

ПЛОВНИОТ ПАТ МОРАВА — ВАРДАР

— Мианвој Гашевски —

Без сомнение дека комуникациите што се движат по долините на Велика Морава, Јужна Морава и Вардар и коишто се протегаат во правец север — југ имаат најголемо сообраќајно значење на Балканскиот Полуостров. Но имајќи ги предвид и можностите за нивното лесно поврзување и вклопување во системот на европските комуникации од една и непосредното излегување во Источниот Медитеран, значаен со Суецкиот Канал и со близината на големите петролејски наоѓалишта од друга страна, истите имаат и значајна европска важност. Освен тоа кои оваа единствена донгитудинална сообраќајница гравитираат и низа трансверзални латишта долж речните долини од притоците на Морава и Вардар, коишто едновременно пробиваат



и повеќе високи планински венци поврзувајќи меѓу себе на најлесен начин одделни подрачја. Така од долината на Морава се одвојуваат три значајни пата: по долината на Западна Морава и Топлица кон запад и по долината на Нишава кон исток, додека пак во СР Македонија кон долината на Вардар гравитираат

или од неа започнуваат сите главни патишта во Републиката. Лесното поврзување на одделните региони е овозможено со модерно изградените патишта, а на повеќе правици и со железнички линии, што исто така се однесува и за најважниот правец Морава — Вардар. Имено, најлесна, најдобра и најбрза врска помеѓу Средна Европа и Источниот Медитеран се токму сообраќајниците (автопат и железничка линија) коишто идат долж долините на Морава и Вардар. Единствено што до денес не е искористено во сообраќајно-транспортната намена е самиот речен тек на Морава и Вардар, иако за тоа постојат поволни топографски и хидролошки можности. Се разбира дека за тоа се потребни и соодветни хидротехнички и градежни интервенции.

Постојат писмени докази дека одделни делници на Вардар и Морава биле користени во минатото за воден сообраќај. Така во долниот тек на Вардар, во Солунската Кампања пловеле бродови во обата правца се до Циганската Клисура, додека помали пловни објекти се спуштале сè до 18 век низводно од Скопје до Солун. Имено, низ Вардар од Скопје и Т. Велес се спуштале плавови и скели низводно натоварени со дрво, дрвена граѓа, жито, кожи и др. сè до Солун, каде заедно со товарот се продавале и пловните објекти. Исто така и пловидбата на Морава била позната уште за време на Римјаните, додека постојат записи од првата половина на XV век од кои се гледа дека Морава била пловна се до Сталаќ.

Промената на речниот режим на Вардар и Морава што настанала од почетокот на XVIII век како последица на безобзирното сечење и уништување на шумите од страна на Турците не го овозможувало понатамошното користење на овој сообраќај. Имено, како последица на уништувањето на шумските комплекси во сливовите на овие реки и нивните притоки, оголеното тло било изложено на разурнувачкото дејство на ерозионите процеси. Во реките тогаш се донесувани и делумно депонирани, особено на рамничарските делници, огромни количества на наносен материјал, при што текот често бил разбиван на повеќе ракави. При ова и истекнувањето од сливот било брзо и нагло, а подивените корита не биле во можност да ја прифатат целокупната вода поради што таа често се изливала и ги плаVELA околните подрачја.

Идејата да се изгради пловен пат којшто би го поврзал Дунав со Морава, а оваа преку нискиот Кумановско-прешевски превал понатаму со долината на Вардар, се појавила уште во минатиот век. Првите испитувања и мерења се однесувале само за р. Морава, односно за нејзината регулација, со што оваа река би била главна сообраќајна артерија преку која би се изнесувале сопствените, а внесувале странските производи. Меѓутоа, со изградбата и пуштањето во сообраќај на Суецкиот Канал во 1869 година идејата за поврзувањето на Дунав со Егејското

Море станала поконкретна. Во сето ова својата шанса ја виделе и некои странски компании од Англија, Германија и САД. Тие во 1907 година го ангажирале инж. Н. Стаменковиќ, тогашен професор на Техничкиот факултет во Белград, којшто во рок од две години изготвил извештај со соодветна техничка документација, коишто биле предадени на српската и турската влада во 1909 година. Меѓутоа, сите понатамошни акции во врска со реализацијата на овој проект се прекинале со Балканските војни во 1912 година.

Имајќи го предвид многустраното значење што би го имал водениот пат Морава—Вардар, по ослободувањето се пристали кон систематско проучување на овој проблем, за кое се изработени и бројни студии и проекти. Особено на ова е работено последниве години кога со помош на Обединетите Нации е пристапено кон проучувањето за интегралниот развој на сливот на р. Вардар. Во сите изготвени документи се укажува дека овој потфат технички е сосема можен од една и дека економски е сосема оправдан од друга страна. При ова особено треба да се нагласат и низа користи кои со овој канал би се реализирале.

Пловниот пат од Егејското Море би се движел по коритото на Вардар спротиводно до вливот на Пчиња од каде би продолжувал по оваа река се до вливот на Кумановската Река во Пчиња и понатаму преку долината на Кумановската Река до Кумановско-прешевскиот превал. Од овој превал трасата на канаот се движи по долината на Јужна и Велика Морава до нејзиниот влив во Дунав. Со неговото поврзување со пловниот систем на Дунав, а особено со каналот Дунав — Мајна — Рајна тој ќе стане дел од европските магистрални канали, со огромна важност за стопанството на нашата земја.

Каналот Морава — Вардар ќе биде долг 650 км., од кои должината на канаот во вардарскиот дел ќе изнесува 275 км., а во моравскиот 375 км. Од неговата целокупна должина, 484 км. ќе бидат регулираните корита на Вардар, Морава и Пчиња, а 166 км. новоизградени канали. Основното значење на овој канал ќе лежи во тоа што ќе се скрати патот што води по Дунав и Црното Море до Солун за околу 1.200 км., односно за три дена пловидба. Од друга страна должината на водениот пат од вливот на Морава (Дубравица) по Дунав, Црно и Средоземно Море до Порт Саид изнесува околу 2.990 км., додека истиот овој по каналот Морава—Вардар и понатаму Солун — Порт Саид ќе изнесува околу 2.070 км. Значи пократок од првиот правец за околу 920 км.

Висинската разлика помеѓу најниската точка (Егејско Море) и највисоката (Кумановско-прешевскиот превал) од каналот ќе изнесува 430 км., така што самата пловидба ќе биде овозможена со преводници, коишто ќе ги има 63 на број. Од овие



— = Пловен систем Рајна — Мајна — Дунав — Морава — Вардар

38 ќе се наоѓаат во моравскиот, а 25 во вардарскиот дел од каналот. Широчината на каналот ќе изнесува 43 м., а длабочината на водата 4 м. со што ќе биде овозможена пловидба на пловни објекти со просечен товарен капацитет од 1.350 тони, газење до 2,5 м., височината над водата до 4,40 м., со должина

до 80 м. и широчина до 9,5 м. Можиот годишен транспорт на овој воден пат во прво време ќе изнесува околу 10 милиони тони. Со магистралниот канал Морава—Вардар ќе бидат поврзани преку соодветни бочни канали и градовите Скопје, Ниш и Краљево. За нормалното функционирање на каналот ќе треба да биде обезбедено водно количество со протек од околу 6 м³/сек. Тоа ќе биде обезбедено со изградба на две акумулации и тоа на реките Пчиња и Биначка Морава.

Освен сообраќајно-транспортното значење на пловниот пат Морава—Вардар, особено за превоз на кабата стока, истиот ќе има и пошироко водостопанско и воопшто стопанско значење. Пред сè за одбрана на каналот од нанос и засипување ќе се санираат сливовите од ерозија и ќе се уредат поројните водотеци. Со самото тоа ќе се регулираат и големите води, односно ќе се изврши целосна заштита на загрозените досега подрачја од поплави.

Посебно значење каналот ќе има и врз производството на електрична енергија. Имено, покрај некои од браните ќе се изградат и хидроцентрали коишто ќе произведуваат годишно над 1,5 милиони kWh електрична енергија. Од друга страна со водата од каналот ќе биде овозможено и наводнување на земјоделските површини покрај каналот од околу 190.000 ха, што од своја страна ќе овозможи далеку поголемо и порационално земјоделско производство. Да споменеме на крајот дека со сето ова ќе се овозможи и поголемо вработување на населението, зголемување на националниот доход и подигање на животниот стандард.

ЛИТЕРАТУРА

1. М. Гашевски: „Вардар — најголема и најзначајна македонска река“, Географски видик, кн. 1, Скопје 1970. год.
2. М. Сибиновиќ: „Вардар и режимот на неговите води на скопскиот профил“, Водостопански проблеми, кн. 4, Скопје 1968 год.
3. Н. Поповиќ: „Коришћење вода Југославије у склопу европских пловних путева“, I Конгрес о водама Југославије, кн. I, Београд 1969 год.
4. Љ. Јанковиќ, А. Скриљки: „Пловниот пат Морава — Вардар (Aksios)“ Белград 1974 год.
5. * * *: „Водостопанска основа на СР Македонија“, Завод за водостопанство на СРМ Скопје, Скопје 1973 год.

