

Prometna modernizacija i njezini politički preduvjeti

UDK 656.6 (497.5) "18"
Izvorni znanstveni članak

Zlata Živaković-Kerže
(Hrvatski institut za povijest, Podružnica Slavonski Brod)

PROKAPANJE KANALA DUNAV-SAVA: ZAMISAO S KRAJA 19. STOLJEĆA

Ovaj se rad bavi zamisli s kraja 19. stoljeća o prokapanju kanala Dunav-Sava i razlozima kojima se predočavala svrsishodnost i značenje toga kanala na plovnom putu istok-zapad kao najkraće i najjeftinije prometne veze Podunavlja s Jadranom / Mediteranom i obratno. Rad predočava tadašnje razloge koji su utjecali da je prokapanje kanala ostalo samo na zamisli.

U svibnju 1893. godine održana je u Vinkovcima u Kr. kotarskoj oblasti zastupnička rasprava o zamisli da se gradi kanal Vukovar – Vinkovci – Šamac. Nakon prikaza značenja zamisli o izgradnji kanala pokazalo se da su seoske općine vinkovačkog i vukovarskog kotara te gradovi Vinkovci i Vukovar *za*, a 16 seoskih općina županjskoga kotara i vukovarsko vlastelinstvo *protiv* zamisli o prokapanju kanala.¹

A koja dva mjeseca ranije (u ožujku i travnju) vukovarski dnevni list «Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese», objavio je na tu temu dva priloga.²

Ta zamisao o prokapanju kanala Dunav – Sava pojavila se u javnosti Austro-Ugarske Monarhije krajem 19. stoljeća u razdoblju kada se nastojanjem modernizacijskih snaga ponajprije u Ugarskoj, pa tako i Hrvatskoj jačala zamisao o povezivanju sjeverne Hrvatske, tj. Podunavlja, s Jadranskim morem.³ Javila se u vrijeme kada je bilo sve očitije da su preskromne moguć-

¹ *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, "Domaće vesti, Rasprava u pogledu gradnje kanala Vukovar – Vinkovci - Šamac", br. 39, Vukovar 17. svibnja 1893.

² Isto, "Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha", br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.; "Dalje o dunavsko-savskom prokopu", br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

³ Mira KOLAR, "Senjska željeznica", *Senjski zbornik* (26), (Senj, 1999), 268. (Krajem 1893. godine Milan Stanković, predsjednik Zagrebačke štedionice, dobio je koncesije za predradnje za željezničke pruge Generalski stol – dalmatinska međa kao dio Pruge do Knina,

nosti željezničkog spoja istok – zapad, te skromna i loše održavana cestovna mreža bitne kočnice gospodarskog razvoja.⁴ Zamisao o prokapanju kanala utemeljena na predodžbi vrijednosti kanala Dunav – Sava javila se u navedenom modernizacijskom trendu u ugarskom dijelu Monarhije i izvan nje. Međutim, su događaji i/ili protok vremena pokazali da se i taj put, kao i u potonjim razdobljima, u pogledu ostvarenja zamisli o prokapanju kanala ostalo samo na razini zamisli ili prijedloga.

(Zamisao koju ovaj rad obrađuje nije prva, a i najnovije razdoblje pokazuje da nije ni posljednja. Ona je tek jedna zamisao o izgradnji kanala Dunav – Sava kojoj su sve do posljednjeg desetljeća 20. stoljeća slijedile još nekoliko obnova i ponovnih razrada tog osnovnog projekta.⁵)

No, vraćajući se na temu rada može se postaviti pitanje: Što se to događalo tih mjeseci 1893. godine u pogledu zamisli o prokapanju kanala Dunav – Sava?

* * *

Kada je u rano proljeće 1893. godine u Vukovaru, velikoj luci na Dunavu, boravio ministarski savjetnik ugarske vlade Fackh, pojavila se krajem ožujka i početkom travnja te godine u vukovarskom dnevnom listu «Srijemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese» zamisao o prokapanju kanala Dunav – Sava, s obzirom na procjene o vrijednosti i svrsi kanala, i to u prilogu u dva nastavka pod naslovima “Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha” i “Dalje o dunavsko-savskom prokopu.”⁶ Citirajući Fackha «Srijemske novine» istaknule se njegovo zapažanje da se prokapanje kanala Dunav – Sava veže uz ekonomski razvoj, «ali ne samo za Ugarsku već neposredno za razvoj Srijema, a napose za gospodarstvo grada Vukovara.»⁷

odnosno Splita, te Sisak – Topusko, no ništa nije učinio na ostvarenju toga projekta, za razliku od ogulinsko-rijčke drvodjelske tvrtke F. Neuberger i sin koja je ostvarila koncesiju za prugu Ogulin – Rijeka, radi lakšeg izvoza drveta.)

⁴ Pruga Dalj – Vinkovci – Brod na Savi puštena je u promet 1879. godine, a Brod – Sisak 1889. i naposljetku, tek 1895. pruga Vinkovci – Mitrovica.

⁵ Prvi pisani dokument o kanalu Dunav – Sava datira iz 1737. godine. Od 1794. do 1998. godine izrađeno je 14 varijanti studijskih projektnih rješenja za kanal Dunav – Sava; najviše rješenja izrađeno je i planirano za trasu kanala od Vukovara preko Vinkovaca do Šamca. Intenzivne aktivnosti na izradi projektne i ostale potrebne dokumentacije Višenamjenskog kanala Dunav – Sava bile su od 1984. do 1990. godine. Međutim, ratna agresija na Hrvatsku od ljeta 1991. godine zaustavila je i provedbu odluke Vlade Republike Hrvatske od 19. ožujka 1991. godine o pripremanju za gradnju Višenamjenskog kanala Dunav – Sava vezanu uz zadatke dugoročnog gospodarskog razvoja Hrvatske.

⁶ *Srijemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, “Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha”, br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.; “Dalje o dunavsko-savskom prokopu”, br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

⁷ Isto, “Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha”, br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.

Ministarski savjetnik, kao predstavnik ugarskih vlasti, ali i političkih i poduzetničkih krugova, time je u Vukovaru 1893. godine aktualizirao zov grofa Széchenya: «Tengerre Magyar!» (Na more, Mađaru!); prokapanje kanala Dunav – Sava ostvarilo bi interese Pešte u razvoju riječnoga prometa i življe trgovine na Dunavu i Savi od Podunavlja prema Jadranskom moru, tj. na Rijeku – odnosno, kako se u ugarskim krugovima isticalo na «Mađarsko primorje».⁸ Oživljavanje zamisli o tom vodenom putu potaknuto je u Ugarskoj krajem 19. stoljeća jer je snažan uspon ugarske trgovine i prometa tražio najpogodnije prometne veze na pravcu istok – zapad (Podunavlje – Jadran / Mediteran).⁹ Pogotovu jer je to bilo vrijeme kada su se u plovidbu Dunavom sve više uključivali parobrodi Mađarskog plovidbenog društva, koje je od 1894. godine na Dunavu počelo snažnije konkurirati austrijskom Prvom c. kr. povlaštenom Dunavsko-parobrodarskom društvu, najjačem parobrodarskom društvu na Dunavu do Prvoga svjetskoga rata.

Kraj 19. stoljeća je u ugarskom dijelu Monarhije razdoblje u kojem su ojačane mađarske snage težile za potpunim distanciranjem ugarske polovice Monarhije od Beča. U nastojanjima što jačeg sprečavanja širenja tršćanskog gravitacijskog kruga pod austrijskom dominacijom Ugarska u to doba traži rješenje u vezi Podunavlja s Rijekom i vodi i bitku za vlastitu izvoznu poziciju na Jadranu; zamisao o kanalu Dunav – Sava zacijelo je izraz potrebe i/ili nastojanja da izvozna luka Rijeka ne samo zadrži prometni primat koji je imala na sjevernom Jadranu, nego i da ojača svoju konkurentnost prema Trstu s kojim i počinje svoje nadmetanje u 90-im godinama 19. stoljeća.¹⁰

U tom sklopu interesa ova zamisao s kraja 19. stoljeća o prokapanju kanala Dunav – Sava naznačuje mogućnost uspostave pogodne prometne transverzale od veleposjedničkih ekonomija u međurječju Dunava, Drave i Save do Rijeke i luka na Kvarneru. Ona je bila privlačna i zato jer je Dunav za Austro-ugarsku monarhiju, a posebice za Mađarsku i njen sjeverni i srednji dio nizine panonskog Podunavlja, bio vrlo važna rijeka; najduža je - protječe od zapada prema jugoistoku te se ulijeva u Crno more; ima za plovidbu važne pritoke: rijeke Tisu, Savu i Dravu. Samo Sava ima plovnu mogućnost u dužini od 600 km (ali nije ni do druge polovice 19. stoljeća bila dovoljno

⁸ Mirjana GROSS / Agnesa SZABO, *Prema hrvatskome građanskom društvu*, (Zagreb, 1992), 351.

⁹ Prometna skraćivanja plovnoga puta kanalom Dunav - Sava za 417 km, i to Dunavom od Zemuna do Vukovara i Savom do Jaruge, tj. Šamca sastavnicom i ostvarenjem plovnog puta rijekom Savom od Šamca preko Siska do Zagreba (340 km) i željeznička pruga od Zagreba do Rijeke (160 km). Kombiniranjem riječno-željezničkih putova i prometa stvorili bi se uvjeti za uspješnije gospodarsko povezivanje Podunavlja i Jadrana, kao i veze s podunavskim i mediteranskim zemljama.

¹⁰ Vlado HORVAT / Filip POTREBICA, «Uspon građanskog Vukovara 1850-1918. godine», *Vukovar vjekovni hrvatski grad na Dunavu* (gl. ur. Igor Karaman), (Zagreb, 1994), 190.

iskorištena, i to zbog brojnih prepreka u rijeci i nereguliranoga korita.)¹¹ Kako bi kanal Dunav - Sava osigurao da parobrodarska plovidba Savom izbjegne velike poteškoće (meandre i drugo) omogućilo bi i da se srijemsko, slavonsko i ugarsko žito i kukuruz te druga roba jeftinije dopremaju do Rijeke.¹² Cijena ugarskog i hrvatskog žita krajem 19. stoljeća bila je mnogo viša od cijene američkog i ruskog žita na europskom tržištu jer se od Podunavlja prema moru prevozilo manjim dijelom rijekama Dunavom, Savom, Dravom i Kupom, a većim dijelom skupljim suhozemnim prometnicama - željeznicom ili cestama do Siska, te iz Siska na Rijeku, a promet žita zamišljenim kanalom, potom Savom itd., promijenio bi uvjete konkurentnosti. (Kako je krajem 19. stoljeća prijevoz robe željeznicom iz Podunavlja prema Rijeci dodatno bio opterećen po tarifi mađarske željeznice – unutarnje carine i drugo - prijevoz je stoga bio preskup za europsko tržište.¹³)

Na zaokupljanje jeftinijim riječnim prometom – saznaje se iz tih priloga u «Sriemskim novinama» - utjecala je potreba za jeftinijim prijevozom pojedinih roba: žita, ugljena, šumske građe, soli, gnojiva, šljunka, kamena, itd.. Praksa i tadašnji cjenovni odnosi u zemljama gdje je već takav prijevoz bio razvijen, pokazala je da su za prijevoz takve robe najjeftiniji vodeni putovi koji, dakako, nisu isključivali i prijevoz željeznicom budući da «željeznica i parobrodarstvo nisu u konkurenciji nego se mogu izvrsno nadopunjavati.»¹⁴ Stoga se zamisao o prokapanju kanala Dunav - Sava i uspostavljanja prometne magistrale Podunavlje – Jadran i javlja kao dio šire zamisli o složenom suhozemno-vodnom putu kojim bi se roba mogla prevoziti većim dijelom jeftinije vodenom prometnicom Dunavom i Savom, a potom željeznicom od Siska do Jadrana. Tako bi se, proizlazi iz zamisli, roba iz Hrvatske, Ugarske, Bosne, kao i iz ostalih dijelova Monarhije mogla pojaviti u europskim zemljama uz konkurentne cijene. Uključivanjem dijelova rijeka Drave, Save i Dunava u taj promet stekle bi Hrvatska i Ugarska, dapače, i cijela Monarhija povoljnu prometnu vezu između srednje, istočne i zapadne Europe. Za samu pak Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, tipičnu zemlju tranzita, javlja se taj podunavski riječni prometni sustav i njegova veza s Jadranom kao prometna os izuzetno bitna za ukupni hrvatski razvoj.¹⁵

¹¹ Prometna vrijednost Dunava i gospodarska snaga Podunavlja povezujući ga s Jadranom / Mediteranom potaknuli su već 1888. godine ugarskog ministra za javne radove i komunikacije Gavru pl. Borossa de Bellusa da se založi za poboljšanje prometa u Slavoniji kao i za "...neizmjerne podizanje trgovine, i to potpunim izrabljivanjem Save prokapanjem dunavsko-savskog prokopa koji skraćuje put do Jadranskog mora, tj. do luke Rijeke, i to za 400 km."

¹² Gordon EAST, *Poviestni zemljopis Europe I*, (Zagreb, 1944), Umetak F. G.; *Regulacija Save za tiem isušba i natapanje Posavlja u Hrvatskoj i Slavoniji*, (Zagreb, 1876.), 25.-32.

¹³ M. KOLAR, "Senjska...", n. dj., 262.

¹⁴ *Sriemske novine*, *Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, "Dalje o dunavsko-savskom prokopu", br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

¹⁵ Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Rijeke Dunav i Sava te prvi projekti glede prokapanja kanala Dunav-Sava", *Časopis za suvremenu povijest*, god. 31., br. 2, (Zagreb, 1999), 307., 308.

Prema spomenutoj zamisli i priložima u «Sriemskim novinama» iz 1893. godine kanal Dunav – Sava bio bi dug 58 km; prokopalo bi se, međutim, samo 8 km (u dubinu od 8 m). Naime, od Vukovara se planirala iskoristiti trasa dijela rijeke Vuke, a visinu pred Nuštrom nadvladati 19 m dubokim kanalom. Kod Vinkovaca kanal Dunav – Sava trebao je ulaziti u Bosut i većim dijelom njegova korita tekao bi u Savu kod Jaruge. U cijelosti bi se pri prokapanju kanala Dunav - Sava iskopalo malo zemlje jer se planiralo u kanal većim dijelom uključiti korita rijeka Vuke i Bosuta. Na cijeloj dužini kanala izgradile bi se samo dvije ustave. Donja širina kanala bila bi 16 m, dubina vode 2 m. Ustave, koje bi kanal opskrbljivale dovoljnom količinom vode, trebale su biti tako prostrane da kroz njih mogu prolaziti natovareni brodovi kapaciteta od 400 tona. Na plovnom su putu planirane luke u Vukovaru, Vinkovcima, Cerni i Jarugi. Duž kanala bila bi izgrađena i staza za tegljenje (kopitnica)¹⁶ da se, po potrebi, promet uzvodno može obavljati i konjima.¹⁷

Ukupna, pak, plovna dužina vodenoga puta Vukovar – Jaruga – Sisak iznosila bi, po toj zamisli, 338 km. Na tom putu brodovi bi po Savi plovili 280 km, a kanalom 58 km.

U predočenoj zamisli bitnom se i pretežnom javlja i razrađuje tema o cjenovnim efektima prometovanja zamišljenim kanalom i cijelom – na taj kanal oslonjenoj – prometnoj vezi Podunavlje – Jadran i obratno. Zbog jeftinijeg riječnog prijevoza i cijena žita bila bi povoljnija, pa bi ugarsko i hrvatsko žito – zahvaljujući toj novoj prometnici kojom bi se godišnje samo na vanjska tržišta moglo izvesti 550.000 tona žita - moglo na europskom tržištu konkurirati sve prisutnijem i jeftinijem ruskom i američkom žitu; naime, očito da se hrvatsko i ugarsko žito bez kanala Dunav - Sava otežano probijalo na otvorena tržišta Engleske, Francuske i Italije, koja su krajem 19. stoljeća pokazala manjak žita i veliku potrebu za njim. (Godišnji manjak potreba za žitom u Italiji, Francuskoj i Engleskoj procjenjivao se na oko 1,000.000 tona. Zamišljenim kanalom Dunav – Sava i prometnicama oslonjenim na kanal moglo bi zbog smanjenja vozarine hrvatsko i ugarsko žito, u odnosu prema ruskom i američkom žitu, stizati jeftinije na europsko tržište, i to uz cijenu od 4 forinte po toni.)¹⁸

Valja pretpostaviti da su se ti konkurentni cjenovni elementi u podtekstu zamisli javili u vrijeme kada se krajem 19. stoljeća na europskom tržištu javlja potreba za većom količinom roba, posebice žita; u vrijeme kada ugarski politički i poduzetnički krugovi razvoj ekonomske moći ugarskog dijela

¹⁶ Kopitnicom se nazivao nogostup uz samu riječnu obalu, kojom su ljudi ili konji uz vodu vukli natovarene lađe, šajke ili čamce. Profesionalni radnici koji su s konjima vukli lađe, šajke ili čamce nazivali su se čamdžije.

¹⁷ *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, “Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha”, br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.

¹⁸ Isto, “Dalje o dunavsko-savskom prokopu”, br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

Monarhije vezuju za izvoz preko Rijeke, najvažnije im izvozne luke, prokapanje kanala Dunav - Sava osiguralo bi najkraći i najjeftiniji put za izvoz žita iz Podunavlja do Jadrana / Mediterana u srednju i zapadnu Europu, i to iz žitnica Monarhije - Bačke, Banata, Srijema i Slavonije, kao i iz krajeva južne Ugarske uz Dravu.

U navedenim priložima u Srijemskim novinama, nedugo pošto je vladin službenik Fackh iznio ovdje predloženu zamisao isplativost plovnoga puta preko kanala Dunav – Sava, isticala se još i zbog mogućnosti pokrivanja potreba za žitom i u Primorju, Štajerskoj, Koruškoj i Tirolu; te su se potrebe procjenjivale na 150.000 tona godišnje. Procjenjivala se i mogućnost prijevoza kanalom oko 50.000 tona robe za kojom je tada u Europi bila velika potražnja (željezo, različiti strojevi, ugljen, konoplja, vino, pivo i druga trgovačka roba). Tako bi se, procjenjivalo se, vodenim putem, tj. kanalom Dunav – Sava, rijekom Savom do Siska i dalje željeznicom do Rijeke moglo sveukupno prevesti 750.000 tona robe godišnje, odnosno 550.000 tona žita za srednju i zapadnu Europu, 150.000 tona žita za navedene slovenske i austrijske pokrajine te još 50.000 tona druge robe i proizvoda.¹⁹

Kako se, pak, predviđao i suhozemni-riječni-kanalski promet u smjeru zapad – istok, tj. od Jadrana / Mediterana, luke Rijeke prema Sisku pa Savom i kanalom Dunav – Sava u Podunavlje, osiguravali bi prostrani prudnici²⁰ kod ušća Bosne, i kamenolomi na bosanskoj strani «pruđe» i građevni kamen Bačkoj i Banatu. «Pruđe» se u vukovarskoj luci prodavalo po cijeni od 5 forinti i 60 novčića po kubičnom metru, a kada bi postojao za promet «pruđa» kanal Dunav – Sava mogla bi se, po planiranoj procjeni, postići cijena niža od 3 forinte. Stoga bi se po planovima uz zamisao o kanalu tim vodenim putem, kanalom Dunav – Sava, godišnje moglo prevesti oko 100.000 tona građevne robe.²¹ Do 90-ih godina 19. stoljeća iz Posavine se prema Dunavu dopremalo ponajviše ogrjevno drvo, šumska građa, šljive i različiti drugi bosanski proizvodi u količini od 50.000 tona godišnje; nakon prokopa kanala prijevoz robe Podunavlje – Jadransko more (i obratno) procjenjivalo se, mogao bi dostići 900.000 tona. Premda navedene količine robe nisu dostizale ni 1/3 prometne količine prometa po sjevernonjemačkim kanalima, ipak se procjenjivalo da bi kanal Dunav - Sava bio ekonomski isplativ uz jeftiniju tarifu vozarine po Savi.²²

Da se izračunaju najpovoljnije vozarine, pozvali su se u Srijemskim novinama kao primjer za procjenu na podatke iz njemačkog strukovnog lista «Die Wasserstrasse» koji je početkom 90-ih godina 19. stoljeća objavio statistiku

¹⁹ Isto.

²⁰ Prud = pješčani nanos, povremen ili stalan iznad razine rijeke, tj. vode.

²¹ *Srijemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, “Dalje o dunavsko-savskom prokopu”, br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

²² Isto, “Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha”, br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.

o vozarinama po toni i kilometru na rijekama Rajni i Labi (Elbi). Vozarine koje su donosile brodarstvu dobit prometovanjem po Rajni iznosile su 35 do 50 novčića, a po Labi 60 do 70 novčića. Po Rajni je godišnji promet bio 5,000.000 tona, a po Labi (Elbi) do 2,500.000 tona.

Na temelju tih procjena izračunate su visine vozarina (po toni i kilometru) na plovnom putu od Podunavlja do Jadrana s prokopanim kanalom Dunav – Sava. Tako je planirana, tj. izračunata vozarina na plovnom putu od Vukovara do Siska²³ u najvišem iznosu od 70 novčića, a odgovarala je tadašnjoj žitnoj prijevoznj tarifi Dunavskog parobrodarskog društva. Za plovidbu Savom od Jaruge do Siska dobila se množenjem iznosa po toni (280 km x 70 novčića visina vozarine od 1 for. i 97 novčića, visina vozarine samo za plovidbu kanalom, u dužini od 58 km, s ukamaćenjem i amortizacijom građevne glavnice, iznosila je 60 novčića po toni i km). Tako bi sveukupna vozarina od Vukovara do Siska iznosila 2 for. i 54 novčića. Stoga bi pri prometu tim plovnim putem od planiranih 900.000 tona i stavke od 1 novčića po toni i kilometru samo kanal Dunav – Sava imao ukupni prihod od 522.000 forinti.²⁴

U 1893. godini vozarinska stavka na suhozemno-vodenom putu Vukovar - Zemun – Sisak – Rijeka plaćala se za dužinu puta od 748 km. Prokapanjem kanala skratio bi se put od Podunavlja do Jadranskog mora za 410 km, a i uštedjelo bi se na riječnoj vozarini od Vukovara do Zemuna te na skupoj tarifnoj željezničarskoj vozarini do Rijeke. Skraćivanjem toga puta te usmjeravanjem prometa na kanal Dunav – Sava i uvelike na riječni plovni put pojačala bi se trgovina i skratio put; taj bi, ujedno, zbog riječnog prijevoza bio najjeftiniji i za bosanske proizvode (Savom i Dunavom do Ugarske), te za slavonske i srijemske proizvode kao i one iz Bačke i Banata (preko Vukovara do Jadranskog mora).²⁵

K tome, plovna veza kanalom Dunav – Sava povećala bi opseg i vrijednost prometa na dunavsko-jadranskom putu; ona je, naime, bila manja od, objektivno moguće, jer je kasnila izgradnja pruge istok – zapad, posebice uključivanje pomorskog prijevoza kao dionice multimodalnog prometnog sustava u prometne tokove sirovina i gotovih proizvoda; a kako su troškovi prijevoza rijekama i morem najniži, to bi povratno utjecalo da se snize prodajne cijene roba – srijemskog, slavonskog i ugarskog žita i kukuruza, drva iz slavonskih i srijemskih šuma, kamena iz Ugarske, šljunka, te ugljena i druge robe iz Bosne; ukupno bi porastao stupanj konkurentne sposobnosti hrvatskog i ugarskog gospodarstva na svjetskom tržištu. Zamisao o proka-

²³ Nakon prokopa dužina plovnoga puta Vukovar – Jaruga – Sisak iznosila bi 338 km, a od toga bi brodovi plovili po Savi u dužini od 280 km i 58 km kroz kanal Dunav – Sava.

²⁴ *Srijemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, "Dunavsko-savski prokop, njegova važnost i svrha", br. 25, Vukovar 29. ožujka 1893.

²⁵ Isto, "Dalje o dunavsko-savskom prokopu", br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

panju kanala Dunav – Sava bila je, ujedno, i zamisao o uklapanju trgovine Monarhije u plovni put Dunav – Rajna – Majna, posebice s obzirom na njegovo povezivanje s rijekama Odrom, Vislom i Labom (Elbom), kao i s rijekama Istoka.²⁶

Izgradnjom dunavsko-savskog kanala, te nakon provedene (prije potrebno) regulacije Save od Zagreba do Rugvice trebao bi Zagreb postati krajnja točka toga plovnog puta, i to kao glavno skladište za Rijeku. To bi odgovaralo nastojanjima hrvatskih političkih snaga da Zagreb bude «sredotočje», jer kako je isticao i bosansko-đakovački i srijemski biskup Josip Juraj Strossmayer «ako naš glavni grad ne bude velik, neće se niti ciela domovina nikad podići».²⁷ Naime, hrvatski su krugovi krajem 19. stoljeća zagovarali da je Zagreb, kao glavni grad Trojedne Kraljevine, najvažnija politička točka Monarhije na istoku. Međutim, kada se pokazalo da će planirano biti ostvareno samo tako da grad Zagreb vlastitim sredstvima, prije regulacijskih radova na Savi izgradi luku,²⁸ bilo je više nego jasno da je to i ovom prigodom nemoguće zbog nemoći domaćih modernizacijskih snaga da ovaj projekt provedu u život.

* * *

Potaknuta boravkom ministarskog savjetnika Fackha u Vukovaru u pogledu zamisli o prokapanju kanala Dunav – Sava održana je u Vinkovcima u Kr. kotarskoj oblasti 15. svibnja 1893. godine rasprava u pogledu moguće gradnje kanala Vukovar – Vinkovci – Jaruga (Šamac). Nazočilo je oko 70-ak zastupnika iz općina vukovarskog, županjskog i vinkovačkog kotara, gradova Vinkovaca i Vukovara te drugi interesenti. Skupštinu je otvorio podžupan Petar pl. Jurković i nakon prikaza svrhe i značenja zamisli o izgradnji kanala počela je rasprava i izjašnjavanje *za* ili *protiv* zamisli. U raspravi su ubrzo izbile nesuglasice: dio zastupnika, i to vinkovačkih i vukovarskih općina te gradova Vukovara i Vinkovaca bio je sklon gradnji kanala Dunav - Sava, a zastupnici 16 seoskih općina iz županjskog kotara i vukovarskog vlastelinstva nisu prihvatili zamisao o gradnji kanala Dunav - Sava.²⁹

Zastupnicima vinkovačkih i vukovarskih općina te gradova Vukovara i Vinkovaca, pridružio se i dio poduzetničkih krugova, interesenata, kojima je zamisao o prokapanju kanala Dunav – Sava bila itekako prihvatljiva, i to kao uvjet bržeg razvoja jer bi otvaranje plovnoga puta Savom do Jadrana – smatralo se - omogućilo razvoj i osuvremenjivanje industrijske proizvodnje, kao

²⁶ G. EAST, *Poviestni zemljopis...*, n. dj., Umetak F, G

²⁷ Vladimir KOŠČAK, *Korespondencija Josipa Jurja Strossmayera*, (Zagreb, 1990), 50.-54.

²⁸ *Srijemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, “Dalje o dunavsko-savskom prokopu”, br. 28, Vukovar 8. travnja 1893.

²⁹ Isto, “Domaće viesti, Rasprava u pogledu gradnje kanala Vukovar – Vinkovci - Šamac”, br. 39, Vukovar 17. svibnja 1893.

i povećanje poljoprivredne proizvodnje te napose življu trgovinu i snažniji promet u smjeru istok - zapad. Po toj zamisli je Vukovar, s parobrodarskom i željezničkom postajom, bio polazna točka na Dunavu pa bi prokapanje kanala osiguralo Vukovaru gospodarski prosperitet - snažniji trgovački i prometni razvoj. (Vukovar je npr. 1880. imao godišnji dohodak od 50.000 forinti, a po broju stanovnika³⁰ bio je na četvrtom mjestu u Hrvatskoj.) Susrevši se sa zamisli o izgradnji kanala Dunav – Sava i uključivanjem tog plovnog puta u promet poduzetnički krugovi Vukovara, razumljivo, mogli su se ponadati jačanju položaja jedne od velikih luka na Dunavu,³¹ koji je Vukovar, na neki način, izgubio izgradnjom željezničkih pruga.³² Kako je zamisao o prokapanju kanala i Vinkovce³³ naznačila kao značajnu riječnu luku, zastupnici toga trgovišta su u mogućem uključivanju tog plovnog puta u promet uočili izglede za brži gospodarski razvoj.

Za razliku od vinkovačkih zastupnici općina županjskoga kotara nisu bili skloni zamisli o prokapanju kanala Dunav – Sava (a time i otvaranju plovnoga puta u smjeru istok – zapad) jer su cijeli projekt doživljavali kao da donosi više štete nego koristi. Naime, zamisao je pred njih stavljala goruće i uvijek aktualno pitanje regulacije rijeke Save, koja bi se s obzirom na zamišljenu izgradnju kanala i njegovo prometno iskorištavanje morala provoditi još sustavnije i redovitije nego do tada radi sigurnijeg i cjelogodišnjeg prometa rijekom. Međutim, kako su se ti regulacijski radovi na Savi stoljećima financirali iz skromnog državnog proračuna, popravci šteta na nasipima nakon čestih poplava i njihovo održavanje gotovo je pretežno opterećivalo stanovništvo (općinare) ugroženog područja.³⁴ Zastupnici tih općina znali su da bi za ostvarenje zamisli o kanalu država trebala pribaviti bankarski zajam, s dugogodišnjim otplatnim rokom što bi značilo da bi ulagač i investitor od stanovništva tih općina tražili doprinos, koji bi već postojeće katastarske doprinose po jutru još povećao. Iz tih su razloga zastupnici seoskih općina županjskog područja, najugroženijeg od plavnih voda, otvoreno nastupili protiv zamisli; u prokapanju kanala Dunav – Sava vidjeli su, naime, još jedno dodatno, kako financijsko tako i radno opterećenje. (Njihova su iskustva s terena svjedočila da se regulacija Save gotovo nikad nije obavljala redovito, i to ponajviše iz financijskih razloga; to se još i pogoršalo nakon nagodbe

³⁰ Vukovar je po popisu stanovništva 1880. godine brojio 8.741 stanovnika, a 1890. godine 9.494.

³¹ *Sriemski Hrvat, List za politiku, pouku i zabavu*, br. 5, god. IV., Vukovar 3. veljače 1881., 1.; V. HORVAT / F. POTREBICA, «Uspon građanskog Vukovara...», n. dj., 191.

³² Izgradnja željezničkih pruga na vukovarskom području u 19. stoljeću tekla je ovim redom: Dalj – Borovo – Vinkovci 1878. godine; Borovo – Vukovar (dunavska obala) 1879. godine te do samog grada 1891. godine.

³³ Vinkovci su 1880. godine brojili 6.117 stanovnika, a po popisu 10 godina kasnije 6.954.

³⁴ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, “Savski nasip u Županjskom kotaru stanje krajem 19. stoljeća”, *Scrinia Slavonica, Godišnjak Podružnice za povijest Slavonije, Srijema I Baranje*, br. 1, (Slavonski Brod, 2001), 344.-354.

kada je mađarska vlada Hrvatskoj dopuštala samo zadovoljavanje minimalnih potreba u tom pogledu te je i time još više otežavala financijski položaj hrvatske autonomije.)

I vukovarsko vlastelinstvo stalo je uz one koji su bili protiv zamisli o prokapanju kanala Dunav - Sava pa je tako i ono ograničilo mogućnost ostvarenja te ideje. Naime, tim činom vlastelinska obitelj Eltz nije željela sudjelovati u financiranju radova, tj. namirivanju dijela troškova za iskope i gradnju nasipa, niti osiguravati radnu snagu sa svoga vlastelinstva. Bilo je k tome očito da će i jedan dio zemljišta na trasi kanala biti izvlašten i da će oni kao posjednici i vlasnici pojedinih parcela dobiti nadoknadu za zemljište (ali - po pretpostavci s obzirom na slične pothvate i ovdje i drugdje - ne po vrijednosti prihvatljivoj za vlasnike nego za izvođača radova).

Međutim, neovisno o tom izjašnjavanju u ljeto 1893. godine Kr. ug. ministarstvo trgovine dalo je Kolomanu pl. Miksichu, veleposjedniku, jednogodišnje dopuštenje «za predradnje brodivog prokopa između Dunava i Save od Vukovara do Šamca».³⁵

Prokapanju kanala Dunav – Sava neće se pristupiti ni tom prilikom. Naime, nije bilo pravoga jamstva za izgradnju jer se država i ovaj put u toj velikoj investiciji pokazala nespremnom da financijski podrži taj projekt čak i unatoč tome što se zamisao o izgradnji kanala Dunav – Sava i spomenuta svibanjska rasprava javila u Khuenovo doba kada je financijski kapital Pešte snažnije ulazio u Hrvatsku tražeći ovdje izvore sirovina, tržište i jeftinu radnu snagu. U tom je razdoblju bilo posve jasno da se zamisao o prokapanju kanala Dunav – Sava ne može ostvariti bez nabave kapitala jer se u srednje razvijenoj zemlji poput Ugarske, koja je u to doba još zaokupljena izgradnjom željezničke mreže u pravcu sjever – jug, tj. prema Jadranu i na Balkan, nije mogla ostvariti modernizacija još jedne prometne infrastrukture (kanalske, riječne). A ona bi horizontalnom prometnom linijom istok – zapad ubrzala integraciju hrvatskoga tržišta i u ugarskom dijelu Monarhije koristila ne samo ugarskim – nego, čak i više, domaćim ekonomskim snagama u Hrvatskoj preko kojih bi ojačala hrvatska autonomija u cjelini i tako otežala peštanski nadzor pa bi Hrvatska stekla ravnopravniji položaj u austro-ugarskom političkom i ekonomskom sustavu.

Tim bi plovnim putem bila prekinuta i dugogodišnja prometna izolacija slavonskoga prostora, a prometni pravac istok – zapad osigurao bi slavonskoj trgovini ostvarenje povoljnog položaja kao tranzitnog područja.

Da su prepreke tj. ograničenja prihvaćanja zamisli o kanalu Dunav – Sava bila jača (tada, a pokazat će se da je tako bilo i u potonjim desetljećima, čak i kada su akteri i razlozi ograničenja bili drukčiji) od poticaja da se zamisao prihvatiti i ostvari, potvrđuje što je Pešta vrlo brzo uočila da bi se tek nedavno raz-

³⁵ *Sriemske novine, Organ za poljodjelstvo, obrt i trgovinu, te opće interese*, “Domaće viesti, Vukovarsko-šamački prokop”, br. 53, Vukovar 5. srpnja 1893.

vojačeno područje Vojne Hrvatske uz Savu, uključeno u Provincijal prokapanjem kanala Dunav – Sava i uključivanjem toga vodenog puta u promet ubrzo uključivalo u hrvatske integracijske privredne tokove i tim kanalom i rijekom Savom taj dio Hrvatske još tješnje povezao ne samo s lukama Kvarnera od Novoga do Rijeke, nego i sa Senjom, Kraljevicom, Bakrom i ostalim hrvatskim lukama na Jadranu.³⁶ Zamisao o prokapanju kanala Dunav – Sava potaknula je, doduše kratkotrajno, nadu da bi to mogao biti snažan poticaj za uključivanje Rijeke u ekonomski razvoj Hrvatske, pa je Ugarska u tom plovnom putu naslutila procese koji bi mogli u određenom trenutku oslabiti interesne veze njezine riječke elite i budimpeštanskog središta.

Prokapanjem kanala Dunav – Sava skratio bi se plovni put koji bi omogućio golemi protok roba prometnim pravcem istok – zapad, a za Hrvatsku otklonio najveću prepreku: prometnu rascjepkanost njezinog tržišta. Kako bi taj plovni sistem bio temeljni uvjet za prevladavanje ekonomske zaostalosti hrvatskog gospodarstva i jedan od temelja modernizacije, prevagnula je – moglo bi se tako ocijeniti odnose oko ove zamisli - spoznaja unutar ugarskih političkih i privrednih krugova da taj projekt više pridonosi modernizaciji hrvatskih trgovačkih vodenih prometnica, a kako je prometna politika bila pod ingerencijom mađarske vlade i potpuno ovisila o njenim interesima, ta je zamisao o prokapanju kanala Dunav – Sava ostala samo još jedna epizoda kojom se odgodilo efektuiranje objektivno izvanrednog prometnog položaja Hrvatske između Podunavlja i Mediterana, između ovog dijela Srednje i Jugoistočne Europe i Orijenta.³⁷

³⁶ Mirko VALENTIĆ, "Osnovni problemi prometne integracije I jadranske orijentacije hrvatskoga poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću", *Povijesni prilozi*, god. 9 (1), (Zagreb, 1990), 42.-44.

³⁷ Ferdo ČULINOVIĆ, "Sabori Hrvatske", *Hrvatsko kolo*, (Zagreb, 1946), 265.-268.; Hotimir SIROTKOVIĆ, "Stoljeća hrvatskog sabora", *Vjesnik*, Zagreb 24. 05. 1991., 18. nastavak.; M. GROSS / A. SZABO, *Prema hrvatskome ...*, n. dj., 350-35.

Summary

DIGGING THE DANUBE-SAVA CANAL: AN IDEA OF THE END OF THE 19TH CENTURY

The revival of the idea of digging through a Danube-Sava canal was stimulated in Hungary at the end of the 19th century by the powerful rise of Hungarian trade and transportation, which sought the best transportation links in the east-west direction (Danube area – Adriatic and Mediterranean). By getting parts of the Drava, Sava and Danube rivers into this transportation system, Croatia and Hungary, and the whole of the monarchy, would have obtained a better link between central, eastern and western Europe. With respect to the Kingdom of Croatia and Slavonia, a typical transit country, this Danube river transport system and its links with the Adriatic represented a transportation axis of exceptional importance for the whole of Croatian development.

In this period it was already very clear that the idea to dig a canal from the Danube to the Sava could not be put into practice without the procurement of capital. In an averagely developed country like Hungary, which at that time was still occupied with building up the railway network in the north – south direction, i.e., to the Adriatic and the Balkans, it was impossible to bring about the modernisation of yet another kind of transportation infrastructure (i.e., canals, rivers). This would, however, in the east – west, horizontal direction, have speeded up the integration of the Croatian market. In addition, it would have been used in the Hungarian part of the monarchy not only by the Hungarian but also (even more) by the domestic Croatian economic forces, and this would have strengthened Croatian autonomy as a whole. Ultimately this would have made control by Budapest more difficult, and Croatia would have got a more equal position in the Austro-Hungarian political and economic system. For this reason, events and/or the passage of time showed that this time too, as in earlier periods, the idea about digging a canal stayed at the level of idea or proposal.