

НАСТАНАК И РАЗВОЈ ЛУКЕ „ДУНАВ“ АД ПАНЧЕВО

THE ORIGIN AND DEVELOPMENT OF THE PORT OF DANUBE PANCEVO

ХЕЛЕНА ПЕРОВИЋ, VII разред, ОШ „Бранко Радичевић“ Панчево, Регионални центар за таленте „Михајло Пупин“, Панчево

НИКОЛА КОНЕСКИ, мастер историчар, истраживач приправник у Институту за новију историју Србије; предавач и ментор у Регионалном центру за таленте „Михајло Пупин“ Панчево

ИЛИЈА ТЕПШИЋ, студент историје, предавач и ментор у Регионалном центру за таленте „Михајло Пупин“ Панчево

РЕЗИМЕ: Рад је посвећен настанку и развоју Луке „Дунав“ Панчево, са освртом на историјат пристаништа у Панчеву. Неки од наших циљева су били: упознавање лучке делатности, прикупљање што више информација о настанку и развоју пристаништа у Панчеву и настанак, развој и значај предузећа Лука „Дунав“ Панчево. Разлог због којег је одабрана ова тема је недовољан број података и непуњеност наших суграђана о постојању и врстама послова којима се бави ово велико предузеће, које је једно од најстаријих у Панчеву. Научно-истраживачки рад се базира на монографији Луке „Дунав“ Панчево и старим новинама (*Борба*), а коришћена је и литература повезана са нашом темом. Такође, обављен је и разговор са Сањом Ђуришић, комерцијалном директорком Луке „Дунав“ Панчево.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Лука „Дунав“, Панчево, Дунав, пристаниште, лука, 20 век

ABSTRACT: The work is dedicated to the origin and development of the Port „Danube“ Pancevo, with reference to the history of the pier in Pancevo. Some of our goals were: getting to know the port activity, gathering as much information as possible about the origin and development of the pier in Pancevo and the origin, development and importance of the enterprise Port „Danube“ Pancevo. The reason why this topic was chosen is the insufficient amount of data and the ignorance of our fellow citizens about the existence and types of work performed by this large company, which is one of the oldest in Pancevo. The scientific-research work is based on the monograph of the „Danube“ port of Pancevo and the company's archive, and the literature related to our topic was used. Also, an interview was conducted with Sanja Đurišić, the commercial director of the „Danube“ port.

KEY WORDS: Port „Danube“, Pancevo, Danube, pier, port, 20 century

УВОД

Скоро пет векова, на истом месту, на левој обали Дунава, постојали су прелаз преко реке, затим понтонски мост за војску, пристаниште за патролне шајке и војне бродове, па крајња лука за многобројне колонисте са севера Европе, као и изнуђено уточиште за рибокрадице и шверцере соли, барута и дувана, штек за бродове, паробродска станица све до данашње Луке.¹

Сврха спроведеног истраживања је упознавање са историјатом настанка и развоја Луке „Дунав“ Панчево, од 1947. године до данашњих дана, као једним од најбитнијих предузећа за привредни развој града Панчева. Захваљујући Луци Дунав, Панчево је важна карика у речном саобраћајном ланцу Европе.

Разлог због којег је одабрана ова тема је тај што наши суграђани немају много информација о значају Луке „Дунав“ за наш град, као ни којим пословима се бави ово велико предузеће, које је једно од најстаријих у Панчеву. Одређени број становника нашег града, а нарочито млађих, нема сазнања да у Панчеву уопште постоји лука.

Циљеви истраживања су да се објасни шта су луке и пристаништа и каква се делатност у њима обавља, да се хронолошки прикаже историјат настанка пристаништа у Панчеву и како се одвијао развој Луке „Дунав“ Панчево. Током истраживања пратили смо развој пристаништа у нашем граду од почетка 18. века, па до данас. Такође смо истражили преломне године у развоју предузећа Лука „Дунав“ Панчево, од њеног оснивања (1947), период од кубикашке лопате и колица до запрежног сектора (1954), одвајање од обале Тамиша, куповина првих трактора и камиона (1959), стварање шпедиције, почетак изградње луке на Дунаву (1968), изградња првог складишта (1971) до монтаже прве порталне лучке дизалице (1981). Желели смо и да представимо којим се пословима Лука „Дунав“ данас бави и каква је визија у будућности.

Процес истраживања започет је информисањем о теми, обиласком Луке „Дунав“ и прикупљањем основних информација од запослених у предузећу. Највећи део пронађених података налази се у монографији „Од кубикашке лопате до порталне дизалице“. Информације смо нашли и у старим новинама (*Борба*), а коришћена је и литература повезана са нашом темом. Одређени подаци пронађени су у архиви Луке Дунав Панчево, која није баш прецизно евидентирана. У њој смо успели да пронађемо неке старе фотографије, као доказ како је она изгледала пре више деценија. Такође смо дошли до информација како се предузеће данас развија, која роба се тренутно највише претоварује у Луци „Дунав“ и какви су планови фирме у будућности, а то смо сазнали у разговору са садашњом комерцијалном директором Сањом Ђуришић.

¹ Зоран Ротар, *Од кубикашке лопате до порталне дизалице*, Историјски архив у Панчеву, Панчево, 2002, 4.

ЛУКЕ И ПРИСТАНИШТА

Лука је место где бродови могу да се склоне од невремена. То је грађевина за пристајање бродова и претовар терета с брода и на њих. Оне често имају опрему за претовар терета као што су дизалице и виљушкари. За функционисање луке важна је дубина воде у каналима или везовима, заштита од ветра, таласа и олуја. Битно је и да је омогућен приступ копненим превозним средствима као што су железница и камиони. Лука може бити природна или човекова творевина.²

Пристаниште је, у најужем смислу, место на речној, каналској, језерској или морској обали опремљено за пристајање бродова, искрцавање путника и робе на обалу, или њихово укрцавање на брод. Таква се места на морској обали називају луком, док се пристаништем називају уређена, али лукобранима незаштићена места за краткотрајно пристајање бродова.³ У ширем смислу, то је комплекс објеката и постројења који омогућују бродовима безбедно задржавање и ефикасан пренос робе и путника. Пристаниште је превасходно транспортни чвор у коме се стичу четири врсте транспорта: водени, друмски, железнички и цевни. Пристаниште је у ствари подсистем ширег транспортног система. Пристаниште се састоји од: кејова, пристана, пирсева, молова, навоза.... Пристаниште може имати отворене складишне површине, затворена складишта и хале за робу.⁴

Од раних дана историје, насеља су била смештена у близини воде јер је водени транспорт био бржи и јефтинији од сувоземног. Транспорт воденим путем био је широко распрострањен почетком првог миленијума п.н.е. Од шеснаестог века пловила су била коришћена за транспорт робе океаном између Европе и колонија европских земаља. После Другог светског рата земљама у развоју био је потребан увоз механизације. У замену, оне су извозиле сировине у развијене земље, укључујући и нафту. То је довело до повећања димензија бродова. Због све већих димензија бродова, пристаништа су морала да се специјализирају за одређену врсту робе. Крајем двадесетог и почетком двадесет првог века, дошло је до глобализације светске економије. Већина националних тржишта се интегрисала у једну глобалну економију. У тим околностима, водени саобраћај се показао најекономичнијим обликом транспорта.⁵

Основни задаци луке су: заштита бродова од невремена, претовар робе и путника са воденог на друге видове саобраћаја, пружање сервиса бродовима, снабдевање бродова горивом, храном и другим потребама, складиштење робе у транзиту и обављање царинских, трговинских и других операција. Поред основних активности које се обављају у луци – претовар и складиштење робе – у луци се могу обављати и друге активности, као што је индустријска прерада и дорада робе, паковање, дистрибуција робе у слободним царинским зонама и друго. Луке имају значајну улогу у привреди једне земље, а значај појединих лука превазилази и националне границе. У вештачким лукама заштита од таласа се постиже изградњом лукобрана, а дубина воде багерованем. Највећа вештачки створена лука је

² R. W. Caves, *Encyclopedia of the City*, Taylor & Francis, Routledge, 2005, 528, <https://sr.m.wikipedia.org/sr-ec/%D0%9B%D1%83%D0%BA%D0%B0> (10.11.2023)

³ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pristaniste> (12.11.2023)

⁴ Александар Бабовић, *Луке и пристаништа*, Академска мисао, Београд, 2014, 4.

⁵ Исто, 1.

Ротердам у Холандији. Веће природне луке у свету су: Балтимор (САД), Токио (Јапан), Златни Рог (Турска)...⁶

Према пловним путевима пристаништа се могу сврстати у следеће групе: морска пристаништа, налазе се на морским обалама, речно-морска пристаништа, налазе се на ушћима река и пристаништа на унутрашњим пловним путевима. Према основној делатности пристаништа се могу поделити на: комерцијална пристаништа, индустријска пристаништа, специјализована пристаништа, путнички терминали, рибарске луке, морнаричке луке и луке обалске страже. Према степену заштите од таласа пристаништа могу бити: заштићена, полузаштићена и пристаништа на отвореном мору. Упркос великој разноликости пристаништа, два основна елемента се могу уочити у сваком пристаништу: водени део (акваторија) и сувоземни део (територија). Пристанишна акваторија састоји се од: прилазног канала и улазног канала, пристанишних базена и подбазена са окретницом и везовима и сидришта (унутрашњих и спољних). Пристанишна територија садржи: везове са претоварном механизацијом, сувоземне саобраћајнице (путеве и железничке колосеке), отворена и затворена складишта, пристанишне зграде (лучка капетанија, административна зграда, царинарница...), радионицу за поправку и одржавање пристанишне механизације и унутрашњи и спољни простор за паркирање возила, објекте за снабдевање енергијом и водом, кишну и фекалну канализацију, телефонске инсталације итд. Пристанишна територија мора бити ограђена и одговарајућим капијама. У оквиру пристанишне територије може бити предвиђен посебан део за поправку пристанишне пловне механизације.⁷

РАЗВОЈ ПРИСТАНИШТА У ПАНЧЕВУ ДО 1941. ГОДИНЕ

Град Панчево се формирао на обали Тамиша у непосредној близини ушћа Тамиша у Дунав, на граници између Централне Европе и Балканског полуострва. Тамиш је као пловна река у ранијим вековима имао већи значај за развој града од оног који има данас.⁸

Након завршетка Аустријско-Турског рата (1716-1718) у Банату се приступило регулацији постојећих водених токова и уређењу пристаништа на Тамишу, Тиси и Дунаву, ради безбеднијег речног саобраћаја (превоз соли, огревног дрвета, грађе, хране и материјала за војне гарнизоне). Већ 1719. године основано је у Панчеву Бродарско звање. Први колонисти из Немачке стижу бродовима и сплавовима 1722. године до пристаништа на Дунаву и Тамишу. Већина њих се трајно настањује у Панчеву и ближој околини. Прву поуздану, тачну хидротехничку карту Дунава израдио је Миковини између 1735. и 1750. године.⁹

Панчево је почетком 1794. године добило статус слободног војног комунитета. Ту се одвијала веома жива трговина која је почињала или се завршавала на пристаништу (на Тамишу и Дунаву). Најзначајније место у промету припадало је житарицама (пшеница, јечам, раж, овас, наполица). До избијања устанка у Србији (1804) купци житарица претежно су биле турске посаде на Дунаву.¹⁰

⁶ Исто, 4.

⁷ Исто, 6.

⁸ Слободанка Перовић, *Реке и индустријско наслеђе*, Завод за заштиту културе у Панчеву, Панчево, 2012, 1.

⁹ З. Ротар, *нав. дело*, 9-10.

¹⁰ Исто, 13.

Панчевачко пристаниште на Тамишу функционисало је само у време повољног водостаја. Када би водостај опао, нарочито у лето и јесен, сав претовар роба обављао се на Дунаву. Пристаниште се налазило на левој обали Дунава, око 500 метара низводно од ушћа Тамиша. Да је Панчево било веома значајан центар трговине и речног транспорта доказује и чињеница да је у нашем граду 17. јуна 1842. године одржана Конференција за унапређење трговине и бродарства. Званично, Панчево је проглашено за пристаниште 15. марта 1844. године, пошто је први пароброд упловио у Тамиш.¹¹

Десет година након укидања Банатске војне границе, Магистрат у Панчеву упорно покушава да реши стални проблем пловности Тамиша, од града до ушћа у Дунав. Бродови веће тонаже, због вишемесечног ниског водостаја и замуљености Тамиша, морали су да истоварују или утоварују у пристаништу на Дунаву. Проблем се јављао и у редовном локалном превозу на релацији Панчево – Земун – Београд. Пристаниште на Дунаву није било уређено, а колски пут, који је дуж насипа водио до града, није био оспособљен за запрежни транспорт већих терета. Занимљиво је да Магистрат није разматрао могућност уређења једног робно-путничког пристаништа на левој обали Дунава на месту на коме се стално налазила „привремена“ паробродска станица, већ је деценијама инсистирала на изградњи пристаништа на Тамишу.¹²

И после Првог светског рата Панчевци решавају исте проблеме: низак водостај на Тамишу, багерисање, лош пут до паробродског пристаништа на Дунаву, неуређено пристаниште и др. Током (1921. и 1922. године) више је лађа пристало на Дунаву него у Тамишу. Брашно, цигла, пиво, и друга роба, све се то колима износи на Дунав и ту утоварује уместо на тамешком пристаништу. Велике лађе које плове само Дунавом не могу да улазе у Тамиш.¹³ “Своје дунавско паробродско пристаниште требаће Панчево кад тад изидати, пут из вароши према Дунаву подићи и калдрмисати. Панчеву је већ сам положај одредио правац. Панчево на Тамишу мора да постане Панчево на Дунаву.”¹⁴

Од 1924. године престаје бродски саобраћај на Тамишу, због багерисања истог. Путници пешице излазе на дунавско пристаниште. Бродски синдикат није предузео мере да се моторним бродовима обезбеди превоз путника. О томе није водила рачуна ни Дирекција вода из Београда, када је послала један пловни багер. У првој половини 1936. године, основана је подружница грађевинских радника, која је имала две секције: секцију обалских радника и секцију зидара и тесара. Секција обалаца од половине 1937. године радила је потпуно самостално своје послове и непосредно саобраћала у финансијским пословању са централом у Београду.¹⁵

ИСТОРИЈАТ И РАЗВОЈ ПРЕДУЗЕЋА ЛУКА „ДУНАВ“ ПАНЧЕВО

Почетком 1947. године Одсек рада Народног одбора Панчево поднео је извештај о оснивању „Агенције обалско-транспортних радника“ Панчево. На основу података из многобројних дописа, може се, са одређеном дозом сигурности, закључити да је на дан оснивања Агенције било запослено око 100 обалско-транспортних радника. Током 1947.

¹¹ Исто, 17-18.

¹² Исто, 23.

¹³ Исто, 29-30

¹⁴ Др Никола Милутиновић, *Широм наше отаџбине*, свеска 1, Београд, 1922, 25.

¹⁵ З. Ротар, *нав. дело*, 32-33.

године основна и једина делатност Агенције била је да обавља истовар и утовар робе на тамишком пристаништу и железничким станицама у граду. Седиште Агенције било је на Кеју Радоја Дакића бр. 9 у тзв. „Дому обалских и бродских радника“. У почетку је било тешко ускладити рад бригаде, пошто су обалски радници навикли на рад у мањим приватним групама. Посао би се брзо уговорио, одрадио и одмах, на лицу места, наплатио. Сваки обалац је имао своја колица за огревно дрво и посебна за остале терете. Сада, на почетку, требало се привикавати на нову организациону шему, норме, плате преко платних спискова, итд. Радници Агенције радили су у веома тешким условима, на отвореним просторима, искључиво ручним алатом тако да је индивидуална физичка снага радника била одлучујућа за успешан рад.¹⁶

Почетком 1949. године Влада Србије доноси Уредбу да све агенције обалских радника прерастају у предузећа за утовар и истовар. На предлог Повереништва за индустрију и занатство Извршни одбор Градског Народноослободилачког одбора Панчево је 6. јануара донео Одлуку да Агенција обалских радника Панчево постаје „Предузеће за утовар и истовар пловних и железничких објеката“. Током следеће године јављају се проблеми у колективу. Радници протестују због превеликих норми и малих плата. Након дугих разговора и обостраног попуштања, колектив је прихватио новоутврђене норме и услове рада. Фебруар 1951. године може се означити као почетак увођења самоуправљања у предузећу за утовар и истовар. Почетком јуна изабран је први Раднички савет. Пет година после оснивања, са старим запрегама и половном косачицом, ствара се почетак сопствене „шпедиције“, која ће се развити од строго локалног развоза робе до међународних камионских тура.¹⁷

Крајем 1954. године, а након формирања запрежног сектора и добијања дозволе за кретање по целој територији Панчева, предузеће је променило назив у „Предузеће за утовар, истовар и превоз робе“ Панчево. Следеће године закључено је да је неопходно повећати број коња, али претходно треба подићи нове штале. Општина Панчево доделила је тражено земљиште за изградњу нових штала у продужетку Доситејевој улици. Значајан посао уговорен је са Агенцијом ЈРБ-а у Панчеву, за истовар пирита из вагона и утовар у шлепове, на Тамишу, те је примљена већа група радника. Почетком 1956. године Раднички савет је разматрао питање радне дисциплине и констатовао да један број радника не долази редовно на посао, да се на послу пије и да је учестала појава бирања посла. Једна од карактеристика овог периода је немогућност прецизног планирања, пре свега обима посла за дужи период од 3-4 месеца, тако да се није могла планирати ни радна снага. Тако су радници ангажовани само на одређено време, у зависности од сезоне у пољопривреди и млинској индустрији, као и од већих комуналних радова у инфраструктури града.¹⁸

¹⁶ Исто, 35-36.

¹⁷ Исто, 39-45.

¹⁸ Исто, 54-56.



Слика 1 – Истовар шљунка на Тамишу



Слика 2 – Почетак „шпедиције“ са старим запрегама

Извор: Зоран Ротар, „Од кубикашке лопате до порталне дизалице“, Историјски архив у Панчеву, Панчево, 2002

Крајем 1957. године извршена је набавка 10 коња, опреме за коње, једног шпедитера са гуменим точковима и једне рачунарске машине за књиговодство. Почетком следеће године ограђено је двориште предузећа и постављена капија у Доситејевој бр. 19 тако да је формирано економско двориште. Убрзо је купљен трактор и три приколице. Био је то почетак дуготрајне маханизације предузећа. Током 1959. године купљене су још две тракторске приколице и отворено је радно место возача трактора. Исте године седиште предузећа пресељено је у просторије „Технике“ у Доситејеву улицу бр. 19.¹⁹ Раднички савет је 29. септембра 1959. године донео једну од најзначајнијих одлука за развој предузећа: да се изврши набавка два камиона марке „ТАМ-4500“. Крајем године они су купљени, што је знатно утицало на брзину и обим превоза робе. Због потражње за превозом угља по домаћинствима, крајем године купљено је 5 запрежних кола и 9 нових коња. Почетком 1961. године, након куповине још два трактора са приколицама, формиране су нове економске јединице, тако да их је било девет. Крајем године у Ковину је отворена Испостава предузећа јер је потреба за утоваром и истоваром робе на железници и бродовима на Дунаву била велика. Раднички савет је 23. новембра 1961. године донео одлуку по којој је измењен назив предузећа – „Предузеће пристаништа и складишта“ Панчево. Одлучено је и да се од стране предузећа преузме Пристаниште на Тамишу са свим постојећим објектима. Преузимање пристаништа на Тамишу представља први корак ка стварању Луке, велики заокрет у основној делатности предузећа и окретање ка речном транспорту. Дошло је до промене у пословном начину размишљања и кренуло се ка правом циљу.²⁰

Током 1962. године купљена су два камиона, два половна трактора „Задругар“ и две тракторске приколице, а изграђено је и складиште за материјал и нафту, са увођењем електро-инсталације, као и оgrade на делу економског дворишта према риту. Основана је економска јединица „Стаклара“, преузимањем одређеног броја радника, који су радили у Индустији стакла на пословима утовара и истовара. Скупштина општине Панчево је 1963. године донела Решење којим се за 15 запрежних возила предузећа дозвољава саобраћај и у зонама забрањеним за саобраћај, ради несметаног превоза огрева, трговачке робе,

¹⁹ Исто, 58.

²⁰ Исто, 61-64.

грађевинског материјала и др. по домаћинствима. Од Установе са самосталним финансирањем „Бела Стена“ купљена су два моторна чамца и три дрварице. За потребе увећаног возног парка купљена је и монтирана у кругу предузећа пумпна бензинска станица са цистерном од 10.000 литара. Отварањем нове економске јединице „Стаклара“, повећањем броја возила, пријемом преко сто радника, створени су услови за промену организационе шеме предузећа.²¹

Инспекција рада и Санитарна инспекција Панчево извршиле су у априлу 1963. године контролу у предузећу. Извештај инспекције прецизно говори о веома тешким условима рада свих запослених, о лошој квалификационој структури и великој флукуацији радне снаге. Али, обим реализованих послова је огроман, а присутна је стална брига за школовање, стручно усавршавање радника и побољшање услова становања за свако поштовање. Септембра месеца купљени су трактор „Фергусон“, са прикључним уређајима за утовар и дизање терета од 1,5 тоне и три кипер приколице, и тиме је настављена тенденција сталног повећања обима посла. Половином октобра Скупштина општине Панчево и Среска привредна комора, као инвеститори, наручили су од Пословног удружења за аутоматизацију „Автомација“ из Љубљане, као пројектанта, израду Програмског концепта и Идејног пројекта за изградњу луке у Панчеву. Био је то почетак тридесетогодишње изградње речно-морске луке на Дунаву, развојни пут предузећа, од ручног истовара дрварица на Тамишу до кранског истовара бродова од 10.000 тона на Дунаву. На састанку 14. јануара 1964. године, прихваћена је пројектна варијанта „Автомације“ из Љубљане о локацији будућег пристаништа на Дунаву, северно од канала Хемијске индустрије Панчево, тј. западно од железничке пруге.²²

Раднички савет одобрио набавку једног путничко-теретног возила. Било је то прво службено путничко возило овог предузећа. Наравно, и даље су бицикли и мотоцикли коришћени као службена „возила“ од стране појединих руководица. Такође је одобрена изградња административне зграде између две постојеће зграде предузећа. На истој седници наглашено је да ће се будуће пристаниште на Дунаву градити у 3 етапе, почев од 1965. године. Реална предвиђања су да ће пристаниште бити коначно изграђено 1980. године. Крајем јануара 1965. године од Југословенског речног бродарства без накнаде су преузета следећа основна средства: два пристана са гвозденим мостовима, два брода (један није употребљив за пловидбу), 13 гвоздених стубова за провод електричне енергије на одмаралишту „Бела Стена“ и један шлеп носивости 40 вагона.²³ Предузеће пристаништа и складишта Панчево преузело је стари брод „Сента“, који ће саобраћати од Панчева до Беле Стене, познатог излетишта на Дунаву.²⁴ У току лета на простору будуће луке Београдско багерско предузеће формирало је депонију за шљунак и песак. Од 1.1.1966. године пун назив предузећа био је - Предузеће пристаништа и складишта „Пристаниште“ Панчево.²⁵

Почетак 1966. године обележен је значајним набавкама основних средстава. Купљена су два утоваривача, један велики утоваривач носивост 1,5 м³ и један виљушкар од 5 тона. Закључени су повољни уговори са: Београдским багерским предузећем о закупу простора за истовар шљунка, „Скробаром“ за послове претовара хране, предузећем „Рад“ за превоз грађевинског материјала, предузећем „Планум“ из Земуна за превоз грађевинског материјала од железничке станице до градилишта Рафинерије нафте Панчево. У децембру је раскинут уговор са Скупштином општине Ковин, о коришћењу пристаништа на „Дунавцу“ код Ковина

²¹ Исто, 69.

²² Исто, 72-73.

²³ Исто, 81.

²⁴ Д. Дражић „Хидробус „Нови Сад“ на Преспанском језеру“, *Борба*, 18.3.1965, 7.

²⁵ З. Ротар, *нав. дело*, 82-84.

и тиме је укинута Пословница у Ковину.²⁶ Јуна 1967. године уступљен је путнички брод „Сента“. Тиме је предузеће престало да се бави речним путничким саобраћајем. У новембру је усвојена II/A пројектна варијанта (посебан улаз са Дунава у акваторију) изградње пристаништа и одобрена инвестициона улагања из сопствених средстава, за изградњу пута од пристаништа до града, ископ базена (акваторије), насипање терена и изградњу железничке пруге до пристаништа. Склопљен је уговор са предузећем „Гранекспорт“ из Београда, као првим корисником будућег пристаништа. Током 1968. године уведене су нове делатости предузећа : сепарирање шљунка и промет сепарираног шљунка и израда и промет бетона, као и производа од бетона. Такође је одобрена изградња телефонске инсталације за пристаниште, куповина једног булдожера, а и склопљен је уговор са предузећем „Војводинапут“ за лоцирање асфалтне базе на новом пристаништу. Од објеката новог пристаништа, до сада је активиран само нови пут од Бродоградилишта на Тамишу до пристаништа на Дунаву, у дужини од 1.800 метара. Почетком маја 1968. године почела је куповина земљишта од приватних власника, за проширење новог пристаништа.²⁷ Панчево као веома значајни индустријски, пољопривредни и потрошачки центар, иако изграђен покрај великог воденог пута, нема пристаниште. Због тога је изградња луке неопходна. Пристаништа Азотаре и Рафинерије нафте не могу да примају и осталу робу, а Панчеву је потребна лука јавног карактера са складиштима.²⁸ У септембру 1970. године почиње изградња првог, типског, затвореног складишта површине 7.200 м². Такође је почела изградња насипа за обезбеђење изградње будућег кесонског кеја. 20. новембра Раднички савет је донео нови Статут предузећа којим је промењен назив предузећа у Лука „Дунав“ Панчево.²⁹



²⁶ Исто, 87-88.

²⁷ Исто, 96-105

²⁸ Живорад Живковић, „Два дунавска гиганта један поред другог“, *Борба*, 22.6.1968, 7.

²⁹ З. Ротар, *нав. дело*, 112.

Извор: Зоран Ротар, „Од кубикашке лопате до порталне дизалице“, Историјски архив у Панчеву, Панчево, 2002

Стручњаци предузећа „Иван Милутиновић“ поставили су 1971. године први од четири вертикална кесона за будуће пристаниште. Ово је уједно и најтежа фаза изградње пристаништа, које ће бити дугачко 120 метара.³⁰ У луци „Дунав“ изграђено је 20.000 м² отвореног и 32.000 м² затвореног складишног простора. Поред тога, у панчевачкој луци „Дунав“ подигнути су и значајни инфраструктурни објекти и близу 500 метара уређеног кеја. Басен луке је величине 20 хектара, тако да ће моћи да пристају и највећи речно-морски бродови тежине и до 5.000 тона. Лука „Дунав“ је: највећа трговинско-индустријска лука у Војводини, а ове године оствариће промет од милион тона.³¹ Почетком маја 1972. године прорадио је цео систем: Ротациони претоварни уређај за расуте терете, Сепарација за шљунак, Фабрика бетона и Асфалтна база. Наредне године одобрено је отварање царинске зоне на новом пристаништу, као и уређење и опремање царинског складишта. У 1975. години свечано су пуштена у рад два затворена складишта и отворено складиште од 10.000 м². Тиме је завршена прва фаза изградње Луке „Дунав“ Панчево. У априлу месецу 1978. године купљена је вага за мерење лимова од 10 тона и изграђен је паркинг за возила на улазу у Луку, а следеће године купљени су виљушкар од 5 и 8 тона. Прва портална дизалица „Ганц“ допремљена је из Мађарске почетком 1980. године. Са монтажом порталних дизалица то је била права лука. Убрзо је завршена изградња индустријског колосека у дужини од 400 метара. Тиме је, први пут у Луци „Дунав“ Панчево повезан друмски, железнички и водни транспорт. Током наредних година набављена је једна „Рода“ за истовар угља, монтирана је торањска дизалица, купљен је специјални бочни виљушкар и завршена је изградња кејског железничког колосека у дужини од 177 метара. Током 1988. године усвојен је програм изградње једног брода – „лучког боксера“, а почела је и изградња контејнерског терминала са отвореним складишним платоом, површине 5.000 м².³² Скупштина Привредне коморе Југославије именovala је 16. јуна 1988. године Луку „Дунав“ Панчево за носиоца изградње, развоја и експлоатације Робно-транспортног центра.³³ Крајем марта 1989. године набављен је виљушкар са ниским порталом носивости од 2 тоне, виљушкар носивости 3,5 тоне и једна аутодизалица, да би крајем године била завршена изградња лучког боксера. Увођењем у функцију овог брода започета је једна нова етапа у развојном путу. У Луци је децембра 1990. године почела монтажа лучке порталне дизалице „Албатрос“ носивости 20 тона, а 1991. године купљена је још једна портална дизалица „Ганц“ носивости 27,5 тона. Луци „Дунав“ је 6.10.1992. године додељена Октобарска награда Панчева. Током 1994. године највећа средства су уложена у: изградњу нове сепарације, куповину барже, виљушкара, багера, булдожера и др.³⁴ Почетком 1996. године Савезна влада је поништила ранију одлуку СИВ-а из 1984. године и поново одредила Луку „Дунав“ као пристаниште на Дунаву преко којег ће се обављати међународни речни саобраћај. Од 30.6.1997. године Деоничарско друштво ће пословати под називом : Акционарско друштво Лука „Дунав“ Панчево. Свечана седница Управног одбора одржана је 19. децембра 1997. године. Обележен је Јубилеј Луке: 50 година од оснивања предузећа.³⁵

³⁰ Исто, 115.

³¹ П. Мејић, „Највеће пристаниште у Војводини“, *Борба*, 9.12.1975, 10.

³² З. Ротар, *нав. дело*, 122-161.

³³ Архива Луке „Дунав“ Панчево, Служба развоја

³⁴ З. Ротар, *нав. дело*, 163-187.

³⁵ Исто, 194-200.



Слика 5 – Монтажа кесона



Слика 7 – Лучки боксер „Чардак“

Извор: Зоран Ротар, „Од кубикашке лопате до порталне дизалице“, Историјски архив у Панчеву, Панчево, 2002

ЛУКА „ДУНАВ“ ПАНЧЕВО ДАНАС

„Лучке услуге данас обухватају активности на претовару и складиштењу роба између свих видова транспорта, укључујући услуге сидришта, пристанишне услуге, шпедитерске услуге, услуге претовара контејнера, услуге радионице и техничких средстава, услуге одржавања, транспортне услуге и остало. Наш посао није само да претоваримо и ускладиштимо робу, већ да знањем, познавањем царинских прописа и саветима у области међународне трговине, права, водимо наше кориснике ка најоптималнијим логистичким решењима и трошковима.

Низак и висок водостај, лед, изразито ниске температуре, поплаве, суше које уништавају српске житарице су само део дневних утицаја на рад у луци. Али луке не стану са радом. Свако решење наизглед безизлазне ситуације у послу је још један подстрек да наставимо даље, јер луке јесу стратешки важне и многи токови роба не би били могући без лука. Многе земље не би постојале и развиле се без лука.

Положај Луке „Дунав“ омогућава одвијање речног и речно-поморског саобраћаја у два правца: правац Дунав-Исток (омогућава везе са свим међународним дунавским лукама низводно од Панчева, са Црним морем и морским лукама, а преко Средоземног мора и са Индијским океаном) и правац Дунав-Запад (омогућава везе са свим међународним дунавским лукама узводно од Панчева, а преко канала Дунав-Рајна-Мајна и са Северним морем).

Наша предност у односу на конкуренцију се огледа у веома добром саобраћајно-географском положају (на пресеку два Паневропска коридора Рајна-Мајна-Дунав и X - друмско- железничког коридора), као и постојању изграђених капацитета у близини Београда. Данас је Лука „Дунав“ Панчево дистрибутивни центар на територији Србије за новински папир и крафт папир и дистрибутивни центар за минерална ђубрива за подручје Јужног Баната. На основу постојеће ситуације, у фебруару 2021. године, Влада Републике Србије донела је одлуку о Изради плана посебне намене за нову Луку Београд, у којој је локација Луке „Дунав“ АД Панчево наведена као једна од две опције.

С обзиром на тренутну ситуацију на српским пругама и стањем на пружном правцу Београд-Нови Сад (реконструкција пруге), која је довела до тога да се железничко чвориште премести из Београда у Панчево, прилика је искоришћена и успостављен је контејнерски терминал у Луци Панчево у 2020. години. У периоду од 3 године рада терминала, може се рећи да је функција терминала заживела, да су се успоставиле контернерске линије и да су потписани уговори са свим водећим контејнерским бродарима.

На основу компаративне и детаљне анализе развоја привредног окружења и стратегије развоја саобраћаја, као и сопствених истраживања транспортног тржишта и праћења развојних програма лука у окружењу, а у сагласности са страним искуствима, будући развој Луке „Дунав“ ће се одвијати у пет основних стратешких праваца: опслуживање захтева индустрије, организовање дистрибуције роба, развој саобраћајних токова и транспорта у Луци, просторно планирање коришћења лучког земљишта и одрживи развој – очување животне средине.³⁶

ЗАКЉУЧАК

Сагледавајући у целини развој Луке „Дунав“ Панчево, њен настанак, изградњу, рад, може се уочити неколико периода: пристанишна делатност у Панчеву још од времена када је на овом простору настало насеље, формирање и развој предузећа на чијим је традицијама настала данашња Лука „Дунав“, доношење одлуке о изградњи Луке на новој локацији на Дунаву, као најзначајнијој европској саобраћајници и интензиван развој Луке у грађевинском и саобраћајном смислу.

Пристанишна делатност у Панчеву обављала се још у време настајања насеља, чак су и досељеници стизали примитивним пловним средствима низ Дунав, а интензивирала се паралелно са развојем насеља. Одмах после Другог светског рата, 1947. године, основано је предузеће које се бавило пристанишном делатношћу у Панчеву. Радило се на претовару шлепова на Тамишу, испред „црвеног магацина“. Претовар се вршио крајње примитивним средствима, користећи углавном физичку радну снагу у ручна колица. Куповало се и нешто помоћних уређеја и машина, као и одређен број транспортних средстава. Уз њихову помоћ повећан је учинак пристаништа кроз велики рад и ентузијазам свих запослених. Међутим, пристаниште се одувек налазило на Тамишу, у непосредној близини језгра града, те није било просторне могућности проширења и развоја. Морало се мислити о новој локацији где би се пружио могућност развоја на дужи период. Појавише се људи ширих видика да се обезбеди простор на реци Дунав за изградњу пристаништа – луке на Дунаву.

Направљена је концепција развоја модерне луке базенског типа где бродови упловљавају а не пристају на отвореном току. Тако се кренуло са лучком делатношћу, прво претовар жита и шљунка, а касније доградњом оперативне обале и набавком нових претоварних капацитета и изградњом складишта и осталим лучким пословима.

Данас, Лука „Дунав“ Панчево представља моћан колектив где се може претоварити и ускладиштити огромна количина робе, генералних и расутих терета, као и контејнера. Организован је рад свих пратећих служби тако да се посао око претовара и складиштења робе

³⁶ Интвју са Сањом Ђуришић, Панчево, 21.3.2024. Госпођа Ђуришић је комерцијална директорка Луке „Дунав“ Панчево.

обавља на једном месту. Створена је перспектива развоја једне моћне луке на Дунаву која ће представљати значајно саобраћајно чвориште, моћан робно-транспортни центар.

СПИСАК КОРИШЋЕНИХ ИЗВОРА И ЛИТЕРАТУРЕ

Литература:

1. Александар Бабовић, *Луке и пристаништа*, Академска мисао, Београд, 2014.
2. Слободанка Перовић, *Реке и индустријско наслеђе*, Завод за заштиту културе у Панчеву, Панчево, 2012.
3. Зоран Ротар, *Од кубикашке лопате до порталне дизалице*, Историјски архив у Панчеву, Панчево, 2002.
4. Др Никола Милутиновић, *Широм наше отаџбине*, свеска 1, Београд, 1922.

Електронски извори:

1. R. W. Caves, *Encyclopedia of the City*, Taylor & Francis, Routledge, 2005, 528, <https://sr.m.wikipedia.org/sr-ec/%D0%9B%D1%83%D0%BA%D0%B0>
2. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pristaniste>

Необјављени извори:

1. Архива Луке „Дунав“ Панчево, Служба развоја

Штампа:

1. *Борба*, 1965.
2. *Борба*, 1968.
3. *Борба*, 1975.

Усмени извори:

1. Сања Ђуришић, комерцијална директорка Луке „Дунав“ Панчево

ЗАХВАЛНОСТ

Желела би да се захвалим на помоћи током писања овог истраживачког рада менторима Николи Конеском и Илији Тепшићу на указаним саветима током писања рада. Захваљујем се и запосленима у Луци „Дунав“ Панчево, а нарочито комерцијалној директорки Сањи Ђуришић, на издвојеном времену и труду да ми одговоре на сва питања која су била од значаја за мој рад. Такође, захваљујем се и мом тати који ми је био највећа подршка током писања истраживачког рада.