



Folyók találkahelye



Az Európa-csatorna (Rajna—Majna—Duna) és a majd hozzá csatlakozó Elba—Odera—Duna-csatorna — Európa egységes víziút-rendszerévé válhat.

A Tisza és a Maros torkolatvidéke, ott, ahol ma Szeged áll, ósidőktől kezdve átkelőhely volt, legalább három ezer éve települési hely. A rómaiak idejében feltehetőleg átrakodó állomás, a római utak idáig is elvezettek. Egyes vélemények szerint talán éppen a Ptolemaiosz által említett Partiscum (Partiscum) az őse Szegednek. Hogy milyen szerepe volt a két folyó találkozásának a középkorban, az Árpád-házi királyok idején a sószállításokkal kapcsolatban, már tudjuk. Arról is lesz szó, hogy Széchenyi munkássága nyomán mint kezdődött el a Tisza-szabályozás, és a gőzhajózás. Az első világháborúig élénk forgalom volt a Tiszán, a teherhajók továbbra is mindenféle árut, köztük sőt, gabonát szállítottak; lovak (és emberek) vontatta uszályokon érkezett a marosi homok a szegedi építkezésekre; tutajként jött a folyó hátán a fa a feldolgozó üzemekbe; menetrend szerint közlekedtek Tokajtól Titelig a személyszállító hajók. A két háború között mérséklődött a vízi élet. A felszabadulás után, a 40-es évek végére szinte teljesen elhalt. Néhány évvel ezelőtt megszűnt a személyszállítás is (túlságosan lassúnak bizonyult), s ma már csak kuriózum, ha néha megjelenik Szegeden egy-egy hajó, magas vízálláskor, netán folyam-tengerjáró.

A vízi szállítás, a hajózás távlati feltételeit és az ehhez szükséges területeket a város általános rendezési terve mégis biztosította, merészen feltételezve, hogy az európai vízúthálózat megteremtése után Szegeden jelentős tranzitforgalom lesz. Esetleg vámmentes kikötő és javítóműhelyek kellenek; az ismét felénk forduló vízi közlekedés új személyhajó-állomást igényel a

SOROZATUNK OLYAN, MINT EGY NOVELLAFÜZÉR, RÉSZEI ÖNMAGUKBAN IS MEGÁLLNAK, DE AZ ÖSSZEFÜGGÉSEK JOBBAN ÉRTHETŐK, HA MINDEN EGYES DARABOT ELOLVASUNK. AZ EDDIG MEGJELENT HÁROM RÉSZBEN SZEGED NÉPÉRŐL, A VÁROS IPARÁRÓL ÉS ÉPÍTÉSZETÉRŐL VOLT SZÓ, MOST A NEGYEDIK SZEGED ÉRRENDSEZÉRÉT MUTATJA BE. MINDEN VASÁRNAP, EGÉSZEN OKTÓBERIG, A VÁROS FELSZABADULÁSÁNAK 30-IK ÉVFORDULÓJÁIG, SORRA KERÜL EGY-EGY FEJEZET A VÁROS MÚLTJÁBÓL, JELENÉBŐL, JÖVŐJÉBŐL. AZ AUGUSZTUS 19-ÉN MEGJELENT MAGAZINBAN ARRÓL IS SZÓ ESETT, HOGY MILYEN LESZ SZEGED AZ EZREDFORDULÓN, MOST PEDIG — ANNAK MINT-EGY FOLYTATÁSÁKÉNT — FOLYÓK ÉS TENGEREK SZEGEDI TALÁLKAHELYÉRŐL BESZÉLÜNK. SIMÁDY BÉLA EGY KORÁBI CIKKÉBEN AZT ÍRTA ERRŐL, HOGY „AZ EURÓPAI VÍZIÚT-RENDSZER ÉS A TISZA-CSATORNÁZÁS ÖSSZEFÜGGÉSE RÉSZINT A MEGVALÓSULÁS STÁDIUMÁBAN LEVŐ REALITÁS, RÉSZINT FUTUROLÓGIA.” EZ PONTOSAN IGY VAN, ÉS ÉPPEN EZÉRT NEM MEHETÜNK EL SZÓ NÉLKÜL E NAGYSZERŰ LEHETŐSÉG MELLÉTT. A LEHETŐSÉGEK KIAKNÁZÁSA JÖRÉSZEZT RAJTUNK MÜLIK, A FUTUROLÓGIÁT ÉS AZ UTÓPIÁT ÉPPEN AZ KÜLÖNBÖZTETI MEG EGYMÁSTÓL, HOGY AZ EGYIKNEK VALÓS TUDOMÁNYOS ÉS TECHNIKAI ALAPJA VAN, A MÁSIK INKÁBB CSAK ÁLOM, MELYET NEM LEHET MEGVALÓSÍTANI, AMINEK NINCS REÁLIS ALAPJA. TERMÉSZETESEN, AMI LEHETSÉGES, AZ MEG NEM BIZONYOS, HOGY LESZ IS, DE AZ KÉTSÉGTLEN, HOGY A MAGYAR DOLGOZÓ NÉP AZ ELMÚLT HARMINC ESZTENDŐBEN SOK OLYASMIT VALÓSÍTOTT MEG, AMIRŐL A MÚLTBAN SZINTE MÉG ÁLMODOZNI SEM MERT!

pe a vízi szállításban annyira visszaesett, annak oka egyrészt, hogy a Duna és a Tisza között nincs közvetlen összeköttetés a határokon belül, másrészt az ipartelepítés nem volt összhangban a vízi szállítás lehetőségével.

A Tisza-csatornázásnak terve több vízlépcsőt irányoz elő. A tiszalöki még az ötvenes években elkészült. A kiskörei első építési ütemét csaknem egy évvel ezelőtt befejezték. Valószínűleg az ötödik öt éves tervben kezdenek hozzá a csongrádi kiépítéséhez, amelyhez duzzasztó, erőtelep, hajószilip és az alpári tárolótér tartozna.

Régi, legalább kétszáz éves elképzelés a Duna—Tisza csatorna. A felszabadulás után a soroksári Duna-ágból kiinduló, 22 kilométeres szakasz el is készült. A mostani elképzelés szerint a csatorna az alpári tárolóba torkollik majd, hossza 130 kilométer, szélessége 50, mélysége 5 méter.

Az Alsó-Tisza szabályozásának különös jelentősége ad, hogy elkészült Románia és Jugoszlávia közös vízi erőműve, a Vaskapunál, s néhány év múlva befejezik Jugoszláviában a Duna—Tisza—Duna csatorna kiépítését is. A vaskapui erőmű a Duna vizét 60—70 kilométerre nyomja vissza a Tiszába. Ha elkészül a jugoszláviai, Újbecsnél épülő vízlépcső is, akkor a Tisza egészen Szegedig 1200 tonnás hajók számára is hajózhatóvá válik. Amikor a Duna—Tisza—Duna csatorna bányai szakaszát befejezik, a hajók Szegedről akár Belgrád érintése nélkül juthatnak el a Dunába, Szeged tulajdonképpen már ezzel dunai kikötő lesz.

Miután az egységes európai vízi út kiépül — az évszázad végére, a jövő század elejére — Szegedről folyami úton lehet majd eljutni az Északi-, esetleg a Balti-tengerre is. A két folyó találkozási helyéből folyók és tengerek találkahelye válhat.

belvárosi partszakaszon; az ipari és kereskedelmi kikötőnek a tervezett vasúti hídtól délre, a hullámtérben biztosított területet. Honnan ez a merészség?

A Német Szövetségi Köztársaság területén már épül az a 171 kilométeres mesterséges vízi út, amely a tervek szerint 1982-től összeköti a Dunát és a Majnát, s ezáltal a Rajnán át kijáratot teremt a hajók számára az Északi-tengerre. Ennek, a kilenc országot átszelő, 3500 kilométeres vízi útnak nemcsak a kereskedelmi forgalom szempontjából lesz nagy jelentősége, hanem a vízgazdálkodásban is.

Az egységes vízgazdálkodás gondolata már évszázados. Széchenyi és Vásárhelyi Pál hasonló szándékkal szorgalmazta a Tisza völgyének rendezését, és mind a dunai, mind a tiszai hajózás fejlesztését. Úgy tűnik, hogy az álmok a most következő évtizedekben valóra válhatnak, bár kétségtelen, hogy a szükséges vízlépcsők és csatornák megépítése és alkalmassá tétele akár 1300—1500 tonnás hajók befogadására, valamennyi érintett országtól hatalmas szellemi és anyagi erőfeszítést követel. Az egységes európai vízi út további kiépülését jelenti majd, ha — a legújabb elképzelések szerint — csehszlovák—lengyel együttműködéssel megépül az Elba és az Odera összeköttetése is a Dunával.

A 2413 kilométer hosszú dunai vízi út hazai szakasza 420 kilométer. Az Európa-csatorna megteremtéséhez Magyarország azzal járul hozzá, hogy Csehszlovákiával közösen két vízlépcsőrendszert is épít a Dunán. Az egyiket Gabcsikovo—Nagyamaros térségében, előreláthatólag a következő tervidőszakban, a másikat Visegrád és Nagyamaros fölött.

Hogy a Tisza völgyének szere-

„Termesztessen kolompért”



A XVIII. század második felében Szeged gazdasági életé fellendülőben volt. 1781-ben 25 évre zálogba kapta a szőregi uradalmat, ami sok hasznot hozott. Az 1788-ban újra kitört török háború pedig elősegítette a polgárság vagyonosodását. A fellendülést bizonyítja az az előző is, melyet Dugonics András Példabeszédek és Jeles Mondások címmel, 1820-ban kiadott könyvéhez írt egy piarista, benne Dugonics visszaemlékezésére utalva:

„... Ha csak egy halászhajó kívántatott is, ami a vizek mellett elkerülhetetlenül szükséges, Pest-re kell menni. Mai nap pedig, mely ellenkezőképpen van a dolog! Maga a város nemcsak tudós hazafiak által kormányoztatik, hanem máshová is értelmes papokkal, földmérőkkel, orvosokkal, haditisztekkel szolgál. Jól tanult mesteremberekkel és legényekkel maga is bővelkedik, más városokat is segít.”

A kép tehát kedvezőnek tűnik. A gyanútlan olvasó a régi Szegedet — amiként Reizner János nevezte 1879 előtt — gazdag és fényes városnak láthatja, ahova érdemes volt eljönni.

Egy Lehmann nevű német utazó Pozsonytól Brassóig vezető útján 1785-ben Szegedet is útba ejtette. Megírja, hogy Kistelekről a városba vezető út mintegy fél mérföld hosszúságban magasan fel volt töltve, de a rajta levő sártenger miatt mindenki igyekezett elkerülni. A város pedig amilyen nagy, olyan tisztátalan, többnyire viskókban laknak, a vendéglők is piszkosak és drágák.

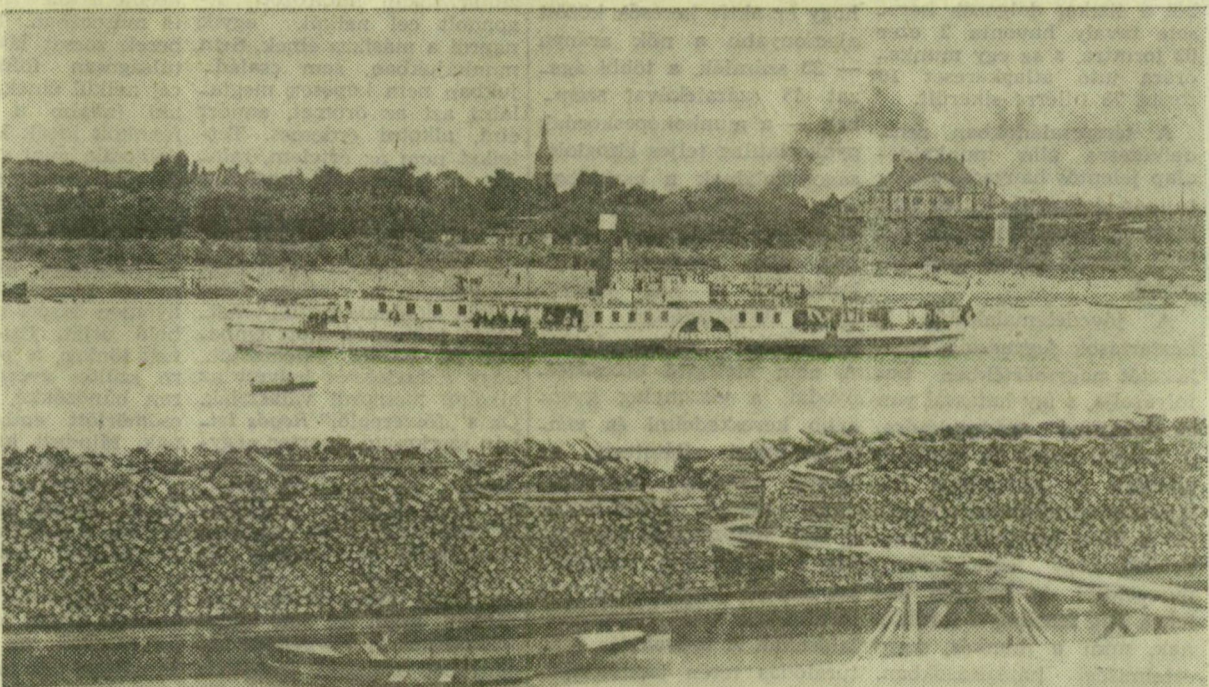
Az utcákon jobbra deszkapallókat fektettek le, és csak 1857 óta kezdtek teglajárdákat építeni. Megírja, hogy Kistelekről a városba vezető út mintegy fél mérföld hosszúságban magasan fel volt töltve, de a rajta levő sártenger miatt mindenki igyekezett elkerülni. A város pedig amilyen nagy, olyan tisztátalan, többnyire viskókban laknak, a vendéglők is piszkosak és drágák. Az utcákon jobbra deszkapallókat fektettek le, és csak 1857 óta kezdtek teglajárdákat építeni. Megírja, hogy Kistelekről a városba vezető út mintegy fél mérföld hosszúságban magasan fel volt töltve, de a rajta levő sártenger miatt mindenki igyekezett elkerülni. A város pedig amilyen nagy, olyan tisztátalan, többnyire viskókban laknak, a vendéglők is piszkosak és drágák.

A reformkor szele azonban Szegedet is megérintette: 1833-ban a gőzhajózás fejlesztése érdekében Széchenyi kipróbálta a Tisza alsó szakaszának hajózhatóságát. Szegedi látogatását számosan megírták, Móra Ferenc is cikkezett róla a Délmagyarországból. Megtudjuk, hogy Széchenyi 1833. szeptember 3-án a mai szemklinikánál szállt partra, és megmutatta a gőzhajó szerkezetét a nagy számú közönségnek. A tiszteletére rendezett ebéd a megye és a város vezetőinek a tervezett pest—szegedi csatornáról és a Tisza szabályozásáról beszélt. Szeptember 4-én Széchenyi, aki a gőzhajó kabinjában lakott — 250 városi emberrel Algyőre kirándult. Délre visszaérkeztek, s ebéd után séténézett a városban, de a látottak nem tettek rá kedvező benyomást. Elkészítette a sáros, szennyes piactér a városháza előtt. (Ez a mai Széchenyi tér.) Megmondta neki, hogy a védettség érdekében a várparancsnok még fák ültetését sem engedélyezze. Széchenyi erre ironikusan ezt mondta a polgármesternek: „... a magisztrátus természetesen rajta legalább kolompért”.

A tiszai gőzhajózás ügye csak lassan mozdult a közönyösség miatt. Széchenyi újabb buzdító útra indult. 1846. július 16-án a Fekete Sas vendéglőben szállott meg, és este felkereste a kaszinót. A város elmaradottságát ezúttal is szóvá tette, és mindenkit munkára és a hadadásra lelkesített.

Széchenyi korától a nagy víz, 1879-ig sok minden történt. Elsősorban a Tisza-szabályozás. A felső szakaszon megkezdődött a folyó az átvágásokkal, ez azonban az alsó szakaszon víztörőldést okozott. Az ár — mint ismeretes — 1879. március 12-én tört Szegedre. A trágédiaért elsősorban az uralkodó osztály volt a felelős. A város anyagi erejét ugyanis — a tiltakozás ellenére is — a megyei nagybirtokosok földjeit védő töltések megépítésére használták fel.

Nyilván a felelősség elhárítása volt a fő oka annak, hogy március 17-én ide látogatott I. Ferenc József osztrák császár és magyar király. Csónakkal mutaták meg neki az elpusztult várost. Amikor a király 1883. október 14-én ismét eljött Szegedre, így üdvözölte a polgármester: „Felséged akarta, hogy e város új életre keljen, szebb legyen, mint volt...” Az átépített városháza tornyában az öreg harang most először szólalt meg a katasztrófa óta. Az új városi színházban előadást rendeztek tiszteletére, megmutatták a nagy költséggel épült kaszárnyákat. Elsőnek a csendőrség laktanyáját szentelte meg az uralkodó, a budapesti sugárúton. (Ma a rendőrség saroképülete.) A sugárút még nem Kossuth nevével viselte, akkor bizonyosan nem ment volna oda az apostoli király.



Tutajként jött a folyó hátán a fa a feldolgozó üzemekbe, menetrend szerint közlekedtek a személyszállító hajók.