

Χρήστος Κηπουρός

Θ Ρ Α Κ Ι Κ Η Δ Ι Ω Ρ Υ Γ Α

..."Επιπλέον η Ελλάδα των πέντε, επί των Σεβρών, θαλασσών, που τη διαδέχθηκε η Ελλάδα της Λοζάνης, μετά των τριών έστω θαλασσών, και που σήμερα της φέρονται σαν μια Ελλάδα άνευ θαλασσών, μετά την κατασκευή της Θρακικής Διώρυγας, θα βρέχεται υπό τεσσάρων θαλασσών: Αιγαίο, Ιόνιο, Ανατολική Μεσόγειος, Εύξεινος"...

Εισαγωγή

Όταν πριν από εκατό τόσα χρόνια, ο Αμερικανός διπλωμάτης και πρεσβευτής στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, Henry Morgenthau έλεγε ότι "τα Δαρδανέλια της ξηράς, βρίσκονται στον Έβρο", παρέμεινε άγνωστο, αν υπονοούσε και "λύση Διώρυγας".

Όμως ενθυμούμενος κανείς τη ρήση αυτή και πλησιάζοντας τον παραποτάμιο Έβρο, ενώ ταυτόχρονα βλέπει το τοπίο, τις μηδαμινές κλίσεις, με την πεδινότητα και την επιτεδότητα, καθώς και το προσφερόμενο για πανεύκολη εκσκαφή έδαφος, είναι λογικό, μαζί με τα χερσαία Δαρδανέλια, να έλθει στο μυαλό του και η Διώρυγα.

Συνηγορεί σε αυτό και η υπόλοιπη ιστορική γνώση. Είναι η πλοϊμότητα του ποταμού, που στους Ρωμαϊκούς χρόνους, υπήρξε ναυσίπορος, από τις εκβολές του, μέχρι τουλάχιστον στο λιμάνι της Πλωτινούπολης, στο Διδυμότειχο. Και δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι κάποια σπάνια ψηφιδωτά, όπως αυτό που κοσμεί το δάπεδο ανασκαφέντος Ρωμαϊκού αρχοντικού στην Πλωτινούπολη, έχει ως αντικείμενο το "θαλάσσιο θίασο". Ας μην επεκταθώ στις τοπικές δέστρες, που έδεναν τα πλοία.

Όλα λοιπόν τα προηγούμενα, καθώς και η περί θαλάσσης εικόνα και ιδιαίτερα η φράση

του Στράβωνα: "Ἔστι δε και ενθάδε διώρυξ κρυπτή", που αφορούσε βέβαια άλλη περίπτωση, προλείαναν το έδαφος. Οπότε, μαζί με τη συζήτηση με έναν παλιό αντάρτη, συνέβαλαν στη σύλληψη, όσο και στη γέννηση της ιδέας για τη Θρακική Διώρυγα, Αλεξανδρούπολη Μπουργγκάς. Με το πρώτο κείμενο που έκανα, το 2007, να βρίσκεται ακόμη αναρτημένο, στο styx.gr.



Πηγή: <https://en.m.wikipedia.org/>



Πηγή: Ο ίδιος χάρτης, με μια απολύτως πεδινή διαδρομή της Διώρυγας,

Παρέκβαση 1.

Και όπως το σκέπτομαι, άργησα. Και πολύ μάλιστα. Πέρασαν 32 χρόνια, από τις 10 Οκτωβρίου 1993, όταν πρωτομπήκα στη Βουλή. Και ναι μεν, με το "ήλθον, είδον και απήλθον", δεν είχα καμία σχέση, κατά την επταετή εκεί παρουσία μου. Και ναι μεν, καλός και άγιος ο αγώνας υπέρ της Εγνατίας και υπέρ του Αγροτοκτηνοτροφικού παραδείσου, με ταυτόχρονη αποκάλυψη του Αθηναϊσμού, όμως από τότε όφειλα να αναδείξω την υπόθεση της Διώρυγας. Κάτι που στην ιστορική προοπτική, είναι ζήτημα Ζωής και Θανάτου της ίδιας της Θράκης.

Κατά τα άλλα, "αν είχαμε σοβαρό κράτος, η Θρακική Διώρυγα θα είχε γίνει, εδώ και δεκαετίες {!}

Τύχη αγαθή είναι το να πάει η Θράκη στον παράδεισο, όμως αυτό ας προκύψει το έτος 4.500 μ.Χ. Όχι νωρίτερα. Όσες χιλιετίες έζησε προ Χριστού, με ανθρώπινες δραστηριότητες, από τη νεολιθική περίοδο, όπως λένε οι γραφές, άλλες τόσες να ζήσει και μετά Χριστόν.

Και δεν πρόκειται για κάτι το άδικο. Όπως στον παράδεισο πηγαίνουν οι ηθικοί άνθρωποι, έτσι μπορούν να πηγαίνουν και οι ηθικοί ιστορικοί χώροι.

Αυτό όμως που μπορεί να γίνει με τη Θράκη στις μέρες μας, είναι να μετονομασθεί σε Αγία Θράκη. Και δεν μιλώ για τους ακρωτηριασμούς, ούτε για το μαρτυρικό εν πολλοίς γενέσθαι της. Λέω απλώς ότι αν ήταν γυναίκα, θα είχε Αγιοποιηθεί, προ πολλού. Ονόματα τόπων άλλωστε με προσωνύμιο Αγίου, υπάρχουν και άλλα στον κόσμο.

Λέω επίσης ότι το νέο Θρακικό γίνεσθαι, εξασφαλίζεται μόνο με τον αφειλόμενο από τον Ελληνισμό σεβασμό. Και φυσικά, μετά των οφειλομένων οφειλών. Ακριβώς μια τέτοια οφειλόμενη οφειλή, αποτελεί η Θρακική Διώρυγα.

Εν πάσει περιπτώσει, κατά την τελευταία πενταετία δημοσιεύτηκαν τρία νέα μας κείμενα, με την επιμέλεια και τη συμβολή του φίλου Πασχάλη Χριστοδούλου. Είχαν μάλιστα χιλιάδες αποδοχές, αλλά και ευάριθμα ειρωνικά σχόλια. Κυρίως εξ Αθηνών.

Στους τελευταίους αφιερώνεται το παρόν, τεχνικό εν πολλοίς, γραπτό. Ας πεισθούν οι ίδιοι πρώτα, και η υπαρκτή ανύπαρκτη Πολιτική Ελλάδα, ολίγον μας ενδιαφέρει. Άλλωστε ο Θρακιώτης Κορνήλιος Καστοριάδης, κάτι λέει για τους κάτωθεν και τους άνωθεν. Μόνο που οι Θρακιώτες είμαστε πολιτικά κάτωθεν και γεωγραφικά άνωθεν. Γεωπολιτικά όμως, πολύ πιο άνωθεν. Και όταν ολοκληρωθεί η Διώρυγα, ακόμη περισσότερο πιο άνωθεν. Εκεί θα οδηγηθεί η ευρύτερη Ανάπτυξη της Κοινωνικής και Οικονομικής Ελλάδας. Και μεταξύ άλλων η Δημογραφική απογείωση του ιστορικού μας χώρου. Το πρώτο θαύμα της Αγίας Θράκης.

Με την ευκαιρία προσκαλούνται όσοι επιθυμούν, να γραφούν εθελοντές στο ολοκαίνουργο κίνημα: "Ένωση για τη Θρακική Διώρυγα". Μπορούν επίσης να στέλνουν τις προτάσεις τους, στα emails: kepouroschristos51@gmail.com , pashalsf@gmail.com , προς ανάρτηση στην ηλεκτρονική διεύθυνση <https://xristodoulou.blogspot.com/>. Εκεί θα δημοσιεύονται στο εξής, εργασίες και γραπτά, για τη Θρακική Διώρυγα. Όπως επίσης κείμενα φίλων της Ένωσης για την Τέταρτη Δημοκρατία, για γενικότερα ζητήματα.

Τις δύο πνευματικές αρχές, τις δεξαμενές σκέψης, όπως τις αποκαλούν, που έχουμε προτείνει στην "Τέταρτη Δημοκρατία", χρειάζεται να τις βάλουμε μπροστά. Τόσο το συλλογικό Αριστοτέλη, όσο και το συλλογικό Δημόκριτο.

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

Ρωσική Διώρυγα

Η Θρακική Διώρυγα που προτείναμε, η νέα δηλαδή θαλάσσια ένωση του Αιγαίου με τον Εύξεινο, όφειλε να συγκριθεί με τη Ρωσική, που ενώνει τη Λευκή θάλασσα με τη Βαλτική. Και το Μπελομόρσκι, με την Αγία Πετρούπολη.

Συνετέλεσε σε αυτό το ότι οι δύο Διώρυγες ήταν περίπου ισομήκεις. Οπότε και χρειάστηκε να αρχίσει η εξέταση, από τα τεχνικά χαρακτηριστικά της δεύτερης.

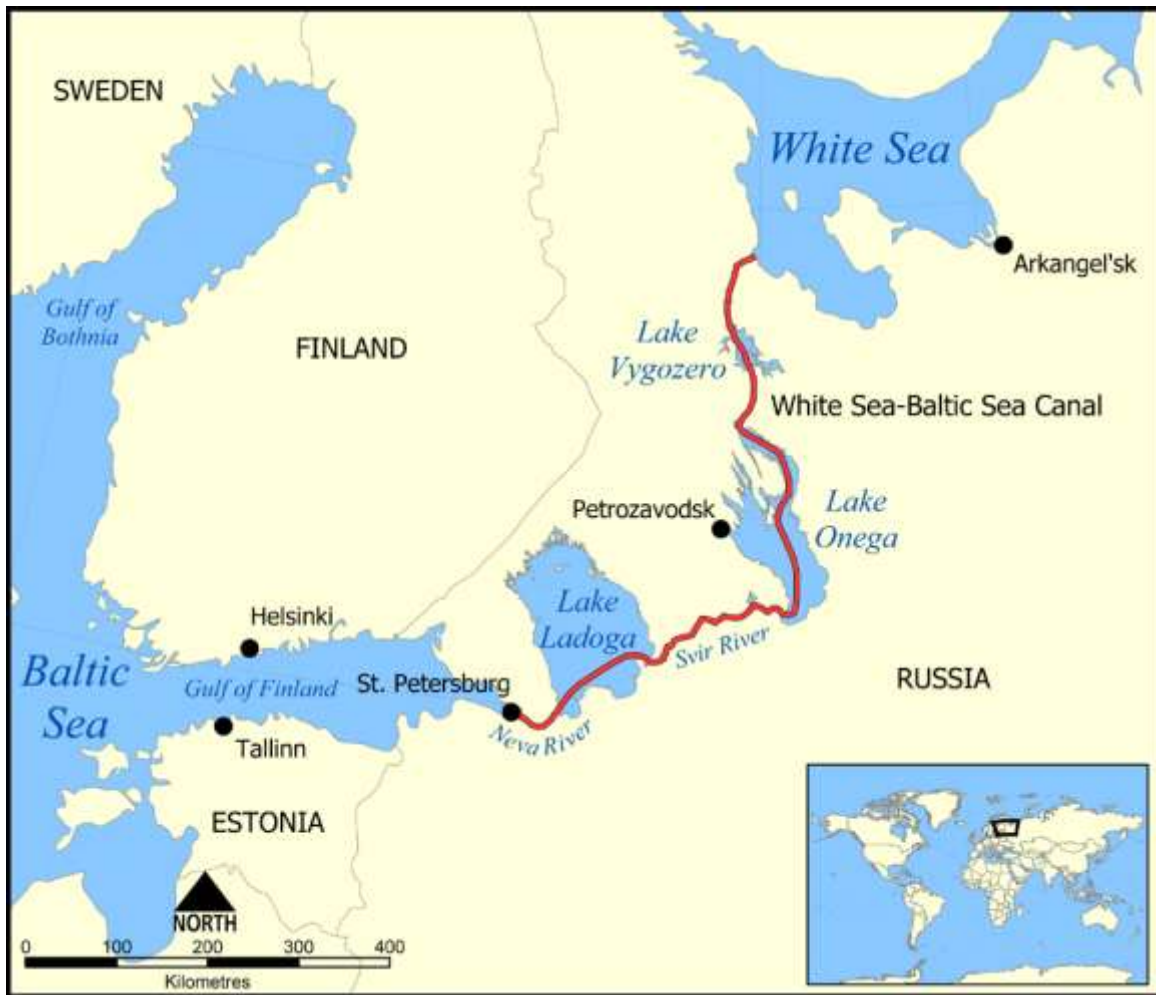
Έχουμε λοιπόν και λέμε. Η Ρωσική Διώρυγα, πλάτους 36 m, και μήκους 227 km, έχει βάθος 3,50 m. Αν και η απόσταση της Βαλτικής από τη Λευκή θάλασσα, είναι 772 km, το καθαρό μήκος της ομώνυμης διώρυγας είναι πολύ μικρότερο. Αυτό διότι διασχίζει τις λίμνες Ladoga, Onega και Vygozero, όπως και κάποια μικρά τμήματα των ποταμών Neva και Svir.

Δεν είναι και πολύ διαφορετικά τα πράγματα στη Θράκη. Ναι μεν η απόσταση με αυτοκίνητο από την Αλεξανδρούπολη έως το Μπουργκάς είναι 386 km, η χερσαία όμως απόσταση, χωρίς τα ζικ ζακ, όσο δηλαδή και η Θρακική Διώρυγα, είναι 259,48 km. Λίγο μεγαλύτερη από το καθαρό μήκος της Ρωσικής Διώρυγας.

Η οποία δέχεται μεν ελαφρά πλοία με πλάτος έως 13,50 m και μήκος έως 135 m, όμως τα ποντοπόρα πλοία με βύθισμα 4,50 μέτρα και άνω και ωφέλιμο φορτίο 3000 tn, αδυνατεί να τα υποδεχθεί.

Και υπόψιν, ότι όλα αυτά συμβαίνουν από τη δεκαετία του 1930, με τη Διώρυγα να έχει κατασκευασθεί από δεκάδες χιλιάδες εργάτες καταδίκους από τα στρατόπεδα Γκουλάγκ, με καταναγκαστική εργασία, μέσα μόλις σε 20 μήνες, χειρωνακτικά. Ταυτόχρονα όμως υπήρξαν αρκετές χιλιάδες θύματα στο έργο, πολλά από τα οποία έχασαν τη ζωή τους, στους αμέτρητους εκβραχισμούς και στις κακουχίες.

Με την προγραμματισμένη λειτουργία της Ρωσικής Διώρυγας, να αρχίζει από τα μέσα Μαΐου και να τελειώνει περί τα μέσα Οκτωβρίου. Αρκτικού Ωκεανού ένεκεν.



Πηγή: <https://www.scribd.com/document/503196988/White-Sea-Baltic-Canal>

Σε ότι δε με αφορά, ούτε ναυπηγός είμαι ούτε ειδικός περί τα ναυτιλιακά. Ούτε και περιμένω κάτι από όσα με διαμήνυσε φίλος μου, ότι στις ΗΠΑ, πραγματοποιούν προκαταρτική μελέτη για την ιδέα της Θρακικής Διώρυγας.

Ναι μεν τις δημοσιευμένες στην Ελλάδα απόψεις μου για το Τέμενος Βαγιαζήτ, το τζαμί δηλαδή του Διδυμοτείχου, τις ανήρτησε οίκοθεν, το εκ των πανεπιστημίων MIT και HARVARD, εποπτευόμενο ίδρυμα Άγα Χαν, όμως πέραν εκείνου, ουδέν.

Πλεονεκτήματα

Απλά οφείλω να επισημάνω ότι διακρίνω πλείστα όσα συγκριτικά πλεονεκτήματα της δικής μας Διώρυγας, σε σχέση με την σχεδόν ισομήκη της, Ρωσική.

Πρώτο. Δεν είμαστε στα 1931, αλλά έναν αιώνα σχεδόν αργότερα. Άλλα τα τωρινά

μηχανήματα εκσκαφής, άλλη η χειρωνακτική εργασία.

Δεύτερο. Η σύσταση του Θρακικού εδάφους είναι βραχώδης σε κάποια σημεία στη Βουλγαρική επικράτεια. Αν στη Ρωσία, για τα 227 km, έκαναν δύο χρόνια παρά κάτι μήνες, εδώ φαντάζομαι να χρειαστεί λιγότερος χρόνος. Πόσο μάλλον αν επιλεγεί η απολύτως πεδινή λύση, όπως φαίνεται στο δεύτερο χάρτη. Ε, ας γίνει το μεγάλο διεθνές έργο, στο οποίο δεν θα υπάρξουν, οι, λόγω των αναθεωρήσεων, χρονικές υπερβάσεις.

Τρίτο. Άλλο οι πέντε μήνες, αν είναι και τόσοι, λειτουργίας της Ρωσικής Διώρυγας, λόγω των παγετών, και άλλο οι εδώ κλιματικές συνθήκες.

Τέταρτο. Η κυοφορία και η γέννηση της ιδέας και η εντός μας επόμενης περιόδου αποδοχή και έναρξη κατασκευής, απέναντι στην αιωνόβια Ρωσική, προδιαγράφουν μια ασύλληπτη διαφορά. Τη μεγαλύτερη από όλες μαζί τις ήδη λεχθείσες. Ο λόγος για τις τεχνολογικές προδιαγραφές.

Από σεβασμό προς τη μελετητική ομάδα, δεν χρειάζεται να μιλήσει κανείς για τα πλάτη και τα βάθη. Τα οποία φυσικά δεν θα είναι και τεράστια. Τα λέω αυτά, διότι και το πλάτος της Ρωσικής είναι μικρό, και το βάθος ελάχιστο, περιορίζοντας έτσι τη ναυσιπλοΐα σε πλοία με μικρό μόνο βύθισμα.

Ειδικά ως προς το Ελλαδικό τμήμα επειδή οι απαιτούμενες κλεισιάδες, οι δεξαμενές δηλαδή ανύψωσης. Θα είναι λιγότερες, αυτό οδηγεί στην περαιτέρω απλούστευση ως προς τη λειτουργικότητα της Διώρυγας. Τουλάχιστον από την Αλεξανδρούπολη ως το Ορμένιο, όπου το υψόμετρό του είναι περί τα 60 μέτρα.

Πέμπτο. Το γεγονός ότι η Θρακική Διώρυγα Αλεξανδρούπολη Μπουργκάς δεν είναι κυκλοφοριακό προσόν, στο εσωτερικό μιας έστω μεγάλης χώρας, αλλά διακρατική Συμφωνία, που τυγχάνει πολύμορφης διεθνούς υποστήριξης, προσθέτει επιπλέον πόντους στη Βαλκανική αυτή Διώρυγα.

Έκτο. Δεν είναι προς ψόγο κάποιες διεθνοποιήσεις. Απεναντίας προκαλούν πολλά επενδυτικά ενδιαφέροντα, παγκοσμίως.

Και όπως υπάρχει καλή και κακή χοληστερίνη, υπάρχει καλή και κακή παγκοσμιοποίηση. Στην περίπτωση μας είναι προφανές ότι είναι καλή.

Έβδομο. Μπορεί τα εις βάρος της Ρωσίας πρωτόκολλα, να αριθμούν δύο δεκάδες, όμως η καρποφορία των σπανίων γαιών της, που ήδη, λόγω της εισβολής στην Ουκρανία, αυξήθηκαν, δεν την ενοχλεί ιδιαίτερα. Από την άλλη, η Ελλάδα δεν είναι και στα καλύτερά της. Από το δυσβάστακτο εξωτερικό χρέος, έως τα μνημονιακά

υπέρβαρα βάρη, θα ελαφρυνθούν όταν κάπου στο βάθος του τούνελ υπάρχει η πινακίδα που δεν θα γράφει οδό, αλλά πρόσοδο.

Όγδοο. Η μεγαλύτερη όμως διαφορά ανάμεσα στις δύο αυτές Διώρυγες, είναι άλλη. Πέραν από την αναπτυξιακή απογείωση της περιοχής μας, έχουν να προστεθούν, τόσο η καλπάζουσα γεωπολιτική αναβάθμιση και υπεραξία, μετά της αναλογούσας δημογραφικής εξέλιξης, όσο και οι νέες γεωοικονομικές σχέσεις, με τον υπόλοιπο κόσμο.

Ένατο Αρκούσε, όλες αυτές τις δεκαετίες, ο υψηλότετος κυκλοφοριακός φόρτος με τους απροσμέτρητους πλόες στα Τουρκικά Στενά, ώστε να προχωρήσει η λύση της Θρακικής Διώρυγας. Να γίνει το by pass τους.

Ναι μεν η ιδέα της Θρακικής Διώρυγας έτυχε να είναι μια διανοητική επεξεργασία, που κάποιοι Θεσσαλονικείς αργότερα την ιδιοποιήθηκαν, δημοσιοποιώντας την μάλιστα ως δική τους, έτσι μπορεί να άρεσε και στον Τούρκο Πρόεδρο. Ο οποίος όμως, είτε την ασπάστηκε είτε έκανε τη χρήση της, εξαγγέλοντάς την, δεν αλλάζει κάτι. Ούτε υπάρχει κάποια πρόθεσή μου, για copyright.

Άλλωστε στα αμέσως επόμενα χρόνια η αποκληθείσα Διώρυγα Κωνσταντινούπολης θα αποτελέσει πραγματικότητα.

Είθε να υπάρχουν ιδέες και ας γίνονται κοινό κτήμα. Άλλα να μην κλέπτονται. Μια ματιά στην Αρχαία Ελλάδα αυτό επιβεβαιώνει. Δεν είναι μόνο τα αποφθέγματα που έχουν δυο και τρεις πατέρες. Και μάλιστα κορυφαίους φιλοσόφους. Είναι και πολλά άλλα.

Δέκατο. Η σημερινή ναυσιπλοΐα στη Ρωσική Διώρυγα, σε ποσότητα από 1500 έως 6.000 ελαφρά μάλιστα πλοία ετησίως, χωριά απέναντι στις προδιαγραφές ως προς τη λειτουργία της Θρακικής Διώρυγας. Αυτό διότι μια πρόβλεψη 20.000 διελεύσεων ετησίως, που πρέπει να θεωρείται μετριοπαθής, συνιστά σαφές πλεονέκτημα, ακόμη και αν η σύγκριση περιοριστεί στη χρονική λειτουργία της μιας και της άλλης.

Ήραν αυτών επάνω στο τραπέζι υπάρχει η εκπλήρωση του παλιού Βουλγαρικού ονείρου για κάθοδο στην Άσπρη Θάλασσα, όπως είναι ένα όνομα του Αιγαίου, προς αντιδιαστολή με τη Μαύρη Θάλασσα. Αυτό ακριβώς δωρίζεται από τη νέα Διώρυγα, στη γειτονική χώρα. Ο Βουλγαρικός κατάπλους, Όπως βέβαια δώρο της ίδιας είναι και ο Ελληνικός ανάπλους στον Εύξεινο, με την παλιννόστηση να ανακτά, για πρώτη φορά, την κυριολεκτική της σημασία.

Επιπλέον η Ελλάδα των πέντε, επί των Σεβρών θαλασσών, που τη διαδέχθηκε η Ελλάδα

της Λοζάνης, μετά των τριών έστω θαλασσών, και που σήμερα της φέρονται σαν μια Ελλάδα άνευ θαλασσών, μετά την κατασκευή της Θρακικής Διώρυγας θα βρέχεται υπό τεσσάρων θαλασσών: Αιγαίο, Ιόνιο, Ανατολική Μεσόγειος, Εύξεινος.

Και πλάι στη Διώρυγα, τα οδικά και ηλεκτροσιδηροδρομικά Δαρδανέλια, οι κλάδοι δηλαδή της Εγνατίας, όπως έχουμε οραματισθεί και δραστηριοποιηθεί επί όλων αυτών, από τριακονταετίας.

Σε μια επόμενη φορά μπορεί να εξειδικευθεί όλο αυτό το συγκοινωνιακό θαύμα. Αν μη τι άλλο κανείς δεν μπορεί να μας αφαιρέσει το δικαίωμα στην έμπνευση νέων επεξεργασμένων προτάσεων, μετά σχεδίου.

Ο τίτλος του εισηγητικού κειμένου: "Θρακική Διώρυγα, ηλεκτροσιδηροδρομική γραμμή και αυτοκινητόδρομος, Burgas - Αλεξανδρούπολης, τα λέει όλα. Το μόνο που λείπει είναι ο αγωγός φυσικού αερίου. Αλλά αν "τα πάντα ρει", τότε μπορεί κάποια στιγμή, το τριπλό by pass της Τουρκικής καρδιάς, να γίνει τετραπλό. Στο "Διώρυγα, δρόμος και σιδηρόδρομος", να προστεθεί το Φυσικό αέριο.

Όσον αφορά τον αγωγό πετρελαίου; "Ευχαριστούμε, δεν θα πάρουμε".

Κάθε τόσο Πρωθυπουργοί και Υπουργοί των διαφόρων Κυβερνήσεων, ανεξαρτήτως χρώματος, εξαγγέλλουν τη συγκοινωνιακή σύνδεση Μπουργκάς Αλεξανδρούπολης, και εκείθεν έως την Οδησό.

Ήταν μια ιδέα του Μιχάλη που έφερε τους Θρακιώτες με το τρένο που το λέγαν Ιάσονα, αλλά και τους Βουλγάρους που ήρθαν στο Ορμένιο, σε μια ανεπανάληπτη συγκέντρωση στην πλατεία του χωριού, πριν από τριάντα περίπου χρόνια! Την άνοιξη του 1996!

Αυτός που μπορεί να δώσει τη συνέχεια στα λόγια του εμπνευστή των χερσαίων Δαρδανελίων, δεν ήταν και δεν είναι ούτε οι Κυβερνήσεις ούτε οι Αντιπολιτεύσεις.

Ας δούμε τον εφοπλισμό. Τα μέλη του, μπορούν να συνδράμουν αποφασιστικά, τόσο στο δικό τους θαλάσσιο γήπεδο, στη Θρακική Διώρυγα, όσο επίσης και στις συνδυασμένες μεταφορές. Οδικά, ηλεκτροσιδηροδρομικά και διά θαλάσσης.

Και μόνο τα χιλιάδες Ελληνόκτητα πλοία, το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου Ελλαδιτών και Κυπρίων πλοιοκτητών, αρκεί για να εξασφαλισθεί το βιώσιμο της Διώρυγας.

Και πέραν αυτού, απέναντι στην ιστορία του εφοπλισμού, και στη γεωγραφία της χώρας, δεν θα ήταν υπερβολή να ειπωθεί ότι τους έπρεπε και μια Διώρυγα σαν τη

Θρακική.

Μπορεί η μηκοτομή της Διώρυγας να χρειαστεί ειδική μελέτη, όμως από το υψόμετρο 11 m, της Αλεξανδρούπολης, έως τα 35m και 60m της Ορεστιάδας και του Ορμενίου, και από το υψόμετρο 196 m του Ηασκονο και τα 114 m του Υαμβολ, έως το υψόμετρο 30 m, του Βουργας, δεν πρέπει να είναι απαγορευτικά.

Και από τη στιγμή που μπορεί να γίνει σιδηρόδρομος, μπορεί να γίνει και διώρυγα. Ίσως και πιο εύκολα.

Επίλογος 1.

Εφόσον υπάρξει η αποδοχή, από αμφότερα τα μέρη, θα ακολουθήσουν τα τυπικά. Η Ελληνοβουλγαρική συνάντηση Κορυφής, με σκοπό τη σύνταξη του πρωτοκόλλου συνεργασίας, και την εισήγηση της από κοινού πρότασης στην Ε.Ε.. Τόσο για την έγκριση και ένταξη ως προτεραιότητα, όσο και τη διαδικασία διεθνών επενδυτικών σχεδίων συμμετοχής, καθώς και τη χρηματοδότηση του υπερευρωπαϊκού αυτού έργου.

Αυτό που χρειάζεται είναι ο αγώνας με το ολοκαίνουργο κίνημα για τη Θρακική Διώρυγα, να αναπτυχθεί σε αμφότερες τις Θράκες και στις όμορες χώρες, Ελλάδα και Βουλγαρία. Ειδικά για την Ελλαδική Θράκη, ο αγώνας για την Εγνατία στη δεκαετία του '90, αποτελεί μεγάλη παρακαταθήκη.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

Διώρυγα Κωνσταντινούπολης

Μπορεί η προσφυγή στη σύγκριση της Θρακικής Διώρυγας με τη Ρωσική, να είχε ως σκοπό την πειθώ των εν Αθήναις Θωμάδων, όμως σε μια τεχνική και πάλι προσέγγιση, μπορούμε να δούμε τα επί μέρους, αν βέβαια υπάρχουν, πλεονεκτήματα της Θρακικής Διώρυγας, έναντι Δαρδανελίων, Βοσπόρου και Διώρυγας της Κωνσταντινούπολης.



Πηγή: el.wikipedia.org,

Παραθέτουμε, στοιχεία από προηγούμενο και σημερινό γραπτό:

1. **Ρωσική Διώρυγα: Λευκή Θάλασσα-Βαλτική**, Μπελομόρσκι-Αγία Πετρούπολη, μήκος 227 km. πλάτος 36 m και βάθος 3,50 m.
2. **Τουρκικά Στενά**: 286,17 km. ή 181,54 ml. Μέτρηση τεθλασμένης εκ τριών ευθύγραμμων τμημάτων: Βόσπορος, Θάλασσα Μαρμαρά, Δαρδανέλια, Αιγαίο,
3. **Διώρυγα Κωνσταντινούπολης**: μήκος 45 km. πλάτος 150 m και βάθος 20.75 m.
4. **Θρακική Διώρυγα: Μπουργκάς- Αλεξανδρούπολη**: 259,48 km. ή 161,23 ml. Μέτρηση τεθλασμένης γραμμής τεσσάρων ευθύγραμμων τμημάτων: Μπουργκάς, Ορμένιο, Διδυμότειχο, Σουφλί, Αλεξανδρούπολη, Θρακικό Πέλαγος,
5. **Θρακική Διώρυγα: Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη**: Ο λόγος για μια δεύτερη επιλογή. Μεγαλύτερη σε μήκος διώρυγα, πλην όμως απολύτως πεδινή,

Τα τεχνικά στοιχεία της Διώρυγας της Κωνσταντινούπολης, ως προς τα μεγέθη, δεν έχουν ιστορικό προηγούμενο. Η προετοιμασία για τη διέλευση 160, κάθε τύπου πλοίων

την ημέρα, σημαίνει ότι ο Βόσπορος μπορεί και να μη χρειάζεται να λειτουργεί. Αυτό διότι η ετήσια διέλευση από τη νέα Διώρυγα, προγραμματίζεται να ανέρχεται έως 60.000 πλοία! Όταν σήμερα, μέσω Βοσπόρου, κυμαίνεται σε επίπεδα κάτω των 50.000 πλοίων.

Με άλλα λόγια, η υπό κατασκευή Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης αποτελεί την κορυφαία στον πλανήτη.

Αν μάλιστα συγκριθεί με τη Ρωσική Διώρυγα, διαθέτει 20πλάσια δυναμικότητα.

Και όμως, η Θρακική Διώρυγα είναι η μόνη που μπορεί να την ανταγωνιστεί. Και δεν χρειάζεται φαραωνικά μεγέθη.

Αν η Τουρκική πρόβλεψη για τις επόμενες δεκαετίες είναι ότι μεταξύ Αιγαίου και Μαύρης θάλασσας, και αντιστρόφως, μπορεί να φθάσει έως τις 60.000 διελεύσεις, ο Ελληνικός σχεδιασμός ας μείνει στα επίπεδα των 20.000 διελεύσεων. Το 1/3 του κυκλοφοριακού φόρτου συνολικά.

Απλώς εκεί που υπερέχει η Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης, απέναντι στη δική μας, είναι στο ότι δεν χρειάζεται κλεισιάδες. Δεξαμενές ανύψωσης. Απλά θέλει αρκετές γέφυρες. κάθετες στην ίδια τη Διώρυγα, λόγω της αυξημένης κίνησης στην ευρύτερη Κωνσταντινούπολη.

Παρέκβαση 2.

Σε ότι αφορά την Πολιτική και μόνον αυτή, μπορεί να υπάρξει και μια άλλη εκδοχή του αρχαίου ρητού "οὐκ ἐν τῷ πολλῷ, τὸ εὖ". Η εξής πιο σύντομη: "ἐν τοῖς ὀλίγοις, τὸ εὖ".

Υπάρχει και κάτι ακόμη. Οι προτάσεις μας στοιχίζουν πολύ. Χρειάζονται σημαντικό μέρος από τις εθνικές συμμετοχές. Ναι μεν η Ε.Ε. δεν έχει λόγους να αρνηθεί τέτοια έργα, όμως ούτε η Ελλάδα έχει δικαίωμα να αναπαραγάγει το χαντάκωμα του πλέον σημαντικού γεωπολιτικού και γεωοικονομικού γηπέδου στην Ευρώπη, αν όχι στον κόσμο. Αφήνοντάς το αναξιοποίητο. Οπότε έχουμε και λέμε:

1. Θρακική Διώρυγα,
2. Μια νέα πόλη πόλεων. Το Τριδυμότειχο,
3. Αγροκτηνοτροφικός παράδεισος,

Υπάρχει ένας ακόμη κοινός τόπος ανάμεσα στους τρεις αυτούς τόπους: Θέλουν και άλλη Ελλάδα, μέσα τους.

Η λύση είναι οι πολλές χιλιάδες νέων Ελλήνων που να γίνουν μόνιμοι κάτοικοι στο Σουφλί και επέκεινα στο Τριδυμότειχο, σε μια νέα Πόλη Πόλεων, χωρίς το σύνδρομο του Αθηναϊσμού, η Νέα Κωνσταντινούπολη, από το Σουφλί και το Διδυμότειχο έως την Ορεστιάδα. Ένα νέο μοντέλο Πόλης, μήκους 50 km. Ούτε πολύ μακριά από τη Διώρυγα, ούτε πολύ κοντά.

Όσον αφορά τέλος τον Αγροτοκτηνοτροφικό παράδεισο:

Ο λόγος για ένα Ευρωπαϊκό πρόγραμμα χωρίς ποσοστώσεις, για τα ευγενή αγροτικά προϊόντα, τόσο στη γεωργία, όσο και στην κτηνοτροφία. Επίσης στις βιολογικές τους εκδοχές καθώς και στην εξ αυτών, βιολογική γαστρονομία.

Στην πράξη όμως γίνεται το εντελώς αντίθετο. Από τον αφθώδη των περασμένων δεκαετιών, ήρθε η σημερινή δεκαετία της ευλογίας, που μόνο ευλογία δεν είναι. Αν σε όλα αυτά προστεθεί ο κρανίων τόπος των ίππων του Δέλτα, το σκηνικό ολοκληρώνεται. Ούτε καν σαν αποθήκη ζώων μπόρεσε να εξασφαλισθεί η περιοχή, από τους υποτιθέμενους ταγούς της.

Κανείς δεν μπορεί να επαίρεται για μια Θράκη όπου "τα δάση κάηκαν, τα ζώα θανατώθηκαν, οι άνθρωποι φεύγουν". Γιατί μια Θράκη χωρίς Θρακιώτες, ίσον "Ελληνισμός, χωρίς Θράκη".

Πλεονεκτήματα

Ακόμη όμως και έτσι, υπάρχει φως στο τούνελ. Και μάλιστα αναστάσιμο και Άγιο. Η εναπομείνασα, μετά τους ακρωτηριασμούς Θράκη, έχει να προσφέρει τρεις χαρές και χάρες, που εκτός όλων των άλλων, σημαίνουν ισάριθμα δώρα. Όσα και τα προαναφερθέντα δηλαδή μεγάλα έργα.

Ειδικά το πρώτο, για το οποίο γίνεται η συζήτηση, δεν πιάνεται. Απέχει παρασάγγες, τόσο από την Ρωσική Διώρυγα, όπως ήδη έχει αποδειχθεί με βάση, τα δέκα συγκριτικά πλεονεκτήματα, όσο όμως και με τη Διώρυγα Κωνσταντινούπολης.

Τόσο ο Ελλαδικός ανάπλους στον Εύξεινο, όσο και ο Βουλγαρικός κατάπλους στο Αιγαίο, αλλάζουν το Βαλκανικό χάρτη. Με έναν τρόπο ειρηνικό επιστρέφουν στους Βαλκανικούς πολέμους. Οι οποίοι στα επόμενα πολλά χρόνια θα είναι απλά και μόνο "χαμηλής έντασης", όπως λέγεται. Και επίσης, αυτή τη φορά, αναπτυξιακοί.

Και αυτό, εφόσον προχωρήσει η ιδέα της Θρακικής Διώρυγας, επίκειται να συμβεί, με βάση τα παρακάτω πλεονεκτήματα.:

Πρώτο Όπως φαίνεται από τα ως άνω στοιχεία, το μήκος της διέλευσης από τη Θρακική Διώρυγα είναι μικρότερο από τις αποστάσεις αμφότερων των επιλογών στα Τουρκικά Στενά. Τόσο μέχρι το Βόσπορο, όσο έως τη Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης. Αν μάλιστα συγκριθούν οι τρεις θέσεις εξόδου στον Εύξεινο, οι Τουρκικές έξοδοι βλέπουν

μακράν την πλάτη της εξόδου της Θρακικής Διώρυγας. Λιμένες σε Ρουμανία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Ρωσία κλπ. είναι οι αψευδείς περί τούτου μάρτυρες. Οπότε και τα κόστη των πλόων θα είναι πολύ μικρότερα, ως προς την επιλογή του Μπουργκάς.

Ας το θέσουμε και διαφορετικά. Από όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις της Μαύρης Θάλασσας, μόνο το Βατούμ της Γεωργίας και ελάχιστα το Ρωσικό Νοβοροσίσκ, είναι εγγύτερα προς την Τουρκία. Για όλους τους άλλους πλόες, από όλες τις υπόλοιπες πόλεις-λιμάνια του Εύξεινου, η Θρακική Διώρυγα είναι η συμφερότερη οικονομικά επιλογή.

Ένας ακόμη λόγος προτίμησης της Θρακικής Διώρυγας, θα είναι η πρόβλεψη για 20.000 διελεύσεις ετησίως, που σηματοδοτούν το εξής απλό:

Η ευμενέστερη προοπτική για τις δύο Τουρκικές Διώρυγες είναι οι 60.000 πιθανοί πλόες να ισοκατανέμονται, σε Βόσπορο και Διώρυγα Κωνσταντινούπολης.

Εις το διηνεκές τότε, η Θρακική Διώρυγα πρόκειται να έχει πολύ πιο μικρή αναμονή, απέναντι στην εν πολλοίς πολυήμερη αναμονή στο Βόσπορο και την ολιγοήμερη αργότερα, σε αμφότερες τις Τουρκικές Διώρυγες.

Ο ελάχιστος χρόνος αναμονής σε αυτές θα είναι μιάμιση φορά μεγαλύτερος, απ ότι στη Θρακική. Προφανώς είναι ο λόγος των 30.000 προς τις 20.000. Και όπως λέγαμε στα μαθηματικά: "όπερ έδει δείξαι".

Σημαντικό επίσης πλεονέκτημα είναι το ότι η μεν Θρακική Διώρυγα αποτελεί by pass της Τουρκίας και των Στενών, η δε Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης αποτελεί μέρος τους. Δεν είναι εκτός τους. Αν είναι κάτι, είναι μικρό by pass του Βοσπόρου, δίπλα στην από δεκαετιών αθηροματωμένη αρτηρία του.

Δεύτερο. Ο χρόνος διαδρομής είναι πολύ μικρότερος στη δική μας περίπτωση. Επί της ουσίας, όλο το μήκος των Τουρκικών Στενών αποτελεί μια φυσική Διώρυγα. Και οι ταχύτητες εντός της, λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου είναι πολύ μικρότερες.

Τρίτο. Αν ληφθεί μάλιστα υπόψιν ότι ο λόγος των διελεύσεων από τη Θρακική Διώρυγα, προς τα Τουρκικά Στενά, είναι 1 προς 2, τότε ο κυκλοφοριακός φόρτος της εντός των Στενών ναυσιπλοΐας, θα είναι τουλάχιστον διπλάσιος. Και η αριθμητική αυτή αναλογική σχέση, ολοένα και περισσότερο θα τείνει να μεγεθυνθεί.

Τέταρτο. Ένα μεγάλο μειονέκτημα των Τουρκικών Στενών είναι η εκτός τους, τεράστια αναμονή των πλοίων. Η οποία περιγράφεται, μέχρι και ως πολυήμερη.

Πέμπτο. Το μεγαλύτερο όμως πλεονέκτημα είναι το ότι η μεν Θρακική Διώρυγα

αποτελεί by pass της Τουρκίας και των Στενών, η δε Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης αποτελεί μέρος τους. Δεν είναι εκτός τους ώστε να θεωρείται by pass. Αν είναι κάτι, είναι ένα μικρό by pass, δίπλα στην από ετών αθηροματωμένη αρτηρία του Βοσπόρου.

Και επιπλέον ο Morgenthau δεν είπε ότι τα χερσαία Δαρδανέλια βρίσκονται λίγο δυτικότερα της Κωνσταντινούπολης. Στον Έβρο είπε ότι βρίσκονται. Και απλώς εμείς λέμε ότι από χερσαία μπορούν να γίνουν και θαλάσσια. Να υπάρχουν δυο θαλάσσια Στενά. Γιατί τα λεγόμενα Τουρκικά Στενά είναι ένα. Με τη Θρακική Διώρυγα γίνονται δύο.

Πάντως δεν θα εκπλαγώ αν η Τουρκία θέσει και προσκόμματα, αν και όταν η Ελλάδα και η Βουλγαρία αρχίσουν την κατασκευή της καθημάς Διώρυγας.

Καλά ξεκίνησαν τα πράγματα, έστω και το 2007, αλλά η Αθήνα είχε πάθει λάστιχο. Από πολλών μάλιστα ετών. Το οποίο βέβαια ακόμη δεν το άλλαξε. Συνεχίζουν να υπάρχουν, σε όλες τις ρόδες. Και στις τέσσερεις. Τόσο στην κεντροαριστερά και την Αριστερά, όσο και στη Δεξιά και Ακροδεξιά ρόδα.

Σε ότι αφορά τα κυκλοφοριακά φορτία. Αν ο όγκος τους στα Τουρκικά Στενά είναι ετησίως γύρω στις 50.000 διελεύσεις πλοίων κάθε κατηγορίας βυθίσματος και τονάζ,, και αν οι διελεύσεις στη Ρωσική Διώρυγα, φθάνουν δεν φθάνουν τις 4.000, δεν είναι καθόλου μαξιμαλιστικό να κάνει η Ελλάδα το λογαριασμό για 20.000 διελεύσεις από τη δική μας Διώρυγα.

Θέση συντηρητικότερη των συντηρητικών. Και θέσεων και πολιτικών προσώπων. Σε κάθε περίπτωση, είναι τριπλάσιες διελεύσεις από τη Ρωσική. Και το πιο σημαντικό: Τρεις φορές λιγότερες διελεύσεις, από τις προβλεπόμενες για τη νέα Τουρκική {!}

Αν δε η Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης προβληθεί ως εναλλακτική του Βοσπόρου, δεν θα πάψει να εμποδίζεται από τα έως τώρα λεχθέντα. Κάτι που την οδηγεί στην οριακότητα.

Παρεμπιπτόντως, μαξιμαλιστικότερη από την πρόβλεψη των 160 διελεύσεων, την ημέρα, που σημαίνει περί τις 60.000 διελεύσεις το χρόνο, για τη συγκεκριμένη, δεν μπορεί να υπάρξει. Λες και βρίσκεται επί θύραις, η κατάργηση του Βοσπόρου.

Ναι μεν λέγονται διάφορα ως προς την νέα Διώρυγα, που σχετίζονται με κατάργηση της συνθήκης του Montreux ή την απρόσκοπτη συνέχιση για μη εφαρμογή του Δικαίου της Θάλασσας, όμως μόνο ως εσωτερικά "έπεα πτερόεντα", μπορούν να εκληφθούν.

Επίλογος 2.

Δεν λέω, καλή είναι η νέα Τουρκική Διώρυγα, αλλά και πάλι, είναι λίγη μπροστά στη δική μας. Μόνο που αυτή παραμένει ακόμη στην προθέρμανση. Αργεί να πάρει το βάπτισμα. Αυτή είναι η Αθήνα: "Τυφλή τά τ' ὤτα τόν τε νοῦν τά τ' ὄμματ εστί".

Ευχής έργο πάντως είναι, η Θρακική Διώρυγα, να κερδίσει την Εγνατία. Εννοούμε αγωνιστικά. Γιατί το "αναπτυξιακά και γεωοικονομικά", δεν αμφισβητείται. Όπως δεν χρειάζεται να δοθεί κανένα εύσημο για την ιδέα της. Γιατί δεν έγινε και "κάτι". Γιατί αν υπάρξει "κάτι", αυτό θα είναι: Η αποδοχή, η απόφαση, η ένταξη, η κατασκευή, η λειτουργία. Αμήν.

Νεότερο Σημείωμα

"Τρεις είναι οι επιλογές για την πλωτή Θρακική Διώρυγα:

Η πρώτη με εκβραχισμούς, η Δεύτερη κι η τρίτη, πεδινές"

Με τις απαιτούμενες, ως προς την τεχνική δυνατότητα, επιφυλάξεις, αν η πρώτη επιλογή σκοντάφτει στους λίγους ή πολλούς εκβραχισμούς, οι άλλες δύο που είναι πεδινές και μεγαλύτερου μήκους, χρειάζεται να συνεξετασθούν ως προς το ποια θα είναι η πλέον αποδεκτή και συμφέρουσα διαδρομή.

Η δεύτερη και η τρίτη, πέραν της πεδινότητας, έχουν πολλές άλλες ενδιαφέρουσες πλευρές. Η μόνη διαφορά τους έγκειται στο ότι η μια εξ αυτών βαίνει παράπλευρα της δυτικής όχθης του Έβρου ποταμού σε μήκος 100 km, ενώ η άλλη ακολουθεί τον ρουν του ίδιου του τμήματος του ποταμού, ευθυγραμμισμένου και με ταυτόχρονη εμβάθυνση και διαπλάτυνση.

Οι παρακάτω χάρτες 1, 2 και 3, αποτυπώνουν τις ισάριθμες λύσεις. Το ποια θα επιλεγεί ή αν υπάρξει και τέταρτη λύση, ξεφεύγει από το δικό μας προβληματισμό. Ο οποίος κινείται στη σφαίρα του ότι η πλωτή θρακική Διώρυγα Αλεξανδρούπολης Μπουργκάς είναι εφικτή, εφικτότατη. Τόσο τεχνικά, όσο και οικονομικά.

Επιπλέον στο τέλος του σημερινού κειμένου σημειώνεται αρχείο pdf, με το άνοιγμα του οποίου ο αναγνώστης μπορεί, στην εργασία αυτή του Χρήστου, να δει επιπλέον

στοιχεία, σχετικά με την ίδια Διώρυγα.

Συναντήσεις Διωρύγων με λίμνες και ποταμούς στον κόσμο, υπάρχουν πολλές.

Μπορούμε να απαριθμήσουμε τρεις:

1. Η Διώρυγα του Σουέζ διέρχεται από τις λίμνες Τσιμάχ, Μπιρτάι, Μεγάλη Πικρή Λίμνη και Μικρή Πικρή Λίμνη.
2. Η Ρωσική Διώρυγα κατά τη διαδρομή της συναντά τις τρεις λίμνες: "Ladoga, Onega και Vgsozero", όπως και τους ποταμούς: "Neva και Svir". Ειδικά ο πρώτος, ο οποίος είναι πλωτός σε όλο το μήκος των 74 km, αποτελεί μέρος της Διώρυγας Λευκής Θάλασσας Βαλτικής.
3. Η Γαλλική Διώρυγα, αυτό το by pass της Ιβηρικής, συνδέει τη Μεσόγειο με τον Ατλαντικό. Αρχίζει από την κοιλάδα του Λίγηρα, και βαίνοντας παράπλευρα της αριστερής όχθης του ποταμού, διέρχεται από την πόλη Νεβέρ κλπ.





Χάρτες 1, 2 & 3, Αρχείο Συγγραφέων, Η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη λύση,

Σε ότι αφορά τα της πλωτής Θρακικής Διώρυγας επισυμβαίνουν και τα ακόλουθα:

Επειδή η Θρακική Διώρυγα συνδέει δυο θάλασσες με έναν ποταμό, και επειδή η υψομετρική διαφορά μεταξύ του Εύξεινου και του Αιγαίου είναι 40 με 50 m, αν και η υψομετρική διαφορά μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Μπουργκάς είναι 20 m, αυτό διευκολύνει την αύξηση του μήκους, έτσι ώστε να μειώνεται η μέση κλίση. Η οποία επηρεάζεται και από τη μέση ποτάμια κλίση του Έβρου, κατά την παράλληλη ή και την κοινή τους πορεία και όχι μόνο.

Με τον αριθμό των κλεισιάδων, των δεξαμενών δηλαδή ανύψωσης, να μειώνεται στο ελάχιστο.

Κατά τα άλλα η πεδινότητα της πλωτής αυτής Θρακικής Διώρυγας, διευκολύνει σε υπερθετικό βαθμό την κατασκευή της ηλεκτροσιδηροδρομικής σύνδεσης των δύο Θρακικών πόλεων. Κυριολεκτικά "την προσφέρει στο πιάτο".

Εν πάσει περιπτώσει, η προτιμητέα επιλογή στην περίπτωση της πλωτής Θρακικής Διώρυγας, κλείνει υπέρ της μιας ή της άλλης, πεδινής πάντως επιλογής.

Τέλος, μαζί και Αρχή: Η δίκαιη κατανομή των νερών του Έβρου, μεταξύ Βουλγαρίας, Τουρκίας και Ελλάδας, αποτελεί θέμα στοιχειώδους συνεννόησης. Υπάρχουν πολλοί τρόποι ώστε να εξασφαλισθεί.

Τέτοια πάντως μεγίστη Ελληνοβουλγαρική επένδυση, όπως είναι η πλωτή Θρακική Διώρυγα, δεν μπορούν να την αμαυρώνουν κουτοπόνηρες δικαιολογίες, ως προς τα νερά του Έβρου.

Αν μαζί με αυτά, ληφθεί υπόψιν το Δέλτα του Έβρου, με τη βιοποικιλότητα και τη σπάνια χλωρίδα και πανίδα του, και εφόσον ληφθεί υπόψιν και ο φυσικός θαλάσσιος κόλπος του Μπουργκάς, τότε αμφότερα, αποτελούν αγνώστους της νέας εξίσωσης.

Ένα από τα πολλά ανελαστικά σημεία πάντως, είναι αυτό το οποίο αφορά στην προστασία της διεθνούς σύμβασης Ramsar, όσο και της Ζώνης Ειδικής Προστασίας που έχει προταθεί ως τόπος κοινοτικού ενδιαφέροντος, στο δίκτυο "Natura 2000".

Όποια προστατευτικά μέτρα ληφθούν, εννοείται ότι θα υπάρξει απόλυτος σεβασμός, μετά της καθοριστικής συμβολής και σύμπραξης της εμπειρότατης, περί όλων αυτών, Οικολογικής Εταιρείας Έβρου. Αντίστοιχα και στο Μπουργκάς, όπου καλά θα κάνουν οι εκεί διοικούντες, να παραπέμψουν τα διυλιστήρια στην ξεχαστική.

Μόνο μην σπεύσουν κάποιοι ημεδαποί που από τη μια θα επικαλούνται τις διεθνείς

συνθήκες με τη μοναδική στην Ευρώπη βιοποικιλότητα του Δέλτα, και από την άλλη θα αποτελούν σπόνσορες της εκ νέου συζήτησης, περί αγωγού πετρελαίου.

Εμείς είπαμε. Πετρελαιοαγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης; Ή Αλεξανδρούπολης - Μπουργκάς; Ευχαριστούμε, δεν θα πάρουμε. Ούτε από τον έναν, ούτε από τον άλλον.
