



Kap. MILAN KOSVIĆ
Beograd

Transkontinentalna plovidbena veza Sjeverno - Crno more i Beogradsko prištanište

Još u davna vremena ljudi su stvarali planove kako bi preko evropskog kontinenta izgradili vodeni put koji bi spajao Sjeverno sa Crnim morem. Odavno se dava veliki značaj takvoj saobraćajnoj arteriji, a ovu zamisao pokrenuo je godine 793. Karlo Veliki.

Prolazili su vijekovi, ali ovaj san nije izbrisan iz čovjekove mašte, pa su i kasnije generacije, sve do naših dana,

još ozbiljnije prilazile ostvarenju ovog pothvata. Njemačka je ovom problemu prišla sa naročitim interesom i intenzivno se bavila projektom koji se sastojao u tome da putem spajanja dviju velikih plovnih rijeka, posredstvom plovnih pritočaka i izgradnjom plovnih kanala izgradi plovni put od Sjevernog do Crnog mora, od Rotterdama do Suline.

Ova nastojanja prolazila su kroz razne faze dok u Njemačkoj nije 1921. godine osnovano društvo za izgradnju kanala Rajna—Majna—Dunav sa kapitalom od 1.200.000.000 maraka.

Spajanje je predviđeno pomoću rijeke Majne, tako da se ona od Ašafenburga do Vireburga, ili Bamberga produbi i kanalizuje. Od Bamberga do Kelhajna izgrađen je još 1846. godine Ludvigov kanal dug 185 km samo treba da bude produbljen za saobraćaj plovnih objekata do 1500 tona. Od Kelhajna do Pasave izvršit će se regulacija radi plovidbe većih objekata.

Ova spojnica Rajne sa Dunavom predstavljat će glavnu evropsku arteriju koja prolazi kroz našu zemlju.

Ovo će svakako biti novi put i novi pravac kojim će se uputiti veliki dio evropske trgovine.

Nema sumnje da će kanal Rajna—Majna—Dunav stvoriti revoluciju u saobraćaju. Razmotrimo li situaciju prije drugog svjetskog rata, uočit ćemo važnost nove saobraćajnice.

Razvijena privreda nastala u srednjoj Evropi, a naročito u Njemačkoj prije i poslije prvog svjetskog rata traži sebi put na Istok.

Vođena tom idejom Njemačka pristupa izgradnji ovog velikog vodenog puta koji će spojiti dva stara svjetska mora, Sjeverno sa Crnim morem.

Koliki se ekonomski i politički značaj pridavao tada ovom ostvarenju može se zaključiti po tome što je Engleska odmah svojim kapitalom ušla u dunavska broderska preduzeća, a Francuska u mađarske željeznice i budimpeštansko pristanište koje je trebalo da postane centar srednjoevropske trgovine.

Cehoslovačka je istovremeno i u istom cilju pristupila izgradnji modernog pristaništa u Bratislavi.

Prilike su se sa drugim svjetskim ratom izmijenile. Usporeno je, odnosno odloženo ostvarenje projekta. Jugoslavija je ipak, uvidajući koliko će važnost imati ovaj vodeni put za njenu privredu, pristupila izgradnji modernog teretnog pristaništa u Beogradu.

Na Jugoslavenskom sektoru Dunava, dugom 591 km nalazi se hidročvor rijeka: Dunava, Save, Drave, Tise i Tamiša, a Beograd se nalazi na centralnom dijelu ovog sektora, te prema svom položaju i vezom Jadranske željeznice koja je u izgradnji preko luke Bar dobiti će i trgovačko posredovanje između proizvođača sjeverne i zapadne Evrope i jugoistočnih njenih krajeva. Beogradsko pristanište posjedovat će sve uslove za takvu ulogu.

Radovi na izgradnji pristaništa na Dunavu su napredovali i bliže se kraju. Ono će imati sve potrebne suvremene uređaje modernog pristaništa. Beograd će željezničkom vezom sa lukom Bar i vezom sa Sjevernim i Crnim morem dobiti i sve karakteristike morske luke.

Beogradsko pristanište dobiti će još veći značaj kad se izgradi kanal Vukovar—Šamac i ostvari izgradnja plovnog puta Sisak—Zagreb i konačno ako se ostvari plovni put Morava—Vardar za koji je još pred pedeset godina izrađen projekt.

Beogradsko pristanište i do sada je imalo značajnu ulogu u saobraćaju i trgovini i pored toga što nije raspolagalo sa uređenom obalom i ostalim potrebama. Njegov promet dostigao je milijun i po tona godišnje i može se reći da u prometu zastaje samo sa morskom lukom — Rijekom.

Pristanište se nalazi na rijeci Savi. Tu je svojevremeno bio beogradski trgovački centar. Pored toga i druge okolnosti išle su tome u prilog. Taj sektor Save nije izložen vjetrovima kao Dunav, pruža bolju sigurnost plovnim objektima i manje smetnje za vrijeme zime jer se Sava kasnije zamrzava od Dunava.

I novo pristanište na Dunavu neće biti opterećeno ovakvim smetnjama, one su eliminirane zaštitnim bazenima koji pružaju potpunu sigurnost plovnim objektima kao i nesmetan rad.

Dinamičan razvoj Beograda odrazio se i na pristanište. U pristaništu na Savi izgrađen je kej sa potrebnim instalacijama, skladištima za smještaj robe i sa odgovarajućom mehanizacijom za utovar i istovar. Izgrađeno brodogradilište i remontne radionice kompletiraju potrebe suvremenog pristaništa. U toku je izgradnja i uređenje lijeve obale pristaništa što je sastavni dio Novog Beograda.

Savsko i dunavsko pristanište predstavljat će jednu cjelinu sa operativnim kejevima u dužini od preko 4000 metara.

Beogradsko pristanište igra značajnu ulogu, a nesumnjivo je da će i po ostvarenju Transkontinentalnog vodenog puta zadržati svoja preimućstva.

