

Комплетан пројекат пловног пута је из 1973. године

Аутор: Миодраг Б. Јовановић, уторак, 12.02.2013.



У Србији је још у 19. веку, у периоду од 1840. до 1863. године постојало Француско–српско паробродно друштво за пловидбу на Дунаву, Сави и Морави. То друштво је 1859. године тражило од Милоша Обреновића дозволу за тридесетогодишњу пловидбу Дунавом и Моравом. Из одређених разлога, уговор с Французима је прекинут 1864, али је већ 1867. први пут започето са озбиљнијим испитивањем Мораве као природног пловног пута. Две године касније, државна експедиција са Антом Алексићем, инжењерским официром на челу, измерила је речно корито Велике Мораве од ушћа у Дунав до Ћуприје. „Гласник српског ученог друштва” штампао је 1879. Алексићеву књигу „Морава, њено садање стање и могућност пловидбе”.

О спајању Дунава са Егејским морем говори се 1904. године, да би већ 1907. америчка инжењерска компанија поверила професору Николи Стаменковићу, са Техничког факултета Универзитета у Београду, родоначелнику српске хидротехнике, да уради генерални пројекат за пловни пут Дунав – Егејско море. Тада је речено да је то „линија европске економске гравитације у односу на Суец”.

Идеја је обновљена 1961. у тадашњој Југославији. Тада је Пројектантски завод речног саобраћаја из Београда урадио идејно решење пловног пута Дунав–Солун, да би се са техничком разрадом деонице „Морава” (предузеће „Иван Милутиновић” – ПИМ и институт „Јарослав Черни”) наставило 1964. године.

Најкомплетнији пројекат пловног пута Морава–Вардар–Аксиос настао је тачно пре четрдесет година (1973) а његови аутори су стручњаци предузећа „Иван Милутиновић” – ПИМ. То је и сада најсолиднији извор информација о идеји спајања Дунава с Егејским морем.

Важно је да јавност сазна о чему се ту заправо ради и колико је то велики (како неки кажу „фараонски“) подухват. Наиме, према поменутом пројекту ПИМ-а, тај пловни пут би имао пет деоница.

Прва би била Велика Морава од Смедерева до Сталаћа, дужине 150 километара. На тој деоници требало би савладати висинску разлику од 58 метара, а за то је предвиђено („Енергопројект“, 1987), седам степеница – брана, са преводницама за пролаз бродова. Све преводнице су димензионисане за типске дунавске бродове и имају дужину 190 метара, ширину 12 метара и најмању дубину воде 3,5 метара.

Друга деоница је од Сталаћа до вододелнице код Прешева. Дугачка је око двеста километара, уз висинску разлику од око 270 метара. Да би се ова висинска разлика савладала, требало би изградити тридесет степеница са преводницама. Деоница обухвата и пролаз кроз Грделичку клисуру, трасом која захтева решавање мноштва изузетно сложених техничких проблема, као што су: недостатак воде, засипање корита бујичним наносом, измештање железничке пруге, изградња латералних канала, пловних тунела... Кад је реч о пловним тунелима, треба рећи да су то уникатни објекти, не само због изградње, већ и због сложене експлоатације која захтева одређену брзину тока воде и одговарајуће проветравање. У датом случају, пловни тунели би морали да буду широки 14,5 метара, дубоки преко три метра и слободног отвора од нивоа воде до плафона од око 11 метара.

Трећа деоница је вододелница код Прешева, дужине око 30 километара. На том потезу предвиђен је и хоризонтални пловни канал преко саме вододелнице, али да би се до њега доспело потребно је бродском успињачом (стручније речено, „механичком стрмом равни“) бродове подићи 36 метара. То је раван у нагибу од пет одсто с колосеком по коме се креће велики челични резервоар испуњен водом (дужине 90, ширине 12, дубине 3,7 метара), у који упловљава брод и онда се уз помоћ колосека савлађује успон или пад. Поменути пројектом предвиђено је укупно пет оваквих бродских успињача.

Четврта деоница води кроз Македонију и обухвата око 200 километара, с висинском разликом од 386 метара. За то су потребне, осим четири стрме равни, још 18 брана с преводницама.

Најзад, пета, најкраћа деоница од 73 километра иде кроз Грчку. Ту је висинска разлика 44 метра. За њено савладавање требало би изградити три бране с преводницама, као и 16 километара пловног канала ка Солуну.

Укупна дужина пловног пута износи 650 километара, при чему је дужина регулисаних токова Мораве, Вардара и Пчиње 484 километра. Да би систем функционисао у Грделичкој клисури и на вододелници код Прешева, потребно је формирати две велике акумулације – „Кончуљ“, на Биначкој Морави, и „Прохор“ на Пчињи. Из ових акумулација за несметану пловидбу било би потребно годишње обезбедити 20 милиона кубних метара воде.

Професор на Грађевинском факултету Универзитета у Београду

Коментари [10](#)



Edit

G.Jovanovic!Potpuno se slazem sa Vama!Opste nije relevantno dali za 5 ili 1o g.Srbija biti clan EU.Bitno je da u EU vise nema ganice izmedju clanice!Bar je " pred nosom" Srbije,trebalo bi modernizirati pruge i to je to!Ma kakav kanal?Uostalom ko bi to finanziao EU?Boze moj kako mogu biti neki toliko naivni,imaju oni ogromnih luka okolo naokolo bas bi njima trebao Solun kad ni sami Grci neznaju sta bi poceli snjim !



Novosađanin NS

Od celog projekta realan je i koristan samo deo koji se odnosi na regulaciju Morave i izgradnju sistema melioracija i vodosnabdevanja u slivu Morave i to kao dugoročni projekt.



pop jovanovic

Ordinarne gluposti i lakrdija sto se tice vecine komentara na ovu temu. U kontekstu EU gde ce biti ukljucen ceo Balkan izlazak na luku Bar je najbolji i u svakom pogledu najekonomicniji. Ovo je primer politickog slepila koje je akutno danas u Srbiji i koje nece jos dugu da potraje, to se imanentno.



Željko Kovačević

Krajnje je vreme da u vladu uđu kompetentni ljudi -inženjeri koji će umeti da osmisle i realizuju profitabilne projekte zasnovane na realnosti i potrebama ove zemlje, a ne na snovima. Jedan od ključnih uspeha kineske privredne ekspanzije je upravo dugoročan plan iza koga stoje inženjeri, a ne političari koji nisu u životu ništa pametno uradili ni pošteno zaradili.



racionalni inženjer

ama ljudi, pa mi ne koristimo dovoljno ni postojeće reke a kamoli već izgrađene a zapustene kanale, da ne pominjem željeznicu, ja jesam inženjer, ali pustite te političarske bajke (čuj, "koliko će to značiti za turizam")



mocnisima

Apsolutno podržavam ovaj projekat. To će svetu pokazati za šta je sve Srbija sposobna. Kasnije možemo spojiti ovaj kanal sa Severnim morem i Tihim okeanom, sa jednim krakom do Japanskog mora. To bi uz brze pruge Srbije koje bi u međuvremenu povezale Njujork i Beograd bio istorijski trenutak za našu zemlju.



STOJAN DJORDJEVIC

Fenomenalna studija o tehničko građevinskim izazovima ovako dugog plovnog puta. Preporučujem urednicima ostalih novina da je takođe objave. Tada će bar još polovina onih koji su mislili da je to sjajan poduhvat, shvatiti da je u stvari ovo zamajavanje naroda. U mojim komentarima u ostalim novinama sam rekao da je žalostno što to rade ako im je to cilj. A ako već stvarno misle da to otpočnu, onda je to vrlo opasno. Ali, tu postoji sreća u svemu ovome što se za sve pitaju i Makedonci i Grci. Ekonomski gledano to bi bio bankrot pre samog početka.



Miomir Maksimcev

Realizacija ove ideje bi pomogla Srbiji da pokrene privredu u dužem periodu. Korist od regulacije reka koje trenutno pricinjavaju ogromne štete poljoprivredi, mogućnost navodnjavanja, turizma itd. čine ideju još korisnijom i opravdanijom. Citav projekat ima i civilizacijsku dimenziju kao projekti izgradnje piramida u Egiptu, Kineskog zida, Panamskog kanala, Sueckog kanala i sl.



Aleksandar Mihailovic

Verujem u taj projekat i mislim da bi bio jedan od najozbiljnijih trenutno u svetu. Nekako sam siguran i da bi Evropa i same UN bile zainteresovane za isti. Neophodna je temeljita razrada vec postojece studije i detaljno planiranje brojnih sadržaja duz citave trase. Ne samo da bi to bila turisticka atrakcija sa brojnim velelepim turistickim ponudama i vraćanja zivota brojnim opustelim krajevima, vec i znacajna saobracajnica za promet roba, cime bi se preuzele brojne funkcije luka na Jadranu i problemi oko pregleda robe, istovara sa brodova i utovara u spore zeleznice ili slepere koji na ovakvim saobracajnicama prave dodatne kolapse. Investicija je jako velika i dugo bi trajala izgradnja svega, mozda i punih 30 godina, ali, verujem da bi se i isplatila i da bi evropske drzave, UN i brojne banke rado ucestvovalе u finansiranju tog izuzetnog projekta. Da li smo mu dorasli? Strucno jesmo ali politicki nismo. Zasto? Iz razloga ciste ljubomore ce biti opstruisan i blokiran.



Čika Dragan

Najkompletniji prikaz do sada! Bez obzira na sve tehničke aspekte, kao dugogodišnji inženjer sam uveren da inženjeru mogu to da realizuju. Samo ne znam ko bi to mogao platiti. S obzirom na relativno malo smanjenje dužine pkovnog puta (preko Crnog mora), a imajući u vidu brojne prevodnice i liftove što će usloviti malu brzinu plovidbe, ne verujem da bi ovaj plovni put privukao nove terete kpji bi ga mogli učiniti ekonomičnim.