

Od Prahova kroz Sipski kanal do Beograda

Ratimir Fasarić, Zagreb

SIPSKI KANAL

Parobrodi plove Dunavom od god. 1830., tegljači — koji vuku šlepove — tek kasnije. Veći brodovi od 150 tona mogli su početi da prolaze tek izgradnjom Sipskog kanala. Nemoguće je do tada bilo ploviti preko ostenjaka, brzaka i čevrtija. To najbolje znaju »dunavski piloti«, koji danonoćno strepe od tragičnih havarija.

Od god. 1847.—1849. i od 1854.—1856. Austro-ugarsko parobrodarsko društvo i pionirske jedinice austrijske vojske izvodili su regulacione radove na tom mjestu. Tek od god. 1896. kroz Sipski kanal u dužini od 2,5 km plove brodovi. Nekada su lađe uz Đerdap vukli ljudi konopima, kasnije su to radili specijalni brodovi, a danas lokomotivska vuča.

Tu u Sipskom kanalu voda ide 8 m u sekundi i čelična užad zatežu pretovarene šlepove i brodove pod zastavama raznih država. Na putu smo susretali zastave SSSR-a, Rumunije, Bugarske, Mađarske, CSR-a, Austrije, Njemačke i t. d.

Govori se o elektrifikaciji Sipske lokomotivske vuče i o noćnoj plovidbi. No, o noćnoj plovidbi stručnjaci iz Međunarodne uprave za plovidbu Đerdapom rekli su nam, da je to skoro neizvodljivo.

Brodovi prenoče u Kladovu ili se privežu preko puta u Turn-Severinu (Rumunija) i tek kad zora zarudi oni pokreću svoje moćne lopate i prodornim se zviždukom jave. Njihova sirena prodre duboko u kopno i sa obje strane uzbuđi žene, majke i djecu brodaraca. Njihove se obitelji — kao po nekom pravilu — nalaze u Kladovu, Sipu, Kladušnici i Davidovcu. Tu su »gnijezda« iz kojih se rađaju novi, mladi brodari, kao što i mi u našem Primorju imamo takvih sijaset gnijezda iz kojih se rađaju »morski vukovi«.

RIBARI ĐERDAPA

Iz Crnog mora ovdje dolazi da se mrijesti moruna, velika kao naša tuna. Tu ima i čuvenih kečiga i jesetri. No, u Sipskom je kanalu poznata riba — gibort, koja može da dostigne težinu od 1 kg, zatim proljetne haringe, koje se suše i od kojih se dobiva »šiljotka« — lađarska poslastica. Ona se pravi od mesa suhe haringe, crnog luka, limuna i papra. Obavezno kuhar to ostavi jednu noć na miru, da se sve dobro »izgrize«. Poslije uživanja tog jela dolazi žestoka kapljica, ljuta kao zvižduk vjetra u januaru.

Negotinski kraj danas je poznat i kao izvoznik ribljih konzervi (od dunavske ribe) i čuvenog kladovskog kavijara. Nova tvornica sve više prodire svojim ribljim proizvodima na domaće i strano tržište. Priroda i vrijedna ljudska ruka stvorili su uz obilje ribe i najbolja vina, koja cijedi loza u Krajini.

Hrabri su to ribolovci iz Đerdapa. Mali čunovi, velike mreže, i zbilja je uz umjeće nužna i hrabrost, da se plavi i istodobno lovi u tim uskomešalim vodama, punim vjetrova i grebena što, podmuklo vire samo malo iznad vode.

Promiču očima putnika u proljeće bokori divljeg jorgovana, što napaja brodove svojim mirisom, šire se divne plaže, puste, samo ribari na njima mreže suše. Na obroncima Karpatskog gorja što strše nad ovim vodama pasu gorsku travu jaganjci i ovce. Nevidene su ljepote ovih predjela.

OD PRAHOVA DO NEGOTINA

Vratili smo se brodom od našeg pograničnog sela Radujevca (na granici prema Bugarskoj) do obližnjeg Prahova, ustvari pristaništa gradića Negotin — centra Hajduk Veljkove Krajine. Odavde vodi željeznička pruga za Negotin i Zaječar i dalje za Niš.

Deset je svega kilometara koje smo vozom prošli, ukrcavši se u Prahovu, i evo nas nakon pristanišne željezničke stanice i stanice samog sela Prahovo na stanici Negotin. Nakon boravka u tom kraju obišli smo čuvene Borske rudnike i srez Zaječar — Timočku krajinu.

Sada ćemo dati kratak historijski i privredni pregled Negotinskog kraja, koji se jednim dijelom prostire uz Dunav; a znatne su površine pod šumama i vinogradima.

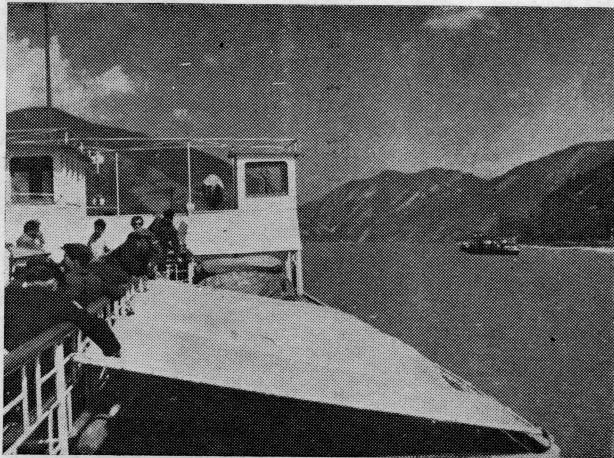
ŠTO NAM PRIČA HISTORIJA NEGOTINA

Negotin se prvi put spominje u devetom stoljeću, kad je bio sjedište Timočkog serdarstva. Ono je obuhvaćalo tadanje Knjaževačko, Crnorečko i Krajinsko okružje sa Porečem. U doba vladavine knjaza Miloša, u prvoj polovici prošlog stoljeća, u Negotinu se počela naglo razvijati trgovina. Prema sačuvanim podacima, god. 1837. već je u Negotinu bilo 16 trgovinskih radnji i poduzeća; a tada je u cijeloj ostaloj Srbiji, bez Beograda, bilo svega petnaestak trgovina. U to doba Negotin je trgovao i sa inostranstvom, osobito sa Rumunjskom i Bugarskom, preko Kusjaka, tada važnog dunavskog pristaništa, gdje su bila velika stovarišta robe, osobito soli, kojom su se snabdijevali potrošači sve do Kruševca i Kraljeva.

Glavni proizvodi, kojima je tada trgovao Negotin bili su vino, koža, vuna, stoka i loj. Sredinom pak prošlog stoljeća glavni promet robom (osim soli) prolazio je preko dunavskog pristaništa Radujevac, nedaleko od Negotina; a o kojem smo već ranije rekli, da danas predstavlja graničnu točku gdje vode Dunava na svom putu kroz susjednu Bugarsku napuštaju našu obalu. Jedan sačuvan dokumenat iz god. 1850. kaže, da se »živelj varoši Radujevac jedinstveno trgovinom zanima, koja je ovdje dosta znatna, i to najviše vinom, lojem i kožom«. Neki su francuski trgovci naveliko ovdje kupovali vino, a doplovili su 1886. u pristanište Radujevac manjim oceanskim parobrodom »Unita« (od 600 tona nosivosti) iz — francuske morske luke — Nanta, ploveći kroz Sredozemno i Crno more, a zatim Dunavom. Cijene su se tada kretale za crno vino 2 din. po litri, a za bijelo 0,60 din. po litri.

Srbija je god. 1834. imala 35 varoši sa ukupno oko 42.000 varoških stanovništva; a sam Negotin imao je 954 »poreske glave« na 3.500 stanovnika. Trideset godina kasnije Negotin već broji oko 4.500 stanovnika.

Uporedo sa razvitkom trgovine, razvijalo se i zanatstvo u esnafima, koji su imali odlučujuću riječ ne samo u proizvodnji, nego i u društvenom životu i političkim



Brodom po Dunavu

zbivanjima. Tako je čurčijski esnaf god. 1846. brojao 29 članova, a papudžijski 34 člana. Pred kraj prošlog stoljeća pojavljuju se u Negotinu i prvi začeci industrije. Prvo je osnovana pivovara, zatim mlinovi, pecare i fabrika kože.

U toku NOB-e Negotinska krajina dala je također znatan doprinos. Već početkom jula 1941. god. obrazovan je Krajinski partizanski odred, čije su uspješne bitke već u početku Oslobođilačke borbe stvorile pogodne uvjete za dalji razmah NOP-a, sve veći priliv boraca i stvaranje novih partizanskih jedinica (Boljevački, Timočki, Zaglavski i drugi odredi).

RAZNOLIKA POLJOPRIVREDNA PROIZVODNJA I NA PUTU INDUSTRIJALIZACIJE HAJDUK VELJKOVE KRAJINE

Pored već naprijed spomenute fabrike superfosfata u Prahovu, koja je u gradnji, u planu je podizanje i fabrike stočne hrane, te fabrike tjestenine u Negotinu, jer ovdje je bogato područje poljoprivrednih tržnih viškova. Planirana je i izgradnja poduzeća za korparske proizvode i proizvode od sirka, koji se ovdje uvelike uzgaja. Izgradnjom suvremenih podruma unaprijedit će se vinarstvo. Negotin postepeno ulazi u razdoblje industrijalizacije, čemu pogoduju željezničke veze i plovni Dunav, a baza su raznovrsni poljoprivredni proizvodi.

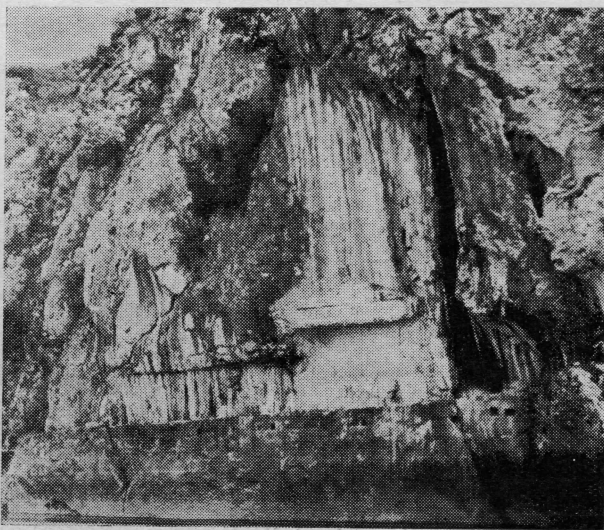
Koje su poljoprivredne karakteristike ovog kraja? Ratarstvo, vinogradarstvo i stočarstvo. Razvija se gajenje industrijskog bilja. Smješteno na krajnjem istoku naše zemlje područje oko Negotina obuhvaća 83 poljoprivredna naselja. Na 1 km² dolazi oko 45 stanovnika.

Od obradivih površina ovog područja na oranice i vrtove otpada oko 75.500 ha, voćnjake oko 4.000 ha, vinograde preko 10.000 ha i livade oko 29.000 ha. Od neobradivih površina pod šumama je preko 100.000 ha, pod pašnjacima oko 20.000 ha, pod trsticima i barama oko 150 ha, a neplodnog zemljišta ima oko 18.000 ha.

Najveći dio poljoprivrednih površina je, dakle, pod oranicama. Od ratarskih kultura najviše se gaji pšenica i kukuruz, a od povrtnih — krumpir, luk, grah, te bostan. U industrijskom bilju prevladava uzgoj suncokreta, duhana i pamuka.

No, vinogradarstvo je najrazvijenija grana poljoprivrede i njime se seljaci ovdje odavno bave. Tu se nalaze i ostaci podruma, starih par stotina godina. U zadnje vrijeme uvode se plemenite sorte vinove loze, što će podići vinogradarstvo i vinarstvo na viši stupanj. Danas je obnova vinograda u punom jeku.

Negotinska krajina, u kojoj je vojevao čuveni Hajduk Veljko, predstavlja jedno od najvećih vinogorja u zemlji, ali je prerada grožđa na suvremeniji način tek u začetku. U tome zadruge trebaju da odigraju veliku ulogu putem izgradnje zajedničkih, velikih i novih podruma pod nadzorom prerade od strane stručnjaka. Ovdje prevladavaju sorte za crno vino.



Na izlazu iz Velikog Kazana u Đerdapskoj klisuri

Za posljednje tri godine prosječna godišnja proizvodnja vina iznosila je oko 2000 vagona, od čega je na tržište odlazilo oko 1500 vagona. Prosječna godišnja proizvodnja rakije iznosi oko 350 vagona, a na tržište se iznosi oko 280 vagona.

Klima i zemljište pogoduju većem razvoju voćarstva. Najbolje uspijevaju orah i kruška, zatim jabuka, a manje šljiva.

Stočarstvo je također važna privredna grana zbog podesne strukture poljoprivrednih površina — livada i pašnjaka. Stočari se snabdjevaju dobrim priplodnjacima preko zadruga i 32 poljoprivredna dobra.

U Bukovcu kod Negotina postoji Srednja poljoprivredna škola (vinogradarsko-voćarskog smjera), koja aktivno djeluje na unapređenje vinogradarstva i voćarstva u Srbiji. To je jedna od najstarijih poljoprivrednih škola NR Srbije. Osnovana je na manastirskom imanju god. 1891. neposredno po izbijanju filoksere, da bi pomogla vinogradarima u borbi protiv tog parazita, koji je bio teško oštećenje vinograde. Prvi nastavnici u školi bili su kaluđeri, koji su vještinu kalemljenja naučili u Francuskoj. Nekoliko hiljada svršenih učenika ove škole otišlo je u svoja sela i tamo prenosilo stečeno znanje. Danas je, u novim uvjetima, uloga škole znatno porasla, jer njeni učenici imaju i mnogo veće mogućnosti, da stečeno znanje šire primjene u praksi.

Ovime smo završili naš put, koji nas je upoznao sa plovidbom, prirodom, historijom, znamenitostima i privrednim razvitkom mjesta i krajeva duž Dunava — od Beograda — preko Smedereva — do Negotina. Vratili smo se brodom u luku Beograd. Na brodu smo doznali o jednom smionom pothvatu, pa ćemo ga naknadno ispričati.

O JEDNOJ NEVIDENOJ PLOVIDBI

Bilo je to u hladnim danima krajem predprošle godine. Tada je ostvaren najveći poduhvat u historiji plovidbe Đerdapom. Veliki morski brod »Circle« — sagrađen u beogradskom brodogradilištu »TITO« — vučen od tegljača »Hrvatska« — pod najtežim hidrometeorološkim uvjetima uspješno je preplavio kroz najopasnije tjesnace i plicake u Đerdapu.

Ove naše putopisne crtice o Đerdapu nastale su na osnovu vlastitih doživljaja i utisaka prilikom višekratnog prolaza — Đerdapom i na osnovu podataka, koje smo kroz putovanja sakupili od stručnjaka.

Bilo je to 3. decembra 1959. kad je poslije tri dana plovidbe Dunavom S/S »Circle« stigao u Tekiju. Bio je nizak vodostaj, jaka košava i gusta magla. Uvjeti izvanredno teški. Brod je oslonjen na dva tankera i vučen od tegljača prošao najopasnijim dijelom Dunava. Nikad do tada nije Đerdapom plovio veći brod i širi konvoj. I nikada brodarci u Đerdapu nisu izveli veći poduhvat i uložili nezapamćene napore, znanje i vještinu. Opasnosti od teške havarije bile su tolike, da su stručnjaci još dugo poslije sretnog prebrođenja čudili se kako do njih nije došlo.

Plovidba je bila počela u ponoć između 1. i 2. XII 1959. Međutim, bitka da ovaj konvoj pođe niz Dunav počela je još ranije. Preko stotinu radnika brodogradilišta »Tito« u Beogradu danonoćno, po neobično jakoj i hladnoj košavi, 200 m nizvodno od Pančevačkog mosta na Dunavu kod Beograda, gdje je brod bio usidren, završavali su posljednje pripreme za put, »Circle« je zaista velik brod, dug 91 m, širok 13, visok 22, a gazi vodu do 2,30 m. Trebalo ga je podići pomoću tankera za čitavih 70 cm, da bi mogao da preplovi sprudove i stijene u toku Dunava, a naročito u Đerdapu. Tegljač je zakačio morski brod i karavan je lagano krenuo. Nedaleko od mjesta gdje je ovaj brod bio usidren nalazio se je potopljeni brod »Vulkan«, no vještim manevrom tegljač je uspio da okrene »Circle« i da zaplovi nizvodno. Jaka je košava podizala valove preko metar i po, no plovni »karavan« pod vještijim rukama kapetana i kormilara nesmetano je u noći nastavio put. U prvim jutarnjim satima, u Velikom Gradištu, ukrcali su se naši piloti, koji su kasnije vodili sigurnom rukom brod kroz Đerdap.

Krenulo se zatim nizvodno prema Moldavi na rumunjskoj strani. U Moldavi je donášana odluka, da li će ovaj »karavan« dosad neviđen na Dunavu — moći da krene niz opasni Đerdap. Odluka nije donesena lako, vodostaj se bio znatno smanjio. U mjestu Drenkovu iznosio je svega 85 cm, što je značilo da brod može da gazi svega 1,90 m. Ipak stručnjaci koji su bili na brodu učinili su sve i on je podignut pomoću tankera još više. Odluka je pala — slijedeće zore krenulo se u Đerdap. Pojedini kanali u Đerdapu široki su svega 35 m, dok je karavan bio širok 34 m, slobodnog prostora bilo je dakle svega 1 m. Prvi ispit u Đerdapu uspješno je položen. U kanalu »Karonini« ispred stijene »Babakaj« brod je sigurno preplorio. Došao je kanal »Stenka« — pričaju očevički — a on ima mnogo oštih krivina. Tegljač je manevarirao kao čigra i kanal je pređen. U malom pristaništu Kozica »karavan« je zatekla noć i ovdje se zanoćilo. Put je nastavljen u zoru. Počinjala je još teža plovna etapa. Brod je ušao u kanal »Kozla«, a na mjestu »Babice« Dunav pravi ostru krivinu. Postojala je opasnost, da snaga zahuktale vode — koja ovdje protječe 10 do 12 km na sat — zanese karavan s morskim brodom i da ga baci na podvodno stijenje i potpuno razbije. Nastali su dramatični trenutci, kako nam je kasnije ispričalo mnogo učesnika tog karavana. Postojala je opasnost, da pramac presječe čelično užje, brod se svojim pramcem bio potpuno oslonio na jedno čelično užje, kojim je bio vezan tegljač. Brod je možda samo za metar sretno prošao pored kamenog spruda. Naišao je opet jedan veoma opasan plićak, koji je mogao učiniti da brod bude prosto rasparan od podvodnih šiljastih stijena, koje su bile udaljene od njegovog dna svega 10 cm. Laganom plovidbom i to je izbjegnuto. Krenulo se zatim nizvodno prema čuvenim Kazanima, ali je ovdje plovidba bila lakša, jer je i voda dublja.

Kad su po uvjerenju svih teškoće prošle, došla je nenadano za svega nekoliko minuta gusta magla. Dunav je na tom mjestu prilično uzak i zbog neprozirne magle postojala je opasnost da se brod sudari s nekim drugim brodom. Svega nekoliko minuta kasnije, pošto je brodska sirena stalno prodorno pištala, počela su da zvone zvona sa brodova koji su stajali kraj obala. Bilo je veoma teško okrenuti veliki »karavan«. Gotovo u sasvim nevidljivoj položaju manevar je ipak izvršen, čitav konvoj okrenuo se uzvodno, jer drukčije ne bi mogao da se zaustavi i da baci lengere. Bila je to kritična i rizična situacija. Nije bio samo u pitanju brod — koji vrijedi više od milijardu i pol dinara, već i preko stotinu ljudi koji su na njemu nalazili. Zahvaljujući vještini brodaraca sve je dobro prošlo. Nešto kasnije kad se magla digla, konvoj je krenuo prema Tekiji, gdje se je uvečer usidrio.

Zapovjednik tog konvoja Stevan Petej, saobraćajni direktor »Jugoslavenskog riječnog brodarstva« izjavio je, da je to najteži i najveći poduhvat u historiji plovidbe Đerdapom. Srušeni su bili svi principi i pravila plovidbe. To mišljenje dijeli i direktor brodogradilišta »Tito« i šef navigacije u Đerdapu kapetan Kalin i brojni drugi tehnički i plovidbeni stručnjaci. Sretno je nakon Tekije brod prošao put na mjestu gdje su potopljeni stari šlepovi, kao i Sipski kanal. Burno pozdravljen brod je stigao u Prahovo, sve se dobro svršilo. »Scila i Haridba« bili su nemoćni pred vještinom i zadivljujućom smionošću naših »dunavskih yukovak«.

* * *

Teku vode Dunava, čas bučno, čas mirno. Naš putnički brod »Beograd« obasjava sunce, ljeto je god. 1959. Iskrcavamo se u Kladovu, jer želimo i pješke proći dio ovih krasnih krajeva. Bilježnica je puna utisaka. Razgovaramo s ribarima, brodarima i pilotima. Nastaju začeci jednog putopisa.

Opet teku vode Dunava pod nama. Proljeće je god. 1960. Ponovno smo u Đerdapu. Nastaju nove zabilješke. Iz svega toga što je usput djelomično zapisano, djelomično ostalo u pamćenju, a više zapisano na osnovu podataka sakupljenih duž ovih krajeva koje smo pohodili, nastali su ovi zapisi. Iznosimo ih čitaocima »Našeg mora«, koje izlazi tamo na obalama sunčanog Dubrovnika, pišući ove strane u luci Beograda.

U BEOGRADSKOJ LUCI

Danas je Beograd Dunavom i direktnim brodovima vezan i s morem. U god. 1959. »Jugoslavensko riječno brodarstvo« prevezlo je 1,300.000 tona robe. Brodovi i šlepovi prešli su 2 milijarde i 700 milijuna kilometara. »Jugoslavensko riječno brodarstvo« uvrstilo je našu zemlju među prve riječne sile u podunavskim zemljama. Svaka tona robe prevezena u pr. god., prosječno je prevezena na dužini od 850 km. Kad bi se čitav taj teret prevezio željeznicom trebalo bi 130.000 vagona, da bi se utovarila sva roba od 1,300.000 tona. Za godinu dana prošlo bi više od 2000 kompozicija teretnih vozova. Približno svakodnevno po 6 kompozicija od po 6 vagona. U uporedbi sa god. 1958. prevezeno je robe u god. 1959. više za 10%.

Beograd je veliko riječno pristanište i »unutrašnja naša morska luka«. Proširuje se savsko pristanište na ušću Save u Dunav, a u planu je izgradnja novog velikog pristaništa i na Dunavu. Ogroman je ovdje utovar, istovar i pretovar. U njemu je sjedište »Jugoslavenskog riječnog brodarstva«.

Ovo naše najveće brodersko poduzeće za unutrašnju plovidbu uspješno obavlja veliki promet, čije smo brojke naprijed iznijeli i koje su impozantne. »Vodeni put kojim su prošli brodovi i šlepovi ovog poduzeća u pr. god. bio bi dovoljan za 65 obilazaka oko ekvatora — istakli su nam stručnjaci poduzeća, a ekvator je dug 40,070.364 metra«.

Brodovi su prevozili ugljen, razne rude i svu masovnu robu — Dunavom od Regensburga do ušća ove velike evropske rijeke, zatim našim drugim plovnim rijekama, a dosta je robe prevezeno i novim morsko-riječnim brodovima, koji od Beograda plove Dunavom sve do crnomorskih i drugih sredozemnih luka.

Morsko-riječni saobraćaj je ekonomičniji, jer nema pretovarivanja robe u Galacu i Brajli, prevoz je znatno jeftiniji, a to utječe na konačnu tržišnu cijenu robe. Naši morsko-riječni brodovi prolaze kroz Rumuniju, Bugarsku, zatim plove teritorijalnim vodama Sovjetskog saveza, Turske, Cipra, Libana i Ujedinjene Arapske republike.

Svršilo se putovanje brodom i boravak u luci Beograd. Vraćamo se vozom u Zagreb.



Beograd — riječna luka