iz 1868. godine (Hrvatsko-ugarska nagodba), koji je nastao kao rezultat dugotrajnih pregovora o okvirima više od sedam stoljeća postojeće personalne unije, propisao je da Ugarska i Hrvatska sačinjavaju "jednu te istu državnu zajednicu".<sup>1</sup> U nagodbi je definirano i da su u okvirima državne zajednice „kraljevine Hrvatska i Slavonija politički narod, imajući posebni svoj teritorij i u pogledu unutarnjih svojih poslova vlastito zakonodavstvo i autonomnu vladu”. Općepoznato je da su „u djelokrug potpune autonomije Trojedne kraljevine spadali zakonarstvo i uprava u svih poslovih unutarnjih, bogoštovja, nastave i pravosuđa”, dok su pitanja novačenja vojske, obrane zemlje i vojne obveze, financijskih poslova, gospodarskih grana i troškova za uzdržavanje kraljevskog dvora bila zajednički poslovi Hrvatske i Ugarske.

<sup>1</sup> Zakonski članak XXX. iz 1868. godine. *Magyar Törvénytár 1836-1869. évi törvénycikkek* (Zbornik ugarskih zakona - zakoni iz 1836-1839. godine), Budapest, 1896.

Obavljanje gospodarskih poslova spadalo je u djelokrug ministarstava sa sjedištem u Pešti, u kojima su sukladno Hrvatsko-ugarskoj nagodbi djelovala posebna hrvatska ravnateljstva.

Potkraj 1860-ih godina još je trajao europski gospodarski procvat tijekom kojega je u Austro-Ugarsku Monarhiju, tada već kvalificiranu kao sigurnu državu, uložen značajan kapital. Okvirni iznosi u Pešti odobrenoga državnoga proračuna vrijedili su i na području Hrvatske, jer su u pogledu poslova gospodarskoga razvitka dva dijela države smatrana za jedinstvenu cjelinu. Zbog svega rečenoga vrlo je teško prikazati isključivo kapital uložen u Hrvatsku i tamošnje investicije. Taj se problem odnosi i na gospodarske pokazatelje, budući da se često nisu razlučivali broježani podaci mađarskih i hrvatskih županija. Personalna unija napose otežava analizu odvijanja prometa preko Drave, jer na dvije obale rijeke nije bilo nikakve carinske granice ili pak bilo kakvoga zaustavljanja. Zbog slobodnoga protoka roba i ljudi, državna je zajednica doista funkcionirala. Analitičari kasnijih razdoblja prisiljeni su se pri razmatranju tadašnjih hrvatsko-mađarskih gospodarskih veza poslužiti posrednim podacima. Ovakvi indirektni broježani pokazatelji su podaci o brodske prometu na rijeci, o prometu skelâ i mostovâ te o ulozi željeznice u gospodarskome povezivanju, zahvaljujući kojima se ocrtava slika prometa roba koji se odvijao preko Drave.\*

## Skele i mlinovi

A) *Skele* na Dravi osiguravale su povezivanje pješačkoga i cestovnoga prometa između Hrvatske i Mađarske. Od osam skela u privatnome vlasništvu koje su kontinuirano funkcionirale na Dravi, jedna je radila na parni pogon, a ostale su pak djelovale na ručni pogon.

Parna skela je puštena u promet u Bilju 1885. godine.<sup>2</sup> Skela se nalazila u vlasništvu Nadvojvodskoga vlastelinstva, a s jedne obale na drugu ju je vuкао jedan brod od 28 konjskih snaga koji je pokretao propeler. Na obje obale Drave pristanište su činili usidreni drveni brodovi, uz čiju pomoć se odvijalo ukrcavanje i iskrcavanje. Skelom se u prvome redu odvijao promet unutar vlastelinstva, ali su se uz novčanu naknadu s jedne obale na drugu prevozile

\* Jedan recenzent napominje da u ovom dijelu rada autor "nije dovoljno istaknuo podređenost Hrvatske i njenog gospodarstva Ugarskoj, odnosno Pešti, tj. hrvatsku gospodarsku nesamostalnost (...) Treba upozoriti na činjenicu da mađarski i hrvatski tekst Nagodbe nisu istovjetni (...) Mađarski tekst npr. konzekventno izbjegava pojam 'kraljevina' i spominje samo Ugarsku i Hrvatsku, Slavoniju i Dalmaciju, dok se u hrvatskom tekstu javlja 'kraljevina Ugarska' i 'kraljevina Hrvatska, Slavonija i Dalmacija'..." (Ur.)

<sup>2</sup> Sándor Matlekovits (ur.): *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye*, Budapest, 1896. VIII. svezak, str. 560.

i strane osobe. Promet koji se odvijao unutar posjeda nije zahtijevao veliki brod, pa je stoga od jedanaest skela na parni pogon, koliko ih je ukupno bilo u državi, samo jedna bila manjega kapaciteta od skele kod Bilja.\*\*

U promatranome razdoblju broj je tradicionalnih drvenih skela varirao. U periodu prije 1867-1868. godine preko Drave se odvijao promet skelom u Drávasztári (hrv. Starin), Révfaluu (preteči današnjega naselja Drávakeresztúr, hrv. Križevci) i u Barcsu. Poslije sklapanja Austro-ugarske i Hrvatsko-ugarske nagodbe pokrenut je i promet kod Vízvára, Drávakeresztúra, Drávaszentmártona (danas: Felsőszentmárton, hrv. Martinci) i Drávapalkonya (hrv. Palkanja). Od tih ručno pokretanih drvenih skela, 1883. godine ukinuta je ona koja je prometovala u Barcsu, budući da je te godine u rečenome naselju pušten u promet javnocestovni most preko Drave. Rast i razvoj naselja na obje strane rijeke te njihova gospodarstva pojačao je međusobnu suradnju i nadopunjavanje uspješne proizvodnje, što je povećalo promet, zbog čega je u spomenutome razdoblju zamijenjeno više skela. Istodobno je u drugoj polovici 19. stoljeća Ured za regulaciju rijeka sustavno kontrolirao pristaništa i skele u vlasništvu naselja smještenih na obali rijeke, te je odobravao promet i u pojedinim slučajevima obvezivao na zamjenu opasnih skela.

Promet skelom preko Drave pokrenut je u Drávakeresztúru 1890. godine, u Drávaszentmártonu 1904. godine. Skela u Drávakeresztúru u početku je bila drveno prometno sredstvo maloga kapaciteta. Na zahtjev dožupana Šomođske (Somogy) županije, u kolovozu 1895. godine zamijenjena je novom skelom.<sup>3</sup> Novi trup broda također je bio istesan od drva. Sirovinu za trup broda bilo je lako pronaći u izvrsnim šumama uz Dravu. Na temelju stajališta Ureda za reguliranje prometa dožupan je odredio da se skeli priključi i putnički čamac. Do izdavanja ove naredbe je dijelom došlo iz sigurnosnih razloga, a u pojedinim slučajevima se i na taj način odvijao promet putnika preko rijeke.

Još detaljniji opisi stoje nam na raspolaganju o skeli koja je puštena u promet u području Drávaszentmártona.<sup>4</sup> Promet koji je tu pokrenut 1904. godine također se odvijao putem prometala s drvenim trupom. Dimenzije su mu bile: 9,9 metara dužine i 2,18 metara širine. Bila je to dvostruka skela kojom se upravljalo veslima, a prijelaz preko rijeke pomagala je i turbina. Ovo neuobičajeno složeno prometno sredstvo izradili su radi brzoga i hirovitoga vodenoga tijeka Drave te njezinih nepredvidljivih brzaca. Skela je bila u stanju odjednom prevesti pet tona tereta s jedne obale na drugu. Po tadašnjim

\*\* Jedan recenzent napominje da tu zapravo nije riječ o skeli na rijeci Dravi, nego na njezinom lijevom rukavcu Staroj Dravi pokraj tadašnjeg južnomadarskog mjesta Bilja, pa tako taj primjer i ne govori o ulozi Drave kao mađarsko-hrvatske gospodarske poveznice. (Ur.)

<sup>3</sup> Somogy megyei Levéltár (Arhiv Šomođske županije), Kaposvár, Alispáni iratok (Spisi dožupana) 2562/1890. i 712/1908. (u nastavku: SmL. Alisp. ir.)

<sup>4</sup> SmL. Alisp. ir. 368/1900.

podacima maksimalno opterećenje prometala bilo je: 70 osoba, 16 konja, 12 volova, 60 ovaca ili koza, te 2 teretom napunjena kola. U vrijeme puštanja u pogon ovo prijevozno sredstvo vrijedilo je 1200 kruna.

Kod pristanišne skele u Drávasztári, koja je dotad desetljećima funkcionirala, pojavilo se poslije 1868. godine mnogo problema, koji su inače na svim prijelazima preko rijeke uzrokovali poteškoće. Staru, dotrajalu i kao opasnu okvalificiranu skelu dožupan je, na prijedlog Ureda za regulaciju rijeka, dao zamijeniti novom skelom, kojom se od svibnja 1895. godine odvijao promet preko Drave.<sup>5</sup> Novo vodno prometalo bilo je 14 metara dugačko i 3,5 metara široko. Bilo je izrađeno od hrastovine iz obližnjih šuma, a opremljeno je i ogradom. Skelom se upravljalo veslima, a bila je u stanju odjednom prevesti preko rijeke osam tona tereta. Njezino maksimalno opterećenje bilo je 50 osoba, 15 komada krupne stoke i jedna teretom napunjena kočija. Ured za regulaciju rijeka u Osijeku, koji je izdao uporabnu dozvolu, prilikom puštanja u promet utvrdio je vrijednost prometala u iznosu od 1400 kruna. Zbog velike iskorištenosti trup broda se istrošio u roku od pet godina, pa je služba za nadzor prometa 1901. godine naredila da se izradi nova skela.<sup>6</sup> Novo prometalo pušteno u pogon bilo je veće od ranijega, o čemu svjedoči i promet koji se njime odvijao. Starinska skela je počevši od prve godine novoga stoljeća bila u stanju odjednom prevesti 80 osoba, 12 komada krupne stoke i 4 kočije napunjene teretom. Protekom novih šest godina stručnjaci Ureda za regulaciju rijeka procijenili su prilikom kontrole kako je skela u toliko lošem stanju da se njome više ne može obavljati promet preko rijeke, nego su to dopustili tek nakon što je izrađen novi trup broda. Troškove izradbe trebala je snositi ili obitelj Drašković koja je imala pravo na prijevoz preko rijeke, ili pak općina koja je bila zainteresirana za odvijanje prometa, odnosno zakupnik. Međutim, nitko nije preuzeo na sebe teret izvedbe već treće pregradnje u roku od jednoga desetljeća, pa je 25. veljače 1908. godine prestalo funkcioniranje skele u Drávasztári.

Među općim poteškoćama koje su spomenute u vezi sa skelom u Drávasztári na prvome mjestu valja istaknuti različite interese vlasnika, zakupnika i korisnika. Kod skela na Dravi moguće je ukazati na činjenicu da su vlasnik i upravitelj skele bili različite osobe. Takva je praksa postojala već i prije građanske organizacije društva, a očuvana je i nakon 1868. godine. Naime, skele i pristaništa su skelari uzimali u zakup na kraće ili dulje vremensko razdoblje. Općenito su poznata imena zakupnika, ali postoji malo podataka o prihodima i izdancima skelara. U promatranome razdoblju, na sreću, poznati su točni podatci za nekoliko godina, a iz njih se mogu izvući određeni zaključci. Po financijskim podacima za prve tri godine desetljeća koje je slijedilo nakon

<sup>5</sup> SmL. Alisp. ir. 368/1900.

<sup>6</sup> SmL. Alisp. ir. 712/1908.

1890. godine, zakupnik skele u Drávasztári od putnika je prikupio iznos od 300 forinti (odnosno 600 kruna) te je 114 forinti (odnosno 228 kruna) uložio u održavanje.<sup>7</sup> Od čistoga prihoda u iznosu od 186 forinti (odnosno 372 kruna) isplatio je 100 forinti (dakle 200 kruna) na ime zakupnine, a od preostalih 86 forinti (odnosno 172 kruna) trebao je tri godine izdržavati svoju obitelj.<sup>8</sup>

Nije slučajno da su skelari pokušali doći do novaca i na drugi način, za što im se povoljna prilika pokazala kroz krijumčarenje stoke koje je postajalo sve učestalije. Ilegalna trgovina stokom odvijala se i ranije između dviju obala rijeke Drave, ali je u vrijeme Austro-Ugarske Monarhije, a napose na prijelazu stoljećâ, strjelovito porastao broj i obujam krijumčarenja. Stoljećima je bila praksa da su žitelji u Šomođskoj i Baranjskoj županiji, smještenima južno od Balatona, kupovali neuhranjene svinje, a potom su ih u velikim krdima prevozili preko Drave kako bi se tamo hranile žirovima. Svinje koje bi se utovile u slavonskim hrastovim šumama trgovci bi potom vratili natrag u Mađarsku, uglavnom u tovilišta u Budimpešti, Pečuhu i Barcsu. Dio tih svinja dospio je na preradbu u velikim gradovima monarhije: Beču, Bečkome Novome Mjestu (Wiener Neustadt), Pragu, Brnu, itd. Tu dobro organiziranu praksu otpremanja dokinuo je pomor svinja u 1890-im godinama, čije su daljnje širenje nadležni organi pokušali spriječiti uvođenjem blokade. Ona je potrajala godinama i smanjila je, doduše, razmjere pomora, ali se širenje bolesti ipak nije uspjelo u potpunosti spriječiti. No, zabrana prijevoza istodobno je znatno umanjila promet dravskih skela, o čemu je jedan izvor iz toga razdoblja zabilježio: “Promet stoke potpuno je obustavljen od kada je zabranjen prijevoz parnoprstaške stoke iz Slavonije u Mađarsku.”<sup>9</sup> Promet skelama opadao je iz godine u godinu, vlasnici nisu mogli povišiti iznos zakupnine, a skelari su se neprestano žalili. Zakupnici skela pokušavali su prihode, izgubljene zbog naprijed spomenutih razloga, nadoknaditi ilegalnim prijevozom. Pod okriljem noći su preko Drave u Mađarsku prevozili krda svinja, a zbog opasnosti su očigledno tražili veći iznos naknade za prijevoz od inače uobičajenoga. Nisu se usuđivali preko rijeke odjednom prevoziti mnogo svinja, budući da su poljodjelci iz okoline pomno pratili što se prevozi preko Drave, strahujući da bi ponovno oživljavanje svinjske zaraze umanjilo mogućnosti prodaje stoke na tržištu. Uslijed straha od zaraženih slavonskih svinja stočari iz naselja s lijeve obale Drave postali su “dragovoljni nadzornici” te su pokušavali spriječiti gospodarske veze s Hrvat-

<sup>7</sup> U ispitivanome razdoblju došlo je do zamjene monete, pa je umjesto forinte od 1. siječnja 1900. godine uvedena kruna kao nova službena novčana jedinica. Omjer njihove zamjene bio je 1:2. Zbog toga osim krune koristim i forintu.

<sup>8</sup> SmL. Alisp. ir. 368/1900.

<sup>9</sup> Mirko Burić: A Szlapon Gazdasági Egylet 1897. évi kérelme a “budapesti vérszérum” alkalmazása tárgyában. U: *A Dunántúl településtörténete (11-19. század). Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi és Pécsi Bizottságainak VI. Konferenciája*, Veszprém, 16-17. travnja 1984. str. 457.

skom, premda su i oni sami većinom bili Hrvati i govorili su hrvatskim materinskim jezikom. U svakodnevnom životu to je značilo da vlasnici skela nisu mogli, da skelari zbog možebitnih ilegalnih prihoda nisu smjeli, a da stočari zbog postojanja opasnosti nisu htjeli uložiti novac u održavanje i popravak riječnih prometala. Dravske skele, koje su potkraj stoljeća bile u sve lošijem stanju, obavljale su sve manji promet. Poteškoće u prijelazu preko rijeke povećavale su lokalne željeznice izgrađene za potrebe mjesnoga pučanstva, a “od kada je sagrađena željeznička pruga Szentlőrinc (hrv. Selurinac) – Slatina – Našice, putnički se promet preusmjerio na tu trasu...”<sup>10</sup>

Poteškoće koje su opterećivale skelu u Drávasztári nisu bile iznimne, nego su se i drugi skelari početkom 20. stoljeća suočavali sa sličnim problemima. U Drávasztári je 1908. skela ukinuta, a na drugim prijelazima je došlo do promjena glede tereta koji su prevoženi preko rijeke. Ukinut je prijevoz svinja, koji je nekoć činio najveći promet, a umjesto njega je u prvi plan dospio prijevoz sijena i drva, te uvoz voća u Mađarsku. Na žalost, trenutno ne raspolažemo detaljnim podacima o točnome prometu, ali je u izvorima pronađen cjenovnik prijevoza putnika i roba koji se odvijao preko skele u Sztári, a koji je vrijedio 1897. godine.<sup>11</sup> Prema njemu su cijene usluga bile sljedeće:

Pješak	2 krune i 4 filira
Jednoprežna prazna kola zajedno sa stokom za vuču	11 kruna i 22 filira
Dvoprežna prazna kola zajedno sa stokom za vuču	15 kruna i 30 filira
Za svaki dodatno upregnuti komad stoke	4 krune i 8 filira

Ako je na kolima sjedilo više osoba, onda su one bile carinski obveznici prema prvoj stavci.

Za jednoga konja	4 krune i 8 filira
Za jedan komad rogate stoke	4 krune i 8 filira
Za jedan komad svinje, ovce, koze	2 krune i 4 filira
Jedna metrička centa tereta	2 krune i 4 filira

Nažalost, nisu nam poznati cjenovnici prijevoza preko rijeke za ostale skele na Dravi, ali predložene stavke skele u Drávasztári omogućuju usporedbu s drugim uslugama u promatranome razdoblju.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> SmL. Alisp. ir. 712/1908.

<sup>11</sup> SmL. Alisp. ir. 368/1900.

<sup>12</sup> Opet napominjem da se zbog promjene monete u rečenome razdoblju cijene trebaju računati u omjeru 1 : 2 u odnosu prema forinti koja je tada još bila u uporabi. O tadašnjim svakodnevnim cijenama i o točnim troškovima usluga postoji izvršno pregledno djelo na njemačkome

Iz izvora se nedvojbeno otkriva da je poslije 1867. godine porastao značaj dravskih skela, koje su već funkcionirale od ranije, odnosno da su zbog povećanoga prometa otvorene nove riječne skele i pristaništa. One su tri desetljeća imale odlučujuću ulogu u gospodarskim vezama između dviju obala rijeke, ali je počevši od zadnjega desetljeća 19. stoljeća postupno opadalo značenje skele i pristaništa. Njihovu su zadaću sve više preuzeli željeznica i javnocestovni prijevoz, koji su se odvijali pomoću šest željezničkih i dva javnocestovna nova mosta sagrađena na Dravi. Skele su izgubile ulogu koju su ranije imale u odvijanju trgovinskoga prometa na velikim udaljenostima, ali im je ostala zadaća povezivanja mjesnoga gospodarskoga života te omogućavanja obiteljskih i rodbinskih posjeta.

B) U odnosima između dviju obala posebnu su ulogu imali *mlinovi*. Vodeni mlinovi na Dravi funkcionirali su u osobitom obliku, tako što su nastajala čitava mlinska sela (mađ. *malomfalvak*). Takvim mlinskim selima nazivala su se 4-5-6 vodom pokretana mlina smještena na pojedinim dijelovima vodene trase, koji su radili jedan pokraj drugoga od proljeća pa sve do razdoblja lomljenja leda. Takva sela mlinova nastala su na dobro pristupačnim, prilaznim putevima opskrbljenim mjestima na rijeci Dravi, te su u njima stanovnici iz okolnih naselja mljeli svoje žitarice. Između mlinova su bile podignute kućice s bijelim zidovima u kojima su čuvane radi mljevenja dopremljene žitarice, odnosno gotovo brašno. Male bijele građevine nazivale su se “dudu”, pa su se po njima svi mlinovi grupirani u jednu cjelinu nazivali duduš-mlinovi (mađ. *dudusmalom*). Sela mlinova postojala su u desetljeću od 1871. do 1880. godine na obje strane rijeke. „Duduš-mlinovi” su na mađarskoj obali radili na području sela Drávapalkonya - Tésenfa – Szaporca (hrv. Palkanja – Tišna – Spornica), odnosno na obali kod sela Vejti i Zalánta (hrv. Vejtiba i Zalanta). Potrebe hrvatskih seljaka zadovoljavala su mlinska naselja na području od Donjeg Miholjca do Moslavine. Jasno se može uočiti razlika u odnosu na skele po tome što su na mađarskoj strani mlinovi stajali u naseljima s mađarskim materinskim jezikom, a ne u onima s hrvatskim materinskim jezikom, kao što je to bio slučaj kod skela. To, kao i promet radi mljevenja, ukazuju na činjenicu da su se žitarice radi mljevenja vrlo rijetko prevozile s jedne obale rijeke na drugu. Nije ni bilo potrebe za tim jer su u mlinskim selima mlinari radili jedni pokraj drugih, pa je netko od njih uvijek obavio mljevenje žitarica. „Duduš-mlinovi” nisu jačali gospodarske veze između dviju obala Drave i mlinovi ovdje nisu imali ulogu organizatora života lokalne zajednice, kakva je bila

---

jeziku koje je objavljeno u prijevodu i na mađarskome jeziku: Alexander Sixtus von Renden, *Az Osztrák-Magyar Monarchia - Történelmi dokumentumok a századfordulótól 1914-ig*, Budapest - Salzburg, 1989.

uobičajena u drugim krajevima: mađarsko i hrvatsko pučanstvo nastanjeno na dvjema obalama rijeke nije se susretalo u razdoblju mljevenja žitarica.

“Duduš-mlinovi” su sve teže mogli pratiti korak s brzim porastom količine žitarica pa su jedva uspijevali samljeti žitarice. U novonastalim promjenama veliku je ulogu imao u mlinovima opetovano rašireni čelični mlinski žrvanj koji je omogućio kvalitetnije mljevenje. Umjesto „duduš-mlinova” koji su radili s mlinskim kamenom, potkraj 1870-ih godina su se i na Dravi pojavili plutajući „brodski mlinovi” (mađ. *hajómalmok*) opremljeni čeličnim žrvnjem. Ta tehnološka promjena dogodila se istovremeno s promjenama u proizvodnji žitarica: u drugoj polovici stoljeća na obje obale Drave pretežito se proizvodila pšenica. Ta promjena je dodatno povećala potražnju za kvalitetnijom pšenicom potrebnom za pripremanje bijeloga kruha i kolača, pa su za samo nekoliko godina „brodski mlinovi” potisnuli „duduš-mlinove”. Novi ploveći mlinovi su bili u stanju ne samo ponuditi bolje samljeveno brašno, nego su i radili brže. Bili su u stanju svakodnevno samljeti dva-tri puta više žitarica nego njihovi prethodnici. „Brodski mlinovi” nisu funkcionirali u grupi, nego pojedinačno, te su na vodi lako mijenjali položaj. Ako je bilo potrebno, mlin se mogao vući i protiv struje, a funkcionirao je i na područjima drugih naselja. U stvarnosti se to rijetko događalo, jer su oni uglavnom ostajali na mjestima gdje je i ranije postojao mlin. Nastojalo se iskoristiti već postojeće puteve i običaje poljodjelaca, pa su oko sebe izgradili aglomeraciju nalik na onu “duduš-mlinova”. Žitarice se i nadalje nije prevozilo radi mljevenja na drugu obalu rijeke, jer je novom metodom mljevenja brzo tekao postupak pripremanja brašna.

“Brodski mlinovi” na Dravi vrlo su kratko vrijeme radili u velikom broju, budući da su potkraj 19. stoljeća u Barcsu, Harkány (Harkanju), Pečuhu, Sigetú (Szigetvár), Osijeku, Virovitici, Pakracu i Našicama pokrenuti parni mlinovi. Žitarice koje su rodile na dvije obale rijeke trebalo je tada, doduše, otpremiti nekoliko kilometara dalje, ali su željezničke tarife formirane tako da nisu stvarale prevelike dodatne troškove ni poljoprivrednicima ni trgovcima.<sup>13</sup> Pokretanje novih parnih mlinova dogodilo se istodobno s otvaranjem željeznica lokalnoga značenja te su oni funkcionirali u lokalnim čvorištima. Željeznice mjesnoga značenja koje su se protezale na obje obale rijeke paralelno s Dravom posebno su prikupljale višak žitarica po selima, pa tako u praksi mlinovi i dalje nisu povezivali susjedna naselja.

Mlinovi su u promatranome razdoblju zadovoljavali potrebe više susjednih sela, ali nisu imali ulogu organiziranja mikroregija uz obalu Drave, a nisu ni povezivali dvije obale rijeke.

<sup>13</sup> Vidi o tome detaljnije: János Majdán, *Helyiérdekű vasutak kiépülése a Dunántúlon*, Budapest, 1998. str. 185.



## Ceste, mostovi

U *kontinentalnom prometu* koji je i ranije postojao na ovome području došlo je do promjena uslijed i u skladu s potrebama ubrzanoga građanskoga preustroja u drugoj polovici 19. stoljeća. Nakon sklapanja Nagodbe i pravnog rješenja hrvatskoga pitanja, državni prometni poslovi dospjeli su pod nadležnost peštanskoga ministarstva. Među zakonima koji su podastrijeti na prijedlog Ministarstva za opće radove i promet više njih se odnosilo na javne ceste, mostove i lokalne puteve.<sup>14</sup> Međutim, za ostvarivanje zakonom propisanih i reguliranih situacija bila je potrebna značajna pomoć iz proračuna. Promet nije vodio računa o financijskom stanju države, nego je rapidno porastao sljedeći gospodarski procvat. Loša cestovna mreža je u zadnjem desetljeću stoljeća već zaustavila gospodarski rast. Ugarska je vlada prepoznala sve veće značenja kopnenoga prometa, pa je osim potpore investiranju u željeznice ulagala sve veće iznose u izgradnju puteva i mostova. Kao prvi korak bila su prihvaćena načela jedinstvene mreže prometnica, pa su 1890. ceste razvrstane na sljedeći način:<sup>15</sup>

1. Državne javne ceste – izgradit će se i upravljati njima na državni trošak;
2. Regionalne ceste – izgrađuju ih i održavaju dotična županija ili slobodni kraljevski grad;
3. Prilazni putevi do željezničke postaje – svaka zainteresirana strana ih izgrađuje, a održava ih najčešće županija ili slobodni kraljevski grad;
4. Općinski (vicinalni) javni putevi – njima rukuju dotične općine;
5. Općinski javni poljski put – putevi unutar jedne općine koje održava općina;
6. Opći prometni putevi privatnih osoba, društava i zadruga – zainteresirani ih izgrađuju i upravljaju njima.

Zakon koji je stupio na snagu 15. svibnja 1890. propisao je način izgradnje i održavanja cesta i puteva, pa je od tada njihovo održavanje postalo više-manje sustavno i redovito. To zakonsko reguliranje dogodilo se istodobno s pozitivnim promjenama koje su uslijedile u proračunu. Poslije tri desetljeća ugarska vlada konačno je dokinula dotadašnji proračunski manjak. Gábor Ba-

<sup>14</sup> O tome su rješavali: Zakonski članak 1876. VI. o javnim cestama, Zakonski članak 1886. XXII. o mostovima i Zakonski članak 1886. XII. o lokalnim cestama. *Magyar Törvénytár*, Budapest, 1896.

<sup>15</sup> Zakonski članak I. iz 1890. *Magyar Törvénytár*, 1890. évi törvények, Budapest, 1896.

ross je, vodeći ministarstvo javnih radova i prometa, uspješno riješio problem Mađarskih državnih željeznica (Magyar Államvasutak, skraćeno: MÁV), najvećega državnoga poduzeća, te je postigao da ono posluje s dobitkom.<sup>16</sup> Dobit MÁV-a imala je za posljedicu da je državni proračun postao pozitivan. Ta je promjena omogućila dobro isplaniran i vrlo energičan razvitak javnih cesta sukladno zakonskoj regulativi.

Do Drave su, kako na mađarskoj, tako i na hrvatskoj strani vodile i državne *javne ceste*.<sup>17</sup> Najznačajnija takva cesta zemaljskoga značenja bila je ona što je vodila od Budima do Osijeka, duljine 229 kilometara, a koju se stoljećima koristilo. Glavna cesta koja je išla desnom obalom Dunava nastavljala se u Slavoniji u više pravaca, pa je promet tekao prema Zemunu, odnosno prema Brodu. Priključkom na glavnu cestu u smjeru sjever-jug sredinom 19. stoljeća postao je važan i prometni pravac istok – zapad. U ranijim vremenskim razdobljima već je izgrađeno više glavnih cesta prema Karlovcu i riječkoj luci, odnosno do morske obale, čije značenje je poraslo zbog sve učestalijega i razvijenijega pomorskoga prometa. U drugoj polovini stoljeća veliki naglasak je stavljen na razvoj puteva koji su vodili od Karlovca prema zapadu. Posljedica toga bilo je otvaranje 136 kilometara duge državne javne ceste koja je vodila od Zagreba do Čakovca, preko Varaždina. Treća glavna cesta koja se doticala Drave bila je 89 kilometara duga cesta od Pakraca do Barcsa, a osiguravala je dobru prometnu povezanost za stanovništvo Virovitičke i Požeške županije. Nabrojane tri prvorazredne državne javne ceste vodile su preko posebnih dravskih mostova željezne konstrukcije.

Pokraj rijeke koja se smatrala simboličnom granicom, paralelno s Dravom vodile su i državne ceste. Jedna od njih vodila je od Vukovara preko Osijeka i Našica do Donjega Miholjca, a njezini su putnici i kola mogli preko mosta u Barcsu nastaviti daljnje kretanje i na teritoriju Mađarske. Druga državna cesta (duga 189 kilometara) kretala je iz Pečuha i vodila je preko Sigeta (Szigetvár) do javnocestovnoga mosta u Barcsu, a zatim je po prijelasku u Hrvatsku slijedeći obalu rijeke tekla do Varaždina. Duž rijeke je nastala uspooredna mreža koju su kod dravskih mostova presijecale glavne ceste u smjeru sjever–jug. Mostovi su osiguravali nesmetani promet koji nije bio ovisan o vremenskim okolnostima, pa su i bez takve namjere umanjili promet skelama. Na žalost, ne raspoložemo podatcima o prometu, budući da Drava nije bila carinska granica, pa je između dvaju dijelova države bio potpuno slobodan promet roba i putnika.

<sup>16</sup> János Majdán: Baross, Gábor. U: *Magyar milleniumi arcképcsarnok*, ur. Árpád Rác, Budapest, 2000.

<sup>17</sup> Sándor Matlekovits (ur.): *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye*, Budapest, 1896. VIII. svezak, str. 777-779.

Slična je situacija i u slučaju *željezničkih mostova*, kojih je pet sagrađeno preko Drave.<sup>18</sup>

Naziv mosta	Godina izgradnje	Dužina otvora u metrima	Sastav materijala
Osijek	1884.	224 + 182 poplavni prostor	željezo – kamen – opeka
Barcs	1885.	270	željezo – kamen
Varaždin	1886.	80 + 200 poplavni prostor	željezo – kamen
Zakon (Zákány)	1891.	480	željezo – kamen
Čadavica	1895.	180 + 280 poplavni prostor	željezo – opeka

Mostovima u Osijeku i Zákányu (hrv. Zakon) upravljale su Mađarske državne željeznice, a ostala tri mosta bila su u nadležnosti mjesnoga željeznickoga prometa. Mostove pod upravom MÁV-a izvorno su sagrađila privatna društva 1870., odnosno 1873. godine. Prvi dravski željeznički mostovi su, u skladu s tadašnjim običajima, sagrađeni od drveta.<sup>\*\*\*</sup> Tijekom vremena su u Mađarsku postupno uvođene tehničke novosti pa su konstrukcije koje su u luku stajale iznad mostova na prijelazu stoljeća već u potpunosti izrađene od željeza. Posljedica podržavljenja provedenoga 1880-ih godina bila je da su velika privatna društva dospjela u vlasništvo MÁV-a, što se dogodilo i s dravskim prijelazima. Mostove rešetkaste drvene konstrukcije koja je u luku nadvisivala rijeku zamijenili su znatno izdržljiviji prijelazi željezne konstrukcije smješteni na postolja od kamena i betona. Ti novi mostovi podnosili su mnogo veća opterećenja. Osvremenjivanje na Dravi požurila je nesreća na osječkome mostu u rujnu 1882. Već je tekla izgradnja željeznoga mosta postavljenoga na nove temelje, kada je rijekom prostrujio vodni val. Golema količina vodene mase u tolikoj je mjeri oštetila nosače mosta da se, prilikom prijelaza jednoga vojnoga vlaka, drveni most jednostavno urušio pod teretom. Jedan dio kompozicije zajedno s rešetkama mosta vodena bujica je odnijela sa sobom, uz nemale ljudske gubitke. Taj izuzetan događaj ubrzao je obnoviteljske radove od strane Mađarskih državnih željeznica, u okviru kojih je 1891. godine rekonstruiran i most u Zákányu. Tako su mostovi na dva glavna pravca postali sigurni.

Malo znamo o ranijemu prometu preko mostova na dva glavna prometna pravca. Vjerojatno je u početku osječki most ostvarivao veći promet, ali je poslije 1882. naglo poraslo značenje mosta u Zákányu. Tada je puštena u promet

<sup>18</sup> Isto, str. 686-689.

<sup>\*\*\*</sup> Jedan recenzent napominje da je gradnja drvenog željeznickog mosta kod Osijeka 1870. bila upravo posljedica odbijanja, od strane Kr. ugarskog ministarstva za javne radnje i komunikaciju, prijedloga koji su 1869. iznijeli slavonski/hrvatski gospodarstvenici i stručnjaci, tražeći da novi most na Dravi kod Osijeka ne bude drveni. "Do tragedije 1882. došlo je baš zato jer se 1869. nije prihvatio taj prijedlog", smatra recenzent. (Ur.)

željeznička pruga na relaciji Budimpešta-Rijeka, koja je potpuno dokinula raniji prijevoz kočijama. Među željezničkim mostovima koji su premošćivali Dravu most u Barcsu imao je državni značaj. Velik dio drveta posjećenoga na desnoj obali Drave prerađivalo se u Barcsu, a sirovina je preko željezničkoga mosta stizala iz Hrvatske i Slavonije. (To dokazuje i činjenica da je 1895. godine na postaji u Barcsu predano sto tisuća metričkih centa prerađenih drvenih proizvoda.<sup>19</sup>) Na mostu smještenom na željezničkoj pruzi između Čakovca i Varaždina u tome se razdoblju poglavito odvijao prijevoz putnika, budući da je ta kratka linija povezivala dvije glavne željezničke pruge prema Rijeci i Trstu. Najmanji promet ostvarivao je željeznički most kod Čađavice, jer je na željezničkoj pruzi lokalnoga značenja na relaciji od Baranya-Szentlőrinc do Našica i natrag dnevno prometovalo samo nekoliko kompozicija.

Javnocestovni i željeznički mostovi osiguravali su brzu, ravnomjernu i od meteoroloških okolnosti neovisnu povezanost između dviju obala Drave. U prosjeku je svaki putnik ili roba imala mogućnost prijelaza preko rijeke unutar udaljenosti od 25-30 kilometara.

## Zaključak

Analizirajući promet roba koji se odvijao na rijeci Dravi skelama, odnosno preko mostova koji su je prelazili, može se konstatirati sljedeće:

- Umjesto ranijih povremenih i količinski malih transporta, u razdoblju između 1868. i 1918. godine promet je rapidno povećan;
- Brodovi ponovo pušteni u promet te skele i mostovi preko Drave stvorili su uvjete za trgovinu;
- Nepostojanje carinske granice, koje je bilo rezultat političke odluke, potaknulo je porast kontakata između mađarske i hrvatske strane (premda suvremeni analitičar zbog toga raspolaže s malo podataka!);
- Nizina rijeke Drave funkcionirala je kao jedinstveni gospodarski teritorij i stanovnici naselja s obje strane rijeke bili su svakodnevno međusobno povezani. Održavanje čvrstih gospodarskih i ljudskih kontakata olakšavala je činjenica što je na mađarskoj obali Drave na mnogo mjesta živjelo pučanstvo hrvatskoga materinskoga jezika;
- Drava nije razdvajala, nego je povezivala poljodjelce, obitelji i naselja na dvjema obalama rijeke.

<sup>19</sup> Kasnije detaljno prezentirani izvor prikazuje željeznički promet 1895. godine po pojedinim postajama. Sándor Edvi Illés: *A Magyar Államvasutak és a kezelésükben lévő helyiérdekű vasutak áruforgalmi adatai*, I.-II. sv. Budapest, 1896.

## Summary

### THE DRAVA RIVER AS A CONNECTING LINK (HUNGARIAN-CROATIAN ECONOMIC RELATIONS IN 1868-1918)

This paper reviews economic activities in connection with the Drava River, particularly the milling industry and transportation, during the final period of the existence of the Hungarian-Croatian union. Due to lack of knowledge of the Croatian literature on these issues, the author is mainly restricted to the Hungarian aspect of the topic.

By analysing the transportation of goods on the Drava River by ferry boats, or over bridges, the following can be asserted:

- compared to the former sporadic and low-volume shipments, traffic increased rapidly from 1868 to 1918 ;
- ships allowed to ply once again as well as the ferry boats and bridges over the Drava River created conditions for trade;
- the absence of customs frontiers, as a result of political decisions, caused an increase of contacts between the Hungarian and Croatian sides (although for this reason only few data are available for present-day analysts!);
- the Drava Valley functioned as a unique economic territory and the inhabitants of both sides of the river were in everyday contact. The fact that many places on the Hungarian banks were inhabited by Croatian native speakers facilitated the maintenance of economic and human contacts;
- the Drava did not separate but rather connected peasants, families and villages of the two banks.

(Prijevod sažetka: Mica Orban Kljajić)

*Key words:* Drava river, Croatian-Hungarian Settlement (the Nagodba), Hungary, Croatia, trade, traffic.

*Naslov izvornika:* A Dráva összekötő szerepe. Horvát-magyar gazdasági kapcsolatok 1868-1918 között.

*S mađarskoga prema rukopisu preveo:* László Heka

*Prijevod redigirao:* Stanko Andrić

