



Krajem marta ove godine, državni sekretar u Ministarstvu ekonomije i regionalnog razvoja zadužen za NIP Milan Đokić, potpisao je u Novom Bečeju sa direktorima regionalnih razvojnih agencija Srema, Banata, Šumadije i Pomoravlja protokole o saradnji na izradi projektno-tehničke dokumentacije za pet regionalnih projekata i najavio da će za ovu namenu biti izdvojeno 38 miliona dinara. Jedan od projekata je i pristanište u Novom Bečeju na reci Tisi, koje ima veliki turistički potencijal i treba da bude centralna (jedina) marina za prijem turističkih brodova.

To će, kako se kaže u obrazloženju, značajno uticati na razvoj nautičkog turizma, ali i omogućiti čitavom regionu Banata da ostvari ekonomski razvoj i korist.

Nedugo zatim, novobečejski gradonačelnik Milivoj Vrebalo doneo je iz sedišta Evropske unije u Briselu dobre vesti da su strani investitori zainteresovani da pomognu u realizaciji ovog projekta. Novobečejcima i žiteljima gradova i sela ovoga kraja, sada je ova ideja bliža nego ikada ranije, ali svi još sa nevericom govore o tome, sećajući se, ne tako davnog, gorkog iskustva sa mostom koji je trebalo da spaja Bečej i Novi Bečej, dobijenim na poklon od Vlade Savezne republike Nemačke, koji je volšebno završio u Adi. A dok se ova ideja ne realizuje, nama ostaje da se prisetimo minulih vremena, kada je novobečejsko pristanište bilo centar trgovine ovoga dela Banata, Vojvodine i celokupne regije.

O značaju rečnog saobraćaja za Novi Bečej u svojim putopisima pod nazivom: "Opis lepog grada Bečaja" pisao je Evlija Čelebija 1665. godine. On u tom svom napisu, između ostalog, kaže: „Blagodareći velikom pristaništu, stanovnici su većinom trgovci solju i ribom. Jako su bogati i gostoljubivi ljudi i prijatelji stranaca. To je vrlo prijatna i bogata varoš... ”

Posle osobođenja od Turaka (1717), još dugo su u Banatu svi putevi bili letnji, bez kamene podloge. Njihova prohodnost bila je od proleća do jeseni. Već s prvim jesenjim kišama oni bi opusteli i postajali prohodni samo za zaprege dobrih konja, ili četiri vola upregnuta u kola. U takvim uslovima, kada ni železnica nije postojala, dominantnu ulogu imao je rečni saobraćaj. Porast proizvodnje i pogodan tok reka doprineli su proširenju trgovine u Torontalskoj županiji, koja je tada obuhvatala veći deo jugoslovnog Banata. Zbog loših suvozemnih puteva najveći deo trgovinskog prometa odvijao se rečnim putem. U ono vreme to je bila opšta pojava, a Torontalska županija je u tom pogledu imala posebno povoljan položaj. Pored Tise i Moriša, koji je u tom delu, što protiče kroz Torontalsku županiju, bio plovao za tadašnje brodove, sredinom Županije protkao je i Begejski kanal. Niz Moriš su stizale pošiljke soli i drveta iz Erdelja, a Begej je povezivao deo istočnog-brdovitog Banata bogatog drvetom, sa ravnim Banatom, u kome se nalazila Torontalska županija, koji je u drvetu oskudevao.

Tisa je omogućavala prevoz žitarica preko Dunava do Budimpešte, Beča i drugih krajeva, čak do Nemačke, a takođe i prema moru. Nalazeći se na najpogodnijem delu toka Tise, kroz Torontalsku županiju, u Novom Bečeju se razvila trgovina i samim tim rečni saobraćaj. Pored samog Novog Bečeja nalazilo se selo Vranjevo, koje je danas sastavni deo Novog Bečeja, u kome je bio glavni magazin za žitarice Velikokikindskog dištrikta 4, što je doprinosilo povećanju trgovine i prometa na novobečejskom rečnom pristaništu. Glavni proizvodi za prodaju bili su: pšenica, ovas i ječam, zatim, goveda, ovce i duvan. Kupovani su, i dovoženi rečnim putem, proizvodi sa drugih područja kao što su: građevinski materijal, voće (šljive) i industriski proizvodi.

U Geografskom rečniku Mađarske za 1851. godinu piše o Novom Bečeju:

„Turski Bečej, varošica u Torontalskoj županiji i najveće mesto trgovine žitom u celoj Monarhiji, na levoj obali Tise... Iz Austrije, Mađarske, Hrvatske, značajnijih gradova-luka Sredozemnog mora dolaze ponekad i po 100. trgovaca. Brodovi koji odlaze natovareni teretom žita broje i po 300 brodova godišnje, od kojih najmanji imaju nosivost 1.000, srednji 2-3.000, a veliki 3-6.000 centi robe. Tako se godišnje izveze više nego milion požunskih merova, uglavnom u Peštu, Đer i Beč, a manje u Hrvatsku: Sisak i Karlovac i odatle suvozemnim putem do Rijeke. Posle trgovine žitom dolazi trgovina duvanom i manje trgovina stokom (goveda) i vinom. U novobečejskim vinogradima rodi godišnje toliko grožđa da se dobije oko 2.000 akova slabog vina.

Od značaja je i to da u ovoj okolini uspeva izuzetno mnogo lekovitog bilja, posebno je dobrog kvaliteta kamilica... ”

Svakog leta, pred početak žetve, dolaze u Novi Bečej kupci žita iz Srbije, Mađarske, Austrije, Nemačke, Hrvatske i jermenski trgovci iz raznih zemalja. Tih kupaca često dođe toliko, da postojeće gostionice postaju teskobne za njihov smeštaj, pa je skoro svaka kuća, bliže Tisi, imala za gosta poslovnog čoveka iz dalekog sveta. U tadašnjoj novobečejskoj „Velikoj gostionici“ odvijao se, u prisustvu tih žitarskih trgovaca i njihovih agenata, dinamičan berzanski život.

„Trgovci su sa svojim agentima u „Velikoj gostionici“ obavljali kupo-prodajne poslove, a na obali Tise uz viku lađara i trku radnika, vršen je utovar žita u brodove. Po prašnjavim putevima, malte ne, kud god se krene po banatskoj ravnici, vide se duge kolone zaprežnih kola puna žita i na njima razdragani kočijaši koji ponosno izgovaraju: - Za Novi Bečej.”

Pored trgovaca, koji su stanovali u Novom Bečeju, bilo je i „torbara“, koji su dolazili iz dalekih krajeva u sezoni otkupa pšenice i drugih proizvoda poljoprivrede. Ti trgovci, su se i privremeno nastanjivali u Novom Bečeju. Dolazili su brodovima i donosili raznovrsnu robu, posebno industrijske proizvode za potrebe novobečejskih zemljoradnika. Pojedinci su svoju robu izlagali na novobečejskoj pijaci, gde je ponekad bilo i dvadesetak kola punih njihovom robom. Domaći trgovci su se osećali ugroženim od tih stranaca i zahtevali su od vlasti da ograniče njihovu delatnost, ali se vlast na te žalbe nije mnogo obazirala. Velika proizvodnja pšenice 1864. godine omogućila je, da se te godine, preko novobečejskog pristaništa isporuči 2,359.000 merova raznovrsnog žita, delom za Hrvatsku i morska pristaništa, a većim delom za Peštu i Đer.

Pišući svojevremeno o značaju rečnog saobraćaja za razvoj Novog Bečeja kroz istoriju, jedan od znamenitih ljudi ovoga kraja, privrednik, književnik i slikar Lazar Mečkić (iz Kumana) se prisetio tridesetih godina 20. veka, i jednog od najlepših brodova tog vremena „Princeza Jelena“, koji je saobraćao između nekoliko godina na relaciji od Beograda do Sente i obratno. Brod je iz glavnog grada u Novi Bečej stizao svakodnevno oko 8 sati uveče pristajao na novobečejsko pristanište, bilo kad iz Beograda ide prema Senti, ili obrnuto od Sente ka

Beogradu. Za putnike namernike dolazak broda na novobečejsko pristanište je bio poseban doživljaj. Brod „Miroslav” je saobraćao između Novog i Starog Bečaja.

Rečno brodarstvo je bilo izuzetno pogođeno sankcijama Ujedinjenih nacija od 1992. godine. Najveći broj njihovih plovnih objekata nalazio se usidren u luci Beograd, ili takozvanim zimovalištima. Od tada do danas, rečno brodarstvo naše zemlje se nije oporavilo.

Da li će opštinsko rukovodstvo Novog Bečaja uspeti da promeni postojeću situaciju i da izgradnjom nautičke luke vrati “staru slavu”, ostaje da se nadamo, posebno zbog toga što se ovaj gradić na najlepšoj obali na Tisi, ubrzano razvija.