

A kamara a Maros szabályozásáról és a szegedi kereskedelmi kikötőről.

A szegedi kereskedelmi és iparkamara, amely éveken keresztül állandóan napirenden tartotta a Szegedet érdeklő különböző vízi forgalmi kérdéseket, április 20-án tartott teljes ülésében megbízta dr. Tonelli Sándor titkárt, hogy a Maros szabályozására és a szegedi kereskedelmi kikötő létesítésére vonatkozó anyagot gyűjtse össze és önálló füzetben adja ki. Céla volt a kamara e határozatának, hogy a város által június 17-re összehívott gyűlés résztvevői a tárgyat már előzetesen megismerhessék és fontossága felől teljesen tájékozódjanak.

A füzet, amely ma hagyta el a sajtót, bevezető részében a forgalmi politikának általános irányváltozásával foglalkozik, a melynek legfőbb jelensége az, hogy a világháború alatt, különösen a központi hatalmakhoz tartozó országokban, a vízi forgalmi politikának a kérdései nyomultak előtérbe és a háború után a kormány és gazdasági élet a legnagyobb gondot lesznek kénytelenek a behajózás ügyeire fordítani. Ennek a jelenségnek két oka van. Mióta a hetvenes években Magyarországon a lázas vasutépítés megkezdődött, a víziutakat a vasutak mellett teljesen elhanyagolták és a Dunát kivéve, folyóinknál ugyyszólván csak árvízvédelmi munkálatok történtek. Amíg a forgalom csekély volt, ez a rendszer nagyobb nehézségekkel nem járt, körülbelül nyolc-tíz éve azonban már bebizonyosodott, hogy a vasutak elégtelenek a rengetegül megnövekedett forgalom lebonyolítására. A háború alatt pedig bekövetkezett a vasut teljes csődje, anélkül, hogy a víziutak a vasutnak segítségére lehettek volna. Ez a megismerés követeli a víziutaknak erélyes fejlesztését.

A másik ok, amely a víziutak fejlesztését követeli, a Duna, mint a keletre vezető víziut jelentőségének felismerése. Németország a háború előtt a Dunával keveset törődött, a blokád-politika azonban erre az utra kényszerítette. Így merült fel a Duna-Rajna csatorna terve, amely az Északi-tengert köti össze a Fekete-tengerrel, így jött létre a Duna-konferencia és így keletkeztek a többi középeurópai hajózási programok. A folyamhajózás is olyan azonban, mint a vasut, a főfolyónak csak akkor lehet igazán nagy forgalma, ha mellékfolyói a fővasutba betorkolló vicinálisok, közutak mintájára alimentálják. A Duna forgalmának fejlesztése így megkívánja a mellékfolyók forgalmának lehetővé tételét és fejlesztését is.

Szegedet, sőt az országnak csaknem egész keleti részét is e vonatkozásban legjobban a Maros szabályozása és hajózhatósága tétele érdekli, amely hivatva volna, hogy Erdély számára az olcsó fuvart biztosítsa és a mainál szorosabban kapcsolja az ország szívéhez. A tanulmány részletesen kimutatja, hogy mit jelentene a Maros hajózhatósága tétele, a mezőgazdaság, kereskedelem és egyes iparágak szempontjából és ismerteti azokat a gyér törvényhozási intézkedéseket, amelyek a Maros szabályozására vonatkoztak. A törvényes rendelkezések végrehajtása azonban oly lassan ment, hogy 1912-ben az érdekelt kereskedelmi és iparkamarák a szabályozás gyorsabb végrehajtása érdekében kénytelenek voltak felírni a képviselőházhoz.

Ami a szabályozás módját illeti, arra két terv merült fel. Az egyik a szabályozást nyílt mederrendezéssel, míg a másik kamarazsilipekkel és duzzasztókkal kívánja megvalósítani. Az első tervnek költségeit Hozspotzky miniszteri tanácsos 1905-ben tizenkét millióra, a másikat pedig Kvassay miniszteri tanácsos száz millióra becsülte.

Tekintettel arra, hogy a Maros forgalmának túlnyomó része kelet-nyugati, vagyis völgymenti irányú lesz, továbbá arra, hogy a mai drágább költségek mellett száz milliót jóval meghaladó összeget erre a tervre alig lehetne a kormánvtól kapni, a nyílt mederrendezés 1.5 méteres hajózó mélységgel, elégségesnek mutatkozik. A legfontosabb az, hogy minél előbb végrehajtsák és hogy az országnak ez a nagy fontosságú vidéki hajózható víziutat kapjon.

A keresztülvitelt illetőleg Tonelli-füzete Deutsch Lipót vállalkozónak egy igen életrevaló tervét hozza javaslatba. Mint-hogy a kormány bármiféle folyam szabályozást csak egy hosszú évek felállított program keretében, az évenként esedékes részletek arányában hajthat végre, ajánlatos volna, ha az érdekelt törvényhatóságok a szükséges költségeket a munkálatok gyors végrehajtása érdekében előlegeznék és a kormány ezt az összeget az évi annuitások arányában visszatértené. Erre már van precedens s az érdekelt törvényhatóságok ilyen irányú állásfoglalásukkal igazán komolyan tudnák dokumentálni azt, hogy a Maros hajózhatóvá tételét mennyire fontosnak tartják.

Látszólag csak szegedi érdek, nagyobb perspektívába beállítva azonban Szegeden szintén tulmenő jelentőségű ügy a szegedi kereskedelmi kikötő létesítése is, amelynek kérdésével a kamara már a háborút megelőző időkben is foglalkozott. Fontos egy modern kikötőnek a megépítése azért, mert az egész Tiszának egyetlen rendes kikötője nincs és fontos azért is, mert elő kell készülni a Duna-Tisza csatorna kiépítésére és a Maros szabályozására, ami a Tisza forgalmát is jelentékenyen emelni fogja. E forgalomnak centruma pedig csakis Szeged lehet, amelyet fekvése, nagysága és a gazdasági életben elfoglalt helyzete egyaránt arra utalnak, hogy átrakó és elosztó piaca legyen az Alföld és Erdély forgalmának. E szempontok által indítva mondatja ki az 1908:XLIX. törvénycikkkel kapcsolatban a törvényhozás is, hogy a szegedi kikötőt a többi nagy vízi beruházásokkal együtt állami feladat gyanánt tartja megvalósítandónak.

A füzet részletesen ismerteti a kikötőre vonatkozólag készült különböző terveket. Az utolsót 1911-ben a szegedi fővármérnöki hivatal készítette. Ez a terv a kikötőt mintegy 44 kat. hold területen, kettős medencével, középüti kereskedelmi célokra használható mólóval kívánja létesíteni, olyformán, hogy a kiemelt földanyag nagy része a vasutnak adassék át feltöltési célokra. A terv ma is teljesen megfelelő, a költségszámítások azonban természetesen revízióra szorulnak. E tervvel a kamara és a város utóliára 1914-ben, közvetlenül a háború kitörését megelőző hetekben foglalkozott s ez alkalommal a város a kamara javaslatára kimondotta, hogy a tervet maga részéről a megvalósításra alkalmasnak tartja és a szükséges területét az államnak ingyen átengedi. Ugyanez alkalommal ajánlotta a kamara azt is, hogy a kikötő-építéssel kapcsolatban nyerendő védett területek a városi iparfejlesztési politika szolgáltatásában, gyáralapítási célokra használtassanak fel.

Ugy a Maros hajózhatóvá tételének, mint a szegedi kikötőnek az ügye a világháború folytán lekerült a napirendről. Ma elérkezett azonban az ideje, hogy mindkét országos jellegű ügygel, mely azonban Szeged városát is a legközvetlenebbül érdekli, ismét foglalkozzunk és őket a tervek megfelelő revíziója után a megvalósulás stádiumába juttassuk. Ezt a célt kívánja szolgálni a Szeged városa által június 17-re összehívott értekezlet is, ennek a célnak tett hasznos szolgálatot Tonelli Sándor is a kérdés minden részletére kiterjedő ismertető füzetének megírásával.

Az orosz fronton a helyzet változatlan.

BERLIN, május 31. A nagy főhadiszállás jelenti: A keleti harctéren a helyzet változatlan.

LUDENDORFF, első főszállásmester.

(Közl. a miniszterelnöki sajtóosztály.)

BUDAPEST, május 31. (Közl. a miniszterelnöki sajtóosztály.) Keleti harctér: A helyzet változatlan.

A VEZÉRKAR FÖNÖKE.

Sikeres előtéri harcok a Cserna-hajlásban.

BERLIN, május 31. A nagy főhadiszállás jelenti: Macedon arcvonala: Német és bolgár portyázói különítmények a Cserna-hajlásban és a Vardar nyugati partján sikeres előtéri harcokban számos foglyot ejtettek.

LUDENDORFF, első főszállásmester, (Közl. a miniszterelnöki sajtóosztály.)

BUDAPEST, május 31. (Közl. a miniszterelnöki sajtóosztály.) Délkeleti harctér: A helyzet változatlan.

A VEZÉRKAR FÖNÖKE.

Az orosz hadsereg súlyos válsága

Genf, május 31. Cachin szocialista nyilatkozik a Petit Parisien-ben Pétervárott szerzett tapasztalatairól és benyomásairól. Az írja, hogy az egész antantra nézve végzetes volna mots takargatni az igazságot; az igazság pedig az, hogy az orosz hadsereg a legsúlyosabb válságon megy keresztül, viszont igaz az is, hogy az ideiglenes kormány forradalmár tagjai mindenképen igyekeznek a hadseregben helyreállítani a fegyelmet s az előbbi rendet és hogy e részben a helyzet napról-napra szemlátomást javul.

Az orosz hadsereg tíz millió katonából és százezer tisztből áll. Ez az óriási test nem indulhat bomlásnak, nem szabad engedni, hogy felbomoljon, de az orosz katona tudni akarja, hogy miért harcol, látni kívánja küzdelmének végső célját és nem tűrheti, hogy az ő forradalmát, amellyel kivívta a szabadságot, belső erők fenyegezzék. Ezért történt, hogy a hadsereg szerevezetének megfelelőleg egyszerű szavazás útján minden században, ezredben és hadosztály kötelékében katonákból és tisztekből bizalmiférfiakat választottak s ez a bizottság azután együttesen vitatja meg a közérdekű kérdéseket.

A tisztek legnagyobb része már beleélte magát ebbe a rendszerbe és megbarátkozott vele. De az orosz katona ezzel még nem éri be, nem elég az, hogy az orosz kormány nyíltan színt vallott és nyilvánította háborús céljait, mulhatatlanul szükséges, hogy valamennyi szövetséges ugyanezeket a háborús célokat kövesse.