



Pre nešto više od 200 godina veći deo Vojvodine bio je pokriven močvarama, barama i trsticima, naseljen veoma retkim stanovništvom. Uređenje voda omogućilo je naseljavanje ovih prostora i privredni razvoj. Sistemom kanala, koji je počeo da se gradi u XVIII veku, sa ciljem odvođenja i dovođenja vode, Panonska ravnica pretvorena je u prijatno mesto za život i plodne, žitorodne njive.

Vojvodina ne bi bila ono što je danas, da nisu izgrađeni Veliki i Mali bački kanal i na kraju sve to umreženo u sistem kanala Dunav-Tisa-Dunav.

U srednjem veku, vizionar modernih kanala bio je veliki Leonardo da Vinči planom kanala koji spajaju prestonicu Lombardije sa srednjom Evropom i morem, preko reka Tičino i Ada. Osim trase kanala, Leonardo je dao opis i detaljnu skicu mašine za kopanje kanala. Zanimljivo je da su oblik i način izrade kapija njegovih prevodnica i dan danas neprevaziđeni i koriste se od Milana, Paname, Sueca, Kembriža, Oxforda, Tuluza, Bordoa do Bačkog Gradišta, Vrbasa, Sivca, Bezdana i Bečeja.

Istovremeno kada je građen Leonardov kanal (1483-1498), dug 29 kilometara, u južnoj Ugarskoj, nekadašnji kancelar kralja Matije Korvina, biskup Peter Varadi (Váradi Péter) angažovao je italijanskog vojnog inženjera bliskog Leonardu da Vinčiju, Frančeska di Đordžio Martini-ja (Francesco di Giorgio Martini), koji je kanalom spojio reku Mostongu sa Dunavom, koji je javnim radovima uveo čistu, ribom bogatu dunavsku vodu u močvarni Bač, drevni grad na Mostongi koji je dao ime celoj regiji – Bačkoj, a kopanjem odbrambenog jarka oko tvrđave, pretvorio u vodeni bastioni.

Jedan od najvećih projekata srednjeg veka je kanal Midi (Canal du Midi) izgrađen u vreme stogodišnjeg rata između Francuske i Španije. Preko centralne Francuske, kanal Midi spaja Sredozemno more sa Atlanskim okeanom, tačnije Sredozemno more sa rekom Garom koja se kod Bordoa uliva u Atlantik. Kanal, duži od 240 km, je prokopavan od 1665. do 1681. godine, sa 103 prevodnice. Ovaj grandiozni projekat povezuje se sa francuskim inženjerom Pjer Pola Rikeom (Pierre-Paul Riquet), čije ime duž trase kanala nosi veliki broj ulica, bulevara, te spomenika podignutih u čast njegovog konstruktora.

U XVIII veku, Engleska je prednjačila u izgradnji kanala. Samo Temzu, saobraćajnu žilu kucavicu Engleske, povezuju pedesetak kraćih i dužih kanala. Godine 1761. u Mančesteru je otvoren Bridgewater kanal, remek delo inženjerskog tandema Džona Gilberta (John Gilbert) i Džejsa Brindleja (James Brindley). Kanalom Bridgewater je sa svojim prevodnicama fascinirao mladog vojnog inženjera, koji se zatekao na studijskom putovanju, Jozefa Kiša, rodnom iz Budima, a poreklom iz Apatina. Jožef Kiš i njegov brat Gabor, takođe vojni inženjer, dolaze u Bačku 1780. godine, gde prvo rade kao geodezi, premeravajući teren u pripremi

naselja za kolonizaciju podunavskih Švaba. Veliki problem im zadaje močvarni teren, pa 1785. godine kopaju jarak širok oko metar za odlivanje površinskih voda između Kule i Vrbasa. Ohrabreni rezultatima isušivanja terena, rade projekat za izgradnju Velikog bačkog kanala. Gradnja kanala je počela 1793. godine, a godina 1801. koja se često navodi kao završna, ustvari obeležava završetak prve faze kanala, od Bačkog Monoštra do Bačkog Gradišta. Sledeće faze u izgradnji kanala su: od Bezdana do Bačkog Monoštora (1842-1856.), od Bajce do Bezdana i od Malog Stapara do Novog Sada (ta deonica se naziva Mali bački kanal i gradio ju je general Stefan Ti (od 1871 do 1875.) i od Bačkog Gradišta do Starog Bečeja (1895-1901).

Od ukupno pet vodenih prevodnica (šlajzeva, katarakti, cugova), prevodnica Bezdana ima poseban značaj, jer je prva u Evropi kod koje je izvedeno podvodno betoniranje. Da bi se to postiglo, prvo je izgrađena fabrika betona sa svim potrebnim alatima, jer se betoniranje nije smelo prekidati. Radove je izvršio inž. Johan Mihalik od 1847. do 1856. godine.

Kod Starog Bečeja izgrađena je prevodnica, ali ne od betona, već od čelika. Pokretanje prevodnice vrši struja proizvedena na samoj prevodnici, što je primenjeno prvi put u Evropi. Završena je 1896. godine.

U poratnom graditeljskom bumu, u želji za što većom i bržom modernizacijom zemlje, inženjeru Nikoli Mirkovu dat je zadatak 1947. godine da osmisli jedinstvenu kanalsku mrežu koja će povezivati reke Dunav i Tisu kroz Vojvodinu. Hidrosistem DTD građen je od 1957. do 1977. godine, a čine ga kanalska mreža dužine 649 km, brana na Tisi kod Novog Bečeja, 25 ustava, 16 prevodnica, 5 crpnih stanica i drugi objekti. Hidrosistem je projektovan za dovodenje vode za navodnjavanje zemljišta, snabdevanje vodom ribnjaka, naselja i industrije, za plovidbu, prihvatanje i odvođenje otpadnih voda, razvoj turizma i sportova na vodi itd.

U vreme izgradnje Kanal DTD smatran je za jedan od najvećih investicionih projekata. U vreme kada je građen Veliki bački kanal, kasnije nazvan Franc Jozefov kanal, bio je najskuplji privredni objekat austrijske carevine na koji je utrošeno 3.062.690 forinti. U vreme kada je završen, bio je najveći graditeljski poduhvat u Evropi. Veliki bački kanal je opisivan kao jedno od čuda Evrope, pa i sveta, tada plovani svih svojih 118 kilometara. U toku prvih 16 godina kanalom je prošlo 10.000 natovarenih i 4.900 praznih brodova. Količina iskopanog materijala bila je ravna količini zemlje pri iskopu Sueckog kanala. Korito je na dnu bilo široko oko 17, a prema površini od 23 do 25 metara. Prosečna dubina iznosila je tri metra.

Kanali Vojvodine vekovima su igrali presudnu ulogu za život ove regije. Ali, umesto da se koriste njegove prednosti, postao je jedna od najcrnjih ekoloških tačaka u Evropi i izvor mogućih zaraza za oko stotinu hiljada ljudi koji žive u naseljima uz njega.

Većina istorijskih kanala, od Leonardovog na Adi, preko Kanala Midi, do holandskih i engleskih kanala, zaštićena je i ima status svetske kulturne baštine.

Postoje brojni izgovori ali, da li postoji makar i jedno objašnjenje za stanje Kanala DTD u kojem se nalazi danas?

Tekst inspirisan pričom o Velikom bačkom kanalu, Karolja Kovača, produkcije "Belafont".