

Vladimir Uremović

# VIZIJA PLOVNOG PUTA DUNAV – JADRAN

## UVOD

Reintegracijom svojih istočnih dijelova, Republika Hrvatska je došla na svoje međunarodno priznate granice na Dunavu, što je od velike važnosti za nas i za naše odnose sa svijetom.

Posjedovanje dijela dunavske obale nije samo zemljopisni pojam nego tim činom postajemo punopravni, formalnopravni i ravnopravni članovi Zajednice podunavskih zemalja. To u stvari znači široko povezivanje sa svijetom, a u prvom redu sa Srednjom i Zapadnom Europom. Odnosi se to na prometne, gospodarske, trgovačke, političke, turističke, kulturne, znanstvene, obrambene i druge sveze i neposredne kontakte.

## VELIKA VODENA ARTERIJA

Prisjetimo se nekoliko važnih činjenica. Transport vodenim putevima jeftiniji je za više od 30 posto od prijevoza željeznicom ili drugim vrstama prijevoza. Europa ima nekoliko plovnih rijeka značajnih i važnih u razvoju svjetske trgovine. Među njima vidno mjesto zauzimaju Dunav i Rajna, koje su 25. rujna 1992. godine spojene novoizgrađenim kanalom Dunav – Majna – Rajna. Ta važna vodena magistrala veže industrijske predjele europskog Zapada s agrarnim i sirovinskim zemljama europskog Istoka. Time je ostvaren tisućgodišnji san Karla Velikog o povezivanju Sjevernog sa Crnim morem. Vjekoslav Kesner, povodom otvaranja kanala Rajna – Majna – Dunav 25. rujna 1992. godine, spominje i bilješku B. Hirschlera iz Rotterdama da je taj je san trajao punih 1200 godina, ali je, ipak, eto, napokon ispunjen.

Ovaj kanal služi kao tranzitna arterija za velike količine trgovinskih pošiljaka u poslovanju Staroga i Novoga svijeta. Dolaskom do ušća ovaj vodeni put se nastavlja Crnim i Sredozemnim morem u Atlantski ili Indijski ocean, tj. u Ameriku ili Daleki Istok. Međutim, duljina tog vodenog puta, smetnje u Đerdapskoj klisuri, zatim đerdapske, pomorsko-dunavske i dardanelske takse silile su mnoge europske države na razmišljanje o izgradnji drugih, pa i kombiniranih (multimodalnih) puteva, kojima bi se izbjegle te teškoće. Time bi te države znatan i rentabilan dunavski i rajnski promet navukle u svoja riječna i pomorska pristaništa.

Od više varijanti i mogućnosti, kao najkraći, najpovoljniji i najprikladniji put je vodena veza Dunava sa Sredozemljem preko našeg državnog teritorija. Naša se država nalazi u središtu dunavskog bazena, te posjeduje luke kojih je udaljenost od centralnih dunavskih zemalja znatno kraća od svih europskih luka na istoku kao i na zapadu. Uz to, naše luke omogućuju neposrednu vezu sa Sredozemljem, a preko njega s Atlantikom i Indijskim oceanom. Osim toga, preko naših luka prolazi 60 posto našeg transporta s inozemstvom. Najviše preko Riječke luke.

Dunav je u stvarnosti dio mnogo većeg vodotoka, koji počinje od njegova ušća u Crno more kod Braile, pa uzvodno preko Budimpešte i Beča do Njemačke, a tada se put nastavlja izgrađenim kanalom Dunav-Majna –Rajna i dalje Rajnom sve do njenog ušća – deltom u Sjeverno more (Nizozemska).

Taj vodotok dijagonalno plovno povezuje čitavu Europu. Što znači korištenje takvog pravca, koji omogućuje najjeftiniji i najbrži prijevoz, nije potrebno posebno naglašavati i objašnjavati jer je to jasno i razumljivo samo po sebi. Nije stoga čudno da se je odavno, i u našim krajevima, pokušavalo koristiti te prednosti. Zato se neprekidno javljala i ponavljala ideja povezivanja Jadranskog mora s Dunavom. Prema nekim zabilješkama ideja povezivanja Podunavlja i Mediterana stara je nekoliko stoljeća, tj. od vremena Zrinskih i Frankopana koji su razmišljali o toj mogućnosti i višenamjenskoj mnogostrukoj koristi. Kasnije to zbog jednakih razloga pokreće i zagrebački biskup Maksimilijan Vrhovac (1752-1827.), koji je između ostaloga bio, realizator zagrebačkog parka Maksimir. O tome se ponovno ozbiljno razmišlja i u našim najvišim državnim i stručnim krugovima. Predviđa se eventualno postepeno, etapno, izvođenje radova ovisno o financijskim mogućnostima. Kao prvi čin nameće se izgradnja kanala Dunav-Sava od Vukovara do Šamca. Pritom se ističe da su o povezivanju Dunava i Jadranskog mora bili izgrađeni planovi na međunarodnoj razini već prije 200 godina. Kasnije su izgrađivani drugi planovi u skladu s novom suvremenom tehnikom i tehnologijom građenja. Tako I. Kozarčanin navodi da se ideja povezivanja Dunava sa Savom spominje već 1737. god., a Z. Jelinović da ta ideja potiče iz 1753. god. Plan-prijedlog "Magistralnog prometnog pravca " put mora-zemljovid s ucrtanim kanalom Kupa- Jadransko more (Kraljevica), za bečki carski dvor izradio je

francuski stručnjak F. J. Maire 1786. godine. Koncem 18. i početkom 19. stoljeća riječki bogati trgovac, poduzetnik, patricij i mecena, Andrija Ljudevit Adamić (1763-1828) intenzivno je radio na povezivanju Rijeke sa zaleđem. Tako je on bio jedan od utemeljitelja “ Dioničkog društva za regulaciju rijeke Kupe i izgradnju trgovačkih putova od Broda do Rijeke, Bakra i Kraljevice “. U stvarnosti radi se o daljini od 30-tak km. zračne linije. Od početka prošlog stoljeća pa do danas projekt plovnog povezivanja Jadrana s ostalom Europom ponovno pokreću Crikveničan Ivan Skomerža ml., Jerko Bauer, J. Žunić, Davorin Rudolf, Dragan Petrik, crikvenički zet Vjekoslav Kesner, Juraj Mađarić, ali i drugi stručnjaci koje je nemoguće sve nabrojiti.

## RAZVOJ IDEJE PROJEKTA

Razmišljanja i rasprave opetovano su vođene i u vrhovima naših vlasti i struke. O tome se naročito razmišlja od kad je u jesen 1992. godine izgrađen kanal i puštena u promet novoizgrađena vodena magistrala Rajna – Majna - Dunav. To se još više potencira od 27. ožujka 1998.godine tj. od kad je Hrvatska postala punopravna Članica Dunavske komisije.

Za Crikvenicu je posebno značajno i interesantno da je prije stotinjak godina Ivan Skomerža ml. bio aktivno uključen u timski rad grupe stručnjaka raznih profila koji su pokušavali oživotvoriti i ostvariti taj projekt. Od ostalih stručnjaka koji su se uz Skomeržu angažirali na tom poslu našli smo zapise samo o ing. Ivanu Ivančiću i ing. Stojšiću, a ne i o drugima.

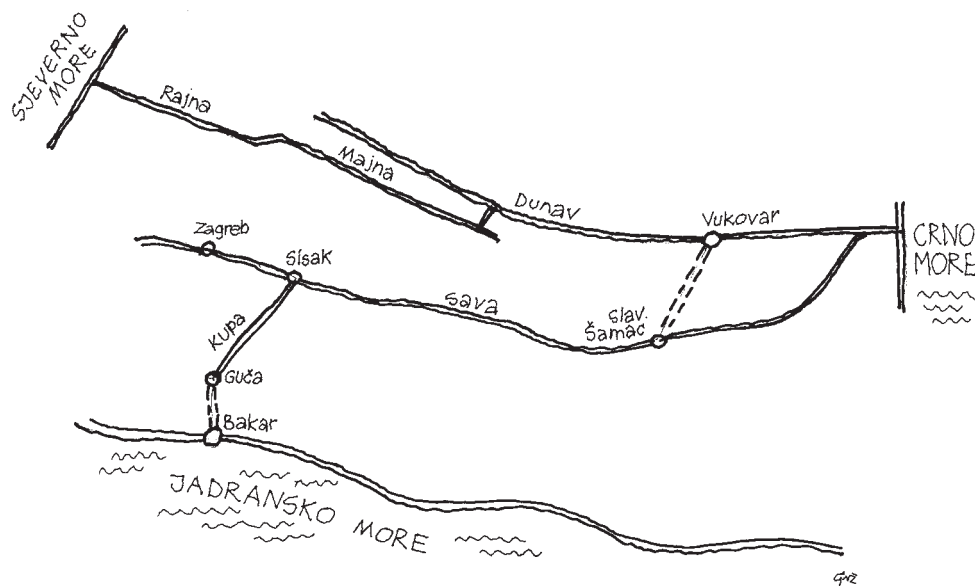
Za nešto kasnije planove spominju se ministar Hieronimi, nadsavjetnik Rapajić, te konačno ing. Dragan Petrik. S obzirom na to da su mnogi pisani i crtani planovi nakon Prvog svjetskog rata završili u arhivima Mađarskog ministarstva poljoprivrede u Budimpešti, našli smo u novinama mali članak o tome. To ministarstvo izražava spremnost da te planove preda našoj (tada Banskoj) vlasti čim budu zatraženi redovitim diplomatskim putem. Dio korespondencije Ivana Skomerže s nekima od spomenutih osoba nalazi se sačuvan u obiteljskim arhivima kao i u Arhivu Zavoda za povijesne i društvene znanosti HAZU u Rijeci.

Pred Drugi svjetski rat ili točnije 1939. godine, ing. Dragan Petrik je izradio plan odnosno Projekt Bakar-Sušak-Kupa-Sava-Dunav ili vodena veza Jadran-Baltik. U “Jutarnjem listu “ od 2. siječnja 1940. godine ing. Ivan Ivančić se osvrće i iznosi plan ing. Dragana Petrika za izgradnju vodenog spoja Dunav-Jadran. Istodobno se o rješavanju tog problema on dopisuje s Ivanom Skomeržom. U to vrijeme je na zagrebačkom fakultetu ing. Ivana Ivančića naslijedio ing. Dragan Petrik. Ovaj Petrikov plan predviđa gradnju kanala Vukovar-Slavonski Šamac, zatim poboljšanje plovnosti Save do Siska pa i do Zagreba. Nakon toga nastavlja se s čišćenjem rijeke Kupe, koja bi time postala plovna do Ozlja. Od Ozlja do sela

Guče kraj Broda na Kupa, rijeka Kupa bi se regulirala po sistemu ustava, čime bi bila omogućena plovidba teglenicama. Spoj od Guče do Bakarskog zaljeva predviđen je u dvije varijante:

## TRASA KANALA

Po jednoj bi se varijanti od Guče do iznad Bakarskog zaljeva izgradio kanal, a zatim do Bakarskog zaljeva uspinjača (lift). Po drugoj varijanti izgradio bi se podzemni kanal od razine mora kod Bakra do ispod Guče dužine 27 km. Ovdje bi se uredila vodena uspinjača za plovila. Pomanjkanje financijskih sredstava i rat odgodili su realizaciju ovoga plana.



Šematski prikaz plovnog puta Dunav – Jadran

Kasnije su se vlasti obiju bivših Jugoslavija protivile ovakvim planovima jer bi realizacija ovog plana znatno skratila put (oko 400 km) i time zaobišla beogradsku luku. To znači da bi gubitkom tranzitnog prometa beogradska luka izgubila golemi prihod od takse i drugih davanja.

Predloženi put Dunav-Sava-Jadran ima sve uvjete za privlačenje čitavog prometa svjetske trgovine između zemalja oko srednjeg Dunava i mora, pa i mnogo šire. Da bi se to postiglo najprije treba obnoviti ratom zapuštene i oštećene plovne puteve na rijekama Dunavu, Savi, Dravi i kanalima, kao i izgraditi uređaje potrebne za istovar i utovar robe, te magazine, skladišta, silose i druge prateće

potrebne objekte u glavnim pretovarnim centrima. Istodobno treba provesti regulacijske radove na spomenutim rijekama i kanalima.

No, od osobite je važnosti, kao prvi korak, izgradnja kanala između Dunava i Save, od Vukovara do Šamca. Dužina tog kanala bila bi svega 60 km. Time bi se ovaj plovni put skratio za 416 km. i izbjegao dugi put preko Beograda. Nastavak tog puta prema Jadranu predstavljao bi najkraći put u svjetskoj trgovini između srednjeg Dunava i Mediterana. Plovni put Savom nastavlja se u dužini od 347 km, od Šamca do Siska. Od najzapadnijeg savskog pristaništa u Sisku, Zagreb je Savom udaljen samo 60 km. Dapače, od najzapadnije točke do koje je Sava plovna tj. Rugvice, udaljenost do Zagreba je samo dvadesetak kilometara. To omogućuje da se i Zagreb, sa svim svojim potencijalima uključi u taj veliki i važni europski plovni put. Stoga bi taj put konkurirao svim ostalim smjerovima i pružao mogućnost skretanja velike količine dunavske trgovine kroz našu zemlju.

V. Kesner upozorava da bi, uz spomenute prednosti, ovaj kanal pružao i druge koristi. Tako npr. ukoliko bi se preko cijelog korita Save poviše Šamca, iznad ušća rijeke Bosne, izgradila brana, bilo bi moguće da i pri "malim vodama" Sava bude sigurna za plovidbu sve do Siska. U suprotnom slučaju, tj. pri velikoj razini "velikih voda", brana bi skrenula te vode kanalom u Dunav i zaštitila dolinu Save od poplava. Nadalje, na toj bi se brani dobio pad od 10 metara, koji bi se mogao iskoristiti za izgradnju električne centrale od ukupno 60.000 konjskih snaga.

Na ovaj kanal mogao bi se vezati Bosutski kanal, kod Vinkovaca, što bi pridonijelo razvoju i prometu trgovine u donjoj Posavini i dolini rijeke Drine.

Postoji još jedna mogućnost skraćanja i konzumacije puta Dunav – Sava – Jadran, i to izgradnjom kanala Sisak – Zagreb - Podsused. Postoje projekti izgradnje kanala uz desnu obalu Save, i to uglavnom tokom rijeke Odre. Taj bi kanal istodobno, zajedno sa svojim ograncima, poslužio i za melioraciju oko 20.000 ha do sada plavnoga Odranskog polja. Izgradnja ustave na ušću Odre u Kupu omogućila bi, da se jedan dio velikih voda Save i Kupe zadrži na odranskom terenu. Međutim, kad visoki vodostaj u Savi padne, onda bi se voda iz tog područja ispustila u Kupu i preko nje u Savu.

Glavni plovni kanal ulijevao bi se u Savu uzvodno od ušća Kupe. Kod Velike Mlake odvijao bi se jedan krak za zagrebačko pristanište, a drugi bi malo zavijao i završio iznad Podsuseda, zapravo kod Bregane. Izgradnjom prve dionice od Siska do Zagreba, u dužini od 50 km, vodeni put bi za toliko nadomjestio sadašnji željeznički put i omogućio daljnje pojeftinjenje. Sve ove velike mogućnosti i druge prednosti analitički i prođuhovljeno je u svojim radovima opisao Vjekoslav Kesner.

Hvalevrijedan članak o ovom problemu i posebno o projektu ing. Dragana Petrika, objavio je Darinko Munić u Sušačkoj reviji 1955. godine. On opisuje

mnoge detalje ovog Petrikovog projekta kao i njegove prijedloge izgradnje ostalih prometnica, objekata i pratećih gradnji Sušaka, Bakra, Kraljevice, Grobnika i ostalo vezano s ovim objektom. S obzirom na to da je Sušak, odnosno njegova luka bila na samoj granici prema Italiji, prostor za izgradnju i širenje luke bio bi skučen. Stoga je prema planu ing. Dragana Petrika, Bakru bila namijenjena uloga "glavne luke hrvatskog Jadrana".

Darinko Munić završava da je ovaj projekt, kao i mnogi drugi-san, ali ostvariv. Slično razmišlja i Vjekoslav Kesner. U vrijeme kad posjedujemo tehniku i znanje letenja u svemir, naravno da je moguća izvedba povezivanja Jadrana s Dunavom. Jasno da prethodno treba temeljito ispitati isplativost takvog velikog ili nekog sličnog alternativnog pothvata (multimodalnog-kombiniranog s cestovnim ili željezničkim prometnicama), kao i osigurati financijska sredstva.

Crikvenički zet Vjekoslav Kesner u svojoj diplomskoj radnji na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu 1955. godine i kasnije u brojnim predavanjima, člancima i referatima u dnevnom i stručnom tisku obrađuje ovu temu. Posebno analitički i komparativno obrađuje sve moguće puteve koji bi mogli doći u obzir u realizaciji ovih namjera i želja. Predložene varijante plovnog puta Vukovar-Šamac, korištenje Save i popratnih kanala do Zagreba i dalje, te nastavak Kupom i konačno kanalom i uspinjačama do Jadranskog mora, nameću se kao najprihvatljivije, najrentabilnije i višestruko optimalne. Time nastoji opetovano potaknuti i podržati mogućnost ostvarivanja ideje o izgradnji te važne vodene magistrale Europe, napose Hrvatske.

S obzirom na vrlo skromne financijske mogućnosti naše zemlje, jasno je da je ostvarenje cjelokupnog plana vodenog puta Dunav-Jadran za sada nemoguće izvesti i ostvariti. Uza sve teškoće, već se sada nameće potreba da se sve raspoložive snage i sredstva usredotoče na realizaciju barem prve etape, tj. izgradnju kanala Vukovar - Šamac i time znatno skрати vodeni put Dunav - Sava. Time bi se Zagreb i Sisak povezali s Dunavom i skratila sadašnja veza za oko 400 km. Time bi se znatno povećao i sav promet s Europom i njenim tržištem. Nakon toga moglo bi doći na red i povezivanje s Jadranom i Sredozemljem. Sve to, doduše, zahtijeva golema financijska sredstva, no Vjekoslav Kesner predlaže da bi već sada barem kanal Vukovar - Slavonski Šamac trebalo kandidirati kod europskih i svjetskih financijsko-kreditnih institucija, ističući da je taj projekt u stvari nastavak plovnog puta Rajna - Majna - Dunav. Nastavak izgradnje tog plovnog puta prema Jadranu nastavilo bi se kad za to sazriju financijski i svi drugi uvjeti.

U najnovijem vremenu, naročito poslije velike suše 2003. godine i njezinih katastrofalnih posljedica za poljoprivredu, u vladinim se krugovima kao prioritet planira uvođenje navodnjavanja poljoprivrednog zemljišta. Očito je da se to može i mora povezati s planom izgradnje kanala Dunav - Sava, pa je i to važan čimbenik koji ide u prilog izgradnje tog kanala.

## ZAKLJUČAK

Nakon svega iznesenog potrebno je spomenuti da se nisu samo naši stručnjaci i dužnosnici naših vlasti ozbiljno angažirali na ovom planu. I naši neposredni, ali i udaljeni susjedi iz podunavskih zemalja bili su zaokupljeni ovim razmišljanjima. Među njima isticali su se čelnici velikog poduzeća Željeznice Dunav – Sava – Jadran. Za Crikvenicu je znakovito da je supruga predsjednika te firme, gđa. Federika Fall rođ. Miller, kao prognanica u Crikvenici umrla i dostojno pokopana na crikveničkom groblju. Tu je ona za vrijeme Drugog svjetskog rata našla utočište kao i stotine i tisuće drugih izbjeglica (Židova, Poljaka) od boljševizma i fašizma. I danas se njezino ime nalazi uklesano na spomen-ploči ugrađenoj na stražnjem zidu kapele usred mjesnog groblja. Ploču su podigli njeni zahvalni, preživjeli sinovi.

Za Crikvenicu i njene građane je važno i laskavo da su u stvaranju ove divne povijesne skice ljudske domišljatosti, u nastojanju savladavanja prirodnih barijera, bili uvelike aktivno angažirani naši Ivan Skomerža i Vjekoslav Kesner. Budimo na to ponosni, bez obzira hoće li se taj san i taj projekt uskoro ostvariti.

### Sažetak

Republika Hrvatska je punopravna članica Dunavske komisije. To joj pruža mogućnosti korištenja vodenog puta koji povezuje industrijske predjele europskog Zapada s agrarnim i sirovinskim zemljama europskog Istoka. Novoizgrađenim kanalom Dunav – Majna - Rajna otvaraju se vodeni putevi za Crno more, Mediteran, Atlantik, Indijski ocean, Sjevernu i Južnu Ameriku i Daleki Istok.

To otvara mogućnost još znatno povoljnijeg, prikladnijeg, jeftinijeg i kraćeg puta uspostavom vodene veze Dunava sa Sredozemljem preko našeg državnog teritorija. Ovim je idejama još prije tisuću i dvjesto godina bio zaokupljen Karlo Veliki, a kasnije Zrinski i Frankopani, biskup Maksimilijan Vrhovac, Ljudevit Adamič i drugi koji su o tome pisali. Za bečki carski dvor izradio je 1786. g. francuski stručnjak J. F. Maire prijedlog takvog magistralnog pravca s ucrtanim kanalom Kupa-Jadransko more. Pred Drugi svjetski rat 1939. godine ing. Dragan Petrik izradio je Projekt Bakar – Sušak – Kupa – Sava - Dunav ili vodena veza Jadran - Baltik. Uz ostale vrijedne autore i promotore ove ideje posebno treba istaknuti inicijatore, borce, analitičare i promicatelje ovih projekata, Crikveničane: braću Skomeržu Ivana i Josipa te crikveničkog zeta Vjekoslava Kesnera.

Prvi korak je izgradnja kanala Vukovar - Slavonski Šamac. Slijedi poboljšanje plovnosti Save do Zagreba, a nakon toga čišćenje Kupe kako bi postala plovna do Ozlja. Od Ozlja do Guče kraj Broda na Kupi promet bi se regulirao po sistemu, ustava i teglenicama. Od Guče do Bakarskog zaljeva (27 km) izgradili bi se kanal i vodene uspinjače, ili podzemni kanal. Druga varijanta je izgradnja kombiniranih (multimodalnih) puteva.

**Ključne riječi**

Vodena veza Jadran – Baltik, kanal Dunav – Sava, melioracija, navodnjavanje, doprinos Crikveničana izgradnji kanala Dunav – Sava – Jadran.

**Summary****Vladimir Uremović • VISION OF THE WATER CONNECTION  
DANUBE - ADRIATIC**

Republic of Croatia is a member of Danube Commission and this gives her the opportunity to use water ways that connect industrial regions of the Western Europe with agricultural and raw material sources in the east of Europe. New channel Danube – Main – Rhein opens water ways to Black sea, Mediterranean, Atlantic ocean, Indian ocean, North and South America and Far East.

This gives the opportunity to use much cheaper and shorter way, passing through Danube and Mediterranean, across the croatian territory. 1,200 years ago Charlemagne thought about this idea. Through the history, many other famous people thought about this possibility, such as counts Zrinski and Frankopani, bishop Maksimilijan Vrhovac and Ljudevit Adamić. In 1786. french expert J. F. Marie made a sketch of this road including a channel Kupa – Adriatic for the royal court of Vienna. Just before the break of the WW II, in 1939., engineer Dragan Petrik made the project Bakar – Sušak – Kupa – Sava – Danube or water connection Adriatic Sea – Baltic Sea. Among other famous authors and promoters of this idea, it is necessary to mention people who strated to talk about this idea, analysed it and encouraged it: brothers Ivan and Josip Skomerža from Crikvenica, and Vjekoslav Kesner, who also lived in Crikvenica.

The first step would be to build the channel from Vukovar to Slavonski Šamac and then it would be necessary to improve the navigability of river Sava, to clean Kupa so that it could be navigable to Ozalj. From Ozalj to Guča, near Brod na Kupu, traffic would be organized by the system of levels and pulling. From Guča to Bay of Bakar (27 km) channels and water uspinjace or underground channels should be built. Another possibility would be to build combined (multimodal) ways.

**Keywords**

Water connection Adriatic Sea – Baltic Sea, channel Danube – Sava, melioration, watering, people from Crikvenica involved in construction of the channel Danube – Sava - Adriatic Sea.

**Literatura**

V. Kesner (1999.), Izazovi & reagiranja, 1999., izd. Vjekoslav Kesner i Stručna i poslovna knjiga d.o.o., Zagreb., str. 113-138.

V. Kesner (prosinac 1995.), Vodena magistrala, Večernji list

V. Kesner (siječanj 1955.), Ekonomska važnost veze Dunavskog bazena s Jadranom, mjesečnik Robni promet, Trgovinska komora NRH, VI/1, Zagreb, str. 20-24.

D. Munić (1995.), Plovni put Bakar – Kupa – Sava - Dunav, Sušačka revija, br. 10-11, Klub Sušačana, Rijeka., str. 91-83.

- I. Žic (2001.), Riječka luka kroz stoljeća, Novi list, veljača (u nastavcima), Rijeka. Arhiv Ivana Skomerže.
- V. Uremović (1997.) Povijest crikveničkog ribarstva, Grad Crikvenica - Ustanova u kulturi "Dr. Ivan Kostrenčić", Crikvenica, str 67.
- V. Kesner (travanj, 1998.), Kad ideja postane stvarnost, Večernji list.
- I. Ivančić (2. siječnja 1940.), Jutarnji list, Zagreb, str.12.

***Bilješka o autoru***

Prof. dr. sc. Vladimir Uremović, Crikvenica, Rijeka, sveučilišni profesor, doktor medicine, predstojnik Ginekološke klinike u mirovini, viši znanstveni radnik.

