

POVIJESNO-GEOGRAFSKI RAZVOJ LUKE METKOVIĆ

Historical-Geographical Development of the Port of Metković

Krešimir Kuran, prof.

Osnovna škola Vrgorac
E-mail: kresokuran@gmail.com

UDK 656.615(497.5 Metković)

Sažetak

Autor je u radu dao povijesni pregled luka u donjoneretvanskom kraju s posebnim naglaskom na prometno-geografski razvoj luke u Metkoviću. Luka Metković kao riječna, a i istovremeno i pomorska luka, nasljednica je bivših neretvanskih luka Narone i Drijeva te prethodi modernoj luci u Pločama. Sve luke neretvanskog prostora nastale su ponajviše zbog gravitacije Bosne i Hercegovine prema njima: uzrok je tome prije svega njihova usmjerenost na more dolinom rijeke Neretve kao prirodnom vezom unutrašnjosti i primorja. U radu su prikazana razdoblja napretka i nazadovanja Luke Metković i njihovi razlozi. Istaknute su prednosti i mogućnosti razvoja te luke u sklopu luke u Pločama, s obzirom na velika ulaganja u prometnu infrastrukturu u neposrednom području, od koji vitalnu važnost ima koridor V.c.

Ključne riječi: Luka Metković, Bosna i Hercegovina, promet, Neretva.

Summary

The author gives a historical overview of ports in the Lower Neretva area with special emphasis on traffic and geographic development of the port of Metković. Port of Metković, which is a river port but also a seaport, is the successor to the former ports of Neretva, Narona and Drijeva, but at the same time it is the predecessor of the modern port of Ploče. All ports in the area of Neretva were formed mainly due to gravity of Bosnia and Herzegovina towards them. Bosnia and Herzegovina has an exit to the sea through the valley of the River Neretva which is a natural link between the inland and the coast. This paper describes the periods of progress and setbacks of the Port of Metković as well as the causes. Advantages and possibilities of the port of Metković within the port of Ploče are pointed out, due to the huge investment in transport infrastructure in the immediate area where the corridor Vc is of vital importance.

Keywords: port of Metković, Bosnia and Herzegovina, traffic, Neretva

UVOD / Introduction

Značenje doline rijeke Neretve za promet i trgovinu bilo je uočeno već u najstarijim vremenima jer je Neretva presjekla dinarski sustav planina dubokom brazdom i dolinom koja je pogodna za izgradnju prometnica i odvijanje prometa (Glamuzina, 2010.). Za razliku od ostalih rijeka jadranskog slijeva, Neretva se svojim porječjem najviše približila nekom drugom slijevu, tj. porječju rijeke Bosne, koja pripada crnomorskom slijevu.

Zbog te činjenice neretvansko-bosanski prometni smjer prirodna je i važna prometna veza između sjevera i juga ovog dijela Europe. Granica koja odvaja ta dva porječja je masiv Ivan-planine i Bjelašnice, što je bila jedina zapreka nesmetanoj i laganoj prometnoj cirkulaciji, no povezanost se odvijala preko prijevoja Ivan-sedlo na 967 m nadmorske visine sve do probijanja tunela na 705 m. Dakle, priroda je dolinama rijeke Neretve i Bosne

odredila ulogu najbolje i najpovoljnije prometne žile koja spaja Panonsku nizinu i Jadransko more. Značenje toga prometnog koridora znatno je povećano zbog rudnih i šumskih bogatstava Bosne i Hercegovine. Kako je od najstarijih vremena neretvanska dolina imala izuzetnu važnost u prometu robe iz unutrašnjosti prema moru i obratno, nije začuđujuće zašto su se na njoj formirala trgovišta koja su mijenjala lokaciju ovisno o povijesnim prilikama. Tako na ovim prostorima još od najstarijih vremena pa sve do danas postoji kontinuiranost lučkog naselja, koje se mijenjalo ovisno o određenome povijesnom razdoblju.

Metodologija i cilj istraživanja / Methodology and objective of research

Predmet istraživanja u ovom radu bio je razvoj Luke Metković kao nasljednice bivših luka na prostoru donje Neretve i prehodnice moderne Luke Ploče. Istaknuto je njezino značenje za razvoj gospodarstva u BiH te problemi i nedostaci koji prate ovu luku u novije doba.

Pri izradi ovog rada najviše se koristilo metodom analize postojeće literature i podataka o lučkom prometu. Spomenuo bih također i metodu terenskog rada, gdje su u prostoru uočene znatne promjene pri izgradnji prometnih sustava.

Glavni problem u istraživanju je relativna zastarjelost literature koja obrađuje značenje donjoneretvanskog kraja i Luke Metković, i daje samo relevantne podatke za razdoblje prije Domovinskog rata. S obzirom na tu činjenicu, postojeća je literatura vrijedan izvor geografskih podataka.

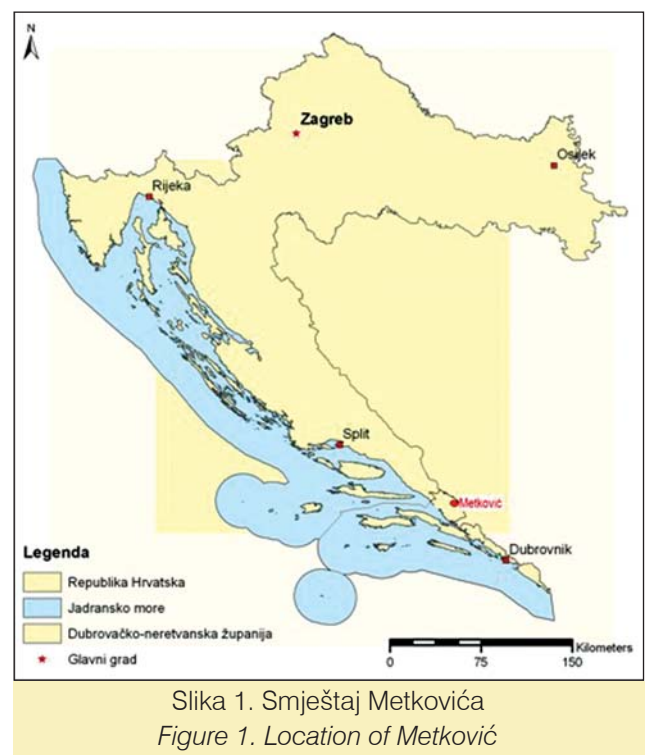
Pregled dosadašnjih istraživanja / Review of previous studies

Donjoneretvanski kraj oduvijek je imao veliko povijesno-gospodarsko značenje, posebno u razvoju pomorske trgovine. Ipak to područje nije dostatno istraženo s obzirom na njegove značajke. Zbog toga je njegova historiografija relativno siromašna, pa se može svesti na samo nekoliko djela u kojima se jednim dijelom spominje Luka Metković

Jedan od prvih autora koji je dao cjelovit prikaz povijesti ovoga kraja je Ivo Smoljan u svojoj knjizi *Neretva* (1988.). Iz tog djela, podijeljenoga na više poglavlja, najzanimljivije je poglavlje "Povijesni razvoj neretvanske luke". Autor tu daje kratak pregled razvoja Luke Metković i ističe njezino značenje i razvitak. Drugo Smoljanovo djelo je *Luka Ploče* (2000.), gdje iznosi povijest neretvanskih luka a to su Naron, Drijeva i Metković. Posebna pozornost obraća se na razvoj, razvitak i perspektivu Luke Ploče. Autor također u tom

djelu donosi detaljan historijsko-geografski pregled razvitka Luke Ploče i njezinu ulogu u budućnosti.

Cjelovit prikaz povijesti i razvoja Luke Metković 1850. – 1918. godine daje Ivan Jurić (2000.), a uz to autor prikazuje društveni razvoj, crkvene i kulturne prilike u ovom kraju. Od ostalih autora koji su pisali o delti Neretve treba spomenuti Zorana Curića; on je u knjizi *Donjoneretvanski kraj* (1994.) posebno naglasio značenje doline Neretve u prometnoj valorizaciji, ali treba istaknuti i Martina Glamuzinu, koji je u knjizi *Delta Neretve* (1986.) iznio cjelovit pregled nastanka delte i promjene u njezinu krajoliku.



Slika 1. Smještaj Metkovića
Figure 1. Location of Metković

POVIJESNO-GEOGRAFSKI RAZVOJ NERETVANSKIH LUKA / Historical-geographical development of the ports of Neretva

Povijesno-geografski može se na današnjem širem području delte Neretve pratiti razvoj nekoliko luka i lučkih naselja. Najstarije lučko naselje bila je Naron a i doživjela je svoj vrhunac za rimske vladavine. Osim uloge lučkoga imala je ulogu prometnoga i trgovačkog središta. Nakon propasti Rimskog Carstva propala je i ona. Njezinu ulogu tijekom srednjeg vijeka preuzima Luka Drijeva, kao važno trgovačko središte za razmjenu dobara između primorja i zaleđa. Vodeću ulogu pritom imaju Dubrovčani, svojom trgovinom soli. Lučku funkciju Drijeva s vremenom preuzima Metković, kao

vodeća luka na ovom prostoru do Drugoga svjetskog rata, kada primat preuzima novosagrađena luka u Pločama.



Slika 2. Smještaj neretvanskih luka
Figure 2. Location of Neretva ports

Pri proučavanju u obzir treba uzeti činjenicu da je prije nekoliko tisuća godina morska razina bila za nekoliko metara niže od današnje i da je naplavna zona delte bila mnogo manjeg opsega. Tako je i antička luka Naroná, koja se nalazi na mjestu današnjeg sela Vida, bila morska luka.

Današnji prostor doline Neretve bio je naseljen već u pretpovijesnom razdoblju. Primarni prostor neretvanskog prostora počeo se postupno oblikovati u holocenu kada nastaju osnovne konture naše obale i otoka, reljefnih oblika i hidrografske mreže. Prirodna osnova u tom razdoblju poprima današnje značajke, što omogućuje život neolitskom čovjeku na tom prostoru (Glamuzina, 1986.).

Dolaskom Grka na Jadran, dolina Neretve postaje predmetom njihove interesne sfere pa u 4. st. pr. Kr. na ušću Neretve osnivaju svoju trgovački faktoriju Naronu, preko koje su trgovali s ilirskim plemenima. S vremenom su ilirska plemena ojačala i počela su češće napadati grčke kolonije, pa na njihov poziv u ove krajeve dolaze Rimljani. Pobjedom Rimljana 229. g. pr. Kr. započinje proces slabljenja ilirskih plemena i ona su 9. g. poslije Krista podvrgnuta rimskoj vlasti (Smoljan, 1988.).

Luka Naroná / The Port of Naroná

Za vrijeme rimske vladavine na ovim prostorima osobito su se razvijala ona mjesta koja su imala

prirodne preduvjete za nastanak luke. Takvo mjesto bila je i Naroná, s dobrom cestovnom povezanošću sa Salonom i Epidaurum (Cavtat). Ceste su od Narone vodile i prema unutrašnjosti za Bigeste (Ljubuški) i dalje u unutrašnjost Dalmacije, Praevalitane i Moesije. Tako je ovaj grad i trgovački emporij za vrijeme rimske vladavine u pravom smislu postao bitno prometno čvorište, u kojemu su se križali putovi s različitih strana i gdje se trgovalo s različitim prostorima.

Naroná je u tadašnje vrijeme istaknuti trgovački emporij, koji je imao sve što je potrebno za trgovinu i trgovce, počevši od skladišta, trgova, do tržišta, bazilika... Pri arheološkim iskapanjima nađene su goleme bačve volumena do 400 litara. To je posuđe služilo za držanje ulja

i vina, što dokazuje da je u ovim krajevima od davnih vremena bilo razvijeno maslinarstvo i vinogradarstvo.

Propašću Zapadnog Rimskog Carstva, Naroná gubi svoju trgovačku funkciju i značenje, no time ne završava kontinuirana naseljenost ovog područja niti potreba prometno-geografskog povezivanja s unutrašnjošću (Smoljan, 2000.).

Luka Drijeva / The Port of Drijeva

Trgovačko lučku tradiciju Narone u srednjem vijeku nastavlja Drijeva (prostor današnje Gabele u BiH). Prvi spomen trgovačke djelatnosti preko ovog mjesta nalazi se u ugovoru iz 1186. godine koji su Dubrovčani zaključili sa srpskim županom Nemanjom. Njime su Dubrovčani osigurali slobodu trgovanja, rada i ispaše na Neretvi. Dubrovačka Republika imala je vlastitu koloniju zvanu Osobljani, koja je imala svoju autonomiju. Osobljani su vladali cijelom lijevom obalom Neretve, pa su čak imali i vlastite posjede.

Iz toga može se zaključiti da trgovački i lučki promet u srednjem vijeku u dolini Neretve nije izgubio na važnosti. Nije slučajno da je Dubrovačka Republika već u samom početku izabrala dolinu Neretve za svoju trgovinu sa zaleđem, jer je ona, kako je već naglašeno, prirodan, te najbrži i najlakši put za razmjenu dobara iz unutrašnjosti s europskim tržištima.

Najvažniji srednjovjekovni proizvod naših probalnih

krajeva bila je sol; služila je u prehrani, pri konzerviranju itd. To je bio najvažniji izvor prihoda za stanovnike Dubrovačke Republike. Trgovina solju, posebno izražena za Drijeva, toliko se razgranala da je stizala sol s cijele jadranske obale, a ne samo iz Stona, koji je bio najbliži i pod vlašću Dubrovčana

U daljnjim povijesno-geografskim mijenama, nadomak hrvatskih obala u 15. stoljeću dolaze Turci i prijete daljnjim osvajanjem i uzurpiranjem razvoja gospodarske djelatnosti. Turska i Dubrovačka Republika uspostavljaju partnerske odnose, koji su trebali održati *status quo*. Treća strana jesu Mlečani s oduvijek teritorijalnim pretenzijama na našu obalu. Interesi između tih strana sve se više isprepleću, pa izbijaju česti sukobi. Ni u takvim teškim prilikama nije se ugasio lučki i trgovački promet u neretvanskom bazenu.

Potkraj 16. i početkom 17. stoljeća prilike u neretvanskom kraju postaju posve drugačije. Smanjuju se trgovačke i pomorske aktivnosti, a povećava se opasnost od sukoba Turske i Venecije. Kad su Turci zauzeli dubrovačke obale, Dubrovčani su se obvezali opskrbljivati ih znatnim količinama soli. Zauzvrat, Turci su Dubrovačkoj Republici dali pravo na slobodnu trgovinu na ušću Neretve. Taj sporazum ne nailazi na odobravanje u Mletačkoj Republici i ona čini sve kako bi omela promet soli (Jurić, 2000.).

Kandijskim ratom (1645.-1669.) između Turske i Mletačke Republike, Mlečani dobivaju ušće Neretve kao svoj teritorij, pa donose uredbu da se sva trgovačka roba koja se želi izvesti iz dalmatinskih gradova treba voziti u Veneciju, i ni na jedno drugo mjesto.

Ujedno, trgovačka i pomorska uloga za Drijeva postupno gubi značenje, prepuštajući svoje mjesto novom lučkom pristaništu na području Metkovića, četiri kilometra južnije (Smoljan, 2000.).

Luka Metković / *The Port of Metković*

Različito od drugih naselja gdje se nastanak luke podudara s poviješću mjesta u kojemu nastaje, ili obratno, metkovska je luka po svojem postanku mlađa od Metkovića; on se prvi put spominje 1422. godine, a tek 1716. počinje se u njemu odvijati lučki promet. Prometni mu položaj osobito jača izgradnjom Napoleonove ceste (1805. – 1814.), koja je povezivala Zadar – preko Knina, Sinja, Vrgorca i Metkovića – s Dubrovnikom, a Neretvu je prelazila u Metkoviću.

Napoleonova osvajanja u sjevernoj Italiji dokrajčila su postojanje Mletačke Republike, a Dalmacija je 1797. godine mirom u Campoformiju potpala pod austrijsku vlast. Pomorski i trgovački promet nije se bitno promijenio. Tek s drugom austrijskom

vlašću (1814. – 1918.) ponovno oživljava trgovačka i pomorska djelatnost u neretvanskom kraju, ali s tim da je nekadašnju ulogu od Drijeva preuzima Metković. U samom mu je početku pomorska i lučka djelatnost bila vrlo skromna i ograničena uglavnom na sol (Jurić, 2000.).

Luka Metković u svom je povijesnom razvoju bila smještena na tri mjesta. Najstariji položaj luke bio je na austrijsko-turskoj granici, na predjelu Metkovića zvanom Unka. Nalazila se na desnoj obali Neretve, a veću važnost dobiva kada su Mlečani Požarevačkim mirom 1718. godine izgubili Gabelu, koja je došla ponovno pod tursku upravu. Do Unke uglavnom su pristajali manji brodovi, zbog pličine i niskog zemljišta često izloženoga poplavama, dok su veći brodovi robu iskrcavali nizvodno od Metkovića, gdje je bila poljoprivredna postaja. Roba se s velikih morala prebacivati u manje brodove ili u neretvanske lađe, dok su u drugoj polovici 19. stoljeća za to služile posebne brodice plitka dna; one su i pune tereta mogle ploviti i po pličinama. U blizini luke na Unki bilo je sazidano nekoliko kuća za lučke i carinske potrebe, i one su bile u to vrijeme jedine na desnoj strani Neretve u Metkoviću, pa se može zaključiti kako se uz pomoć lučkih djelatnosti počela naseljavati desna obala Neretve u Metkoviću. U luci je bio organiziran sajam koji se održavao četiri dana u tjednu, na kojem se obavljala razmjena i trgovalo robom. U to su vrijeme u metkovsku luku dolazili samo jedrenjaci, dok je prvi parobrod doplovio u Metković 1840. Jedrenje Neretvom od ušća o Metkovića bilo je opasno zbog većeg broja riječnih prudova pa je bila potrebna velika pomorska vještina dovesti jedrenjak u metkovsku luku. Jedrenje je ovisilo o vjetru pa su brodovi usidreni na ušću morali čekati njegov povoljan smjer. Bio je u to vrijeme razvijen specifičan način vučenja manjih jedrenjaka i lađa, tzv. lancanjem (Jurić, 2000.).

Austrijske su vlasti u Dalmaciji organizirale pojačan nadzor robe iz BiH radi sprječavanja širenja zaraznih bolesti, posebice kuge i kolere. Trgovinu je nadzirala posebna straža i moglo se trgovati samo onom robom preko koje se teže mogla širiti zaraza. Na lijevoj obali Neretve u Metkoviću, nasuprot luci Unki, bio je lazaret u kojem su sumnjiva roba i putnici morali boraviti četrdeset dana. Takav način trgovanja sputavao je razvoj luke, a prekretnica u trgovini nastala je kad je Austrija ukinula carinski sustav i zdravstvene mjere u graničnim pokrajinama. Tom odlukom trgovačke aktivnosti u Metkoviću naglo su procvjetale i prišlo se izgradnji kolnih putova prema BiH. Poseban poticaj trgovini dalo je dovršenje kolnog puta Metković – Mostar 1865. godine na lijevoj obali Neretve, no problem je

bio što je luka bila smještena na desnoj strani. Zbog toga je trebalo pronaći novo povoljnije mjesto za luku jer se uz karavane u prijevozu robe sve više počinju upotrebljavati zaprežna kola.

Nakon nekog vremena promet se odvija preko nove metkovske luke na Pojstružju, jedan kilometar jugozapadno od Metkovića, na mjestu gdje je rijeka Neretva u starom koritu napravila veliki meandar. To je bilo najprikladnije mjesto za dolazak i pristajanje većih brodova a nalazilo se blizu raskrižja ceste Metković – Mostar s Napoleonovom cestom. Nova luka, kao i prethodna, nalazila se izvan naselja kako bi se izbjeglo svako onečišćenje jer su svu robu prenosile karavane i zaprežna kola. Do nove luke mogli su ploviti brodovi do 300 tona nosivosti, ali pristanište je bilo izrađeno od greda i dasaka jer Austrija nije provela veća ulaganja u metkovsku luku, a sama općina nije imala sredstva da je uredi (Jurić, 2000.).

Nakon što je Austrija 1878. godine okupirala Bosnu i Hercegovinu, stvaraju se još bolji uvjeti za trgovačku i tranzitnu djelatnost jer se Dalmacija našla u zajedničkoj državi sa svojim prirodnim zaleđem. Također, stvara se prilika za povezivanje pomorskih putova sa željezničkom mrežom, i to omogućuje brži gospodarski razvitak i Dalmacije i unutrašnjosti. Mnoge naše luke nisu bile u mogućnosti prihvatiti veliku količinu robe što je poslije okupacije BiH tražila svoj put prema prirodnom zaleđu. Metkovska luka našla se u teškoj situaciji jer brodovi puni tereta često nisu mogli naći mjesto na vezu uz drveno pristanište pa su mnogi brodari i trgovci zahtijevali da se sagradi prikladnija, kamena obala. U to vrijeme ugledne trgovačke kuće nalazile su svoj interes u metkovskoj luci. Isticala se parobrodoska tvrtka „A. Manoš“ iz Trsta; ona je prva izgradila skladišta u luci i bila je u stanju za trideset šest sati dovesti naručenu robu iz Trsta, te Lloydovi brodovi (Jurić, 2000.).

Luka na Postružju nije bila na pogodnome mjestu i imala je više nedostataka pa nije mogla odgovoriti potrebama trgovačkog prometa. Njezin je premještaj bio povezan s regulacijom toka rijeke Neretve i izgradnjom željezničke pruge dolinom Bosne i Neretve, čime Metković postaje prva dalmatinska luka sa željezničkom vezom s unutrašnjosti. S obzirom na to da je željeznička veza s Bosnom prolazila desnom obalom Neretve, tu se izgrađuje i nova luka unutar samog naselja. Sve do prokopavanja plovnog kanala Kula Norinska – Metković 1885. godine, pomorski se promet odvijao preko luke na Pojstružju. Naime, u razdoblju od 1881. do 1889. godine Austro-Ugarska je provodila melioraciju i regulaciju Neretvina toka. Čitav novi riječni tok izgrađen je kako bi se omogućila

plovidba brodovima nosivosti veće od 3.000 tona (Glamuzina i dr., 2002.).

Gradnja nove luke odvijala se u nekoliko faza. Najprije je podignuta kamena obala duga 205 m i širine devet metara s površinom od 2.845 m². Obala je građena od 1880. do 1883. godine i služila je ponajviše za putnički promet. U drugoj fazi sagrađena je operativna tzv. željeznička obala, duljine 370 m i širine od oko pet metara 1885. godine. U trećoj fazi, Pomorska uprava podigla je armiranobetonsku obalu 1912. godine. Taj dio luke bio je dug 480 m i širok od četiri do pet metara. Na desnoj obali Neretve, uz operativnu obalu izgrađena su zatvorena i otvorena skladišta, dok je lijeva obala bila namijenjena prvenstveno putničkom prometu. Željezni most preko Neretve povezo je obje lučke obale u jednu cjelinu. Obale ili rive dijelile su se na veliku i male. Male su rive građene da bi se preko njih, za vrijeme velikih poplava, razlijevala rijeka i na taj način smanjila brzinu protoka kroz luku. Za vrijeme normalnog vodostaja male rive bile su pogodne za pristajanje lađa i trupa, kojih je bilo mnogo u lokalnom prometu. Ukupna površina operativne obale cijele metkovske luke iznosila je 93.500 m². Veliku obalu na desnoj strani poplavljivao je vodostaj od 3,85 m, a na lijevoj od 3,95 m. Kada bi došlo do poplavlivanja velike obale, obustavljale su se lučke trgovačke djelatnosti.

Nova se luka, s obzirom na površine na kojima se obavljala djelatnost, dijelila na četiri dijela. Prvi dio činilo je sidrište, ispred samog ušća Neretve, gdje su usidreni brodovi čekali na red ulaska u luku ili povoljan vjetar. Drugi dio bio je plovni kanal od ušća do Metkovića dug 11,2 nautičkih milja. Treći je dio bio manevarski dio luke i protezao se nizvodno od operativnog dijela obale gdje su brodovi obavljali manevar okretanja pramcem nizvodno. Četvrti dio odnosio se na operativni dio luke gdje se su se utovarivali i istovarivali roba i putnici, a protezao se s obje strane Neretve u središtu Metkovića. Od tog vremena smještaj luci nije se mijenjao jer pruža dobru zaštitu od valova i vjetrova.

Promet je lukom porastao kad je Austrija pokazala više zanimanja za trgovinu dalmatinskih luka s Bosnom i Hercegovinom, pogotovo od sredine 19. stoljeća. Tako je u razdoblju od 1857. do 1860. godine u tranzitnoj trgovini metkovska luka bila vodeća među dalmatinskim lukama. Tada je zabilježila veći promet od splitske luke (Metković – tranzitna carina 31.317,38 fiorina¹; Split – 10.904,42 fiorina).

¹ Novčana jedinica zvana i zlatni dukat.

Nakon 1861. godine promet kroz Metković počinje opadati, pogotovo nakon 1875. godine, što je posljedica protuturskog ustanka u BiH. Nakon što je Austrija okupirala BiH, porasla je trgovina u Metkoviću jer je Austrija preko nje dobila dobru mogućnost prometa morskim putem drva i ruda iz bosanskohercegovačkog zaleđa. Metković je tako 1887. godine povezan putničko-teretnim linijama sa svim većim lučkim središtima na istočnoj jadranskoj obali. Dovođenje dionice pruge Mostar – Sarajevo uzrokovalo je da se gravitacijska zona luke u Metkoviću znatno proširi, što se odražava u naglom porastu robnoga i putničkog prometa, čime ova luka izbija na drugo mjesto po prometu među svim našim jadranskim lukama, odmah iza Rijeke. Promet u metkovskoj luci 1895. godine iznosio je 378.585 tona, dok je u istoj godinu u splitskoj zabilježeno 349.458 tona. U uvozu su dominirale živežne namirnice, cement i kolonijalna roba, dok je u izvozu to bio duhan, vuna, koža i različite rude (Jurić, 2000.).

Luka Metković u daljnjem razdoblju doživljava stagnaciju. Jedan od uzroka je neredovito održavanje plovne putne rijeke. Nadalje, u 20. stoljeću grade se sve veća i brža plovila koja nisu u mogućnosti s punim teretom stići do luke. Tako su često veći parobrodi u Metković dolazili s poluteretom, a pri odlasku ne bi mogli ukrcati sav teret. Takvi su se brodovi pri odlasku iz metkovske luke, u Dubrovniku ili u nekoj drugoj luci dopunjavali teretom koji nisu mogli ukrcati u Metkoviću. Krajem 1911. godine Metković se po ukupnom prometu od 222.767 tona i 1.214 brodova godišnje nalazio na posljednjem mjestu među dalmatinskim lukama (Šibenik – 854.651 t, Dubrovnik – 1.183.097 t, Zadar – 1.188.799 t i Split – 1.544.923 t).

Nakon Prvoga svjetskog rata javila se ideja o izgradnji nove luke na rijeci Neretvi, potekla iz gospodarskih krugova Bosne i Hercegovine, jer se veliko prirodno bogatstvo (drvo, ugljen) nije moglo izvoziti preko postojećih luka u Dubrovniku i Metkoviću; takva je roba zahtijevala velike obalne površine, a te luke nisu mogle udovoljiti tim zahtjevima. Tako se ta roba često skladištila izvan prostora lučkih zona. Trebalo je odrediti točnu topografsku lokaciju na Neretvi gdje bi se smjestio novi lučki kompleks. Prvotna je ideja bila proširiti luku u Metkoviću, ali je, zbog nemogućnosti uplovljavanja brodova dubljeg gaza, odbačena. Tako je ostalo ili odrediti luku u prirodni zaljev na mjestu današnjih Ploča ili graditi umjetnu na samom ušću Neretve. Odluka je pala na prirodnu luku u Pločama (Smoljan, 2000.).

Kad su političke vlasti Bosne i Hercegovine izjavile da bi otvaranjem nove luke na ušću Neretve velike koristi imalo njihovo gospodarstvo, na noge su se podigli pomorsko-gospodarski krugovi iz

Splita, Dubrovnika i Rijeke, pribojavajući se da bi im novootvorena luka ugrozila interese. Vlasti Bosne i Hercegovine nisu pristale na te ucjene pa su 1922. i 1923. godine boravile na prostoru Ploča radi procjene mogućnosti gradnje pet ostalih kilometara željezničke pruge Metković – Ploče. Preostali dio pruge išao bi nasipom uz riječnu desnu obalu. Također su obavljena prva mjerenja, gdje su se ispitivale mogućnosti podizanja nove luke (Jelinović, 1957.).

Kada se doznalo za početna mjerenja, razvila se žestoka polemika o izgradnji luke, koju su predvodili splitski gospodarski krugovi. Protiv izgradnje iznosili su se raznovrsni argumenti. Osnovni su se svodili uglavnom na to da na mjestu buduće luke, kao i u njezinoj blizini, nema naselja i da prema tome nema uvjeta za nastanak novog naselja, a s time i luke. Također, razlozi su bili da je topografski položaj nepovoljan zbog strmih brdskih predjela, da se ušće rijeke konstantno zatrpava, da bi izgradnja luke iziskivala goleme novčane iznose. Kolika je bila održivost takvih razloga, pokazalo je buduće vrijeme.

Sarajevska Trgovačko-obrtnička komora u suradnji s Direkcijom željeznica uporno je pokušavala provesti planove o izgradnji nove luke, i ponovno je nakon određenog vremena pokrenula to pitanje. Njihova izvješća pokazala su da luke Gruž, Metković i Zelenika (Boka kotorska) svojim kapacitetima ne zadovoljavaju izvoz bosanskohercegovačkih proizvoda. Također su držali kako bi se gradnjom nove luke sa znatno većom lučkom površinom i boljim mogućnostima rukovanja velikim količinama robe, postigle znatne koristi. Gradnja te nove luke na ušću Neretve, u planovima željezničke Direkcije u Sarajevu, s dostatno prostora za skladištenje i pretovar roba, bila je prijeko potrebna da bi se razvio i povećao izvoz bosanskohercegovačkih proizvoda.

Nakon Prvog i Drugoga svjetskog rata luka u Metkoviću dolazi u težak položaj jer je njezinu funkciju i značaj preuzela novoizgrađena Luka Ploče. Metković nije mogao sam opstati pa se 1981. godine integrirao s Pločama i od tada se prati njihov zajednički razvoj. Sjedinjene su lučke pretovarne djelatnosti pa otad luka u Metkoviću djeluje kao samostalna poslovna jedinica one u Pločama. Integracija tih dviju luka bila je jedino moguće rješenje za opstanak luke u Metkoviću jer besmislena je konkurentna borba na jedinstvenom gravitacijskom području s istom željezničkom prugom, cestama, te jedinstvenim lučkim i špedicijskim prostorom. Otada se Luka Metković specijalizirala za pretovar rasutog i uvrećanog cementa, drva i nekih generalnih tereta.

Tablica 1. Promet Luke Metković od 1953. do 2010.
Table 1. Port traffic in the Port of Metković from 1953 to 2010

Godina	Promet u tonama	Godina	Promet u tonama
1953.	52.127	1982.	344.657
1954.	68.284	1983.	321.930
1955.	105.460	1984.	314.291
1956.	107.580	1985.	389.411
1957.	123.608	1986.	409.801
1958.	135.420	1987.	373.822
1959.	140.874	1988.	493.448
1960.	172.140	1989.	510.862
1961.	184.647	1990.	309.122
1962.	166.496	1991.	179.371
1963.	206.497	1992.	50.320
1964.	265.847	1993.	10.320
1965.	295.778	1994.	15.280
1966.	214.028	1995.	21.900
1967.	251.696	1996.	41.822
1968.	251.751	1997.	64.558
1969.	224.177	1998.	85.671
1970.	320.158	1999.	79.844
1971.	288.058	2000.	82.026
1972.	267.056	2001.	51.611
1973.	247.148	2002.	86.586
1974.	272.573	2003.	79.844
1975.	257.072	2004.	40.864
1976.	218.008	2005.	24.971
1977.	242.359	2006.	56.764
1978.	269.602	2007.	39.457
1979.	182.121	2008.	11.595
1980.	162.006	2009.	12.852
1981.	200.164	2010.	28.312

Izvor: Statistički ured Luke Metkovića

Do početka devedesetih godina dvadesetog stoljeća Luka Metković bila je važna za gospodarstvo Bosne i Hercegovine jer je bila na samoj granici između Hrvatske i BiH. Grad Metković razvijao se kao tipično lučko i trgovačko središte i postao je jedno od najvažnijih trgovačkih mjesta u bivšoj Jugoslaviji, s vlastitim trgovačkim i prometnim poduzećem „Razvitak“ (Glamuzina i dr., 2002.).

Kao jedan od pokazatelja važnosti Luke Metković za sam grad je činjenica kako je gospodarstvo grada Metkovića uništeno u razdoblju od 1990. do 2000. godine kada je luka imala minimalan promet, ponajviše zbog ratnih sukoba i posrnuloga gospodarstva

unutar BiH. Luka Metković ima sve resurse za luku razvoja ili pomoćnu luku za Ploče, ali zbog još uvijek nedogovorenih stvari za prijam roba iz BiH, kao i zbog trenutnog zastoja u razvoju gospodarstva u BiH, luka u proteklih dvadesetak godina služi samo za pretovar rasutog tereta i cementa.

Luka Metković povezana je s lukama na istočnoj talijanskoj obali (Venecija, Trst, Ancona, Bari, Brindisi), s lukama sjeverne Afrike u Alžiru, Tunisu i Egiptu, s lukama Albanije, Grčke i Levanta (Glamuzina i dr., 2002.).

U suvremenim geografskim i geopolitičkim uvjetima, osnovni preduvjet za lokaciju, razvoj i značenje Luke Ploče je u funkciji izvozno-uvodne luke za bosanskohercegovačko zaobalje, čime je nastavila tradiciju prethodnih neretvanskih luka koje su bile Naron, Drijeva i Metković. Osim glavne izlazne luke za bosanskohercegovačko zaleđe, gravitacijsko područje luke u Pločama s lukom u Metkoviću djelomično zahvaća tržišta Mađarske, Slovačke i, manjim dijelom, Srbije. Gravitacijska područja Mađarske i Slovačke nemaju toliku važnost kao Bosna i Hercegovina jer su njihova tržišta tradicionalno okrenuta sjevernojadranskim lukama Rijeci, Trstu i Kopru, s kojima su dobro prometno povezana. Suradnja Ploča i srbijanskih gospodarskih subjekata još je u povojima zbog suvremenih geopolitičkih prilika. Što se tiče hrvatskih regija Slavonije i Posavine, one su okrenute prema Rijeci, s kojom su dobro prometno povezane.

Posebnost u geografskom položaju Ploča i Metkovića je vrlo povoljno prometno-geografsko povezivanje u svim vrstama prometa. Osnovni je smjer transverzalni prometni koridor Ploče – Sarajevo - Mostar – Budimpešta, koji se križa s nekoliko longitudinalnih: jadranskom cestom, željezničkom prugom Banja Luka – Doboj – Tuzla i izuzetno važnim posavskim prometnim koridorom.

Za željeznički promet važan je koridor V.c, tj. pruga koja Ploče preko Mostara i Sarajeva povezuje sa Slavonijom i Mađarskom. Gotovo sav lučki rad vezan za transport roba preko Luke Ploče svoj obol ima i u željezničkom prometu, a posebno je važan transport sirovina za bosanskohercegovačke industrijske zone (Curić, 1993.).

Daljnjoj prometnoj valorizaciji Luke Ploče, a s njom i Luke Metković pridonijet će izgradnja cestovnog koridora V.c, koji će ići usporedno sa željezničkim. Također, daljnjem prometnom povezivanju Ploča s ostalim europskim regijama pridonijet će izgradnja jadranske autoceste, i to Zagreb – Ploče – Dubrovnik, koja će se na širem prostoru Neretve spajati s cestovnim koridorom V.c (Dundović i dr., 2005.).

Razvoj Luke Ploča u daljnjoj budućnosti orijentirat će se na promet brodova većih kapaciteta i većega gaza. Zbog toga se drži potrebnim orijentacija tereta na manje brodove za bazen Metković koji je sastavni dio Luke Ploče. Ograničenje brodova je 4,5 m gaza na ulazu u ušće rijeke Neretve, 5 m za plovidbu rijekom i 14 m visine pri plovidbi ispod Rogotinskog mosta.

Današnje karakteristike Luke Metković / Current characteristics of the Port of Metković

Luka Metković i danas djeluje kao poslovna jedinica pod upravom Luke Ploče, koja je specijalizirana za pretovar troske, rasutoga i uvrečanog cementa, oblovine i drugih generalnih tereta.

Bazen Metković čini:

a) kopneni dio

Obuhvaća područje koje se desnom obalom Neretve proteže od mosta do svjetionika Jerkovac, gdje okomito na obalu dostiže rub ranžirnih kolosijeka željezničke postaje, nastavljajući paralelno s njom, pa se u blizini željezničke postaje vraća okomito na postojeću prometnicu južno od nje. Dalje nastavlja južnim rubom prometnice do mosta na Neretvi.

b) morski dio

Omeđen je okomicom na svjetionik Jerkovac, te ide sredinom Neretve do mosta i uz most do obale. Obuhvaća područje koje je ograničeno desnom obalnom linijom od mosta do svjetionika Jerkovac, od svjetionika do sredine zamišljene okomite crte na lijevu obalu Neretve, nastavlja do središnje točke kojom projicira duljine nizvodnog ruba mosta, dijeli širinu rijeke na dva jednaka dijela i završava u presjecištu projiciranog smjera s desnom riječnom obalnom linijom (Bolanča, 2001.).

Kapaciteti bazena Metković (Podatci Lučke uprave Ploče)

- Terminal za pretovar rasutog cementa:
 - duljina obale 110 m,
 - dubina rijeke 5 m,
 - kapacitet jednokratnog uskladištenja 4.000 t,
 - tehnički kapaciteti pretovara 200 t/h.
- Terminal za pretovar generalnih tereta:
 - duljina obale 200 m,
 - dubina rijeke 5 m,
 - autodizalice 3 kom.,
 - viljuškari 4 kom.,
 - traktori 1 kom.,
 - otvorena skladišta 10.000 m²,

- zatvorena skladišta 1.300 m².

- Terminal za pretovar troske;
 - duljina obale 500 m,
 - dubina rijeke 5 m,
 - kapacitet jednokratnog uskladištenja 10.000 t,
 - obalna dizalica nosivosti 5 t 1 kom.,
 - utovarivač 1 kom.,
 - vučno sredstvo 1 kom.
- Silos za rasuti cement:
 - kapacitet uskladištenja 4.000 t,
 - kapacitet pretovara 200 t/sat.

Za uspješnije iskorištavanje ove luke treba povećati dubinu Neretve i njezina ušća, a to je moguće:

- jaružanjem,
- postavljanjem ustava na ulazu u rijeku i
- kombinacijom spomenutih dvaju načina.



Izvor: Lučka uprava Ploče

Slika 3. Luka Metković danas
Figure 3. Port of Metković today

Jaružanje bi omogućilo promet brodova većega gaza, a samim tim i nosivosti. U budućnosti je moguća gradnja Rogotinskog mosta veće visine ili opremanje postojećega postrojenjem za njegovo otvaranje na središnjem luku. Postavljanje ustava na rijeci jedan je od planova bliske budućnosti Hrvatske vodoprivrede. Uloga ustava koje bi bile pozicionirane kod Rogotina, zaustavljanje bi uljevanje mora za vrijeme ljetnih mjeseci. Na taj način smanjile bi se štete u poljoprivredi zaslanjivanjem tla. Ako postoji potreba za podizanje riječne razine postavljanjem ustava, potrebno je planiranu ustavu prilagoditi brodskom prometu. Luka Metković mogla bi se opremiti i uređajima za manipulaciju tereta s teglenica čime bi porastao robni promet (Vidan, Jeličić, Kasum, 2010.). Budućnost Luke Metkovića treba gledati i u razvoju turizma u donjoneretvanskom kraju, zato je potrebno

izgraditi manju sportsku jedriličarsku lučicu. Na tragu toga 2008. godine održan je sastanak u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture u Zagreb, na inicijativu Grada Metkovića, o temi revitalizacija Luke Metković. Na sastanku je dogovoreno kako će Luka Ploče urediti vanjski izgled upravne zgrade, silosa, skladišnog prostora i dizalice, čime će dobiti primjereniji izgled jer se nalazi u središtu grada. Sadašnji opseg prometa je takav da nije iskorišteno svih 33.800 m², pa je odlučeno kako će se Metkoviću ustupiti dio prostora luke kojim se komercijalno ne koristi. Grad Metković dobio je prostor nizvodno od zgrade Carinarnice Metković u koncesiju na 30 godina.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Prometni koridor dolinom rijeke Neretve važan je još od starovjekovnog razdoblja do danas jer je to najdublji prirodni prodor u dinarsku planinsku barijeru, pa je taj kraj oduvijek imao prometnu i trgovačku važnost. Tako još od antičkih vremena može se pratiti razvoj lučkih naselja, a to su bila Narona, Drijeva, Metković pa sve do sadašnje Luke Ploče.

Luka i grad Metković pripadali su važnijim lukama i gradovima ne samo u donjoneeretvanskom kraju već i u Dalmaciji i Hrvatskoj, a bio je glavna izvozna luka za tržište Bosne i Hercegovine. Razvojem luke pojavljuje se potreba za lučkom radnom snagom, pa nastaje intenzivno naseljavanje grada iz okolnih sela i iz svih krajeva bivše Jugoslavije. Sama luka doživljava nagli razvitak i postaje bitan gospodarski čimbenik u ovome kraju.

Potrebno je uključiti luke Ploče i Metković u strategiju prometnog razvoja BiH, gdje treba naglasiti važnost rekonstrukcije cestovnih i željezničkih prometnica prema spomenutim lukama. Strategija razvoja pomorskog prometa BiH i Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine trebale bi se usklađivati na poljima zajedničkih interesa. To bi trebalo uključivati i inicijativu dovršetka izgradnje zaobilaznice luka Ploče i Metković te spoja na autocestu A1.

Gradovi Metković i Ploče glavni su nositelji gospodarstva u ovome kraju i njihova će uloga u budućnosti stalno jačati s jačanjem Luke Ploče. Gospodarski razvoj bit će potaknut izgradnjom jadranske autoceste i koridora V.c s krajnjim odredištem u Pločama. Donjoneeretvanski kraj u pitanju gospodarstva trebao bi nastupati kao cjelina bez obzira

na upravno-političku rascjepkanost na tri grada i četiri općine. U budućoj upravno-političkoj reorganizaciji RH ta rascjepkanost trebala bi biti ukinuta, a sadašnji gradovi i općine trebali bi prerasti lokalne antagonizme i raditi na zajedničkom gospodarskom napretku kojemu će okosnica biti PL-O-MET konurbacija (konurbacija Ploče – Opuzen – Metković).

LITERATURA / References

Bolanča, D. (2001.): Pravni status luke ploče u sklopu hrvatskih relevantnih propisa i međunarodnog sporazuma o slobodnom tranzitu kroz teritorij Republike Hrvatske u i iz luke Ploče i kroz teritorij Bosne i Hercegovine u Neumu, Pomorski zbornik, vol. 39., Rijeka, 17. – 55.

Curić, Z. (1994.): *Donjoneeretvanski kraj*, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 7. – 140.

Dundović, Č., Kesić, B., Kolanović, I. (2005.): Značenje i uloga izgradnje prometnih koridora u razvitku luke Ploče, Pomorski zbornik, vol. 43., Rijeka, 113. – 130.

Glamuzina, M. (1986.): *Delta Neretve*, Savez geografskih društava Hrvatske, Zagreb, 1. – 130.

Glamuzina, M., Glamuzina, N., Mamut, M. (2002.): What are the perspectives of Metković and Ploče ports (Croatia) with reference to new geostategic division in southeastern Europe?, Littoral 2002., 6st International Symposium, Vol. III., Porto, pp. 469. – 472.

Glamuzina, N. (2010.): Rijeka voljena i proklinjana, U: Karlić, B. (gl. ur.), *Delta Neretve*, Fabra press, Zagreb, pp. 8. – 15.

Jelinović, Z. (1957.): *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, Zagreb

Jurić, I. (2000.): *Gospodarski razvoj luke i trgovišta Metković 1850.-1918. godine*, Matica hrvatska Ploče, Ploče, 1. – 140.

Podatci Lučke uprave Ploče

Podatci statističkog ureda Luke Metković

Smoljan, I. (1988.): *Neretva*, Galerija Stećak, Zagreb, 1. – 80.

Smoljan, I. (2000.): *Luka Ploče*, Luka Ploče, Ploče, 1. – 240.

Vidan, P., Jeličić, T., Kasum, F. (2010.): Pomorska orijentacija Bosne i Hercegovine na pomorske luke Ploče i Metković, *Zbornik fakulteta za privrednu i tehničku logistiku*, Travnik, 87. – 99.

Rukopis primljen: 10. 2. 2011.