

UDK: 626.12 (497.5)
Pregledni članak
Prilježeno: 19.4.1999.

Rijeke Dunav i Sava te prvi projekti glede prokapanja kanala Dunav-Sava

ZLATA ŽIVAKOVIĆ-KERŽE

Hrvatski institut za povijest - Zagreb,
Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje,
Slavonski Brod, Republika Hrvatska

Rad je prilog za proučavanje velikih riječnih prometnica u Slavoniji, Srijemu i Baranji i njihovih projekata u 18. i 19. stoljeću. Temelji se na arhivskom gradivu, vrelima i literaturi, a prikazuje nastojanja internacionalizacije rijeka Dunava, Save i Drave, koje je austrijsko-hrvatsko-ugarska izvozna trgovina koristila uz suhozemne prometnice, u plovnom sustavu Dunav - Sava - Kupa prema Jadranu. Ova su nastojanja i zahtjevi tražili kvalitetnu regulaciju navedenoga vodenoga puta, projekte i ostvarenja te su predlagali izgradnju kanala Dunav - Sava i Sava - Bosut.

Riječni promet je od davnina najjeftiniji prirodni oblik prijevoza, zbog toga su hrvatski i drugi gospodarstvenici u mnogim povijesnim razdobljima nastojali ulagati novčana sredstva za regulaciju i plovnost Dunava te njegovih pritoka Drave i Save, koje su predstavljale središnji dio dunavskoga plovnog puta.¹ Rijeke Drava, Sava, a posebice Dunav bile su odrednice pružanja magistralnih pruga i cesta kao nositelji međudržavnoga i međukontinentalnoga prometa. To je predstavljalo temelj za suvremene integralne sustave pa je ideja prokapanja kanala Dunav - Sava (Vukovar-Šamac) oduvijek bila aktualna te su nastajali mnogi projekti koji su upozoravali ne samo na prometno nego i geopolitičko značenje prokopa (kanala).²

Naime, Kraljevina Hrvatska i Slavonija bila je tipična zemlja tranzita, spoj između srednje i južne, istočne i zapadne Europe. U tome se i nalazila sva njezina europska politička važnost koja se pokazivala gotovo u neprekidnom povijesnom razvoju,³ posebice zbog povoljnoga tranzitnog položaja Dunava i

¹ Igor KARAMAN, *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800 - 1941)*, Zagreb 1991., 95.-96.

² V. LAPAINE, "Stare i nove vodograđevine u Hrvatskoj i Slavoniji", *Povijesne crtice*, Zagreb 1896., 7.-13.

³ Gordon EAST, *Povijesni zemljopis Europe*, Zagreb 1944., umetak, 158. C.

njegovih najvećih pritoka rijeka Drave i Save na pravac između hrvatskih jadranskih luka i zemalja usmjerenih na dunavski put. Podunavski riječni prometni sustav i njegova veza s Jadranom bila je prometna osovina hrvatskoga prostora oko koje se kretao cijeli hrvatski razvoj kroz stoljeća. Izgradnja kanala Dunav - Sava predstavljala je višenamjenski projekt kojim bi kanal osuvremenio i pojačao poljoprivrednu proizvodnju u Slavoniji, Srijemu i Baranji te olakšao upravljanje vodama navedenih rijeka.⁴

Dunavsko brodarstvo

Dunav je europska rijeka koja je oduvijek zbližavala narode jer predstavlja prirodni put između zapada i istoka Europe. Počevši od Regensburga, gdje je plovni za veće brodove, protječe Dunav u skoro 2. 800 km dugom toku (Republikom Hrvatskom prolazi oko 200 km) do svoga ušća u Crno more⁵ kroz zemlje gusto ili rijetko naseljene, s razvijenim prometom i velikim prirodnim bogatstvom. U takvim prilikama tok Dunava je predstavljao vezu između privrednih područja potičući, gotovo od davnina, razmjenu proizvoda i predstavljajući veliki "koridor" ili "prirodni put". Stoga je i razvijan podunavski promet te su gotovo sva broderska društva na Dunavu poklanjala veliku pozornost ubrzanu i povećanu te pojeftinjenju riječnoga brodarstva radi udovoljavanja privrednim i prometnim potrebama.⁶

Merkantilistička politika Habsburške Monarhije od vladavine Karla VI. nastojala je oživotvoriti najkraći spoj Podunavlja s Jadranskim morem gradnjom svojih cesta (Karolina, Jozefina, Lujzinska cesta, te velebna osnova za brodivi kanal Drava - Sava - Kupa - Jadransko more).⁷ Međutim, nešto življa trgovina između Podunavlja i Jadrana započela je na poticaj carice Marije Terezije, a po nalogu Dvorske trgovinske direkcije. Tekla je gornjom Tisom preko Segedina, Novoga Bečeja, Temišvara, Zemuna; zatim iz Baje na Dunavu preko Petrovaradina, Titela, Zemuna, Mitrovice, Županje, Broda na Savi, Stare Gradiške uz Savu do Siska; zatim s donjega Dunava iz Palanke, Pančeva i Beograda uz Savu do Siska.⁸

⁴ Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, "Rijeka Sava u projektu kanala Dunav-Sava u drugoj polovici 19. i početkom 20. stoljeća", *HAZU - Anali Zavoda za znanstveni rad u Osijeku*, svezak 14, Osijek 1998., 37.-47.

⁵ Mira KOLAR, "Hrvatska i Dunav", *Časopis za suvremenu povijest*, god. 29., br. 2., Zagreb 1997., 298.

⁶ Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (dalje: HDA), fond 79, Odjel za unutarnje poslove Zemaljske vlade (dalje: UOZV), Kulturno tehnički odsjek (dalje: KTO), kutija 26, 1888.-1907. - Prilog B. Predavanje o kulturno-zemljopisnoj važnosti rijeka i njihovom razvitku kao putova prometa što ga je održao Makso Honsel, ravnatelj građevina, na III. internacionalnom kongresu za unutarnje brodarstvo održanom 20. kolovoza 1888. godine u Frankfurtu na Maini.

⁷ G. EAST, *Poviestni zemljopis*, 159. G.

⁸ M. KOSTIĆ, *O dunavsko-savskoj trgovini, ladama, ladarima i ladarskim cehovima*, Beograd 1966., 265.-266.

Na gornjem Dunavu, kao i na drugim rijekama, plovili su od druge polovice 18. stoljeća pa nadalje razni plovni objekti: splavovi, čamci, šajke, skele, dereglije, lađe i parobrodi. U pogledu riječnoga transporta robe nizvodno i uzvodno po rijeci Dunavu prevozio se nizvodno raznovrstan teret kao npr. željezne konstrukcije, poljoprivredni strojevi, farmaceutski i sanitetski proizvodi, građevinski materijal, papir, umjetno gnojivo te industrijski i prekoceanski proizvodi (petrolej, masti, kava, začini, čaj te ugljen i koks), a uzvodno žito, mahunasti proizvodi, konoplja, ljekovito bilje, mađarski i požeški duhan, erdeljska vuna, drvo, suho voće i meso, pekmez od šljiva, vino, vosak, koža, med, bakar, šljunak i druge rude. U organizaciji prijevoza navedene robe podunavsko brodarstvo moralo je imati velik broj postaja s organiziranim ubrzanim i redovitim transportnim mogućnostima. Međutim, to se moglo ostvarivati samo redovitim linijama. Ove je zahtjeve održavao Dunavski Lloyd iz Siska zajedno s austrijskim i mađarskim parobrodarskim društvima na redovitim linijama.⁹ (Brodogradilišta su bila na Dunavu u Zemunu i na Savi u Jasenovcu i Sisku. Već 1861. godine u Sisku je bila posebice razvijena brodogradnja, iako u sljedećem razdoblju zbog nedovoljne potpore državnih vlasti dolazi do stagnacije u razvoju.)¹⁰

Iako se u 19. stoljeću uočavaju tri bitne odrednice u dunavskom brodarenju (uporaba parobroda, djelomično podvrgavanje Dunava međunarodnom nadzoru, radovi na uređenju nekih fizičkih nedostataka riječnoga prometa)¹¹ ostao je donji tok Dunava jedna od najzapuštenijih rijeka Europe. Brodarstvo na Dunavu u tom dijelu nije ni do kraja 70-ih godina 19. stoljeća dostiglo onaj stupanj razvoja koji bi mu omogućio gospodarsku važnost u riječnoj trgovini balkanskih zemalja.¹² Prekrcavanje putnika i robe iznad i ispod brzica bila je svakidašnjica. Opsežnije zahvate za uklanjanje zapreka u dunavskom brodarenju Kraljevska ugarska vlada provodi nakon Berlinskoga ugovora iz 1878. kada je dopušteno ubiranje pristojbe na brodove.¹³ Smatralo se da će od toga doba, nakon izvršenih poslova oko regulacije - uklanjanja podvodnih panjeva, uređenja plićaka i šikara - rijeka Dunav dobiti golemo značenje za trgovinu Austro-Ugarske Monarhije. Ali, sve je išlo sporije nego što se planiralo.¹⁴

⁹ HDA, fond 79, UOZV, (KTO), kutija 26, 1888.-1907. - Prilog B. Predavanje o kulturno-zemljopisnoj važnosti rijeka.

¹⁰ K. TKALEC, "Sava kao plovni put u 18. i 19. stoljeću", *JAZU - Radovi centra za organizaciju naučnoistraživačkoga rada u Vinkovcima*, sv. 2, Zagreb 1973., 237.; I. KARAMAN, *Industrijalizacija*, 220.

¹¹ G. EAST, *Poviestni zemljopis*, 320.

¹² HDA, fond 79 UOZV KTO, kutija 26, 1888.-1907. - Prilog B. Predavanje o kulturno-zemljopisnoj važnosti rijeka.

¹³ G. EAST, *Poviestni zemljopis*, 321.

¹⁴ HDA, fond 79 UOZV KTO, kutija 26, 1888.-1907. - Prilog B. Predavanje o kulturno-zemljopisnoj važnosti rijeka.

Regulacija rijeke Save

Za vodostaj rijeke Save nije bio presudan snijeg s Alpa, nego pritoke s velikim količinama prenosne vode koje su donosile u Savu pijesak, šljunak, klade, stabla, panjeve i veće oblutke. Promjena količine vode u 18. stoljeću nisu bile tako velike dok nije bilo nasipa, a područja oko rijeke Save imala su gušći biljni pokrivač. Voda se slobodno razlijevala cijelim tokom te je i to utjecalo na vodostaj u koritu. U Slavoniji i Srijemu Sava je ravničarska rijeka, pad joj je mali pa sporo teče.¹⁵ Ovdje Sava nema prenosne snage, pa natopljena stabla i panjevi potonu, a pijesak i mulj ih zatrpaju te se kod niskoga vodostaja pojave sprudovi, položi i plićaci koji s vremenom postaju sve veći. Nastale su prepreke mijenjale smjer toka Save, potkopavale drugu obalu, rušile je i odnosile materijal na suprotnu stranu. Tako je od mirne rijeke nastajala nemirna koja je ugrožavala i često poplavljivala okolna zemljišna područja, a pojavile su se i ozbiljne smetnje u brodarenju.¹⁶

Smanjivanje podivljialosti rijeke Save i nastajanje manjih promjena u duljini njezina toka ostvarivala se uređivanjem i podizanjem nasipa, uklanjanjem zapreka u koritu, kopanjem odvodnih kanala, sprječavanjem erozije obalnim utvrdama i kopanjem prijekopa (kanala). Kao umjetna obrana od visokoga vodostaja podizani su nasipi da bi spriječili poplavu okolnoga zemljišta. Već osam km niže od Zagreba podignut je nasip koji je sežao do Košutrice koja je bila granična postaja između Zagrebačke županije i slavonske Vojne granice. Dalje se nasip pružao od Orpljave do Kobaša preko Ruščice niže od Broda na Savi do Rajeva Sela. Prvi radovi na podizanju nasipa započeli su 1764. u Brodskoj graničnoj regimenti.¹⁷ Nasipi su građeni, povisivani, prelamani i popravljani na području slavonske Vojne granice besplatnim radom tzv. rabotom graničara i graničarki. Visokom vodostaju odoljeli su nasipi 1770., 1775. i 1785. godine jer su se vrlo često povisivali i pojačavali. Ali je ipak velika erozija, posebice na oštrim zavojima, odnijela pojedine dijelove nasipa.¹⁸ Naime, rijeka Sava se godinama izlivala na prostrana plodna područja i seljaci zbog toga nikada nisu bili sigurni hoće li na vrijeme moći posijati ili požnjati ljetinu. Poplavne vode slobodno su se izljevale preko obala i poplavile velika plodna posavska područja. Stoga se od 1810. do 1812. godine provode opsežne mjere za osiguranje savske obale i od tada se počinje pojačavati promet rijekom Savom.¹⁹

¹⁵ Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, Rijeka Sava u projektu.

¹⁶ *Regulacija Save za tiem izsušba i natapanje Posavlja u Hrvatskoj i Slavoniji*, Zagreb 1876., 25.-32.

¹⁷ V. LAPAINE, *Stare i nove Vodograđevine*, 18-19.

¹⁸ W. WAGNER, "Sava i Vojni komunitet Brod (1692.-1873.)", *Zbornik - Časopis Historijskog instituta Slavonije i Baranje*, br. 15, Slavonski Brod 1978., 11.-12.

¹⁹ I. PAŠIĆ, "Interes privrede Slavonije i Baranje za razvoj rječnoga bodarstva i pristaništa", *Zbornik radova sa savjetovanja Potrebe i interes Slavonije i Baranje za bolje prometno povezivanje Podunavlja s Jadranom*, JAZU, Osijek 15. i 16. svibnja 1985., 87.

Sistematski pristup regulaciji rijeke Save počeo je 1840. godine. Tada je kr. broderski inženjer barun Zornberg prvi Posavlje točno izmjerio i na temelju mjerenja sastavio nacрте i spise. Naime, 9. ožujka 1840. središnje povjerenstvo okupljeno u Zagrebu pod predsjedanjem novoimenovanoga povjerenika c. kr. komornika Mirka pl. Inkeya odlučilo je da se sastavi hidro-tehnički izradak za isušivanje cijeloga hrvatsko-slavonskoga Posavlja od Rugvice do Zemuna osim desnoga brežja između Kupe i Une. Barun Zornberg je s geometrima u razdoblju od 1840. do 1844. izvršio spomenuti operat od Rugvice do Zemuna, a u sljedećim razdobljima (1847. i 1866.), na strogo stručan način, predlagao je planove za novu gradnju i osiguranje savske obale, kao i za oslobođenje korita rijeke Save i prekopavanje savskih vijuga. Međutim, provoditi njihovu rekonstrukciju (popravak, izgradnju i obnovu) nije bilo lako jer su radovi ovisili o raspoloživu novcu i pomanjkanju razumijevanja za sigurnost od poplava.²⁰ Stoga se na temelju tih i drugih prijedloga u drugoj polovici 19. stoljeća provodila ili izgradnja novih ili regulacija postojećih savskih nasipa, jedinih pravih brana od savskih voda.²¹

Hrvatsko-ugarskom nagodbom 1868. osnovana je graničarska investicijska zaklada koja je novčano podupirala vodogradnje. Popravak nasipa bio je stalno potreban jer je Sava isto tako neprestano mijenjala tok u koritu. Savski nasipi su mjestimice pojačavani tako da je glavni nasip mogao odoljeti najvišem vodostaju u 1895. godini. Razvojačenjem Vojne granice i u ovom dijelu Kraljevine Hrvatske i Slavonije dolazi do uspostave kapitalističkoga društva i gospodarstva pa se od toga doba savski nasipi grade na teret obližnjega stanovništva i iz državnih sredstava. Od kraja 19. stoljeća nasip od Gunje do Jaruge (Županjski kotar) nadzirali su posebni službenici, čuvari, u posebno izgrađenim zgradama čuvaricama. Cijeli odsjek povjeren je posebnom nadgledniku u Županji. To je bio isluženi žandarmerijski narednik koji je službene prostorije imao u zgradi kotara.²²

Plovidba rijekom Savom

Da bi plovidba Savom bila sigurnija i uspješnija započelo je od godine 1733. sustavnije čišćenje korita rijeke na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije. Godine 1758. određeno je čišćenje Save od klada i panjeva te obala od grmlja radi otklanjanja zapreka pogibelnih za brodarenje. Slavonsko vojno zapovjedništvo u svojoj je predstavi od 27. siječnja 1759. istaknulo nepobitne političke i fizičke zapreke pa se sve moralo odgoditi za mirnija vremena iako

²⁰ T. KRPAN, *Brodski panoptikum I*, Vinkovci, 1997., 16.-17. i 19.; J. KLJAJIĆ, *Brodsko tvrđava*, Slavonski Brod, 1998., 143-144.

²¹ HDA, fond 79., UOZV, GO (KTO), kutija 26, 1888.-1907.; (Savski nasip, Rajevo Selo, Šamac, Mitrovica), kutija, 22/79., br. 1/1891.-1892.

²² Isto, UOZV GO (KTO) kutija 24., br. 1 (1894.-1905.) Spisi o čuvarima savskih nasipa, izvještaj o namaknuću sredstava za rekonstrukciju savskoga nasipa, Popis o pregledu savskih nasipa. Nacrti, Štitar, Bošnjaci, Županja, izvještaji.

su vodenice krajišnika bile odmaknute s onoga dijela Save kojim su prolazili brodovi.²³ Sredinom 18. stoljeća Savom je plovilo 50 brodova nakrcanih pšenicom, pa je izvozni promet pšenicom iz Slavonije bio vrlo velik, posebice od 1770-ih godina kada su izgrađene kopitnice za vuču brodova na lijevoj obali Save. Trgovina je tekla na Marošu od Arada do Segedina na Tisi preko Novoga Bečeja, kao i od Temišvara uz Begu i Temiš do Titela, Slankamena, na Dunavu do Zemuna te uz Savu do Siska. U sustavnijem čišćenju korita rijeka veći uspjeh je postigla predstava izaslanstva za državno gospodarstvo iz 1771. kada je predloženo ustrojenje odjela za brodarenje. Tada su rijeke Sava i Kupa došle pod jedno brodarsko ravnateljstvo. Za poslove oko ovih dviju rijeka imenovano je povjerenstvo koje su činili pl. Raab, brodarski povjerenik te: podsudac Spišić i mjernik Stipanović, oba iz Zagrebačke županije. Oni su 10. rujna 1771. godine započeli pregled obiju rijeka i brodarstvenih zapreka. Iste je godine za Habsburšku Monarhiju ustrojeno "ravnateljstvo brodarstva" čiji je zadatak bio regulacija i čišćenja rijeka. U nadležnost ovoga ureda pripadala je i Kraljevine Hrvatska i Slavonija.²⁴

Početak 19. stoljeća posvećena je veća pozornost popravljaju starih prometnih putova, reguliranju rijeka i razvijanju novih trgovačkih sveza. Značajnu ulogu na tome području odigralo je Dioničko društvo za reguliranje rijeke Kupe i podizanje trgovačkih putova, osnovano u Beču.²⁵

Prvi parobrod s nazivom Dunav zaplovio je Savom u listopadu 1833. godine. Kroz Sisak je prvi put parobrod plovio 11. rujna 1838. godine. Bio je u vlasništvu austrijskoga parobrodarskog društva. Austrijski Dunavski Lloyd je već 1842. imao deset parobroda koji su plovili Savom i Dunavom. U Karlovcu je 19. prosinca 1843. održana prva godišnja skupština novoosnovanoga Parobrodarskoga društva na Savi i Kupi. U Beču je Društvo kupilo 21. svibnja 1844. parobrod Florisdorf.

Imalo je povlasticu plovidbe samo po Savi, Kupi, Morišu i Dravi. Parobrod je iz Beča krenuo 21. kolovoza 1844. za Hrvatsku i 5. rujna prispio je u Županju, produžio do Štitara, tu je prenoćio i opskrbio se drvima. Sljedećega dana je uplovio u Brod na Savi i nastavio put prema Sisku u koji je uplovio 9. rujna. Tada je parobrod izvršeno kršten i dobio je ime Sloga. Polazio je svaki mjesec dva puta iz Siska za Zemun. Društvo je imalo poslovnicu u Sisku, a agencije i postaje u Jasenovcu, Staroj Gradiški, Brodu na Savi, Županji, Mitrovici, Zemunu i Pančevu. Promet je tekao izvrsno i Društvo je namjeravalo kupiti još jedan parobrod, ali je sve zastalo. Naime, 16. rujna 1845. parobrod Sloga je naletio kraj Rače na podvodni panj i potonuo. Pokušaji vadenja nisu uspjeli pa je dugo vremena plovidba rijekom Savom ostala bez domaćih parobroda.²⁶

²³ K. TKALEC, Sava kao plovni put, 215.-216.

²⁴ I. PAŠIĆ, Interes privrede Slavonije i Baranje, 87.

²⁵ O koristi reguliranja Save reke u trgovačkom obziru, *Ilirske narodne novine*, Zagreb 19. veljače 1841., br. 12, 47 i 48.

²⁶ K. TKALEC, Sava kao plovni put, 213-214 i 242-243.

Jačanje parobrodarskoga prometa po Savi uočava se tek od druge polovice 19. stoljeća. Godine 1870. u Sisku je osnovano parobrodarsko društvo Šipuš i Morović koje je raspolagalo s parobrodima Slavjan i Hrvat te s 20 drvarica. Gotovo istodobno tu je prisutan Dunavski Lloyd s austrijskim kapitalom, a materijalno ga je pomagala i Austro-Ugarska Monarhija. Međutim, on je bio neravnopravan suparnik tek osnovanim hrvatskim parobrodarskim društvima na Savi.²⁷ Promjene u brodarenju uzvodno rijekom Savom očite su poslije izgradnje mosta i željezničke pruge kraj Broda na Savi iako te izgradnje nisu utjecale na jačinu prometa nizvodno rijekom Savom. Naime, mnogi su trgovci od 1878. godine željeznicom prevozili robu iz Zagreba i drugih mjesta te je u Brodu pretovarivali u šlepove i dereglije i slali dalje rijekom Savom.²⁸

Razvojačenje Vojne granice 1881. promijenilo je društveno-političke i gospodarske odnose u pojasu niže od Jasenovca do Zemuna i Petrovaradina što se povoljno odrazilo i na parobrodarski promet po rijeci Savi, iako je i nadalje vrlo težak dio puta bio kraj Oštoluga. Tu su se brodovi po dva dana probijali motkama i čakljama kroz plicake i šikare, dok je u Savi bilo stabala, klada i panjeva. Pokraj Martinaca se nalazilo sedam vodenica uz koje se jedva provlačilo. Na visini Mitrovice nalazilo se mnogo panjeva u Savi pa ih je trebalo prvo ukloniti. Od Hrtkovaca do Starih Vitojevaca nalazila se na dnu korita kora kao od spečena pijeska. To su bile ploče debljine od pet do osam cm i zbog toga je Sava od Hrtkovaca naniže bila široka i duboka te nije bilo smetnji za plovidbu jer je tu Sava najveće dubine u cijelom toku.²⁹

Prvi projekti kanala Dunav-Sava

Tzv. "kanalska groznica", u kojoj su bili planirani i hrvatski krajevi uz Savu, zahvatila je u 18. stoljeću Carevinu Austriju. Tada nastaju prvi projekti oko povezivanja Dunava i Save da bi se iz sjevernih krajeva Carevine mogla prevoziti roba do jadranskih luka vodenim putem. Tako su već 1737. vojne namjeravale iskoristiti vodotoke Vuke, Ervenice i Bosuta te povezati Dunav sa Savom, odnosno izgraditi plovni kanal Drava - Sava.³⁰ (Može se zapaziti podudarnost završetka izgradnje Karolinske ceste i nastojanje da se plovnim kanalom Dunav - Sava skрати vodeni put i izbjegne najnepovoljnija dionica na donjem toku rijeke Save). Zbog razdrobljenosti hrvatskih krajeva na građansku Hrvatsku i Vojnu granicu trasa kanala je morala prolaziti i kroz civilno i vojno područje te je zapovjedništvo Vojne granice bilo zainteresirana za izgradnju kanala tako da su se prijedlozi, sačuvani u spisima i nacrtima o gradnji budućega kanala između Save i Dunava te o regulaciji Bosuta u plovidbene svrhe, odnosili na spajanje Save iznad Županje s Dunavom. Tako se 1753. godine plan za kanal dalje razrađuje, a prema izvještaju c. k. četnika Kühna

²⁷ V. LAPAINE, *Stare i nove*, 19, 16; I. KARAMAN, *Industrijalizacija*, 263.

²⁸ I. PAŠIĆ, *Interes privrede Slavonije i Baranje*, 88.

²⁹ HDA, fond 79, UOZV KTO, kutija 18, 1885.-1900. (Vodostaj Save).

³⁰ V. LAPAINE, *Stare i nove vodogradevine*, 13.

pohranjenoga u c. k. arhivu u Beču od 15. studenoga 1770. predočava se kako je narod Brodske pukovnije nezadovoljan jer su im htjeli naprtiti čišćenje Biđa i Bosuta ne bi li se tako rijekom Bosutom moglo ploviti do Vinkovaca. Iz izvještaja se može razabrati da su graditelji toga prijekopa (kanala) naumili upotrijebiti struge Bosuta i Vuke te namicati brodaču vodu iz Biđa i Berave. Međutim, o odvodnji vode iz Save u izvještaju nema niti riječi. Ravnateljstvo 1. broderskoga odjeljka dobilo je 4. lipnja 1772. napatuk o opsegu svoga djelokruga na području do ušća Save. Odjeljak je bio razdijeljen na četiri odsjeka koje su vodili inženjeri. Ravnateljstvo je po nalogu moralo urediti kopitnice i ukloniti u riječnoj strugi klade, panjeve i sipine koji su činili najveću prepreku brodarenju na ušću Bosne blizu Šamca.³¹

Naredbom Dvorskoga ratnoga vijeća od 25. travnja 1795. priopćena je carska odluka od 13. travnja te godine na temelju koje je general-komanda trebala sastaviti zajedničko povjerenstvo glede spojnoga kanala Dunav - Sava, već tada nazivanoga "Terezijanski". Kako je Slavonija u upravnim poslovima bila podijeljena između Beča i Budima, povjerenstvo su činili predstavnici Kraljevskoga ugarskog namjesničkog vijeća, Vojne granice, uprave Plovidbenoga društva i ugarski zemaljski direktor građevina - vojni i građanski predstavnici - na području brodskoga kantona, vojno zapovjedništvo, dok su predstavnici građanskih vlasti bili nadležni za područje od Nuštra do Vukovara. Plan za izgradnju kanala Dunav - Sava izrađen je 20. srpnja 1795. godine kada se pojavio i prijedlog za izgradnju braće Josipa i Gabrijela von Kiss.³² Oni su bili članovi Kraljevskoga privilegiranog mađarskog parobrodarskog društva i imali su iza sebe znatna iskustva u izgradnji kanala.³³ Na njihovom položajnom nacrtu kanala vidi se da bi prijekop (kanal) trebao zastraniti na rijeci Savi između Oprisavaca i Svilaja i da bi na njemu osim ustava na utoku i istoku trebalo biti još 11 međuustava. Predlagali su gradnju kanala od Vukovara rijekom Bosutom do Save kraj Broda na Savi i kanala od Karlovaca do Jadranskoga mora.³⁴

Međutim, nije otkriveno zašto se ti planovi u cjelini nisu ostvarili. Ipak je početkom 19. stoljeća sazrela ideja o izgradnji kanala Dunav - Sava saživjela jer je na mapi vukovarskoga vlastelinstva Eltz iz 1808. godine kanal jasno ucrtan i slijedi tok Vuke, a uz to je ispisano da prolazi pokraj Babine Grede i dalje u Savu.³⁵

Ponovne aktivnosti oko izgradnje kanala Dunav - Sava javljaju se Notom od 12. listopada 1832. godine kada je Dvorsko ratno vijeće predložilo da se izvrši snimanje i izvidanje terena. Za ostvarenje tih poslova postavljen je umirovljeni major Knežić koji se pokazao vrlo uspješnim u gradnji Velebitske

³¹ Isto, 10 i 12.

³² K. TKALEC, Sava kao plovni put, 230.-234.

³³ V. HORVAT, Povijesni aspekt kanala Dunav - Sava, znanstvena rasprava: Uloga i značaj višenamjenskog kanala Dunav - Sava, Vinkovci 1989., 3.

³⁴ Regulacija Save za tiem izsušba, 53.; Stjepan SRŠAN, "Povezivanje Slavonije plovnim kanalima i rijekama s Jadranom", *Dakovački vezovi*, Đakovo 1987., 213.-243.

³⁵ V. HORVAT, Povijesni aspekt kanala, 3.

i Jozefinske ceste. Dvorsko ratno vijeće je tu Notu uputilo Ugarskoj dvorskoj kancelariji, a u njoj su spominjani vođeni putovi rijekom Dravom od Osijeka na rijeku Savu do Broda, te već ranije predlagana sveza Dunavom od Vukovara uz pomoć rijeke Vuke do Vinkovaca, dalje Bosutom do Šamca ili do Jaruge. Na temelju predloženoga već se krajem godine 1832. pristupilo kopanju dijela kanala Sava - Bosut na mjestu između Štitara i Županje u duljini od oko tri kilometra. Ciljevi gradnje i prokopavanja bili su da se Bosut osposobi za plovidbu do Vinkovaca i dalje te da to bude prva etapa u spajanju Save s Dunavom. Plovidba Bosutom nije bila moguća jer su pragovi ustave bili previsoki pa je na Savi tada izgrađena ustava na usjek s dvokrilnim drvenim vratima na početnom dijelu toga spojnoga kanala. Stijene i dno usjeka bili su obloženi šibama (fašinama - snopovima dugih vrbovih grančica korištenih za učvršćivanje nasipa na mjestima erozije). Na zemljanim i drvenim radovima sudjelovali su i babogredski graničari i graničarke. Pješaci su se smjenjivali svakih šest dana, a morali su ponijeti oruđe za rad - motiku, riljaču, maljicu, tezgaru za naošenje zemlje... Graničari s kolima mijenjali su se svaka tri dana. Radovi su nastavljeni od lipnja do kolovoza 1833. godine. Iz Beča je 16. prosinca 1835. u Petrovaradin stigao dopis Dvorskoga ratnoga vijeća da se sastavi povjerenstvo koje će utvrditi je li kanal Sava - Bosut i izgrađena velika brana poslužila svrsi i je li na korist. Naime, željeli su saznati je li postignuta plovnost Bosuta te je li izgrađena ustava pri višem vodostaju Save svojim zatvaranjem sprječavala poplave. Međutim, kako je postojala velika razlika između razine vode u Savi i visine površine tla gdje je bila ustava i gdje je počinjao kanal izvršeni projekti nisu odgovarali svrsi te je ustava srušena, a kanal se s vremenom postupno zatrpavao.³⁶

Središnje povjerenstvo okupljeno u Zagrebu naredilo je 40-ih godina 19. stoljeća barunu ing. Zornbergu da izradi opsežan elaborat za odvodnjavanje i za plovni kanal Vukovar - Šamac. Zornberg je s nekolicinom stručnjaka izradio prijedlog za kanal iz Save kod Jaruga koji bi slijedio vodene tokove do Vinkovaca, a odatle preko visoravni ulazio u Vuku do Dunava. Ovaj je projekt služio kao osnova, ali je u sljedećem razdoblju doživio niz preinaka.³⁷

Obala Save prema Županji, kao i na svim takvim dijelovima toka rijeke, bila je izložena golemoj eroziji pa je to zabrinjavalo vladajuće vojno zapovjedništvo. Zbog toga je godine 1856. Kraljevski središnji ured u Beču izdao nalog za regulaciju Save kako bi se unaprijedila plovidba te izgradio "priekop" (kanala) na određenim mjestima. Već je Brodska regimenta predložila 1855. da se prokopaju meandri od Štitara do Županje i ispitaju osiguranja spomenutih mjesta (koliko je to zemlje i kolika je njihova vrijednost). Poslije se sastalo povjerenstvo četiri puta na terenu i o tome je raspravljalo (13. travnja 1856., 17. lipnja 1858., 7. - 13. svibnja 1860. i 31. kolovoza 1866.). Međutim, kako se moralo raspravljati i s osmanlijskom vlasti o Bosanskoj Posavini, pomaka

³⁶ HDA, fond 79 UOZV KTO, kutija 26, Vodogradnja Sava - Dunav 1888. - 1907.; V. LAPAINE, Stare i nove vodogradevine, 13.; Regulacija Save za tiem izsušba, 55.-56.

³⁷ V. HORVAT, Povijesni aspekt kanala, 4.

nije bilo. Na posljednjem sastanku povjerenstva 1866. dogovoreno je da se izradi stvarno obrazloženje prijedloga za izvođenje investicijskih radova kanala Dunav - Sava na temelju postojećih elaborata ing. Zornberga. Ali se u ostvarenju planiranoga pojavilo pomanjkanje novčanih sredstava koje je za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju uvijek bilo aktualno. Potpisanom Austro-ugarskom nagodbom 1867. godine kao i Hrvatsko-ugarskom nagodbom sljedeće godine izvršen je preustroj države pa je Ugarski sabor donio zaključak da se izgradi kanal Dunav - Sava, ali zbog novih prometnica izgradnjom željezničkih pruga došlo je do novih financijsko-gospodarsko-političkih činitelja koji su utjecali na to da ni tada nije izgrađen kanal Dunav - Sava na potezu Vukovar - Šamac.³⁸

U posljednjim godinama banovanja Ivana Mažuranića ponovno se u središte pozornosti stavlja reguliranje rijeka Save, Drave i Dunava. Radi potrebe parobrodarenja na njima je trebalo stvoriti uvjete da glavni tok pojedine rijeke ostane u opredjeljenom profilu stalan. Tim se problemom pozabavio ugarski general Türri održavši u Zagrebu nekoliko predavanja i sastanaka na tu temu. Međutim, ostalo je samo na tome, jer se u regulaciji naših rijeka i projekta prokopavanja kanala Dunav - Sava nije ništa učinilo ni u sljedećim godinama do kraja 19. stoljeća.³⁹

Zaključak

Povoljan geografsko-ekonomski položaj naših krajeva u posredničkom poslovanju, posebice u prijevozu poljoprivrednih proizvoda iz podunavskih krajeva na luke sjevernoga Jadrana, uvjetovao je razvoj riječnoga prometa. Radi internacionalizacije rijeka Dunava i Save austrijsko-hrvatsko-ugarska izvozna trgovina iskorištavala je uz suhozemne prometnice rijeke Kupu, Dravu, Dunav i Savu u plovnom sustavu Dunav - Sava - Kupa prema Jadranu. Ovi su zahtjevi tražili povezanost prometnica, brzu komunikaciju te kvalitetnu regulaciju toga vodenog puta, projekte i ostvarenja te je predlagana tijekom 18. i 19. stoljeća izgradnja kanala Dunav - Sava i Sava - Bosut. Međutim, najveću prepreku parobrodarenju po našim rijekama činilo je to što rijeke Kupa, Drava, Dunav i Sava nisu bile regulirane, što su rijeke u svom koritu valjale šljunak, pruće i panjeve, što se struja na pojedinim mjestima javljala u takoj silini da je činila vijugajuće korito koje se pak razdvajalo u nekoliko rukavaca, potočića i jaraka i što se u ostvarenju planiranoga, gotovo uvijek, javljalo pomanjkanje novčanih sredstava koje je za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju uvijek bilo aktualno. Iako dolazi do sve jačega razvoja parobrodarenja i potrebe da se izgradi kanal Dunav - Sava ipak do kraja 19. stoljeća novi financijsko-gospodarsko-politički činitelji kao i pojava novih prometnica (izgradnja željezničkih pruga) izravno utječu na to da nije ostvarena izgradnja kanala Dunav - Sava na potezu Vukovar - Šamac.

³⁸ HDA, fond Krajiška građevinska direkcija 1844. - 1868.; V. LAPAINE, Stare i nove vodogradevine, 10. i 12.; K. TKALEC, Sava kao plovni put, 230.-231.

³⁹ Miroslava DESPOT, Industrija građanske Hrvatske za banovanja Ivana Mažuranića 1873. - 1880., *Prilog gospodarskoj povijesti Hrvatske u 19. stoljeću*, Zagreb 1975., 97.

SUMMARY

THE DANUBE AND SAVA RIVERS AND THE FIRST PROJECT REGARDING THE CONSTRUCTION OF A DANUBE-SAVA CANAL

In order to improve navigation on the Sava, the systematic cleaning of the waterchannels on the territory of the Kingdom of Croatia and Slavonia was undertaken beginning in 1733. From the middle of the eighteenth century, the export of grains and other agricultural products from Slavonia along the Sava river was quite large. Trade ran along the Maros from Arad to Segedin, on the Tisza down to Novi Bec, and from Temesvar along the Beg and Temis to Titel, or Slankamen, on the Danube then to Zemun and up the Sava to Sisak. From the beginning of the nineteenth century increased attention was paid to the repair of old roads, the regulation of rivers and the creation of new trade links. In this regard, an important part was played by a joint stock company formed in Vienna aiming at the regulation of the river Kupa and the creation of new trade routes. The dismantling of the military frontier in 1881 changed the socio-political and economic conditions in the area from Jasenovac to Zemun and Petrovaradin, which stimulated steamship transport on the Sava river.

The idea of constructing a Danube-Sava canal (Vukovar-Samac) was always popular, and many projects were begun, which demonstrated not only the project's expected benefit for transport but also its geopolitical importance. The territory of Slavonia, Srijem and Baranja always had appeal due to its role as a transit zone between the lands linked by the Danube and its tributaries and the Croatian adriatic harbours. The construction of this canal represented a multi-purpose project because this canal would have the effect of modernizing and stimulating agricultural production in Slavonia, Srijem and Baranja and it would improve navigation on the rivers mention above.