

je Orjlava vrlo duboka i mirna, kao da se hoće odmoriti od duga puta. To je mjesto na Orjlavi zanimljivo. Lovci ga dobro poznadu, jer je tu sigurno boravište lukave vidre. I ribari se ovamo rado došetaju, jer im veća dubina i daljina od grada i sela pružaju više nade za dobru lovinu. A i orahova stabla — kad bi znala govoriti — mogla bi umornu pješaku dosta pripoviedati iz davne dobe, jer njihova mladost siže daleko u osvitak prošloga stoljeća. Usadio ih je sudac Tomo pl. Kraljević, djed današnje plemenite obitelji Kraljevića.

Kod Pleternice se je korito Orjlave znatno razširilo. Uz desnu obalu kočice se zidine stare vojarnje iz prošloga stoljeća, koja svojim jednokatnim velikim pročeljem gleda na pleternički trg. Zadnji dio te zgrade oplakuje Orjlava. A koliko je kraj te monumentalne sgrade proteklo — što no rieč — mutne vode Orjlavom još od onda, kada je u toj vojarnici prije dobrih 150 i više godina pustolovni, junački barun Franjo Trenk kupio i unovačivao glasovite svoje pandure.

Izpod pleterničkog mlina prima Orjlava s lijeve strane svoj najdulji i posljednji oveći prtok Londžu. Londža dovadja Orjlavi silesiju pritočica s Krndije i Dilj-gore, noseći joj tako pozdrave iz celoga istočnoga diela požeške doline.

Londža izvire daleko pod Krndijom kod sela Londžice. Izvor joj se zove Kamen i dobiva vodu od više potočića, koji izbijaju izpod planine Crnogorca (304 m.), ter kosa Vranovca i Kaniže. Ovim kosama omata se željeznička pruga, dolazeći iz Našica. Protičući livadu Trčinoge, odmakne se Londža od željezn. pruge, zaokruživši velikim lukom gorski kraj u kom su se sakrila sela Stojčinovac, Šibokovac i Sapna. Izpod visokoga Dobrogošća, gdje je još u srednjem vieku bila glasovita župa i gospoštija, kreće Londža na zapad, da opet izpod Čaglina stigne željezničku prugu. Na svom putu prima Londža i s lijeva i s desna više pritočica iz susjednih dolova. Držeći se sjeverozapadnih obronaka Dilj-gore, dovuče pred malenim selom Frkljercima do Orjlave. Londža nikada ne presuši, pa je dosta bogata racima i manjom ribom. U njoj žive kod izvora Krkuše, a dalje sve krupnije ribe bielke, klenovi i štuke.

Duljina Londžina mjeri preko 50 kilometara. Svojom duljinom nadmašuje Londža sve Orjlavine pritoke. Pad joj je najmanji, jer su i istočni obronci požeških gora mnogo niži od zapadnih. Na dalekom Londžinom putu od izvora do ušća opaža se razlika u padu za 130 metara. Mnogo smo veće razlike u padu opazili kod pritoka srednjega i gornjega toka naše Orjlave. Taj zanimljivi razmjer određuje orografske prilike dotičnoga kraja, kojim struje pritoči u svoju maticu.

Primivši Londžu, prosieca Orjlava južno zapadnim smjerom plodnu kotlinu između Požeške i Dilj-gore. Desnom obalom juri iza polja i livada parni stroj, spajajući preko Pleternice Batrinu s Požegom i Našicama. To je Orjlavski klanac nalik na na vrata, kojima se prolazi iz požeške doline u posavsku ravan. Tlo, kojim se vijuga Orjlava, više se na očigled ne mienja. Nastaje sve jednoličnija nizina, koja određuje goljni tok Orjlave

Izpod sela Drenovca prihvaća sa Orjlava posljednjih zapadnih obronaka Dilj-gore, a zatim sieće ravno prama Savi posavsku ravnice. Između Ciglenika i Lužana je na Orjlavi željeznički most, kojim vodi željeznička pruga iz Novegradiške u Brod. Na ovom putu svoga doljnoga toka ima uz Orjlavu najviše i najljepših mlinova. Približujući se Savi raztiče se voda u kanale. Takov se jedan kanal odvaja od Orjlave prama Pričcu. Niže Lužana pada uz lievu obalu Orjlave na mjestima više, nego susjedna polja. Za velikoga povodnja prava je to nevolja. Ljudi se od te neprilike brane, kolikogod mogu. S toga prati lievu obalu Orjlave nasip, koji se sve više uzvisuje, što se Orjlava više približuje Savi.

Kraj starodrevne crkve sv. Marije zakrene Orjlava novim iztočnim pravcem, prateći dva tri kilometra uzporedno Savu. Dok se pred Kobašem ne sjedini sa svojom maticom. Nasip obrubljuje Orjlavu upravo do ušća, a zatim se nastavlja do ulaza u Kobaš. Tu je blizu utoka Orjlave u Savu stajao za turskih bojeva grad Kobaš, komu danas nema ni traga.

Prošetamo se obalama Orjlave od izvora do ušća. Omjerimo li sav njezin krivudasti put — kakovih 100 kilometara daljine i tlo, koje natapa, opazit ćemo na svakom koraku od koje li je znamenitosti ta vodena žila za one krajeve, kojima teče. Svojem postupnim padom od izvora (oko 400 m.) pa do ušća (92 m.) poučit će nas, da je razlika od 300 metara dovoljna, a da ona sve svoje glavnije i nebrojene manje pritoke sretno privede u široko korito matice Save. Osobito joj je za to zahvalna požeška kotlina, koja bi tolikim obiljem vode, a bez ovakove odvodne žile mnogo stradala u zdravstvenom i ekonomskom smislu. Drugačije je to u doljnom toku Orjlave, gdje i ona kadkada pridonaša svoj obolus obćoj gospodarskoj nevolji vriednoga posavskoga poljodjelca.

Kako smo vidili, za tehničku uporabu rabe Orjlavu samo mlinari i ona im se nikada ne iznevjeri. Lovci i ribari takodjer su s njome zadovoljni. Na srednjem i doljnom toku Orjlave nadje se dosta divljih pataka, a mnoga mjesta, gdje se zadržaju u obalama vidre, dokazuju nam, da je i Orjlava puna dobrih i tečnih riba. Dok smo oko Kamenske naišli na plemenitu pastavu, jednako kao i u pritočima Brzaji i Veličanki, spominjemo da požeški ribari znadu u Orjlavi za klenu, mrenu, podust, štuču, somića, sunčanicu ili udičarku, bjelicu i mlič. Do Požege došuljaju se za velikih voda i povećane ribe. Ribari znadu uhvatiti štuču do 5 kilograma težkih. Prije nekoliko godina pucali su lovci iz puške kod najnižega požeškoga mlina na soma, koji je mogao imati oko 40 kilograma. Nu taj je svakako zalutao iz Save za velikog povodnja, te je i nehotice dospio u požeški kraj. Naličan slučaj dogodio se je i prije 12 godina u Pleternici. Ondje je u orljavskoj brani nadjen som od 75 kilograma. Za velike vode zalutao onamo vodenim putem iz Save. Kad je voda počela padati, zapade siromah kako je bio golem i sam među stupovlje, brane i nadjoše ga, gdje izdiše. U Orjlavi i u orljavskim potocima ima i raka, nu posljednjih godina kao da ih sve to više nestaje.



## Nešto o hrvatskim lukama.

**K**ar Karlo VI. punim se pravom može nazvati zasnovaćem prometa habsburške monarkije, a naročito je uvidjao, koliko li važnost imade pomorska trgovina, koja je osobito blagostanje pružala Primorju toli austr. koli i hrvatskom. Već 2. juna 1717. izdade patenat, kojim dozvoljava slobodno brodarenje svim narodnostima, obe-

ćavajući to i štiti. Odmah bude svim lukama austriskog primorja podana sloboda gradjenja brodova i trgovine, a brodovlastnicima obećano bude, da će od dvorske kancelarije dobiti patenat za brodarenje. God. 1719. 19. ožujka proglašen je Trst i Rieka slobodnim lukama. Iza požarevačkog mira (1718.) sklopljen je i s Turskom trgo-

vaški ugovor, a g. 1719. utemeljeno je vozno trgovačko društvo »iztočna Kumpanija« sa sjedištem u Beču. Car podijeli tom društvu znatne povlastice, na temelju kojih mogaše koje kuda podizati magazine i skladišta, a god. 1722. 20. svibnja dozvoli, da se u Trstu, Rieci i Bakru smiju graditi brodovi dulji od 60 stopa, i da se tamo izradjuje sve, što se treba za brodarenje: užeta, sidra, topovi i jedra. Dozvoljeno je takodjer, da se mogu dobiti brodograditelji i radnici iz Holandije, Švedske, Hamburga itd.

To bijaše veliki i znameniti korak carev, koji je vrlo plodnim plodovima urodio.

Uzporredno s trgovinom pomorskom, nastojaše car i unaprediti ratnu mornaricu, koja je bila od velike potrebe ne samo za zaštitu obala, već i za zaštitu trgovine i pomorskog prometa.

Da se dakle unapredi mornarica i pomorska trgovina, bijaše od potrebe upoznati luke i šume primorja. Ovaj važni posao povjeri car i kralj Karlo VI. (III.) E. Deichmannu, koji je u kralja uživao potpuno povjerenje. Njemu naloži car, da kao carski komesar pregleda šume u Primorju, u Napulju i Siciliji, da posjeti sve zalive i luke, i da podastre svoj izvještaj o tom, gdje bi bilo zgodno sagraditi ratne luke, koliko imade gdje brodova, i kakvo je stanje i momčad istih. O samom Deichmannu malo se znade. Ne zna se, koji čin obnašao kod mornarice, nu za cijelo spadaše u više častnike. On se dade na posao, te je pod konac god. 1523. sastavio svoj izvještaj na talijanskom jeziku, a upravi ga na samoga cara. U njem imade 5 planova, medju kojima se nalazi i plan luke bakarske i kraljevičke, »Carta della profundità e situazione di Porto-Rè e Bucari«. Cjeli izvještaj dieli se na šest odsjeka. U prvom govori o stanju šuma, koje bi davale potrebnu gradju za brodove; u drugom o lukama; u trećem o tamo nalazećim se ratnim brodovima i vrstnoći mornara; u četvrtom veli svoje mnjenje o mornarici u Napulju; u petom i šestom ističe mane, i kako se ove mogu popraviti, a napokon ističe glavne uvjete za podignuće trgovačke i ratne mornarice.

Pošto nas ne zanima, što piše o drugima, već samo ono, što veli o našoj domovini, prelazimo odmah na te dielove njegova izvještaja.

Proučivši državnu šumu Blato 3 milje daleko od Rieke, podje u Senj, da prouči šume tamošnje okolice, a naročito oko Sv. Jurja i Karlobaga. Tude naidje na prvu ozbiljnu poteškoću. Predstavivši se podzapovjedniku senjskom, zamoli ga, da mu dade provodića, a da uzmogne poći na put u svrhu proučavanja šuma. Nu podzapovjednik mu izjavi, da ne zna ništa o toj njegovoj zadaći, a po tom, da ne može nit smije bez dozvole generala Teuffenbacha, njegovoj molbi zadovoljiti. Deichmann morao bi bio odmah vratiti se iz Senja, a da nije bio tamo neki komesar Nelander, koji mu se ponudi za pratioca do Karlobaga, gdje je imao obaviti neki posao. Taj mu iskreno reče, da ne smije ni misliti da podje u te šume bez dovoljne oružane pratnje, jer bi mogao glavom platiti. Tako nije mogao Deichmann baš ništa poduzeti, već se zadovoljio time, da je u Karlobagu istraživao debila, koja su ljudi onamo dovezli. Bijaše to hrastovina najvrstnija, duga do 72 stope.

Iz Karlobaga podje u Bakar, da prouči šume hrvatskoga primorja. Baš tada gradjena je cesta u Karlovac (Karolinka). Deichmann došao je samo 1 i pol milje daleko od Fužina, te nadje samu Bukovinu, a ništa hrastovine. Bukovine bijaše toliko, da se je moglo očekivati živahna trgovina, čim se bude izgradila cesta, a tim više

jer su se mogle sagraditi u Karlovcu pilane, odkuda bi se moglo drvo Kupom i Savom izvažati u podunavske zemlje, pak i k moru u Bakarac i Kraljevicu. Na obje strane ceste ležalo je mnogo posječeno drveće, koje je Deichmann pronašao uporabivim. Drvo, koje ne bi bilo od koristi za gradnju brodova, preporuča Deichmann, da se nažge u ugalj i proda, a unišao novac da se uporabi za daljnje izgradjenje ceste.

Izvjestivši ostale prilike glede šuma, koje je posjetio izvan Hrvatske, opisuje Deichmann luke. Od naših luka najprije opisao je Bakar. Kraljevicu Bakarsku luku nazivlje on sbog naravnog ustrojenja punim pravom »veramente perfetto«, te ju smatra dovoljnom za uredjenje gradilišta brodova, gdje bi se odmah mogle 3—4 ladje graditi, pošto bi se mogla zaštititi od bure, koja inače u luci silno vlada. On drži, da bura ne će mnogo škoditi velikim brodovima, pošto je sam na maloj barci sa 6 veslača, za jake bure sretno dospjeo u Bakarac.

Još boljom lukom pronadje Kraljevicu, koja tako rekuć s Bakrom čini jednu luku. U nju bi moglo, veli Deichmann, stati 10—12 ratnih brodova, ako bi se za to upriličila, što, je u ostalom vrlo laka stvar. Mjesta za magazine i ine gradjevine imade dosta, i ako bi se ta luka uredila, mogli bi brodovi sigurni biti od bure. Luka kraljevička, kako je našao Deichmann, mogla je tada primiti 4 linijska broda i 2 fregate. Tada je Bakar s Riekom 23 trgovačka broda, razne veličine s 260 mornara, od kojih su dvie trećine bili Dubrovčani. On je znao, da bi se moglo iz hrvatskog primorja, sabrati 3—400 mornara, a to takovih koji su već brodili morem, nu koje bi trebalo izučiti za službu na ratnim brodovima.

Od ovuda dodje u Senj. Za Senj veli, da je sjedište morlaka. Senj je imao tada 39 većih i manjih trgovačkih brodova sa 314 mornara, koje je Deichmann pronašao skroz sposobnima za službu na ratnim brodovima. To njegovo mnjenje bijaše skroz izpravno, jer je i kasnije g. 1733. zapovjednik flote conte Luka Palavičini nazvao senjske mornare: »naturallement braves, intrépides et plus propres au service de mer.« Deichmann vrlo je žalio, da Senj nema luke, tako, da se u zimi i za oluja moraju senjski brodovi uteći u mletačke luke na otoku Krku.

Deichmann osobito se brine za čuvanje šuma, a naročito za šume (Lock, Panović, Blato), koje su stajale pod nadzorom šumskih nadzornika riječkih. Ovi su vrlo malo brinuli se za šume, te su ljudi sjekli kako su htjeli i gdje im je najprikladnije bilo. Deichmann toplo preporuča, da se ove šume čuvaju, bar do onog vremena, dok se izgradi cesta za izvoz drva iz hrvatskih šuma, koje se nalazile iza Senja, Sv. Jurja i Karlobaga. On opetovano naglasuje, da tako vrsnog liesa za brodove nije nigdje našao kao u Senju.

\* \* \*

Za cijelo je ovaj Deichmannov izvještaj od znatne koristi bio koli za razvoj hrvatskih luka, toli za pomorsku trgovinu i ratnu mornaricu. Pozornost kraljeva bijaše time svraćena i na hrvatske luke, a naročito na Kraljevicu, koja već od konca XVII. vijeka nosi ime »luka nj. kr. veličanstva«. Kad je godine 1728. putovao kralj Karlo III. po primorju, posjetio je i Kraljevicu, te za cijelo jasno uvidio važnost te luke, koju je već i Deichmann iztaknuo. Kralj naloži, da se tamo sagradi luka. I zaista već sljedeće god. 1729. 28. travnja odpočelo se gradnjom kraljevičke luke. 500 radnika bilo je dnevice zaposleno.

E. Laszowski.

