

DRAVSKA ZIMSKA OAZA (OSVRT NA IZGRADNJU OSJEČKE ZIMSKE LUKE)

WINTER OASIS ON DRAVA (REFLECTION ON CONSTRUCTION OF THE WINTER HARBOUR IN OSIJEK)

Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE

Znanstvena savjetnica u miru

J. J. Strossmayera 85

31 000 Osijek

zkerze@yahoo.com

Primljeno / Received: 10. 7. 2019.

Prihvaćeno / Accepted: 15. 11. 2019.

Pregledni rad / Review

UDK / UDC: 627.47(497.5-282.24Drava)

“1894/1898”(091)

627.215(497.543Osijek)“189”

711.453.4(497.543Osijek)“189”

Marija BENIĆ PENAVA

Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju

Sveučilište u Dubrovniku

marija.benicpenava@gmail.com

SAŽETAK

Autorice usmjeravaju istraživanje na regulacijske radove u donjem toku rijeke Drave, na potezu kod Gornjega grada Osijeka i analiziraju okolnosti koje su utjecale na izgradnju osječke Zimske luke u posljednjem desetljeću 19. stoljeća. Zbog jačanja parobrodarskoga prometa na Dravi bila je potrebna redovita i sustavna regulacija rijeke kod Osijeka te je Gradsko poglavarstvo, pod utjecajem velikoga župana Theodora grofa Pejačevića, usporo planiralo prijeko potrebnu izgradnju pristaništa zimovnika. Temeljem arhivskoga gradiva koje je pohranjeno u Državnom arhivu u Osijeku, autorice prate spomenute radove u razdoblju od 1894. do 1898. godine, prepreke, probleme i brojne pregovore oko izgradnje Zimske luke do njezina konačna rješenja. Zimska luka bila je prijeko potrebna da bi Gradsko poglavarstvo uvelo reda u smještaju plovniha objekata i provelo kontrolu naplate pristanišne pristojbe za brodove (šajke, dereglije i dr.) i plovne objekte (čamce, splavi, kupališta i dr.) koji su tijekom plovidbenih dana povremeno bili usidreni uz gornjodravsku obalu, a zimi kada nije bila moguća plovidba rijekom Dravom zbog zimskih uvjeta, ostajali tu usidreni. Tijekom jednogodišnjega razdoblja od kraja 1897. do kraja 1898. građena je Zimska luka i izvedena u dužini od 600 m kao usporedna gradnja regulacijskih radova na desnoj obali rijeke Drave. Njezinom izgradnjom utvrđivala se i obala na kojoj je izgrađena cesta od granitnih kocaka. Time je u Zimskoj luci dobiven pristanišni prostor od 26.000 m², a zimovnik je bio dug 460 m. U njega je moglo stati 4 velika i 13 manjih brodova te 17 lađa i 4 vodenice.

Ključne riječi: rijeka Drava, Osijek, zimovnik, Zimska luka, kraj 19. stoljeća

Key words: : river Drava, Osijek, winter quarters, Winter harbour, end of the 19th century

UVOD

Plovidba se rijekama u prošlosti naizmjenično razvijala i jačala ili slabila pa čak i zamirala što je umnogome ovisilo o političkim, ekonomskim i inim prilikama. Uz prednosti jeftinoga riječnoga plovno-ga puta razumljiva je duga tradicija u korištenju dravskoga prometnoga puta kroz stoljeća. Rijekom Dravom se moglo ploviti bez većih poteškoća samo u vrijeme normalnog i nešto višeg vodostaja, pa je

iskorištenost plovidbenih putova usmjerenih na Dunav, najdužu i najmoćniju rijeku Austro-Ugarske Monarhije, bila relativno slaba ponajviše zbog prirodnih karakteristika koje su tražile neprestana i vrlo opsežna državna novčana ulaganja u regulacijske vodoprivredne radove. Naime, 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, položi 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.¹ U vrijeme visokoga vodostaja Drava je: nosila veliku količinu nanosa (ujedno je rušila i gradila), oblikovala prilično široko poplavno područje (pravac sjeverozapad – jugoistok) i često mijenjala svoje glavno korito toka. Visoke vode su uništavale i usjeve, rušile i odnosile nasipe, kuće, a često i ljudske živote. Područja uz samu Dravu, uglavnom, su obranjena od poplava reguliranjem glavnoga toka Drave, izgradnjom nasipa i drugih vodenih građevina, te melioracijskim radovima (izgradnjom kanalske mreže).² No, izvođenje tih radova i njihov opseg na tlu Kraljevine Hrvatske i Slavonije uglavnom je ovisio o interesima vladajućih snaga dualističke Monarhije, a ne o stvarnim potrebama razvoja prometa, trgovine i novčarskog poslovanja na tlu Kraljevine Hrvatske i Slavonije.³

PREGOVORI O REGULACIJSKIM RADOVIMA

Zbog jačanja parobrodarskoga prometa na Dravi bila je potrebna redovita i sustavna regulacija rijeke posebice kod Osijeka obzirom na gazivost brodova. Naime, kod maksimalnog tereta pri niskom vodostaju bi se obustavljala plovidba zbog plićaka koji su bili velike širine kod Osijeka. Devedesetih godina 19. stoljeća uz regulaciju korita kod Osijeka, usporedo je planirano utvrditi desnu dravsku obalu fašinama i kamenom.⁴ Stoga je odobren znatniji iznos novca za opetovanu provedbu regulacijskih radova na potezima kod Donjega Miholjca, nizvodno od Barcsa, te na potezu od početka osječke dravske obale kod Gornjega grada pa do ušća Drave kod Aljmaša. Ti zahvati bi znatno pridonijeli povećanju parobrodarskoga prometa na Dravi po kojoj su od osamdesetih godina 19. stoljeća, uz plovila »Prvog povlaštenog Dunavskoga parobrodarskog društva«, plovili i brodovi zasebnog »Dravskog brodariskog (kasnije parobrodarskog) društva«, a od 1890. godine i brodovi Ugarskih državnih željeznica.⁵

Stoga je početkom 1894. godine Kraljevsko ugarsko ministarstvo za poljodjelstvo u Budimpešti naredilo reguliranje rijeke Drave od dravskog ušća do mađarskoga Barcsa, odnosno Zakanja. U kontekstu pregovora o radovima u donjem toku Drave kod Osijeka, uslijedio je dogovor oko raspodjele udjela financiranja, pa su pozvani »zainteresirani na očitovanje da li bi i u kojoj mjeri voljni bili za tu regulaciju doprinijeti fašinskim materijalom«. Nadalje, 16. veljače iste godine u Osijeku je zakazano zajedničko ročište na kojem su se izaslanstva Kraljevskoga ugarskoga državnoga riječko-mjerničkoga ureda u Osijeku i Gradskoga poglavarstva dogovarala o provedbi regulacije. Prema operatu Kraljevskoga ugarskoga ministarstva za poljodjelstvo u Budimpešti predložena je sljedeća regulacija na području grada Osijeka: 1) na lijevoj obali Drave, tj. na ugarskoj strani, u okolici gradske šumice utvrditi obalu s fašinama i 2) alternativnim projektom ugraditi jednu fašinsku utvrdu od osječkoga Gornjega grada do

¹ Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (dalje 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.

² Zoltán HAJDÚ, »Rijeka Drava kao administrativna i politička granica«, *Ekonomika i ekohistorija*, br. 7, Zagreb, 2011., 65; Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, »Ostavljajte sve, a spašavajte goli život«, *Ekonomika i ekohistorija*, br. 13, Zagreb, 2017., 61.

³ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Marija BENIĆ PENAVALA, »Regulacijski radovi u donjem toku Drave kao temelj nesmetanog prometovanja (Osvrt na drugu polovicu 19. i početak 20. stoljeća)«, *Međunarodni znanstveni skup Povijest okoliša rijeke Drave – Knjiga sažetaka*, Koprivnica, 24.-25. 5. 2019., 6.

⁴ HR-Državni arhiv u Osijeku (dalje DAOS)-223, Fond Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku (dalje TOK), Izvešće TOK-a za Slavoniju o narodno-gospodarstvenom stanju Slavonije do konca 1881, Osijek 1884., 174; HR-DAOS-1387, Zbirka vodograđevne dokumentacije, F-1, 1897.-1902., Projekti, Spis Kraljevskoga ugarskoga riječkoga mjerničkoga ureda, br. 38.527, 8. 6. 1900.

⁵ »Vijesti Trgovačko-obrtničke komore«, *Vjesnik Županije virovitičke*, br. 16., Osijek 1899., 16., 128.

unutarnjega grada (Tvrđe) kojom bi se »krivudanje Drave izravnilo na ravnu liniju u visini srednjega vodostaja«. Provedbom spomenutih radova bi se znatan potez korita Drave na desnoj obali u narednim godinama spojio s obalom i povećao. »Potreba fašinskoga materijala za utvrde proračunata je aproksimativno na 42.000 fašina po cijeni od 20 novčića po komadu što bi iznašalo 80.000 forinti te se očekuje da bi grad Osijek u tome doprinio« u narednih 15 godina provedbe dogovorenih radova. Nakon provedene rasprave članovi Gradskoga poglavarstva jednoglasno su zaključili obratiti se Kraljevskom ugarskom državnom riječko-mjerničkom uredu u Osijeku »za priopćenje kopije nacrtu o onim regulacijskim radnjama koje će se izvesti u području grada Osijeka na rijeci Dravi, a kada takva kopija stigne da se sazove novo ročište, i to na licu mjesta gdje će se očevid i poduzeti te nakon toga gradskom zastupstvu meritorni prijedlog staviti na uvid«.⁶ U nastavku pregovora članovi Gradskoga zastupstva su 19. ožujka 1894. godine iznijeli Kraljevskom ugarskom državnom riječko-mjerničkom uredu u Osijeku povjerenstveni prijedlog u dvije točke, i to: »1) Alternativni projekt za regulaciju Drave u području gradskom od solare do sarvaške međe, i to paralelnim gradnjama na desnoj obali Drave i 2) Pošto ukupna potreba fašina iznosi 429.000 komada po 2 novčića računajući je 80.000 forinti: to na grad pripada doprinos od 45.000 forinti plativ u 15 godišnjim ratama po 3.000 forinti na godinu ili pako na doprinose kroz 15 godina u dobavi fašina«.⁷ U nastavku pregovora Kraljevsko ugarsko ministarstvo za poljodjelstvo, Kraljevski ugarski državni riječko-mjernički ured u Osijeku i Gradsko poglavarstvo dogovorili su udjele novčanih prinosa za regulaciju rijeke Drave kod Osijeka. Stoga je Gradsko poglavarstvo na sjednici, koja je održana 20. ožujka 1894. godine, donijelo zaključak kojim je »odobreno naredbom br. 57.442 iz 1894. da se gradska općina obvezuje da će za gradnju koja je započela 1894. godine i koja će kontinuirano teći do 1909. plaćati u narednih 15 godina godišnje 3.000 forinti za izvedbu tih regulacijskih radova ukupno 45.000 forinti ili kupiti fašine u navedenom godišnjem iznosu«. Gradsko poglavarstvo je pet dana nakon održane sjednice uputilo dopis Kraljevskom ugarskom državnom riječko-mjerničkom uredu u Osijeku »da će na temelju zaključka Gradskoga poglavarstva doprinos namiriti, ne u fašinah nego u gotovom novcu«. Predloženi regulacijski radovi tekli su od 1894. i nastavljani sljedeće godine u kojoj je Kraljevski ugarski državni riječko-mjernički ured u Osijeku uputio Poreznom uredu u Osijeku naredbu Kr. ug. ministra za poljodjelstvo od 27. svibnja te godine »da od godine 1895. do 1909. na dan 1. lipnja svake godine od poglavarstva slob. i kr. grada Osijeka preuzme spomenuti prinos«.⁸

PRIJEDLOG IZGRADNJE ZIMSKE LUKE U SKLOPU REGULACIJSKIH RADOVA

Do kraja listopada 1895. Kraljevski ugarski državni riječko-mjernički ured u Osijeku podnio je Gradskom poglavarstvu izvještaj provedenih regulacijskih radova. Navedeno je sljedeće: »U svrhu poboljšanja brodarstvene pruge započeta je gradnja obaloutvrde na desnoj strani u Gornjem gradu od solare 600 m duljine, koje će gradnje stajati 19.297 forinti i 80 novčića te zatim nastavak obaloutvrde u Donjem gradu u svrhu poboljšanja brodarstvenog puta uz trošak od 16.572 forinte i 59 novčića te će se u narednim godinama sve do dravskog ušća nastaviti pa da cijela riječka pruga Osijek – dravsko ušće sređena bude«.⁹

Za sljedeću godinu je Kraljevski ugarski državni riječko-mjernički ured u Osijeku izradio projekt uređenja dravske obale kod Gornjega grada pa je na temelju toga uputio 21. svibnja 1896. Gradskom poglavarstvu zaključak vezan za reguliranje desne obale rijeke Drave na potezu od Ribarskoga trga (današnja Ribarska ulica) do Pukovnijskoga vrta (današnja Ulica Vjekoslava Hengla). Projektni radovi u trajanju od dvije godine odnosili su se na utvrđivanje dravske obale i gradnju gradskog pristajališta. Prema izvedbenom planu i provedbi radova navedeni obalni prostor bi za vrijeme tih radova bio »zapr-

⁶ HR-DAOS-6 (Fond Gradsko poglavarstvo), kutija 6254, Zapisnik gradskoga poglavarstva od 16. 2. 1894., spis br. 2.160, 17. 2. 1894.

⁷ HR-DAOS-6 (Fond gradsko poglavarstvo), kutija 6254, Povjerenstveni prijedlog od 19. 3. 1894., spis br. 2.942, 26. 3. 1894.

⁸ Isto, Dopis kr. banskog savjetnika Štrbca, spis br. 24.301, 25. 12. 1896.

⁹ Isto, Dopis Gradskom poglavarstvu, spis br. 15.286, 31. 10. 1895.

mljen građom Kr. ug. riječ. mjerničkog ureda» pa je Ured od grada Osijeka tražio »izmještanje s tih mjesta dravske obale« gradskih pjeskara i ribara, koji su tu svojim lađama pristajali i prodavali ribe. Stoga im je Gradsko poglavarstvo moralo odrediti novo mjesto za njihov rad. Uoči početka radova 26. svibnja 1896. godine proveden je očevid od strane imenovana gradskog povjerenstva da bi se moglo provesti »oslobođenje« toga dijela gornjodravske obale u svrhu provedbu planiranih radova.¹⁰

Prema priloženom planu, trebala se »izvesti obaloutvrđna gradnja« na navedenom potezu u gradu Osijeku, čijom bi se »izgradnjom pokrenula važna pitanja« vezana za rješenje ulijevanja raznih gradskih kanala i velikih riječnih zapreka.¹¹ U razdoblju od 1895. do 1909. godine Ugarsko ministarstvo za poljodjelstvo u Budimpešti trebalo je u svrhu spomenutih regulacijskih radova plaćati godišnje po 3.000 forinti u blagajnu Gradskega poglavarstva »za doprinos k troškom radnjah reguliranja rijeke Drave što će se izvesti u području grada Osijeka«. (Međutim, do lipnja 1896. novac za tekuću godinu nije bio uložen.)¹²

Budući da su počeci navedenih radova planirani u srpnju 1896., krajem lipnja je Gradsko poglavarstvo donijelo odluku da se »ribarima opredijeli mjesto za njihove lađe nedaleko od Sedlakovićeve zemljišta na dravskoj obali u Gornjem gradu, jer se ribaranjem bave samo ribari iz Gornjega grada, i to Martin Žetić, Josip Rihard i Eduard Kremplhofer«. Pjeskare je trebalo izmjestiti s Ribarskoga trga, pa im je planirano mjesto za rad kod solare na Solarskom trgu. Uoči početka radova na lokaciji su se okupili članovi posebnog povjerenstva u sljedećem sastavu: gradski kapetan Eugen Gayer i gradski inženjer Otokar Kralj te gradski zastupnici Josip Mayer, Stjepan Heim i Koloman Šeper.¹³ Nakon što je izložen cjelokupni projekt pokrenuta je rasprava zastupnika Gradskega poglavarstva o reguliranju navedenoga dijela gornjodravske obale te je sredinom srpnja izabrano posebno povjerenstvo koje je Kr. ug. drž. riječko–mjerničkom uredu u Osijeku uputilo »bojazan da će se izvođenjem nasipa po predložecem projektu veoma oštetiti, tj. onemogućiti istovarivanje i utovarivanje brodova na desnoj obali Drave uzduž Gornjega grada Osijeka, te da će se time lako uništiti današnja živahnost prometa u Gornjem gradu Osijeku. Razlozi ovoga mnijenja su sljedeći: Izgradnjom poprečnoga nasipa od Ribljega trga prema sredini Drave zamuljit će se veliki komad današnjega pristaništa zapadno od Ribljeg trga, te će se na zapadnoj strani, ionako danas već suženo pristanište još većma umanjiti«. Nadalje se »razabire da uzdužni nasip, vodeći od poprečnoga nasipa prema Pukovnijskom vrtu, neće možda izgraditi se odmah u projektnoj visini, uslijed čega pogibelj prijeti, da će Drava kod većeg vodostanja preko negotovljenog nasipa u prostor leći između nasipa i obale, te nasipati mrtvi materijal radi čega će se istočna strana ležeća između nasipa i bajera zamuljiti i tako pristajanje brodova i na istočnoj strani onemogućiti. Prema tomu postoji daleko opravdana bojazan da će se za vrijeme izvođenja projekta brodarstvu na desnoj obali Drave uzduž cijeloga Gornjega grada Osijeka veoma otežati, ako ne i sasvim onemogućiti«. Stoga je povjerenstvo utvrdilo da »grad Osijek u svom prometnom interesu mora na svaki način gledati da kontinuiranje broderskoga prometa u svem opsegu održi te povjerenstvo mora na svaki način težiti za tim da se projektirane gradnje izvađaju tako da se za vrijeme gradnje bodarstvo na obali može održati«. Također je gradsko povjerenstvo podržalo projekt jer je »u interesu prometa i u interesu riječnoga brodarstva već od davnina težnja grada Osijeka da se na desnoj obali kod Gornjega grada izgradi valjano pristanište u kom bi se u ljetno doba brodovi tovarili i istovarivali, a zimi bi mogli prezimiti«. Navedena je težnja Grada obrazložena predstavkom »visokom Kr. ug. ministarstvu za poljodjelstvo sa zamolbom da se sada prilikom izvođenja ovih regulatornih radnjah podjedno i željeno pristanište uredi, a u tu svrhu da se poprečni nasip i uzdužni nasip od Ribljega trga do Pukovnijskoga vrta prošire po vrhu na 8 – 10 metara gornje površine tako da se po njima promet kolima omogući; desni bajer pako ležeć južno od nasipa da se ogradi i u takvo stanje stavi da na njemu brodovi pristajati mogu... Izvođenje ove težnje mora grad Osijek svim silama u svom interesu zahtijevati, jer ako se tomu ne udovolji cijela projektirana regulacija Drave, doduše uzduž grada Osijeka, riječku opću plovidbu na Dravi neće pobolj-

¹⁰ Isto, Spis br. 95.475, 22. 5. 1896.; Spis br. 9506, 22. 5. 1896.

¹¹ Isto, Spis br. 9607, 23. 5. 1896.

¹² Isto, Spis br. 13.004, 11. 7. 1896.

¹³ Isto, Spis br. 9804, 27. 5. 1896.

šati nego će s druge strane brodarstveni promet gradu Osijeku zapriječiti, te time gradske interese kao i opće prometne interese veoma oštetiti.« Prihvativši navedeno, planirani radovi mogli su započeti »čim nastupi za taj posao nužno potrebno vodostanje«.¹⁴

U međuvremenu je radi izgradnje, tj. »uređenja zimskog utočišta, odnosno pristajališta« Gradskom poglavarstvu stigao dopis u kojem kr. tehnički savjetnik Kr. ug. drž. riječko–mjerničkog ureda u Osijeku odgovara da »za sada još ništa nakanjeno bilo nije, a niti je za izvedbu takovoga od strane kr. ug. ministarstva poljodjelstva na zatraženo niti dozvola podijeljena«. Zato je 16. lipnja te godine održana sjednica Gradskoga poglavarstva na kojoj je nazočio i veliki župan dr. Theodor Pejačević i gradonačelnik Konstantin Graff te je donesen zaključak na temelju dopisa o planu gradnje »na gornjogradskoj obali zimske luke da se prije nego što započnu radnje oko obaloutvrde i regulacije desne obale Drave u Gornjem gradu odredi zajednička povjerenstvena rasprava te da tim radnjama ne bi privremeno onemogućio promet na gornjogradskoj dravskoj obali i da opredijeli mjesto da mogu za vrijeme regulatorne radnje lađe sa robom tamo pristajati. S obzirom što pitanje reguliranja desne obale Drave, a naročito Gornjeg grada zasijeca u vitalne interese trgovačkog prometa grada Osijeka, te što grad Osijek nije žalio za prinose za to reguliranje veoma znatnih žrtava, to pošto će regulatorne radnje prema njihovom velikom opsegu duže vremena trajati te da je nedogledna šteta za osječku trgovinu i promet, koja bi mogla nastati kada bi za vrijeme tih radnjah pristajanje teretnih lađah, utovarivanje i istovarivanje na dravskoj obali gornjogradskoj onemogućeno bilo...«¹⁵

Na sva zbivanja oglasila se i Trgovačko-obrtnička komora 22. lipnja 1896. izjavom da navedeni Ured namjerava provesti »davno iščekivanom provođenju reguliranja desne obale Drave uzduž Gornjega grada Osijeka. Sa uređenjem ovoga dijela rijeke Drave spajala se je u domaćem trgovačkom svijetu već davana želja da se podjedno s uređenjem desne obale uzduž Gornjega grada priredi i shodno pristanište u kom bi se u ljetno doba brodovi tovarili i istovarivali, a u zimsko doba prezimiti mogli. U prvome slučaju bi se odstranile česte i velike poteškoće sa pretovarivanjem robe na i sa brodova, a u drugom slučaju, pak, ostajala bi množina brodova sa svojom momčadi u Osijeku preko cijele zime, te bi se time cijelo brodarstvo upravo udomilo u gradu Osijeku. Međutim, razabire se iz posljednjih rasprava gradskoga zastupstva da se zaista namjerava, i to uz znatnu materijalnu potporu grada Osijeka, na skoro izvesti ta regulacija rijeke Drave, ali da se ne namjerava podjedno izvesti željeno pristanište, navodno iz razloga što su neki osječki trgovci protestovali proti izvođenja pristaništa. Poznavajući mjesne trgovačke odnošaje u gradu Osijeku, a poznavajući i mišljenje ovomjesnih trgovaca u tom pogledu mora potpisana komora odlučno poreći mogućnost da su ikoji osječki trgovci makar kojim načinom izjavili da su protiv uređenja riječkog pristaništa u Osijeku, jer takova izjava bila bi baš upravo protivna interesom osječke trgovine. Potpisana Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju, kojoj razvoj trgovine naročito u gradu Osijeku veoma na srcu leži i mora tim povodom slavnom Gradskom poglavarstvu izjaviti da je brodersko pristanište za održanje trgovačkog prometa veoma nužno, te da slavno Gradsko poglavarstvo nikako ne propusti priliku koja mu se jur namjernim uređenjem osječke obale Drave pruža poradi svim silama da se davnašnja želja cijeloga osječkog žiteljstva ispuni u čemu je i potpisana Komora pripravna slavno Gradsko poglavarstvo svojski poduprijeti.«¹⁶

»BITKA« ZA OSTVARENJE IZGRADNJE ZIMSKE LUKE

Kr. ug. drž. riječko–mjernički ured u Osijeku uputio je 10. srpnja 1896. Gradskom poglavarstvu dopis u kojem navodi da je »po njegovoj preuzvišenosti kr. ministra za poljodjelstvo u Budimpešti odobrena izvedba i građevna osnova vezana za reguliranje gornjodravske obale razrađena potanko« te usvajanje prijedlog izgradnje pristaništa, tj. Zimske luke. Stoga je sastavljeno zajedničko povjerenstvo od strane Grada i Kr. ug. drž. riječko–mjerničkog ureda u Osijeku koje se 15. srpnja sastalo u 8.00 sati u

¹⁴ Isto, Zapisnik od 15. 7. 1896.

¹⁵ Isto, Spis br. 9864/896., 16. 6. 1896.

¹⁶ Isto, Dopis Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju u Osijeku upućen Gradskom poglavarstvu, spis br. 11.966, 22. 6. 1896.

prostorima »gornjogradske varoške kuće« (zgrada uglovnica na današnjem Trgu Ante Starčevića i u Ulici J. J. Strossmayera) u svrhu provedbe predloženih radova. Članovi Gradskog povjerenstva bili su Ignjo Frey, Vaso Gjurdjević, Stjean Heim, Vaso Muačević, Koloman Šeper, dr. Wilim Winter, gradski vijećnik Nikola Virovac i gradski nadinženjer Otokar Kralj. Nakon kratkoga sastanka članovi oba povjerenstva su se uputili na lokaciju na gornjodravskoj obali.¹⁷ Nakon što su obišli područje od Ribljega trga do Pukovnijskoga vrta, potvrđeno je da mogu započeti regulacijski radovi koji će »uzduž grad Osijeka poboljšati plovidbu po rijeci Dravi, ali s druge strane brodarstveni promet u gradu Osijeku zapriječiti, te time i gradske interese kao i opće prometne interese veoma oštetiti«.¹⁸

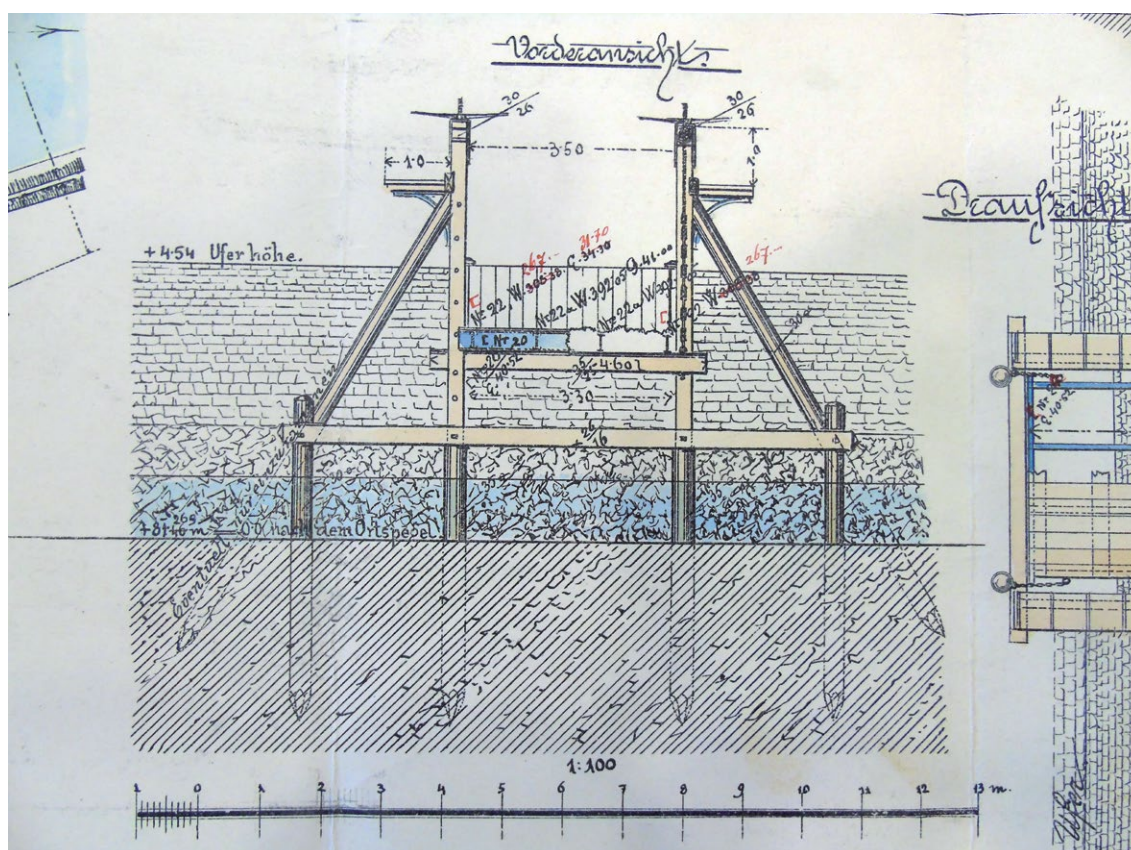
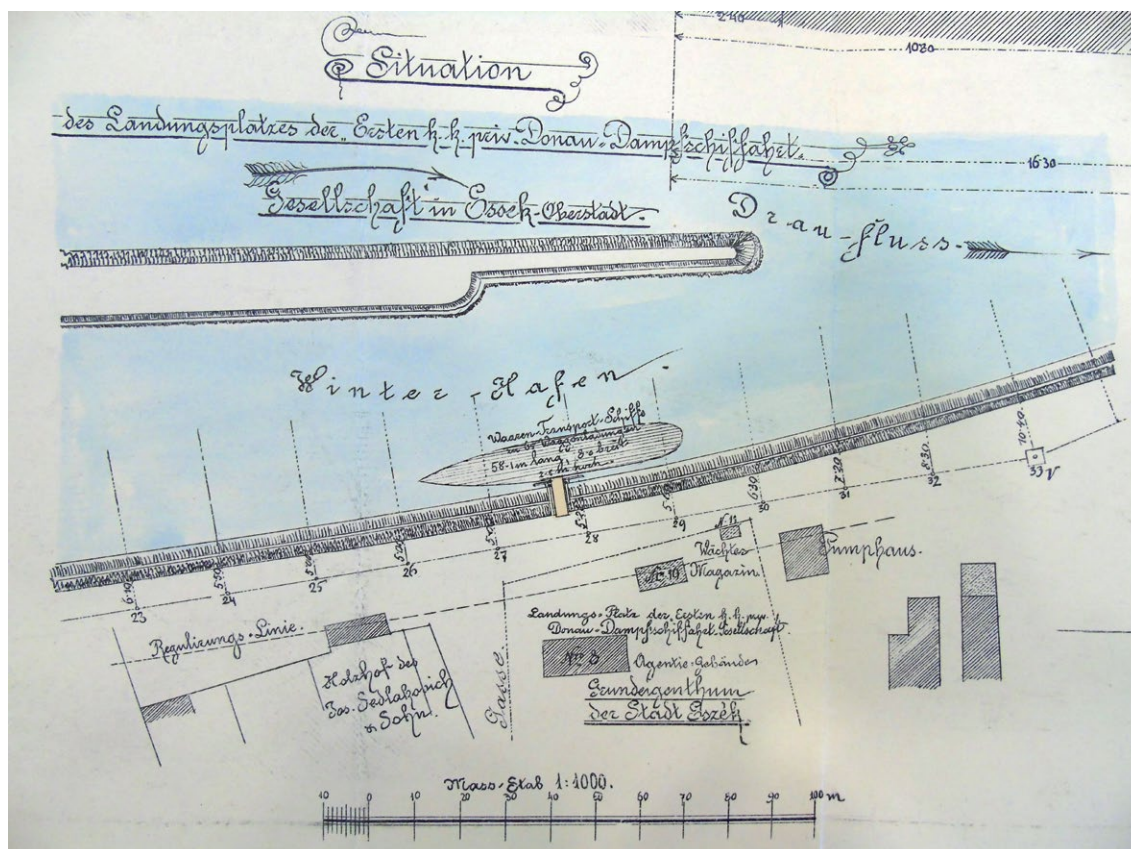
Ti radovi, odobreni od strane Kr. ug. ministarstva za poljodjelstvo iz Budimpešte bili su nastavak regulacije rijeke Drave od mađarskoga grada Barcsa do ušća Drave u Dunav, koja je započela 1894. godine, nastavljala se tijekom narednih godina, te je 1896. stigla do gornjodravske obale grada Osijeka. Planirana gradnja bi se izvodila tako da »dravska obala, koja je težište trgovačkog prometnog saobraćaja, bude brodovima i splavovima nužno pristanište u kojem bi se roba u ljeto u brodove i splavi mogla tovariti i istovarivati, a u zimsko doba u sigurnom skloništu prezimiti...« Utvrđeno je da će se na potezu Gornjega grada »počev od Ribljega trga izvesti popriječni okomiti nasip po prilici 100 m u rijeku, a zatim paralelni nasip prema Pukovnijskom vrtu... Oba nasipa će se izvesti samo u visini gradnje vodostaja, i to u širini gornje površine od 2.60 m tijekom tekuće godine, a da će se naknadno povisiti na visinu preko najvišeg vodostaja«. Također je utvrđeno da će tijekom radova na dva nasipa ipak u tom dijelu Drave biti obustavljen trgovački promet. U obrazloženju je napisano sljedeće: »Gradnjom poprečnoga nasipa od Ribljeg trga prema sredini Drave zamuljit će se veliki komad današnjeg pristaništa zapadno od Ribljeg trga, te će na zapadnoj strani ovako danas već suženog pristaništa, još veoma se umanjiti. Pošto se uzdužni nasip vodeć od poprečnoga nasipa prema Pukovnijskom vrtu ne namjerava odmah izvesti u visini preko najvišeg vodostaja to prijeti pogibelj da će preko negotovljenog nasipa na prostor ležeći između nasipa i obale, nasipati mrtvi materijal uslijed čega će se i istočna strana ležeća između nasipa i bajera zamuljiti, te pristajanje brodova i na istočnoj strani onemogućiti. Prema tome opravdana je bojazan da će za vrijeme izvođenja i pravoga projekta brodarstvo na desnoj obali Drave uzduž cijeloga Gornjega grada Osijeka veoma otežati, ako ne i sasvim onemogućiti«. Iz tih razloga je povjerenstvo dobilo zadatak voditi veliku brigu da se »za vrijeme gradnje brodarstvo na obali održati mora, a to bi se dalo na taj način postići, ako se nasipi odmah izvedu u onoj visini preko najvišeg vodostaja rijeke. Nadalje, ako se prostor između nasipa i bajera na istočnoj strani tako jaruža (bagernja) da za vrijeme gradnje brodovi mogu na bajeru pristajati«. Istaknuta je davna želja da se »u interesu prometa i interesu riječnog brodarstva na desnoj obali kod Gornjega grada priredi valjano pristanište... Stoga bi prilikom navedenih regulacijskih radova nužno trebalo izvesti popriječni i uzdužni nasip od Ribljeg trga do Pukovnijskog vrta prošireni na 8 do 10 metara gornje površine tako da bude omogućen po njemu promet kolima, a desni bajer južno od nasipa da se ogradi i stavi u stanje da na njemu brodovi pristajati mogu...«.¹⁹

Unatoč provedbi regulacije donjega toka Drave i utvrđivanja desne obale, izgradnja Zimske luke u Osijeku nije započela ni krajem ljeta 1896. godine. Na prijedlog velikoga župana Virovitičke županije Theodora grofa Pejačevića sastavljeno je izaslanstvo koje se 6. rujna uputilo u Budimpeštu kr. ug. ministru trgovine Daranyju da »izmole« reguliranje rijeke Drave kod Osijeka, i to »onako kako će najbolje odgovarati trgovačkim i prometnim interesima grada«. Izaslanstvo, na čelu s velikim županom činili su gradonačelnik Konstantin Graff te gradski zastupnici Antun Rotter, Adam pl. Reisner i Nikola Atanasi-jev Plavšić te gradski nadinženjer Otokar Kralj. Sastanak se održao u svratištu »Kraljica Engleska« u Budimpešti gdje je ministru Daranyju pojašnjen veliki značaj izgradnje Zimske luke za gospodarski, posebno trgovački razvoj grada Osijeka. Ministar je obećao da će pažljivo proučiti zahtjev te poslati ministarskog savjetnika dr. Rapaića u Osijek, kao izaslanika vis. kr. ug. ministarstva za poljodjelstvo, koji bi obavio potrebne izvide. (Rapaić je kao referent u tom predmetu, stigao u Osijek 17. prosinca te

¹⁷ Isto, Dopis br. 11.993, 13. 7. 1896.

¹⁸ Isto, Zapisnik zajedničkog povjerenstva, spis br. 13.334, 16. 7. 1896.

¹⁹ Isto, Spisi br. 15.200, 11. 8. 1896.



Slika 1. i 2. Nacrt izgradnje Zimske luke (HR-DAOS-10, fascikli 36/bb 5)

godine i »osvjedočio se na licu mjesta o stanju stvari« te dao potporu za izgradnju zimovnika naglasivši »da će predmet naskoro konačno biti riješen«. Međutim, izgradnja Zimske luke nije ni do početka sljedeće godine započela.)²⁰

Budući su početkom listopada 1896. godine započeli regulacijski radovi na potezu od Ribarskoga trga prema Pukovnijskom perivoju, Gradsko poglavarstvo je vrlo brzo »uložilo predstavku« Visokom kraljevskom ugarskom ministarstvu za poljodjelstvo u Budimpešti jer je uočeno da se radovi oko utvrđenja gornjodravске obale ne vezuju uz izgradnju zimovnika odnosno Zimske luke. Pojašnjeno je da se radovi ne provode prema prvobitnom projektu, pa prostor buduće Zimske luke postaje »mrtav rukav Drave u koji se izljevaju glavni kanali sa fekalijama, to je već sad ta mrtva voda uzduž Gornjega grada okužena te se bojati da može kroz to buknući pošast«. Stoga je početkom prosinca 1896. zamoljen predkid regulacijskih radova po postojećem projektu.²¹ Gotovo istodobno je Kr. ug. drž. riječko-mjernički ured u Osijeku uputio Gradskom poglavarstvu dopis u kojem »podsjeća« na prihvaćen plan plaćanja godišnjega prinosa od 3.000 forinti za provedbu regulacijskih radova kod grada Osijeka. Naime, Gradsko je poglavarstvo, nezadovoljno provedbom navedenih radova, uplatu za tu godinu »ostavilo in suspendo dotle, dok se ne riješi prošnja gradske občine, da se uslijed izvođenja građevine br. 15 uređeno zimište usavrši prema zahtjevom prometa«. Međutim, Kr. ug. ministar nije usvojio takav zaključak Gradskog poglavarstva, te je radi neuplaćenog »dospjelog obroka zatražio posredovanje Kr. zemaljske vlade u Zagrebu«. Zaključak Zemaljske vlade od 22. prosinca 1896. godine stigao je Gradskom poglavarstvu tri dana potom. U tom dopisu Kr. banski savjetnik Štrbac zaključno je napisao sljedeće: »Glede upitne prošnje priopćeno je gradskomu tomu poglavarstvu rješenje kr. ug. ministra s obostranim odpisom od 15. listopada o. g. br. 58.889 prema kojem će ta prošnja sačinjavati predmet posebne rasprave na temelju sastaviti se imajućeg tehničkog operata i troškovnika. Taj predmet ne stoji dakle u nikakvu savezu sa prije ustanovljenim prinosom i modalitetom uplate istoga, a stavljanje novih zahtijeva ne može služiti pravnim naslovom za odrješenje od prije preuzete obveze. Pozivlje se stoga gradsko poglavarstvo da rečeni obrok za godinu 1896. sa 3.000 forinti odmah uplati kod kr. poreznoga ureda i da tom izvješće amo podnese, a u buduće da preuzetoj obvezi bez posebnoga naloga udovoljava, dok ta obveza ne prestane ili dok je ne bude občina gradska riješila.«²²

KONAČNO IZGRAĐEN PRISTANIŠNI ZIMOVNIK

Pristanišni zimovnik odnosno Zimska luka bila je prijeko potrebna da bi Gradsko poglavarstvo uvelo »reda u smještaju plovniha objekata« i provodilo kontrolu naplate pristanišne pristojbe za brodove (šajke, deregrije i dr.) i plovne objekte (čamce, splavi, kupališta i dr.) koji su tijekom plovidbenih dana povremeno bili usidreni uz gornjodravsku obalu, a zimi odnosno u vrijeme nemogućnosti plovidbe rijekom Dravom zbog zimskih uvjeta, ostajali tu usidreni. Izgradnja je bila prijeko potrebna prvenstveno i zbog velikog korištenja rijeke Drave, koja je regulacijom i stalnim utvrđivanjem obala bila plovna.²³

Budući da u Gornjem gradu nije bilo stalnog pristanišnog mjesta na potezu od Solarskoga trga do početka Pukovnijskoga vrta, brodovi (šajke, deregrije, čamci, splavovi i dr.) su se smještali samovoljno uz gornjogravsku obalu bez plaćanja pristanišne pristojbe, jer pristaništa nije ni bilo. Stoga, u vrijeme priprema za izgradnju zimovnika odnosno Zimske luke na potezu od Ribljega trga do Pukovnijskoga vrta, Gradsko je poglavarstvo nastojalo »uvesti reda u smještaju brodova i drugih plovila te naplaćivati pristojbe za smještaj i boravak usidrenih plovniha objekata«. No, najavom plaćanja raslo je nezadovoljstvo. Tako je npr. Ugarsko riječko i pomorsko društvo, koje je imalo zastupstvo u Osijeku a uz desnu obalu Drave pristajali njegovi brodovi, moralo od travnja 1897. plaćati izračunatu pristojbu Upravi gradskih daća. Paušalom nisu bili zadovoljni, pa su se obratili Gradskom poglavarstvu. Tražili su od

²⁰ Isto, Spis br. 16.555, 1. 9. 1896.; Spis br. 19.621, 19. 10. 1896.

²¹ Isto, Spis br. 23.219, 10. 12. 1896.

²² Isto, Dopis kr. banskog savjetnika Štrbca, spis br. 24.301, 25. 12. 1896.

²³ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868. – 1918.)*, Osijek 1996., 85, 86.



Slika 3. Pogled na pristanište brodova u Gornjem gradu

Gradskog poglavarstva izračun godišnjeg paušala »u ime stanišne pristojbe preko sezone parobrodarskog prometa« za »ugljenarsku lađu toga društva« usidrenu na desnoj obali Drave. Na brodu se nalazila zaliha ugljena potrebna za parobrode koji su doplovili u Osijek i za one koji su Osijeka napuštali. Uprava Gradskih daća je odredila iznos te pristojbe, i to »za velike lađe na dnevnoj bazi iznos od 30 novčića što za jedan mjesec činilo 9 forinti ili kroz 10 mjesecah obične plovidbe 90 forinti«. Temeljem te odluke određen je iznos za naplatu godišnjeg paušala u iznosu od 90 forinti. Suprotno odredbi, Ugarsko riječko i pomorsko društvo je, odlučilo platiti svega 70 forinti uz obrazloženje da je »ugljarska lađa« povremeno pristajala uz desnu obalu Drave kod Gornjega grada, pa zbog toga nisu obvezni platiti čitav godišnji paušalni iznos. Slijedila je prepiska s Gradskim poglavarstvom, odnosno Upravom gradskih daća oko iznosa i plaćanja godišnjeg paušala.²⁴

Živost i brojnost plovila na gornjodravskoj obali potvrđuje zapis prema kojem su početkom rujna 1897. uz gornjodravsku obalu od Pukovnijskoga vrta do Kr. solare bili usidreni sljedeći plovni objekti i brodovi: dravsko kupalište Pave Ritterera (smješteno tu kod Ribljeg trga od 1894. godine), »tri ledoloma«, parobrod *Friedrika* i šlepovi Južnog parobrodarskog društva, prazne lađe *August*, *Anton*, *Gotfrid*, *Peter* i *Duna*, privatna otvorena lađa *Franz* u vlasništvu N. Weisza iz Harkanja, lađa Ugarskoga društva iz Budimpešte, parobrod *Bees i Sekser*, šlep br. 91 natovaren ugljenom i šlepovi broj 101 i 103 prazni, »činovnički stan i 38 raznih čamaca« Državnoga riječnog–mjerničkoga ureda, barka Eduarda Krempelhofera, barka Josipa Rieharta, barka Pautz & Dugački, barka Josipa Filakovića, bager Državnoga riječko–mjerničkoga ureda sa više malih čamaca i četiri mala šlepa koji odvoze pijesak, privatna lađa Valentina Vinklera iz Apatina koja prevozi drva, šlep br. 306 u vlasništvu Ugarskoga društva M.F.T.R. koji tovari žito, privatna lađa Johana Valentina Apfala iz Apatina koja je dovezla drva, privatna lađa Franje Rozmayera koja tovari drva, šlepovi Dunavskoga parobrodarskoga društva br. 194, 384 i 614 koji istovaruju žito, te »stanica Dunavskoga parobrodarskoga društva i istog činovništva kupaonica«.²⁵

²⁴ HR-DAOS-6 (Fond gradsko poglavarstvo), fascikl spisa 23.441, Dopis Gradskom poglavarstvu, br. 8.584, 29. 4. 1897.; br. 16.832, 22. 8. 1897.

²⁵ HR-DAOS-6 (Fond gradsko poglavarstvo), fascikl spisa 23.441, Iskaz.



Slika 4. i 5. Pogled na usidrene brodove u Zimskoj luci



Krajem kolovoza 1897. završene su pripreme oko izgradnje pristaništa zimovnika odnosno Zimske luke, pa su korisnici dijela gornjogradske obale tražili od Gradskoga poglavarstva »povjerenstvene izvide« glede »prikladnoga mjesta za prazne šajke, dereglije i ine lađe ovdašnjih trgovaca« dok traju radovi na izgradnji zimovnika u kojem bi nakon završetka radova bili smješteni navedeni plovni objekti, čak i splavi i vodenice, i to u ljeti »da ne priječe promet te kao paralelno zimovaliste u vrijeme prekida prometa po rijeci Dravi u zimskom razdoblju«. ²⁶

Nakon uplate Kr. ug. drž. riječko–mjerničkom uredu u Osijeku godišnjega prinosa od 3.000 forinti za proteklu 1896. i za tekuću godinu u ljeto 1897. dogovoreno je »da će se još ove godine graditi pristanište za brodove na Dravi, u kojem će isti zimovati«. Stoga se 23. kolovoza iste godine »pod predsjedništvom velikoga župana dra. Theodora grofa Pejačevića« sastalo mješovito povjerenstvo u Osijeku, koje je vijećalo »o načinu i prilikama gradnje luke, o uređenju dravske obale i gradnji skupnoga kanala«. ²⁷ Glede navedenoga prijedloga »ustanovljenja mjesta gdje bi prazne šajke, dereglije i ine lađe ovdašnjih trgovaca ljeti, a gdje zimi pristati mogle da prometu ne smetaju« sastali su se »interesenti«

²⁶ Isto, Dopis Gradskom poglavarstvu, br. 16.848, 30. 8. 1897.

²⁷ »Razne vijesti«, *Vjesnik Županije virovitičke*, br. 18., Osijek, 15. 9. 1896., 141; »Razne vijesti«, *Vjesnik Županije virovitičke*, br. 1, Osijek, 1. 1. 1897., 9; »Trgovačko–obrtničke i gospodarstvene vijesti«, *Vjesnik Županije virovitičke*, br. 17., Osijek, 1. 9. 1897., 138.

20. rujna u 9.00 sati u poslovnici tvrtke Reizner & Axmann na Dravskoj obali niže od Solarskoga trga u Gornjem gradu, i to: Kr. ugarski riječko–mjernički ured, Južno mjerničko parobrodarsko društvo, Dunavsko parobrodarsko društvo, Dobrovoljno vatrogasno društvo u Gornjem gradu, Kr. financijsko ravnateljstvo u Gornjem gradu, Axmann & Reizner, Matilda Janda, Sons & Dietinger, veletrgovac Josip Sedlaković, Franjo Rosmayer, Povischil & Keizer, ribari Josip Bichard, Martin Žetić, Emerih Krempelhofer i Josip Filaković te u ime Grada Osijeka upravitelj Gradskih daća Predragović, gradski nadinženjer Konstantin Čutuković i gradski zastupnici Weissmayer, Plavšić i Reizner.²⁸ Nakon provedena zajedničkog uvida, utvrđeno je a od strane Gradskoga poglavarstva javno objavljeno sljedeće: »1) Uzduž dravske obale od kr. solare do Pukovnijskoga vrta osloboditi kopitnicu u širini od 10 m od gornjega ruba obale da se tegljenje i promet slobodno odvija; 2) Na taj dio obale smiju pristati samo riječki brodovi koji će istovarivanje i utovarivanje obaviti u roku od tri puta u 24 sata te nakon istovara i utovara odmah moraju isploviti. Kod pristajanja moraju pristati tako uz obalu da ne smetaju drugim brodovima; 3) Istovarena roba mora biti udaljena 10 m od gornjega obalnoga kraja, a u slučaju te nemogućnosti imade se složiti da između njih i gornjega ruba obale ostane prostor od barem 4 m. Isto vrijedi i za utovarivanje; 4) Istovarena riječka vozila (lađe, šajke, splavovi itd.) moraju se odmah udaljiti iz pristaništa najdulje za 24 sata da ne smetaju dolazećim lađama ili da im posve ne priječe da dođu do pristaništa; 5) Na obali je zabranjeno bacati i odlagati smeće, kao i bacanje smeća u Dravu te je zabranjeno lađe u Dravi katranisati. Označivanje mjesta za utovarivanje i istovarivanje na pristaništu obale Drave pripada gradskom satništvu u dogovoru s upravom gradskih daća«.²⁹

Zimska luka zvana pristanišni zimovnik građena je tijekom jednogodišnjega razdoblja od kraja 1897. do kraja 1898. godine. Izvedena je od 20,5. km do 20,1. km u dužini od 600 m kao usporedna gradnja regulacijskih radova na desnoj obali rijeke Drave. Na njezinom početku (20,1. km) postavljena je traverza (šporanj) koja se danas više ne nadzire. Njezinom izgradnjom utvrđivala se i obala na kojoj je izgrađena cesta od granitnih kocaka. Time je u Zimskoj luci dobiven pristanišni prostor od 26.000 m², a zimovnik je bio dug 460 m, na ulazu širok 42 m, a na izlasku 64 m. U njega je moglo stati 4 velika i 13 manjih brodova, 17 lađa i 4 vodenice.³⁰

ZAKLJUČAK

U kasnijim godinama nastavljeni su radovi na regulaciji rijeke Drave istočno od Gornjega grada – potez uz Tvrđu, Donji grad sve do ušća Drave kod Aljmaša. Istodobno su se provodili radovi »kraj i ispod Barcsa, kod Donjega Miholjca, Moslavine i inim potezima«. Prema objavi ugarskog ministra poljodjelstva za radove u proteklim godinama potrošene su »znatne svote novca, od kojih je već vidjeti uspjeh. Bilo bi željeti«, prema zapisu dvotjednika *Vjesnika Virovitičke županije* »da se regulatorne radnje još brže izvađaju, nu tomu nije moći za sada udovoljiti uslijed ograničenih sredstava...«.³¹

»Asaniranja« Zimske luke su stalna. Tako su npr. godine 1901. izvedeni radovi na izgradnji betonskoga kanala sabirača kod Zimske luke. Prema sklopljenom ugovoru radove je izvodila poduzetnička tvrtka »Klauber i Vajda« iz Budimpešte u vlasništvu Michaela Bascha. Do sredine prosinca izgrađen je: betonski kanal sabirač na dravskoj obali nešto »niže« od Zimske luke, i to u produžetku Kapucinske ulice, od Jägerove ulice i Šamačke ulice do Kolodvorske ceste (prostor današnje Ulice Vjekoslava Hengla) i kanal na dravskoj obali kod Ribljeg trga (današnja Ribarska ulica) »više« Zimske luke. Kanal sabirač izgrađen je velikim profilom u dužini od 190 m. Prva faza je kolaudirana 17. prosinca 1901. godine i odabrano povjerenstvo je utvrdilo »da su sve radnje dobro i stručnjački izvedene, a beton pokazuje propisanu čvrstoću kako sam kanal, tako i utoci za kišnicu i ulazi u kanal su solidno izvedeni i dobro sa kanalom spojeni...«. Kanal izgrađen u produženju Kapucinske ulice »u cijelosti je propisano i dobro izveden i stručnjački spojen sa starim kanalom«. Tarac je bio iz »kamena lomljenaka s željeznim

²⁸ HR-DAOS-6 (Fond gradsko poglavarstvo), fascikl spisa 23.441, Pozivnica, 15. 9. 1897.

²⁹ Isto, Spis br. 13.007-1897.

³⁰ Z ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka...*, 92.

³¹ »Trgovačko-obrtničke i gospodarske vijesti«, *Vjesnik Županije virovitičke*, br. 16, Osijek, 15. 8. 1898., 128.

kanalskim poklopcem pred Jägerovom ulicom. »Svekoliki kanali na Ribljem trgu su valjano izvedeni i stari kućni kanali sa novim dobro spojeni, beton pokazuje propisanu čvrstoću i voda u kanalima dobro i brzo odtiče«. U sklopu »zemljoradnje nad novim kanalom kod ušća su dobro izvedeni, i to tako da u cijeloj Zimskoj luci neima više niti jednoga kanala, kao ni na obali više Zimske luke otvorenih šanceva«. Za proljeće sljedeće 1902. godine planirani su radovi na izradi svih ušća kanala te pojačanju glavna ušća kanala. Za tu godinu je planirano »kraj Zimske luke po Kraljevskom ugarskom riječko mjerničkom uredu regulirati i nasipati dravsku obalu, i to po odredbi građevne uprave«.³²

Ulaganja su bila stalna jer su se kontinuirano događala oštećenja obalne utvrde, koja su nastala većinom od strane vlasnika tovarnih lađa prilikom istovarivanja ili utovarivanja robe u brodove. Naime, na onim mjestima gdje su pričvršćene prijelazne daske za ulaz s obale u lađu ili obratno odronjen je, zbog nepozornosti, kameniti tarac obalne utvrde. Napuštajući obalu vlasnici tovarnih brodova nisu popravljali oštećenja nastala učvršćivanjem platnice. Odlazili bi i ostavljali oštećenu obalu za sobom. Stoga je Gradskom poglavarstvu 1914. godine upućena zamolba da se uz dravsku obalu postave redarstvenici koji bi ubuduće spriječili nastanak oštećenja. Istodobno su se umoljavali svi vlasnici crpilišta vodovoda i odvodnih kanala na ispunjenje obveze popravaka dravske obale uz Zimsku luku. Međutim, unatoč čestom dopisivanju, obala nije utvrđena niti do listopada 1914. godine.³³

No, kako je vrijeme odmicalo u kasnijim desetljećima, čak i u proteklom stoljeću, smanjivao se vodeni promet rijekom Dravom te je Zimaka luka postala i ostala utočište privatnih čamaca i barki koje se koriste u sportsko-rekreacijske svrhe. O njihovom »boravku« na rijeci Dravi u 21. stoljeću brine Motonautički klub »Drava«. Danas je Zimska luka sastavnica dravskog osječkog šetališta, koje je nastalo izgradnjom obaloutvrde 1966. godine nakon posljednje velike poplave u gradu Osijeku.

SUMMARY

The authors direct their research to regulatory work in the lower flow of the river Drava close to the Upper town of Osijek, and they analyse the circumstances which influenced the construction of the Winter harbour in Osijek in the last decade of the 19th century. The strengthening of the steamboat traffic on Drava necessitated regular and systematic regulation of the river in the area close to Osijek, and the Town administration, influenced by the great district prefect, count Theodor Pejačević, concurrently planned the urgently required construction of the winter harbour. Based on archive sources kept in the State archives in Osijek, the authors follow the development of those works in the period from 1894 to 1898, including all obstacles, problems and numerous negotiations regarding construction of the Winter harbour until the final solution was defined. The Winter harbour was necessary in order for the Town administration to make order in accommodating vessels and administer control in charging fees for ships (chaikas, river barges) and vessels (boats, rafts, public beaches etc.) that occasionally used to be anchored along the coast of the upper Drava during sailing days, and during winter, when sailing along Drava river was not possible due to winter conditions, they remained anchored on that location. In the period of one year, from 1897 to 1898, the 600 m long Winter harbour was being constructed along with the construction of regulatory works on the right bank of the river Drava. Its construction also defined the construction of the granite cube road on the riverside. In this way the Winter harbour obtained the pier area of 26.000 m², whereas the winter quarters were 460 m long. It could fit 4 large and 13 smaller ships, 17 vessels and 4 water-mills.

³² HR-DAOS-6 (Fond gradsko poglavarstvo), kutija 6254, Zapisnik od 16. prosinca 1901., zaprimljen 17. 1. 1902., br. 1237.

³³ Isto, Spis 38.163./1914.