

Kap. b. b. ANĐELKO KALPIĆ
Beograd

Riječno brodarstvo raste

Naše rječno brodarstvo zabilježilo je u jubilarnoj stogodišnjici postojanja (1962) dvaput veći promet nego 1939. godine. Tokovima rijeka prevezeno je 8,825.000 tona tereta i 600.000 putnika. Naš se riječni saobraćaj danas obavlja na 1.793 km plovnih puteva sa preko 1000 transportnih plovnih sredstava. Ovi materijalni pokazatelji ukazuju na značaj rječnih komunikacija i rječne trgovačke flote za društvenu zajednicu i svrstavaju Jugoslaviju u red zemalja na Dunavu sa najjačom riječnom flotom. Sadašnje stanje, a naročito perspektiva razvoja: realizacija sedmogodišnjeg plana izgradnje trgovačke rječne flote, izgradnja luke u Beogradu i Novom Sadu, izgradnja kanala Dunav—Tisa—Dunav i hidroenergetskog i plovidbenog sistema na Dunavu kod Đerdapa, anose nove kvalitetne uzraste ne samo u pogledu važnosti rječnih tokova rječne flote za našu društvenu zajednicu već imaju i širi značaj u kontekstu povezivanja naše zemlje sa socijalističkim susjednim zemljama.

Predviđa se, da će u 1970. godini našim rijekama strujiti promet od preko 15 milijuna tona robe. (Domaća flota trebalo bi da preveze oko 1,000.000 tona nafte i njenih derivata iz SSSR-a Rumunije, oko 600.000 tona fosfata iz Jordana i Sjeverne Afrike, 1,500.000 tona ugljena iz tuzlanskog bazena, 950.000 tona prehrambenih artikala i žitnih proizvoda i sl.) Ovi razlozi diktiraju potrebu da se do 1970.

godine izgradi rječna flota sa vučnom sposobnošću od 45.000 konjskih snaga i nosivosti 354.000 tona. Preduzeća rječnog brodarstva obezbjedit će oko 50% potrebnih sredstava za izgradnju brodova, dok će Jugoslavenska investiciona banka učestvovati sa znatnim deviznim sredstvima. U izgradnji rječne flote orijentacija je data na nabavku i izgradnju brodova gurača, ekonomičnih brodova, plovnih objekata serijske izgradnje pogodnih za međunarodni saobraćaj. U putničkom saobraćaju za brza prevoženja već su uvezena i nalaze se u eksploataciji dva hidrokrilna broda tipa »raketa« iz SSSR-a.

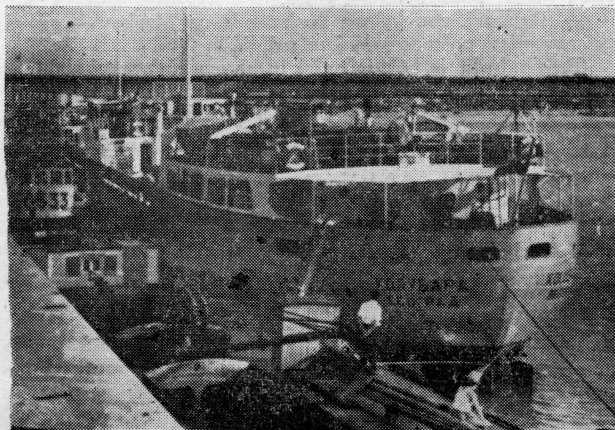
U izgradnji se nalazi beogradsko pristanište na Dunavu. Njegova izgradnja započeta je 1958. godine. Pristanište će biti bazenskog tipa. Luka će moći da primi najveće šlepove i morsko-rječne brodove do 6.000 tona nosivosti. Zona pristaništa gradi se uzvodno od pančevačkog mosta. Unutrašnji keaj centralnog bazena za pristajanje brodova dug je 1.217 metara. Kako je i spoljna obala rijeke osposobljena za pristajanje brodova, ukupna dužina obale iznositi će preko 3,5 kilometara. Mehanizaciji luke pridaje se vanredan značaj i u realizaciji se ide za tim da godišnji promet od oko 3,000.000 tona (koliki će biti kapacitet beogradske luke kad se izgradi) obavlja svega 700 radnika uz upotrebu najsuvremenije mehanizacije. Uporedo se izgrađuju pristupne saobraćajnice do luke kao i skladišta i prostor za prijem robe na otvorenom. Pristanište će imati 60 objekata visoke gradnje i 50 dugačkih prostranih skladišta. Beograd će postati važna tranzitna luka. Ova zamašan posao još je u toku. Njegova realizacija vezana je ne samo za ekonomske pokazatelje, već se vrednuje i u arhitektonskom pogledu. Njegovom izgradnjom stvaraju se uslovi da se staro teretno pristanište na Savi preseli i tako oslobodi ova obala do sada nepristupačna građanstvu.

Kad ostvari godišnji promet od 3,000.000 tona robe, Beograd će postati naša druga luka po značaju, a zauzet će poslije Duisburga drugo mjesto od riječnih luka u Evropi.

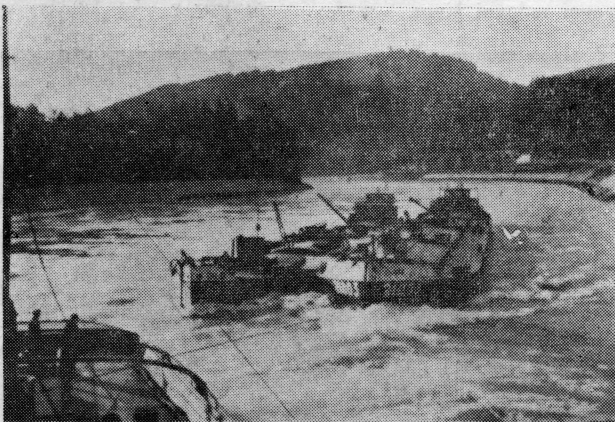
Beograd izgradnjom luke dobija dobre perspektive obzirom na svoj položaj prema Crnom moru. Kad se ostvari povezivanje Baltičkog mora sa Egejskim i Jadranskim morem plovnim putem Odra—Dunav—Morava—Vardar, zatim povezivanje kanalom Dunav—Rajna sa Sjevernim morem, te dovršenjem pruge Beograd—Bar vrijednost Beograda kao luke znatno će porasti.

Ove godine bit će završeno i pušteno u promet novo pristanište u Novom Sadu. Operativna obala iznositi će 510 metara. Na čitavoj dužini operativne obale izgraditi će se staza za dizalice. Pokrivena skladišta raspolagat će sa 2.700 kvadratnih metara prostora. Predviđa se godišnji promet samo vještačkih đubriva od oko 200.000 tona, dok će ukupni promet u toku godine u ovom pristaništu iznositi 700.000 tona. U prostranom pristanišnom bazenu zimi će moći da se sklone oko 300 plovnih objekata, pa će time Novi Sad imati veliki značaj i kao zimovnik za rječne brodove. Poslije Beograda ovo će biti druga naša luka na rijekama po veličini, prometu i značaju.

Perspektiva razvoja kao i dosadašnji uspjesi rječnog brodarstva, ukazuju na značaj naših plovnih rijeka i predstavljaju u širokom lancu razvoja saobraćaja kod nas veoma značajnu komponentu u unutrašnjoj razmjeni roba i međunarodnom prometu. To će svakako imati povoljnog odraza i na razvoj ostalih privrednih i društvenih funkcija, koje brodarstvo nosi sa sobom, što može biti samo od koristi za našu zajednicu.



Riječno-morski brod »Kolubara«



Prizor sa teglenja u riječnoj plovidbi