

Egyetlen pillantást vetve Közép-Európa térképére, azonnal szembetűnik hazánk szerencsés vízrajza. A Kárpát-medence vízgyűjtőjében elterülő országunkat szinte mindenütt keresztül-kasul szelik a folyók, patakok, amelyek legtöbbször a két nagy folyamba, a Dunába és a Tiszába igyekeznek. Kiderül az is a térképről, hogy a két folyó vízrendszere hazánk területén nem kapcsolódik egymásba. A két önálló vízrendszer értéke, gazdasági haszna távolról sem hasonlítható össze. A Duna hasznosítására szinte évszázadok óta nagy figyelmet és anyagi erőfőrdítást fordítanak, a Tisza azonban a múlt század végi, főként árvízvédelmi célokat szolgáló mederszabályozások ellenére, egészen az 1950-es évekig megmaradt természetesen, vadregényes, néha bizony félelmetes folyónak, amelynek 980 kilométer hosszú medréből csaknem 600 kilométer húzódik hazánkban keresztül. E 600 kilométeres szakasz az év legnagyobb részében tipikusan kis esésű, síksági folyóként viselkedik, a tavaszi és a korai őszi áradások idején azonban vízhozama Tokajnál 80-szorosa, Szegednél pedig 40-szerese is lehet a normális vízállásnak. Ezért az Országos Vízügyi Főigazgatóság

tevékenységének egyik fő és legköltségesebb területe ma is a tiszai árvédelem. Az észak-magyarországi Tisza-vidék mederrendezési munkálataira például 3 év alatt 10 millió forintot költöttek. Az alsó Tisza-vidéken csak a szegedi üdülőtelepek „párhuzam”-gátjainak építése egymillió forintba került. Az állandó mederrendezés és karbantartás eredményeként az egykori sok ezer négyzetkilométernyi árterület ma már tizenötödrésztől esőmentes. Az így nyert földterület terméshozama és a Tisza menti lakosok biztonsága tehát megteremtődött. Ezzel a nagy vízügyi művelettel a Tisza medre és vízhozama azonban nemcsak elhárítandó veszélyeket rejt, hanem energetikai, vízellátási és olcsó szállítási lehetőségeket is. A duzzasztógátak és erőművek megzabolázott folyó vízerőforrása Tiszalóknál 11,5 megawattnyi áramot szolgáltat az országos villamosenergia-hálózatnak és számos — összesen csaknem 6 megawatt kapacitású — törpe vízi erőművet is üzemeltet.

Öntözés, energia

Az Alföld és a Tiszántúl „hét szűk esztendejét” (évszázados átlagot véve alapul, minden évtizedben csak három esztendőben hullik ezen a vidéken közepes mennyiségű csapadék) alapvetően csökkentette a felszabadulás óta épített tiszántúli csatornahálózat. Ennek több mint ezer kilométeres szakasza kizárólag öntözést, a többi pedig belvízelvezetési célokat szolgál. Az 1950–54-ben épült tiszalóki erőmű duzzasztógátja másodpercenként 35 köbméter vízzel táplálja a belső elágazó — 1951–56-ban épült —, 98 kilométer hosszú Keleti Főcsatornát, amely mintegy 100 ezer hektárnyi föld öntözéséhez és körülbelül 4 ezer hektárnyi tőgazdaság fenntartásához szolgáltat vizet.

A Tiszalóki Vízlépcső után rövidesen sor kerül a harmadik ötéves terv beru-

házásaként, a második tiszai vízlépcső létesítésére. Abádszalókkal szemben, Kiskörénél — Tiszalóktól 120 kilométerre. A több mint 3 és fél milliárd forint, beruházás első szakaszaként 1967-től 1973-ig megépül a kisköréi vízlépcső és medertározó. Az új létesítmény mintegy százezer hold mezőgazdasági terület öntözéséhez ad vizet. Ebből a tározóból a Keleti, és az 1970-ig ugyancsak elkészülő, 4,3 kilométer hosszú Nyugati Főcsatorna másodpercenként 100 köbméter vizet szállíthat a Jászág és a Nagykunság területére. A második vízlépcső erőművének kapacitása — előzetes elképzelések szerint — kétszerese lesz az első tiszai vízlépcső villamosenergia-termelésének. (A távlati tervben egyébként már szerepel a harmadik — a csongrádi — vízlépcső megépítése is.)

Elfelejtett „országút”

A Tisza komplex hasznosítása tehát az öntözésen, a Tisza mellé települt és települő jelentős ipar (TVK, szolnoki vegyi és papíripar, Tisza Cipőgyár stb.) vízellátásán kívül olcsó energiát is jelent. A vízlépcsőrendszer teljes kiépítése után a tiszai vízi erőműnek évente annyi villamos energiát termelnek majd, amennyit hőerőműben mintegy 25 ezer vagon szénből lehetne előállítani.

Az energetikai és víznyelési tervek biztatóak; teljesítésük az előirányzatok szerint halad. A Tisza komplex hasznosításába azonban hazánk második „por nélküli országútjának” vízi szállítását, hajózási hasznosítását is beletartozik. S itt lenne a legtöbb tennivaló, mert a tiszai vízi közlekedés a felszabadulás óta nem fejlődött, sőt visszaesett.

Napjainkban a Tiszán az összes folyami áruszállításnak csupán 3–5 százaléka bonyolódik le. A vízi szállításnak és közlekedésnek igen alacsony volumenét csak részben indokolja az ingadozó, rapszódikus vízállás, hiszen az állandóan hajózható tiszai szakaszokon is kevés a hajóforgalom. Az említett 3–5 százalékos vízi szállítás arányának ellentmond, hogy hazánk összes hajózható vízi útjainak (1277 km) 40 százaléka a Duna, 34 százaléka pedig a Tisza képviseli. A Duna–Tisza kihasz-

kocsi-teherszállításnak csupán 2,8, illetve 2,4 százaléka volt 1965-ben. Ennek is csak elenyésző hányada jutott a Tiszára. A tiszai vízi szállítás helyzetképének helyes megítéléséhez hozzátartozik az is, hogy az országos áruáramlás fő iránya keletnyugati, tehát a Tiszával „merőleges”. A folyó mentén fejlődő ipar és mezőgazdaság azonban az észak–déli áruszállítást is mind jobban szükségessé teszi. A Tokaj vidéki kőbányák, a borsodi erdőgazdálkodás, a nyírségi dohánytermelő tsz-ek termékeinek jelentős részét szállítják északról délre vonaton, tehergépkocsival. A Szolnoki Cukorgyár repakampánya idején sem érkezik hajóval délről északra

repaszállítmány, pedig az üzem Tisza-parti részén rakodódaru és keskeny vágányú vasútvonal is működött valamikor. A daru még használható állapotban áll, a vasútvonal viszont lassan teljesen tönkremegy, pedig a cukorgyár a felszabadulás előtt egy évtizeden át vízi úton kapta a feldolgozandó répa 30–40 százalékát. Igaz, hogy az üzemet terhelő rakodási költségek jóval magasabbak voltak a mainál — amikor egészen a feldolgozás helyéig szállítja a vasút és a tehergépjárművek tömege a repát. Késztelen azonban, hogy a népgazdaságnak — magassabb rakodási költségek ellenére is — a vízi szállítás jóval olcsóbb lenne.

Biztató kísérlet

A Tisza-parti rakodás problémája egyébként az egész hajózható folyószakaszon akadályozza a vízi szállítás igénybevételét. A gépésítés hiánya miatt a tiszai hajórakodás jobbára csak „hagyományos” módon — zsák, deszkapalló, talicska — történhet és ez növeli a vállalati költségeket, nem is szólva a munkaerő-hiányról. (Emiatt kihasználatlan például a Tisza-partra irányuló zempléni kisvasút is.) Jórészt ebből következik, hogy a teherszállító uszályokra méretezett Keleti Főcsatornán (bár a hidakat is hajózással építették) máig sem in-

dult meg vízi szállítás és idén közlekednek először, külön megrendelésre, kiránduló vízbuszok. A Tisza menti ipari és mezőgazdasági üzemek termékeinek olcsóbb vízi szállításához nem elegendő tehát a folyó és a vízállás; szükséges lenne a hajókikötésre alkalmassá tett partszakaszok könnyű rakodógépesítése is, esetleg mozgó autódaruk és könnyű szállítószalagok üzembe állításával. Erre azonban csak akkor kerülhet sor, ha a Tisza komplex hasznosítása keretében lenne gazdája a tiszai vízi szállítás szervezésének is.

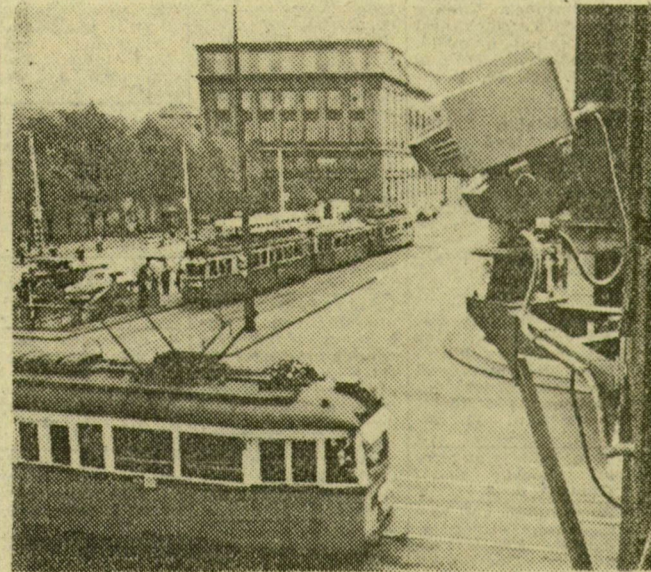
Komplex hasznosítás

A KPM-ben működő Központi Szállítási Tanács tikársága a közelmúltban munkaprogramjába iktatta a tiszai vízi szállítás népgazdasági célszerűségének és lehetőségeinek alapos vizsgálatát. E program keretében most a Tiszai Vegyikombinát műtrágyával megakott uszályai haladnak a vízen Tiszaszederkénytől Csongrádig, illetve Szegedig, ahonnan a műtrágyát a környékre „terítik”. E kísérleti műtrágyaszállítás gyakorlati célja, hogy pontosan kiszámíthassák a szállítási költségeket, összehasonlítva a korábbi — ugyanoda irányuló — vasúti, illetve gépkocsiszállítási költségekkel. Előzetes adatok szerint évente egyelőre 34–35 ezer tonna műtrágyát lehetne Tiszaszederkényből a déli megyékbe, rendeltetési helyükre szállítani a folyón, a szállítás önköltsége ton-

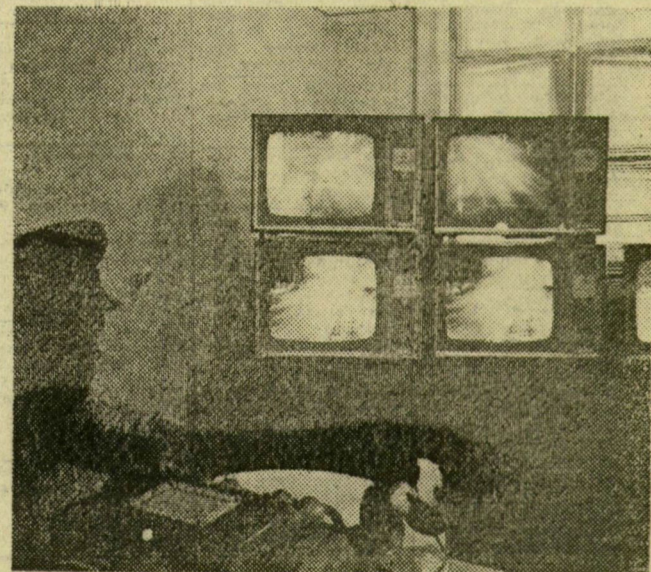
nánként 40–45 forinttal — tehát 35 ezer tonna esetében 14–15 millió forinttal — olcsóbb az eddigi szállítási költségeknél! Kísérletképpen olajat is szállítanak vízi úton a szegedi medencéből.

A Központi Szállítási Tanács egyébként további költségösszehasonlító számítások és szervezési kísérletek elvégzésére szólította fel a Tisza menti megyei szállítási bizottságokat is. (Ezek a tanács végrehajtó bizottságok mellett társadalmi szervként működnek.) Remélhető tehát, hogy a vízi szállítás kibontakozása rövidesen teljessé teszi a „komplex” hasznosítást és kövel, cukorrépával, műtrágyával megakott vízi járművek ésszak a Tiszán, illetve az eredetileg hajózással is épített Keleti Főcsatornán.

HORVÁTH MIHÁLY



A televízió-kamera a Kossuth Lajos utca és a Múzeum körút kereszteződésének forgalmát figyeli



(MTI foto — Szebeni fényképe)

Díszegi Sándor rendőr őrmester az ellenőrző képernyők előtt

A szegedi levéltár kincsei

A Művelődésiügyi Minisztérium levéltári osztályának kiadványsorozatában 86 sokszorosított lapon megjelent a Szegedi Állami Levéltár anyagának ún. fondjegyzéke. A jegyzék átfogó képet nyújt a levéltárban található gazdag iratanyag tartalmáról és történeti minőségéről. Az Ottó Ferenc levéltárigazgatótól — Balogh Judit, Nagy Sándor és Vincze Károlyné közreműködésével — elkészített alaplétár a könyvtárak katalógusához hasonló szerepet költ be.

A szegedi levéltár a város területén kívül a szegedi és a makói járás iratanyagát is gyűjti. Ez megfelel történeti anyagának is: itt őrzik ugyanis az 1950-ben megszünt Csanád megye levéltárát, s ide tartozik Makó város archívuma is. A legfontosabb mindjárt a jegyzék elején: a városi tanács épületében levő központi levéltárban és a makói járási tanácsházán elhelyezett anyagon kívül Szegeden még hat helyen szétszórtan vannak különféle részlegek. Ezeknek, mint pl. a volt Párizsi áruháznak, főlészabályozása, és a levéltár egész

anyagának együttes elhelyezése, a levéltár előtt álló feladatok sürgető előfelte-

A városnak 1712-től szervesen, 1717-től folyamatosan vannak meg iratai, de 1358-tól 1526-ig fél száz oklevele, jórészt királyi adomány- és szabadalomlevele, maradt fenn, továbbá a török hódoltság időszakából mintegy száz okmánya. Ezeket a város „titkos irattárában”, a Dömötör-templom tornyában őrizték 1861-ig.

A fondjegyzék a társadalmi formák rendjében (feudális kor, kapitalista kor, szocialista kor) közli az említett közigazgatási egységek iratanyagának főbb csoportjait, egészen egy-egy „irattermelő intézményig”, iskoláig, gyárig, egyesületig. Eppen ez a jellege teszi alkalmassá, hogy a helytörténet kutatói fontos segéd-eszközként használhassák: belőle tudhatják meg, hogy egy-egy témának van-e irásos történeti forrásanyaga. Közre bocsátása ezért jelentős lépés a Szeged-kutatásban.

Könyves László

AZ AUTÓ- ÉS ALKATRÉSZKERESKEDELMI VÁLLALAT SZEGEDI FIÓKJA, LENIN KRT. 48. SZ.

leltározás miatt

NOVEMBER 28-TÓL DECEMBER 8-IG ZÁRVA TART.

S. 149.805.

Tervezői gyakorlati rendelő

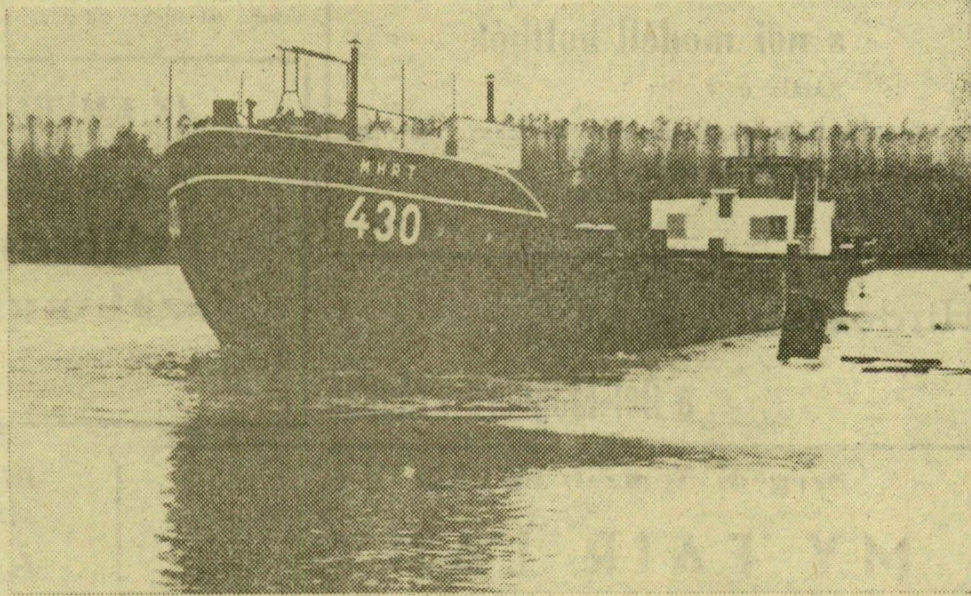
statikust

Keresünk. Jelentkezés írásban, Szeged, Postaúti 2.

X. S. 149.980

ARAMSZÜNET

Az Áramszolgáltató Vállalat közli, hogy 1966. november 21-26-ig 7-16 óráig a Bem tábornok u. Hattyas sor. Nyíl u. Pálfi L. u. Szabadság u. Hámza K. u. Alföldi u. Tamás K. u. Tapolca sor által határolt területen időszakos áramszünet lesz.



(Somogyiné felvétele.)

400 tonna teherbírású uszály a Tiszán. Műtrágyát szállítanak benne.