

Alagut-csatorna Magyarország és Bulgária között.

— Az Északi- és Fekete-tenger behajózási uttal való összeköttetése. —

A Stuttgartban megjelenő *Süd-deutsches Industrieblatt*-ból vesz-szük *Grempe P. M.* mérnöknek minket is közlő, rend-kívül érdekes cikkét:

Bármennyire váltak is be a háboru fo-lyamán Középeurópa vasutjai, mégsem lehet kétség az iránt, hogy egyik legfontosabb fel-adatunk a jövőben a vízutálózat megfelelő fejlesztése.

A Duna már az ókor óta egyik fontos forgalmi útja Középeurópának. Igaz, hogy ez a vízi út a tengerhajózás és a vasutáló-zat nagy fejlődése mellett veszített a jelentő-ségből, de nem szabad elfelejtenünk, hogy ez nem következett volna be akkora mér-tekben, ha a hajóut sok helyen nem volna olyan sekély. Ismeretes, hogy úgy az osz-trák, mint a magyar kormány a hajóutak javítására nagy figyelmet fordított, viszont azonban arra is kell gondolni, hogy eddig a Duna felső folyásának nem voltak jó össze-köttetései más nagy gazdasági területekkel. De ép e téren akarnak változást előidézni. Tudvalevő, hogy a bajor király védnöksége alatt álló Bajor Csatornaegyesület a háboru dacára is nagy tevékenységet fejtett ki, hogy a Duna és a Majna közötti teljesítőkép-es összeköttetés előfeltételeit megteremtse. To-vábbá az 1916 decemberében Stuttgartban alakult Délnyugatnémet Csatornaegyesület arra törekszik, hogy a Rajna és a Duna kö-zött a Neckar felhasználásával még rövidebb összeköttetést létesítsen. És mivel

ezen vízi ut kiépítésére *Bosch Ró-bert dr.*, stuttgarti gyáros, már ti-zenkét millió márka alapítványt is tett.

ezen összekötő-ut kiépítésének a megkezdése hamarabb várható. Abban a pillanatban, amelyben ezek a nagyszabású vízi ut-tervek végrehajthatnak, a Rajna és a Duna két ha-talmas folyamvidékének az egymásba kap-csolása megtörtént. Ezzel aztán olyan bel-hajózási utjaink volnának,

amelyek az Északi-tengert össze-kötik a Fekete-tengerrel.

Ezeket a vízi utakat azok az országok védel-mezik meg kellően, amelyeket Naumannal Középeurópának nevezünk. Jelentőségük, mi-ként a világháboru bizonyította, nemcsak a békében nagy, hanem fokozott az értékük háborus időkben.

Technikai szempontból szerencsére nem állanak komoly nehézségek vagy lehetetlen-ségek a kivitel útjában. Technikailag meg-lehetősen egyszerűek a viszonyok a Majna és Neckar csatornázása terén és a Duna—Majna-, valamint a Neckar—Duna-csatorna tekintetében, ugyszintén egyszerű technikai művelet a Dunának a szabályozása Kehi-heimtől Bázisig. Ellenben nehézségekkel jár a 130 kilométer hosszú bázis—vaskapui

szakasz. A kereken másfél kilométer széles Dunának ugyanis szűk sziklavölgyön kell keresztültörnie. Minden szélesbítés itt rend-kívül költséges, mivel a folyam olyan szo-rosokon folyik keresztül, amelyeknek a ma-gaslatai 800 méterig emelkednek. A Vas-kapun túl is nehézségekkel kell megküzdnie a hajózásnak, mivel számos a folyamban levő szikla örvények képzését okozza.

A háboru egyik tanulsága, hogy mind-ezeket a nehézségeket meg kell szüntetni. E cél szolgálatára a Rajna—Duna-ut érde-kében számos terv merült föl. Így a szikla-szakaszok mellé ugynevezett zsilipcsatorná-kat javasoltak a nyugodt és biztos hajózás lehetővé tételére. Ezen terv megvalósítása mellett azonban még mindig megmaradná-nak a Kazán-szorosbeli veszedelmes átjárók és nem volna elkerülhető a folyam alsó fo-lyásának az eliszaposodása. Azonkívül a nagyszabású zsilipek tetemesen meg is las-sítanák a hajózást.

A dunai konferencián Budapesten most új tervet kerül a nyilvánosság elé, amely a dunai hajózásnak a Vaskapunál előforduló összes nehézségeket kiküszöböli. *Rosen-meyer*, a hasonló tervekről ismert kölni mérnök ugyanis beható tervet terjesztett a kormányok elé. E szerint a 114 kilométer hosszú vízesési szakasz egy 20 kilométer hosszú alagutcsatornával kikerülhet. Ez az alagutcsatorna Jucztól Brza Palánkáig ve-zetne és 94 kilométer utmegtakarítást jelep-tene a hajózás számára.

Ennek a csatornának a tervét Ma-gyarország mértékadó technikai ál-lami tisztviselői nagy érdeklődéssel fogadták és könnyen megvalósítha-tónak tartják.

mert az átfurandó közet: juramész. Az alag-utcsatorna felső végét egy 325 méter hosszú zsilip védené a Duna áradása ellen. Az alag-utban vezetett csatorna alsó végét egy ha-sználó zsilip kötné össze Brza Palánkával a jóval mélyebben fekvő víztükörrel.

Az alagutcsatorna építése 25 méter szélesre és 4 méter mélyre van tervezve. A vízszin fölötti nyílás 7 méter volna. Mind-két oldalon sínút készílné villamos vontató-gépek részére, aminek *Flamm*, berlini tech-nikai főiskolai tanár tervei szerint ma is működnek a Vaskapunál. Hogy az alagut-csatorna már eleve minél teljesítőképesebb legyen, több kitérő van előirányozva. Az üzem a forgalmi terv szerint 1250 tonnát terjedő hajókkal

évenként 60 millió tonna forgalmat bonyolíthatna le az alagutcsatornán. A megjelölt számítások szerint az építke-zési költségek a zsilipekkel, előkikötőkkel és erőművekkel együtt 190 millió koronát ten-nének ki, az erőművek létesítése nélkül a költség 30 millió koronával kevesebb lenne.

A költségvetés alapjául azok a tapasztalatok szolgálnak, amelyeket a Rove-alagut 1916-iki építkezésénél szereztek.

Az üzemköltségek, beruházások és amor-tizáció fedezése mellett a jövedelem-fölösleg évi 13.55 millió korona volna.

A Vaskapun át menő évi forgalom eddig 5 millió tonna volt. *Kvassay*, miniszteri ta-nácsos, Magyarország legkiválóbb vízi szak-értője, a legközelebbi jövőben évi 20 millió tonna forgalomra számít. Ráadásul vegyük figyelembe azt is, hogy ez a behajózási út az ellenséges hatalmak ellenőrzése nélkül állana rendelkezésünkre.

Ha azonban ezt meg akarjuk valósítani, kellő időben arra kell törekednünk, hogy a Rajna-Duna vízi út minden részén a legmagasabb teljesítőképességet érjük el.

Méhészeti szakiskola föllállítására Szegeden.

(Saját tudósítónktól.) A „Méhészeti Uj-ság”, amelynek *Borbola István* főispáni tit-kár a szerkesztője, időnkint sikeres méhészeti tanfolyamokat tart Szegeden, amelyeken az érdeklődőket teljesen díjtalanul képezik ki a méhészetre. Ezzel az akcióval kapcsolatban fölmerült az a terv, hogy állandó jellegű szakiskolát állítsanak fel Szegeden, annál is inkább, mert a város kezdeményező lépésére, az iskolát a földművelési kormány létesí-tené.

Az ügy állásáról egyébként tiszta képet nyújt az alábbi leadvány, amelyet a „Méhész Ujság” szerkesztője intézett a városi ta-nácshoz:

Tekintetes Tanács! A Méhész Ujság szer-kesztősége és kiadóhivatala korábban azt ha-tározta el, hogy a méhészetnek minél széle-sebb alapokra fektetése érdekében időnkint Szegeden méhészeti tanfolyamokat tart, amikor az érdeklődők teljesen díjtalanul képeztetnek ki a méhészetre. A terv megva-lósítása előtt a módzatok megállapítása kö-rül tárgyalást folytatott a m. kir. földművelés ügyi minisztérium méhészeti osztályának vezetőjével, *Krenedits Ferenc* miniszteri tit-kár urral, ki a tervbe vett időnkinti tanfolya-mok tartása helyett sokkal inkább célra ve-zetőbbnek találja az állandó jellegű méhé-szeti szakiskola felállítását. Ezen szakiskola, hol állandóan nagyobb számú méhészneven-dék nyerne kiképzést nemcsak a méhészetből, de az ezzel szorosan összefüggő kertészetből is, nevezett miniszteri titkár ur kijelentése szerint minden nehézség nélkül felállítható a m. kir. földművelésügyi kormány által Sze-geden, ha erre vonatkozó kezdeményező lépé-sek a város hatósága, vagy valamely erköl-csi testület megtenné. Ez annyival is in-kább sikerülhet, mert ily állandó jellegű tanfolyam már az ország hét nagyobb váro-sában létesített és a legközelebbi jövőben több ily intézmény létesítése van tervbe véve és az ehhez szükséges költség biztosítva is van. Az iskola felállítására vonatkozólag bő-vebb tárgyalásokat mi nevezett ügyosztály-vezető miniszteri titkár urral nem folytat-tunk, de azt már előre kijelentette a minisz-teri titkár ur, hogy csakis abban az esetben számíthat a város hatósága kedvező ered-ményre, ha az iskola céljaira megfelelő terü-letet, épületet, fűtést és világítást biztosít, mellyel szemben azonban a földművelési kor-mány a többi fenntartási és egyéb költsége-ket viselné.

Ennek alapján van szerencsénk azzal a tiszteletteljes kéréssel fordulni a város tekin-tetes Tanácsához, hogy a felállítandó méhé-szeti szakiskola ügyében a m. kir. földmive-lési kormányhoz a kezdeményező lépéseket megtenni sziveskedjék. Szegeden, 1917. már-cius hó 14-én. Kitűnő tisztelettel: *Borbola István*, a „Méhész Ujság” szerkesztője.

Külön értesítés helyett.

Özv. dr. Pollák Lajosné és Taussig Árminné, szül. Pollák Lili az összes rokonság nevében is szomorodott szívvel tudatják, hogy szeretett atyjuk illetve nagyatyjuk

Schuller József

f. évi március hó 14-én este 6 órakor, 87 éves korában, rövid szenvedés után jobblétre szenderült.

A megboldogult hült tetemeit f. hó 16-án délelőtt 10 órakor kísér-jük örök nyugovóra a Kelemen-utca 7. szám alatti gyászházból.

Áldott legyen emléke, nyugodjék békében!