

## Mozelski kanal

Kap. b. b. u p. i r. Maksimilijan Rakasović, Beograd

Osposobljavanje za plovidbu svakog važnijeg hidrosaobraćajnog puta ima, pored tehničkog i privrednog, također i snažan utjecaj u strategijskom pogledu, te u tome treba potražiti razlog, što njegov značaj često uvelike premašuje lokalni okvir područja, unutar kojega se izvodi. To se u naročitoj mjeri pokazalo za pregovora, koji su prethodili odluci o izgradnji Mozelskog kanala, čemu je posebno doprinijela okolnost, što on treba da se izvede u predjelu, gdje se susreću granice nekoliko država, u području, koje mnogi smatraju srcem Zapadne Evrope i u centru velikog broja njenih najmoćnijih industrijskih kombinata. A pošto će se istovremeno s izgradnjom kanala podizati uz njega još i čitav jedan sklop velikih hidrocentrala, ostvarenje tog pothvata zavređuje veoma pažljivo praćenje ne samo od strane svih država rajonskog, nego i dunavskog porječja. To vrijedi u posebnoj mjeri za našu državu, jer ona takođe stoji, pored intenzivnog angažovanja u podizanju brojnih hidrocentrala još i pred potrebom praktičnog ostvarenja nekih, za našu ekonomiku i vodoprivredu izvanredno važnih i krupnih kanalskih projekata.

Rijeka Mosel, lijeva pritoka Rajne, izvire u Francuskoj u Vogezima, teče uglavnom s juga prema sjeveru, protječe kroz gradove Epinal, Toul, Metz, Thionville i Trier, te se kod Koblenza ulijeva u Rajnu. Iako vazdušno rastojanje između mjesta, na kome izvire, i njenog ušća u Rajnu iznosi svega 214 km, dužina njenog toka je više nego dva puta veća (514 km), jer, tekući gotovo bez prekida kroz brdovit teren, stalno vijuga. Ta karakteristika njenog toka se naročito očituje u onom predjelu, gdje se probija između stjenovitih vijenaca Eifela i Hunsrück, te njih rijeka siječe u jakom padu i bezbroj okuka, stvarajući pri tom znatan broj brzaka. Zato se njenoj regulaciji pristupilo na tom dijelu još prije 80 godina, a to je i razlog što će sada, prilikom njenog kanaliziranja, postojati mogućnost, da se taj dio njenog toka iskoristi za pogon brojnih hidrocentrala. Kao glavne pritoke Mosel prima s desne strane rijeku Sar, a s lijeve Sauer, stvara jednim svojim dijelom granicu između Njemačke i Luksemburga, te i ona i njene pritoke protiču kroz, ili u blizini, nekoliko francuskih i njemačkih područja najintenzivnije industrijske djelatnosti. Na taj način njena dolina predstavlja prirodnu geografsku i saobraćajnu sponu između velikog broja važnih industrijskih predjela, od kojih neki, kao sarski, lorenski, luksemburški i rurski, imaju, po svom potencijalu svjetski značaj. Za veliko čudo ta je dolina i pored toga ostala pošteđena od huke savremene preduzimljivosti i bila dosad

čuvena jedino po romantičnosti svojih predjela i dobroj lozi, koja u njoj zri.

Međutim, kad je nedavno trebalo iznenada i na prečac riješiti pitanje sarskog područja, postala je i mozelska dolina preko noći predmetom oštrog nadmetanja između dvije velesile i njen dosad potpuno zanemaren značaj izbio je neočekivano snažno na javu. Njena sudbina predstavljala je prilikom tih pregovora jedno od glavnih pitanja i u konačno zaključen sporazum ušla je odredba, da se tok rijeke Mosel ima kanalizirati na dijelu, koji protječe između gradova Thionville, u francuskom Lorenu, i Koblenza, koji leži na njenom ušću, u Njemačkoj. Pošto će time ova rijeka postati plovna za riječna saobraćajna sredstva do 1500 tona nosivosti, ona će — što je od posebne važnosti za našu privredu — preko njene već postojeće veze sa mrežom francuskih unutrašnjih kanala i nakon dovršenja radova, koji su u toku na novoj kanalskoj vezi između Rajne, Majne i Dunava, pružiti mogućnost, da takođe i plovni objekti sa naših nacionalnih rijeka mogu obaviti plovidbu kontinentalnim vodenim putovima sve do Biskajskog zaliva i zapadnog dijela Sredozemnog mora.

Opći podaci o tom krupnom projektu su, uglavnom, slijedeći: u roku od 7 godina, dakle, do



1963., i uz trošak od oko 600 milijuna DM treba kanalizirati rijeku Mozal u dužini od preko 270 km i pri tom uz taj kanalizirani dio izgraditi ukupno 13 ustava i 10 hidrocentrala, od čega bi 9 ustava i isti broj hidrocentrala ostale na njemačkoj, a ostatak na francuskoj teritoriji.

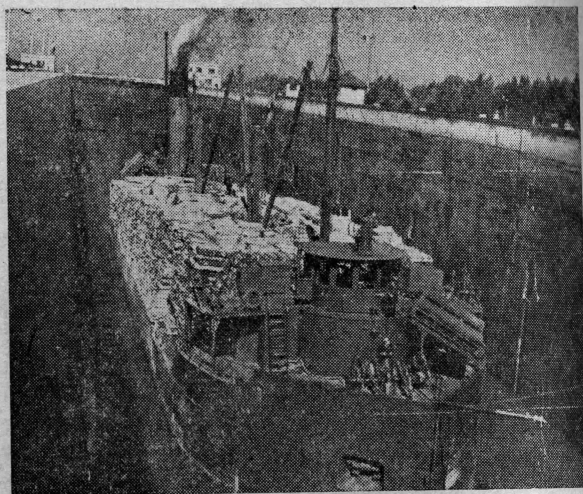
U diskusijama, do kojih je došlo u toku pregovora, kao i u stručnoj i dnevnoj štampi, istican je veliki broj argumenata, iz kojih se da zaključiti, koliko dalekosežan značaj može da ima jedan povoljno položen riječni kanal u području jake privredne djelatnosti, te ćemo zato navesti neke od najkarakterističnijih, koji zasjecaju u ekonomsku, hidrotehničku i vojno-strategijsku oblast:

1. Mogućnost, da jeftinim vodenim putem daturi koks iz rurske oblasti do svojih topionica u Lorenu, predstavljat će za francusku privredu očevidnu prednost, a takođe i okolnost, što će istim putem imati mogućnost da izveze gotove proizvode svoje teške industrije do velikih luka Sjevernog mora.

2. Od nesumnjive koristi bit će za Njemačku:

a) što će se izgradnjom kanala i hidrocentrala aktivizirati jedno u saobraćajnom pogledu naročito značajno područje, koje je dosad ostalo bilo, protivno normalnom razvitku, neiskorišteno,

b) što će specijalno rurska industrija otvaranjem Mozelskog kanala doći u bolji položaj, jer će imati mogućnost, da se izvjesnim dijelom posluži i lorenskom gvozdenom rudom, a ne samo švedskom, kao što je to u velikoj mjeri bio dosad slučaj. Pošto, naime, lorenska ruda sadrži

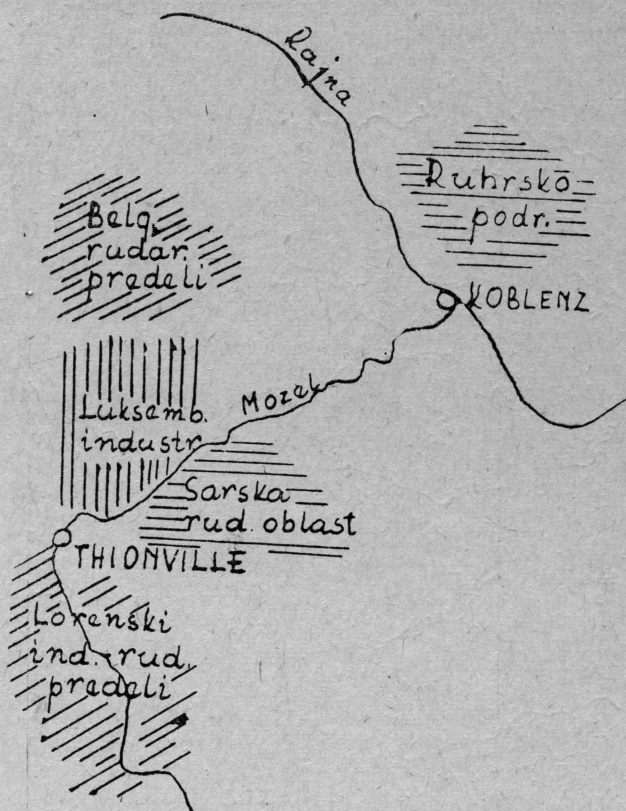


Brod u plovidbi na kanalu s ustavama

manje željeza od švedske, kod njene nabavne cijene igra podvozni stav važnu ulogu, a taj bi se izgradnjom kanala znatno popravio u njenu korist. Na taj način bi imali u rurskoj industriji mogućnost šireg izbora u snabdjevanju željeznom rudom, te ne bi više opstojao upravo monopolni položaj švedskih rudnika gvožđa, te

c) što će ta okolnost imati veoma dalekosežan značaj u maritimno-strategijskom pogledu: svakom pomorcu su poznate izvanredne teškoće, s kojima je u toku II. svjetskog rata suočena bila njemačka mornarica, kad je trebala stvoriti mogućnost za morski prijevoz švedske gvozdene rude iz područja Narvika do rurske oblasti kad je svake godine preko zimskih mjeseci bio zaleđen Botnijski zaliv. Ne samo što joj je u vezi s izvršenjem tog zadatka potopljena bila pod Narvikom srž njene torpedne flote, nego je bila i prinuđena, da u održavanju i obezbjeđenju tog transporta uložila dio potencijala, s kojim je — pored angažovanja u podmorničkom ratovanju — uopće još raspolagala. Nije, dakle, teško shvatiti značaj koji će u pomorsko-strategijskom pogledu predstavljati mogućnost boljeg i svrsishodnijeg prilagođenog načina u snabdjevanju glavnog područja zapadnonjemačke industrije gvozdenom rudom iz bliskog Lorena.

3. S hidrotehničkog gledišta je osobito zanimljiva nada, koju Nijemci polažu u to, da će realizacija mozelskog projekta utjecati na Francuze, da odustanu od daljeg proširenja bočnog kanala Rajne, t. zv. »Grand Canal d'Alsace« između Bazela i Strasbourga, a koji treba uglavnom poslužiti za dobijanje električne energije. Francuskoj je pravo na taj rad priznato i ono je ozakonjeno još versajskim mirovnim ugovorom. Međutim, iako još ni polovina predviđenih radova nije izvršena, već sada trpi južno-badenska poljoprivreda u Njemačkoj gubitke, koji se uslijed mrazeva i u žetvi penju godišnje u desetine milijuna maraka, jer kanal, koji se nalazi na lijevoj, francuskoj strani Rajne, oduzima toj rijeci skoro 95% od količine vode, s kojom je raspolagala ranije. Uslijed toga je znatno snižen nivo podzemnih voda na



desnoj, njemačkoj strani Rajne, tako da je sada rijeka ljeti, na dijelu između Bazela i Otmarshaima, zapravo još samo jedna vrsta ovećeg potoka. U tome leži osnova njemačkog priželjkivanja, da od strane Francuza rad na Mozelskom kanalu bude shvaćen i kao kompenzacioni posao: mozelska voda za rajnsku vodu i da ih skloni, da prestanu s daljim radovima na alzaškom kanalu.

4. Jedna od najdelikatnijih strana projekta bilo je njegovo financiranje i ono je riješeno na taj način, što će savezna vlada Zapadne Njemačke učestvovati u glavnoj tranši sa 250 milijuna DM,

a Rajnsko-vestfalsko električno društvo, koje će se prihvatiti brige oko pogona i eksploatacije većeg dijela budućih mozelskih hidrocentrala, sa 300 milijuna DM.

\* \* \*

Nema sumnje, da je činjenica, što se i pored mnogih teškoća došlo do sporazuma o izgradnji kanala, preko kojeg će se ostvariti mogućnost direktne veze između istočnih i zapadnih evropskih mora, i to vodenim putem preko samog kontinenta, od velikog značaja, kako za naše riječno brodarstvo, tako i za pomorstvo.