

# Вештачка река донела благостање

Прошло је 220 година од када је изграђен Велики бачки канал, од Бачког Моноштора на Дунаву до Градишта на Тиси, у то доба јединствено дело браће Јожефа и Габора Киша



Велики Бачки канал данас

**Б**ио је 2. мај 1802. године. Дереглија, до врха натоварена робом, секла је таласе, али не дунавске, савске, моравске, тиске или неке друге реке, већ Великог бачког канала, тог дана пуштеног у саобраћај. Иако им није дозвољено да до краја реализацију свој замашан пројекат, браћа Јожеф и Гabor Киш, по струци хидроинжењери, могли су да буду поносни на тада јединствену вештачку реку у Европи. Ондашњој Хабзбуршкој монархији, а данашњој Бачкој, она је донела истинско благостање, јер су до тог тренутка подземне воде сатирале усеве, а маларија немилосрдно косила и оно мало становника који су се ту затекли.

Макар што данас често служи за одлагање отпадних вода, што никоме не служи на част, канал је деценијама био извор са којег се наводњавала плодна бачка земља, а лађе су, скривши водени пут за 158 километара, лакше стизале до Пеште и Бече.

Остаће упамћен и као један од првих вештачких ископаних пловних канала континенталног дела Европе, истовремено претеча каналског система Дунав-Тиса-Дунав. Његовом изградњом



Јожеф Киш

и „сакупљањем“ подземних вода постало је обрадиво око 120.000 хектара земље. На ове и друге податке су, о књизи о каналу (издавачи Културни центар Војводине и „Тиски цвет“) указали су Ђезе и Атила Бордаш, осветљавајући истовремено животни пут ова два брата.

— Велики поборник за изградњу канала био је математичар и физичар Фаркаш Кемпелен, који је радио математичке и статичке прорачуне за преводнице – потврдио је за „Магазин“ Ђезе Бордаш. — Како

својевремено записао познати књижевник Раша Попов, браћу Киш освојило је надахнуће да на разdalини од стотинак километара споје Дунав и Тису, створе вештачку реку и пловни пут којим ће годишње пролазити хиљаде бродова.

## Успех, па крах

За Јожефа Киша се говорило да је изузетан стваралачки ум, у неку руку митска личност, равна великим историјским неимарима цивилизације. Доласком на престо царице Марије Терезије почине насељавање око 18.000 становника у данашњој средњој Бачкој. Много гладних уста, а земље мало. Земље је заправо било, али као мочвара из које су вребале разне болештине. Јожеф је добио задатак да становништву створи боље услове, па је каналом до Црне баре (између Врбаса и Србобрана) усмерио воду која је полако отицала према Тиси. То му је дало подстrek да, заједно с братом, уради пројекат о повезивању Дунава и Тисе, вештачким каналом.

Пројекат је доспео пред цара Франца Другог, који је одобрио почетак радова и прихватио предлог да, кад се заврши, ка-

нал понесе његово име. Зато се у документима често може прочитати да је то Францов канал. Подухват је изискавао милионе тара споје Дунав и Тису, створе вештачку реку и пловни пут којим ће годишње пролазити хиљаде бродова.

— Браћа су планирала да се радови заврше за три године, с тим да се ради осам месеци у години – открива своја сазнања Бордаш. — За осам месеци требало је ископати око пет милиона кубних метара земље, изградити три преводнице са више пари капија, двадесетак мостова, зграде за посаду, гостионе, штале за коње, одводне канале на којима би радиле воденице.

Нажалост, није све ишло како је планирано. Ратови су осиромашили Угарску, осетило се помањкање средстава, уместо 3.000–4.000 војника добили су свега неколико стотина, морала је да се гради и четврта преводница код Малог Стапара, смањен је број тесара и зидара на изградњи преводница. Ситуација се 1796. толико погоршала да је Бечки двор био



Преводница код Бездана 1904.

приморан да на копање канала пошаље око 2.000 француских заробљеника који су на све могуће начине покушавали да од рада побегну. Радови су толико споро напредовали да је 1799. Јожеф смењен с директорског места, а његов брат Габор послат на француско ратиште, где игине 1800. године. За главног инжењера именован је Станислав Хепе, пореклом Польак.

Јожеф је потпуно изопштен из целог подухвата, а нису га звали ни на отварање канала. Разочаран и потиштен, најпре се сели у

Сомбор, а потом у Србобран. У

свом дневнику записао је латинску изреку „Учини добро – захлјеш“. Душа му је патила, што се види и по његовим белешкама „како су људи спремни да, уместо награде, буду завидни, да вређају и да прогоне“.

## Испуњена последња жеља

Последња жеља му је била да га сахране у његовом винограду, 300 метара изнад преводнице у Врбасу. Жеља му је испуњена. Мађарски племић, рођен у Бу-

## КАНАЛОМ 1913. ПЛОВИЛО 4.200 ЛАЋА

Један од хроничара Францовог канала, водоинжењер из Сомбora Никита Андрејев, пронашао је податак да је рекордна година промета каналом била 1913, кад су почеле да раде шећеране у Црвенки и Врбасу. Тада је превезено 432.000 тона робе, углавном шећерне репе. Канalom је те године пловило 4.200 лађа и 1.800 сплавова. Рекордна година била је и 1943. када је превезено више од 356.000 тона робе. Све је зависило колико су родиле житарице и да ли је било довољне воде за пловидбу.

диму, спокојје пронашао испод хладног мермера у костурници на Телечкој висоравни. О грబу, са високим обелиском, брине колектив „Вода Војводине“.

Да је канал и за Угарску био од великог значаја, сведочи и посета цара и краља Франца Другог, пет година након завршетка радова. Са свитом и ћерком Маријом Лујзом, владар се у Сомбору укрцоју у помпезно окићену лађу која их је повела ка преводници у Врбасу. Дереглија су вукли коњи који су замењени у Црвенки. Нова, вештачка река променила је живот у овим крајевима. Из средње Европе досељавају се многе породице које, осим пољопривреде, почињу да се баве и прехранбеном производњом.

Пролазио је Велики бачки канал кроз разне муке и невоље. Две године од отварања над њим се надвила дилема да ли га одржавати или затрпати! Гроф Ференц Зичи добио је задужење да на терену извиди ситуацију, он је то пажљиво учинио, и ка-

налје преживео. Уз све то, донета је одлука да се код Бездана гради нова преводница. Доцније се показало да је канал и те како рентабилан, посебно од превоза соли, а камоли од житарица и руде. Лађе су теглили коњи и вукли људи, водени пут према европском тржишту је скраћен, па је тадашња царевица на мудро проценила да канал треба одржавати и сачувати. Акционарско друштво, које је о њему бринуло, јесте у првих 25 година остварило добит од 40 милиона круна, а за комплетно одржавање издвојено је осам милиона круна.

Лађе, популарне дереглије су путовале каналом захваљујући, пре свега, стражарским колибама, саграђеним на сваких шест седам километара. После судошли парни бродови, реморкери, шлепови.

Браћа Киш би се данас грудно разочарала кад би угледала своје животно дело. У многим местима поред којих пролази, канал служи као стециште отпадних вода, често ширећи неподношљив смрад, због чега уопште није омиљен међу мештанима. Ипак, будућност му није тако суморна. Планира се његово детаљно чишћење и опоравак. То време сви са нестрпљењем чекају.

Мирољуб Стефановић  
Фотографије из књиге  
Ђ. Бордаша



Овако је пловида  
каналом изгледала  
предесетих година 20. века

## БОГАТИ ИШТВАН ТИР

У време изградње Францовог, односно Великог бачког канала, још нису прокопани Суецки, Коринтски и Панамски канал. Осим браће Киш, за његово изградњу и одржавање најчешће су спомињани Јоханес Михалик и Иштван Тир. За Тира се тврди да је био контроверзна личност. Био је на појединим фронтовима, а у Енглеској се упознаје с њиховим моделом изградње канала. Као агента га осуђују на смрт, али га ослобађају на интервенцију краљице Викторије. Оженио се сестром Наполеона Трећег, стиче велико богатство и на 99 година откупљује право на пресецање и употребу Коринтског канала. Изградио је и канал од Малог Стапара, преко Руског Крстура, Кулпина и Руменке до Новог Сада, који је завршен 1875. године.