

A Szolnoki Műszaki Szakközép- és Szakiskola

Környezetgazdálkodási és Építészeti

Tagintézményének pályázata

„ JÖVŐ KÉP – JÖVŐ NEMZEDÉK”

címmel



Készítették: Bosnyák Balázs
Hemrik Dávid
Kis Máté

Lovász Anikó
Meleg Károly
Sándor Kristóf
Nánási Sándor

2008.

*„A folyó maga a jelen.
Ha megérinted, a múlt utolsó
És a jövő első cseppjéhez nyúltál.”
Leonardo da Vinci*

1. Bevezetés

Szolnoki lakosként mindannyian tudjuk, milyen is az élet a Tisza mentén, vagy ha nem is tudjuk, a szívünkben átérezzük. Hiszen melyikünk ne töltött volna el órákat a sétányon a kecses hullámvázst figyelve? Ki tudja hány embernek adott ihletet, és járt át az a mélységes nyugalom, melyet áraszt magából.

De felmerülhet bennünk a kérdés:

Lesz-e vajon Tisza a későbbiekben?

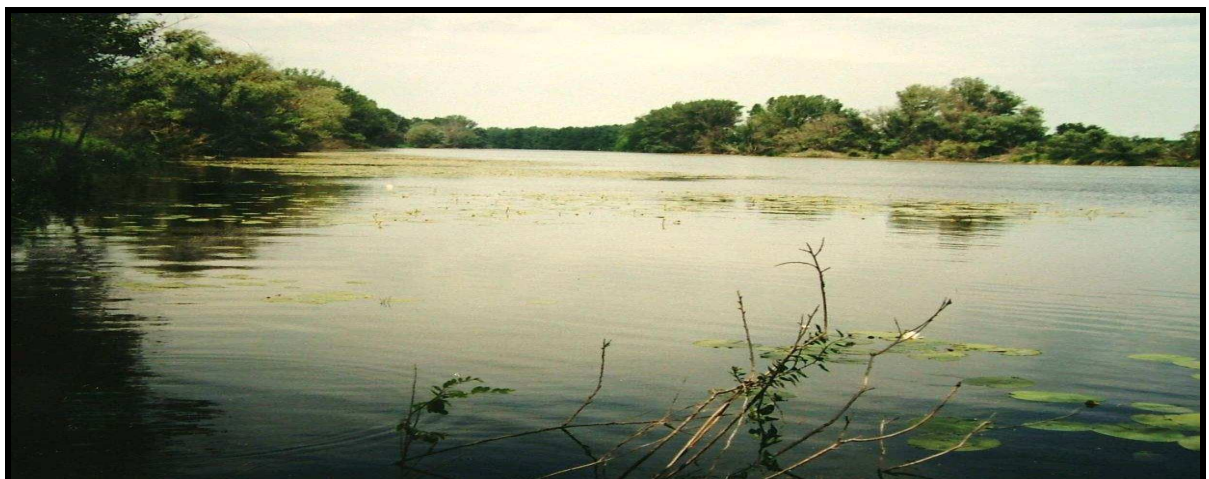
Ha lesz, milyen lesz a vízminősége, használhatjuk-e továbbra is vízszükségleteink kielégítésére?

Alkalmas lesz-e nyáron tikkasztó hőségben a lubickolásra?

Képes lesz-e ellátni igen fontos szerepét a mezőgazdaságban, iparban és vajon hány embernek fog megélhetést biztosítani?

Ahhoz, hogy ezekre a kérdésekre válaszolni tudjunk érdemes megismerkedni a Tisza múltjával, változásaival és elengedhetetlen az emberi beavatkozásokról is szót ejteni. A folyó a dinamizmus és az állandó változás megtestesítője, tízezer éve birtokolja és formálja az Alföldet. Területeket mocsarasított el, mindig újabb és újabb részeket ragadott magához, ezzel biztosítva a megfelelő élőhelyet állatok és növények számára, melyeket mára a kedvezőtlen antropogén hatások ellenére (szabályozás, töltések emelése, a természet közeli erdők jelentős részének kiirtása, szennyezések stb.) tájvédelmi körzetté nyilvánítottak és fokozott figyelmet szentelnek a megóvására. A hullámtéri puhafaligetek, kubikerdők, békabuzogányos, virágkákás mocsarak, ecsetpázsitos kaszálórétek - melyek sehol máshol nem lelhetőek fel- teszik oly különlegessé és egyedülállóvá a Tisza menti vidéket.

Azonban két évszázada úgy gondolják, hogy ez nem felel meg számunkra és ezért szükséges természeti alapokon nyugvó mesterséges rendszereket kialakítani, csupán gazdasági és politikai szempontokat figyelembe véve, nem számolva az esetleges következményekkel.



2. A Tisza múltja és jelene

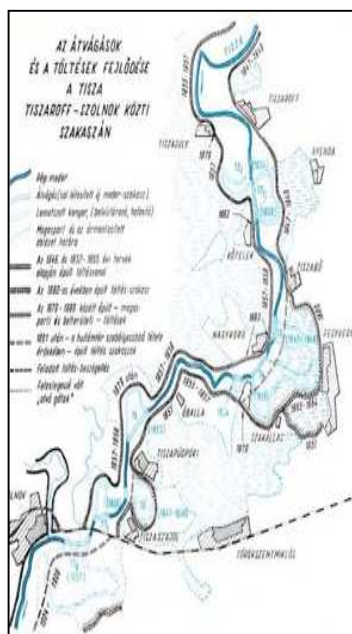
2. 1. A folyó szabályozás

Az V. századtól kezdve a gazdálkodás alapját az évenkénti árvizek szolgáltatták, amelyek a folyót kísérő természetes magas partokon - övzátonyokon - keresztülképzett átvágásokon, úgynevezett fokon keresztül öntötte el a mélyebb fekvésű területeket, illetve ezeken keresztül jutott vissza az anyamederbe. Az Alföld sajátosságából kiindulva ártéri-, és fokgazdálkodás terjedt el. Ehhez szükség volt egy fajta szabályozásra, azonban ez nem az árvíz gyors levezetését szolgálta, hanem inkább célszerű szétterítését, hogy minél nagyobb területen lehessen halászatot, állattartást, növény- vagy gyümölcstermesztést folytatni.

Innentől kezdve az emberi beavatkozás mértékének növekedése miatt nagymértékben átalakult a táj eredeti, ősi arculata. Miután a fokok és csatornák eltömődtek, az ártéri gazdálkodás hanyatlásnak indult a XVI. században, ennek egyértelmű következménye az eutrofizáció és az elmocsarasodás.

A mai Tisza-völgy vízföldrajzi képét Vásárhelyi Pál tervei alapján kidolgozott egységes programnak köszönhetjük. 1846. augusztus 27-én Gróf Széchenyi István vezetésével megkezdődtek a munkálatok az Alföld egész területén, ez a fejlesztés a későbbi parlamenti határozatok alapján a korrekciós munkákat beleszámítva egészen 1937-ig tartott. A nagyarányú vízrendezések, 136 km-es árvízvédelmi töltések építése, és a kanyarulatok levágása után 589 km holtág keletkezett, míg a folyó eredeti 1419 km hossza csupán 962 km-re csökkent. Ez a jelentős és szükségessé vált nagymértékű emberi beavatkozás lehetővé tette új lakóterületek kialakítását, eddig kiaknázatlan területeken beindulhatott az állat- és növénytermesztés. Végre fellendülhetett az Alföld gazdasága.

2. 2. A folyó szabályozás hátrányai



A folyó határok közé szorításának azonban nem csak jótékony hatásai voltak. Megjelent a belvíz, mely jelentős károkat okoz a mai napig a mezőgazdaságban. Az élelterek csökkenése miatt drasztikus változások történtek a hal- és madárállomány létszámában, egyes helyeken pedig a talaj elszikesedett, a hajdani árterek kiszáradtak és a talajvíz szintje jelentősen lecsökkent. A leszűkülő mederben a víz lejtése és sebessége megnőtt (jelentős terheket téve ezzel a befogadó folyókra). A feltorlódott víz könnyebben szakította át a gátakat, zátonyokat képzett, a hordaléklerakás mértéke megnőtt és a meder is folyamatosan mélyülni kezdett.

A mezőgazdaság (szárazföldi növénytermesztés) jelentős károkat szenvedett, mivel a területek öntözése nem volt megoldott. A kompenzálás érdekében a 30-as években megkezdődött a mintegy 40 000 kilométeres öntöző- és belvízelvezető csatornák építése. Ezek a csatornák sokszor több funkciójúak, az öntöző főcsatorna vize az ivóvízellátást is szolgálhatja (például a Keleti-főcsatorna), a belvízcsatorna szállíthat öntözővizet is, de az is előfordul, hogy a tisztított szennyvíz is belefolyik.

2. 3. A cianid-szennyezés

Az ország legnagyobb ökológiai katasztrófája 2000. január 30-án történt. A Romániában található Nagybányán az Aurul Sa bányatavának gátja átszakadt, ennek következményeként 100 000 m³ ciánt és nehézfémeket tartalmazó zagy mosódott bele a talajba és szennyezte meg a Szamos mellékfolyóit, ezáltal jelentős károkat okozott először a Szamos, majd a Tisza élővilágában, melyet több mint 8 évvel a tragédia után sem sikerült teljesen helyreállítani.

A cianid károsította a növény-és állatvilágot, elpusztította a bakterio- fito- és zooplankton állomány egy részét, de szerencsére hamar regenerálódott (fenékfaunák, nektonok stb.). A gyors közbelépésnek köszönhetően csak nagyon kis mértékben sérült a Tisza-tó egyedülálló élővilága, a halállományban végbemenő pusztulás szinte elenyészőnek tűnik más folyószakaszokhoz képest.

Az IIASA-nak, a Magyar Tudományos Akadémia Szociológiai Kutatóintézetének, a Stockholmi Egyetemnek köszönhetően – az Európai Uniót is bevonva – talán sikerül megakadályoznia további esetleges tragédiák bekövetkezését.



A ciánszennyezés után

	A legjobban károsodott védett halfajok	Pusztulás nagysága (%)
	Dévékeszeg (<i>Abramis brama</i>)	25
	Harcsa (<i>Silurus glanis</i>)	25
	Lapos keszeg (<i>Abramis ballerus</i>)	25

2. 4. Virágzik-e még a Tisza?

„ A folyó katasztrofális szennyeződésének idején sokan eltemették a Tiszát. Jelképes koszorú hullt alá a vízbe, gyászmenet vonult Budáról Pestre, s megrendítő képsorokat sugárzott a vasvillázott haltetekről valamennyi televízió. A biológusok aggódva várták, vajon virágzik-e a Tisza, eljárják-e a környezeti ártalmakra igen érzékeny kérészek rövid idejű násztáncukat a következő években is?

A biológia különlegességének számító „tiszavirág” Európa legszebb és legnagyobb kérészfajtája, amely nagy tömegben ma már csak a Tisza és mellékfolyóinak lakója. A 10-12 centiméteresre is megnövő rovar élete hosszú három esztendejének utolsó napjaiban jön a folyó felszínére, hogy párosodjon, s petéit a vízbe lerakja. A rajzás általában június közepén történik. Nagy lakomája van ilyenkor a halaknak és a madaraknak. Eleink annak idején a disznókondákat is a vízpartra vezették, hogy kedvükre töltekezzenek a tápanyagban gazdag rovarokból.



„Szabad egy táncra asszonyom?”

A címben feltett kérdésre a 2000. és a 2001. év is igennel felelt. A Tisza szimbólumának is nevezhető kérész hatalmas rajokban jött a felszínre, s tett eleget a faj évmilliók törvényinek. A Tisza tehát nem halt ki, élővilága csak betegeskedett 2000 februárjában.” (Idézet A vizeink krónikájából)



3. Terveink a jövőre

A szőke Tiszában és hullámterében a hirtelen bekövetkező nagymértékű változások miatt az életközösségek rendkívül instabillá váltak, ezért úgy gondoljuk, hogy minden születendő tervet e kialakult rendszer védelme alá kell vonnunk. Elsősorban érdemes volna egy olyan nagyszabású oktatási programcsomagot indítani, melynek elsődleges célja olyan környezettudatos korosztály felnevelése, akik már az óvódás kortól kezdve megismerik és óvják az őket körülvevő természeti értékeket. Újabb tanösvények kialakításával, különböző erdei iskolák, túrák, vetélkedők szervezésével elérhetőbbé tehetnénk családok és iskolák számára a Tisza menti egyedülálló élővilágot.

Ehhez azonban fel kell ismerni a környezetvédelem fontosságát és ehhez szükséges környezetpolitikát kell kialakítani. Minden környezet- és vízvédelmi tevékenység szakmai felkészültséget, tájékozottságot igényel, nem elegendő a közismert környezeti problémákkal foglalkozni. A környezeti gondok sajátja, hogy megoldásuk rendszerint hosszú távú gondolkodást és következetes, tartós cselekvési stratégiát követel.

Az intézkedési terv kidolgozásához a településen élő, szakmailag is felkészült köztisztviselőkre, mérnökökre van szükség, akik segítséget nyújthatnak a minisztérium által kiírt pályázatok elkészítéséhez. Köteleznénk a települések önkormányzatait, a vízügyi igazgatóságokat és a környezetvédelmi felügyelőségeket regionális rövid- közép- és hosszú távú stratégia, tervek, programok kidolgozására a környezetvédelemről szóló 1995. LIII. törvényben leírtak szerint.

A minél sürgetőbb programokban, pályázatokban jelentős szerepet adnánk:

- A holtágak rehabilitációjának
- Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztésében foglaltak megvalósításának
(vész tározó kialakítása Nagykunságban és Tiszaroffon)
- Mezőgazdasági területek erdősítésének
- Környezetkímélő technológiák fejlesztésének, a természetes talajtermékenység fenntartásának
- Az egészséges ivóvízellátás feltételeinek biztosításának
- Csatornahálózat és szennyvíztisztítás továbbfejlesztésének
- Ökológiai foltok, folyosók megtartásának, védelmének
- Árvízvédelmi vonalon belüli építkezések rendezése, újabb építési engedélyek kiadásának megszüntetése, illetve erős korlátozása, szigorú műszaki feltételekhez kötése.
- A környezetvédelmi programok pénzügyi támogatása
- Tanulmány benyújtása a Tisza hajózhatóvá tételéről
(2006-ban benyújtottak egy tervet a Felső- Tisza vidék 90 km-es szakaszának hajózhatóvá tételéről)

3. 1. Árvízvédelem

Úgy véljük a rövid távú tervezetek közt elsőként kellene foglalkozni az árvízvédelemmel, ármentesítéssel. Hiszen minden évben legalább egyszer jelentős gondokat okoz az árvíz, gondoskodva arról, hogy az ellene történő védekezés sose veszítse el aktualitását. A történelmi feljegyzésekben legtöbbször lágyként, szeszélyesként emlegetik a Tiszát, és ezeken a tulajdonságain a globális felmelegedés, a szélsőségesebb időjárás, hőmérséklet ingadozás hatására sem fog tudni változtatni. Magyarország természet- és gazdaságföldrajzi adottságai miatt a meleg évszakokban a rövid idő alatt lehulló hatalmas mennyiségű csapadék, míg tavasszal a télen felhalmozódott nagy mennyiségű hó hirtelen olvadása szokott árvizet okozni. Bizonyíték erre egy Füzesgyarmatról származó feljegyzés:

"1817-ben, az árvizek megszűnvnén ismét szárazságra kezd az idő fordulni. ... Ekkor nem csak nagy Szükség, hanem nagy drágaság is volt..."

A Tisza eddigi legnagyobb árhulláma Szolnokonál 1041 cm-nél tetőzött 2000-ben. Az árvízvédelem célja a főmederből kilépő víz mértékadó árvízszint által kijelölt területen belül történő levonulásának biztosítása. Ennek eszközei pl. a töltések építése, tározás és szükségtározás, a visszaállítás növelése a hullámtér bővítése és a növényzet gondozása révén, lefolyás szabályozása a vízgyűjtőn stb. Szükség esetén a védekezés fontos eleme a töltések koronaszintjének ideiglenes emelése homokzsákokból kialakított nyúlgátakkal, a töltés alatt átszivárgó fakadóvizek lokalizálása, a töltés szakadás megelőzése, illetve az esetlegesen az ártérre átömlő víz lokalizálása. Szükség volna a gátak áthelyezésére, illetve a nyári gátak elbontására, de ez rendkívül idő- és költségigényes és nem is valószínű meg a legtöbb helyen. Van azonban egy kevésbé drága megoldás is. Ahhoz, hogy átmenetileg csökkentsük a hullámtéren levonuló víz mennyiséget a gátakat kísérő mezőgazdasági területekre – megfelelő árvízi biztonság megtartásával és a szükséges műszaki létesítmények kiépítése után – a hatalmas víztömeg egy része kivezethető lehetne. Az árhullám levonulása után az ilyen módon ideiglenesen természetes mélyedésekben tárolt vízmennyiség visszavezethető lenne a folyóba.



Azonban érdemi intézkedéseket csak széleskörű politikai támogatás mellett várhatnánk.

3.2. Hajózás a Tiszán



Örök téma hogy a Tiszát alkalmassá tegyék helyi és nemzetközi hajóforgalom bonyolítására. Ha a folyót hajózhatóvá alakítanánk, fejlődhetne az idegenforgalom és munkahelyteremtő vállalkozásokra, beruházásokra is számíthatnánk. Egyelőre ugyanis csak kishajózásra alkalmas, igaz néha közlekednek nagyobb összsúlyú járművek is a Tiszán, ám a kiszámíthatatlan vízhozam miatt erre ma nem lehet sem fuvarozási, sem nemzetközi személyszállítási vagy turisztikai üzletet alapozni. A vízi turizmus kitörési pont lehetne a Tisza menti települések számára a határ mindkét oldalán.

Más szállítási módokkal összehasonlítva a belvízi hajózás a következő előnyöket nyújthatná:

- A leggazdaságosabb szállítási mód lehetne
- Környezetbarát szállítási mód. (Energiafelhasználása, levegőszennyezése töredéke más fuvarozási módoknak, zajártalma gyakorlatilag nincs)
- Biztonságos
- Nagy tömegű, ömlesztett áru szállítására alkalmas lehetne.

A belvízi hajózásnak azonban vannak hátrányai:

- A hálózat földrajzi kiterjedése korlátozott
- A belvízi hajózás magasabb szintű szervezettséget igényel a termelési/szállítási láncban
- A szállítás lassú.

A folyó a törökbecsei duzzasztó hatására Csongrádig hajózható, ám Csongrád és Kisköre között csak időszakosan, a vízhozamtól függően. A vízügyi mérnökök szerint közlekedési szempontból ideális megoldást az hozna, ha Csongrádon megépülne egy vízlépcső. Ez a környezetvédők közt hatalmas felzúdulást váltott ki, mert féltik a hullámtér védett értékeit, tartanak a folyó lassulásának élővilágra gyakorolt hatásától. Szerintünk olyan mérnöki megoldást kell találni, amely nem igényli a természetes környezet ilyen nagymértékű megváltoztatását. Viszont, ha a megfelelő vízmélységet kialakítanánk, nem feltétlen lenne elég ahhoz, hogy a terveink megvalósuljanak, ugyanis szükség van egyéb építményekre (pl.: kikötők, utak, vasúthálózat), amelyek építése hatalmas összeget emésztene fel.

A hajóforgalom növekedésének sajnálatos módon a meglévő környezeti hatások mellett komoly műszaki akadályai is vannak. Egyrészt a hajóforgalmat az alvízi oldal felől, a Tiszalöki duzzasztómű szabályozza, a méreteiből vagy kialakításából adódó okok miatt azok a hajók, melyek nem képesek áthaladni nem juthatnak ki vagy be a Felső Tiszára. Másrészt a Szlovákia felől érkező áruszállítást a Bodrog folyó „átbocsátó” képessége szabályozza. Azon vízi járművek, amelyek a Bodrogon nem képesek közlekedni Szlovákia felől, nem tudnak eljutni a Felső Tiszára. Ezt csak akkor lehet kiküszöbölni, ha a szlovák-magyar közös szakaszon áru átrakásra alkalmas nemzetközi kikötő épül.

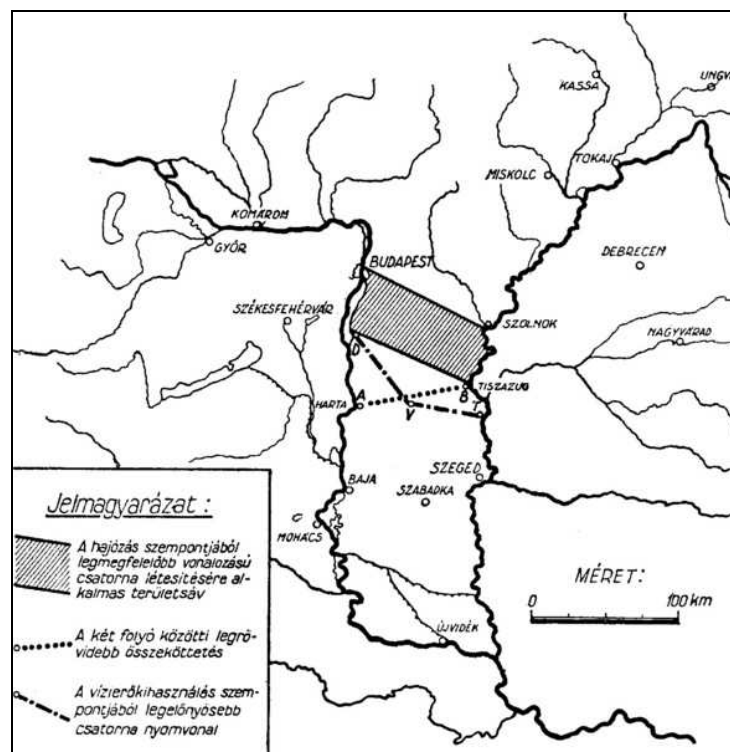
A természetvédelmi és gazdasági érdekek nem zárják ki élesen egymást, hiszen az Európai Unióban a folyókat érintő beruházásoknak minden esetben eleget kell tenniük a szigorú környezetvédelmi előírásoknak. Ahhoz, hogy a Tisza hajózható legyen szükség volna egy átfogó, a beruházásokat megalapozó tanulmányra.

3.2.1. Duna-Tisza Csatorna

1715-ben Dillher báró benyújtott egy tervezetet őfelségéhez egy Duna- Tisza csatorna építésére. (A tervezet címe: „Öszve kap-tsoló ujj hajókázható Tsatorna”) Már a XVIII. században is nagy előrelépést jelentett volna a megvalósítása, azonban különböző okok miatt sajnálatos módon nem valósult meg. Reméljük, pár évtized múlva már megvalósulhat és a következő nemzedékek már élvezhetnék egy efféle hajózható csatorna előnyeit.

Az elsődleges kérdés, hogy milyen típusú csatornát készíthetnének. Az egyik típus a mélyvezetésű csatorna, amely folyóvízű lenne, így energiatermelésre, továbbá öntözésre is alkalmazható lenne. A szintkülönbségek kiküszöbölése érdekében csak kevés zsilipre lenne szükség, melynek oka a mélyen kialakított meder. Azonban ez nagyon költséges megoldás, hiszen rengeteg talajmunkával jár és a tömérdek mennyiségű, kitermelt talajt sem lehet megfelelően hasznosítani. Ezzel szemben a magasvezetésű csatorna olcsóbban megvalósítható megoldás és lényegesen több előnye van az előzővel szemben.

Kevesebb terület kisajátításával és talajmunkával járna a kivitelezés, mert a bevágásban haladó csatornaszakasz rövid és a bevágás mélysége sem nagy, emellett a vasúti hidak alacsonyabbak és rövidebbek lehetnének. A csatorna bármely pontján egyszerűen és olcsón megoldható volna a be- és kirakodás. Külön nagy előnye, hogy a megépítése sokkal kevesebb időbe telik, mint a mélyvezetésű csatornáé. Az építendő csatorna –függetlenül a típusától –elsődleges feladata lenne, hogy az ország kettétagolt vízi úthálózatát a legrövidebb útvonalon összeköttetésbe hozza és ezzel gyors ütemű fejlődés indulna meg a Tisza és a Duna mentén, melyből nem csak a folyó menti városok profitálhatnának. A csatorna vonzaskörzetében fejlődne a mezőgazdaság és az ipar, amely a meglévő települések benépesedését, új települések létrejöttét eredményezné.

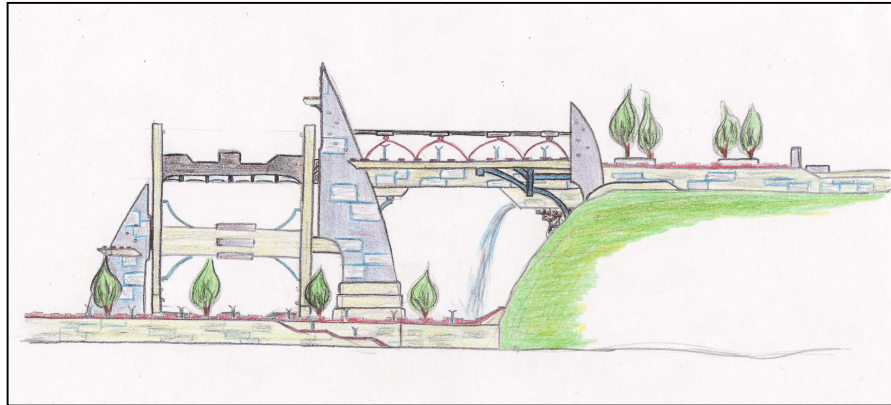


A különböző célt szolgáló csatornák legelőnyösebb helye (Lamp-Hallóssy, 1947)

3. 2.2. Forgózsilip és vízerőmű

A Duna-Tisza csatorna megépítését, költségeinek várható mielőbbi megtérülését segítené egy egyedülálló műszaki megoldás: Forgózsilip és vízerőmű.

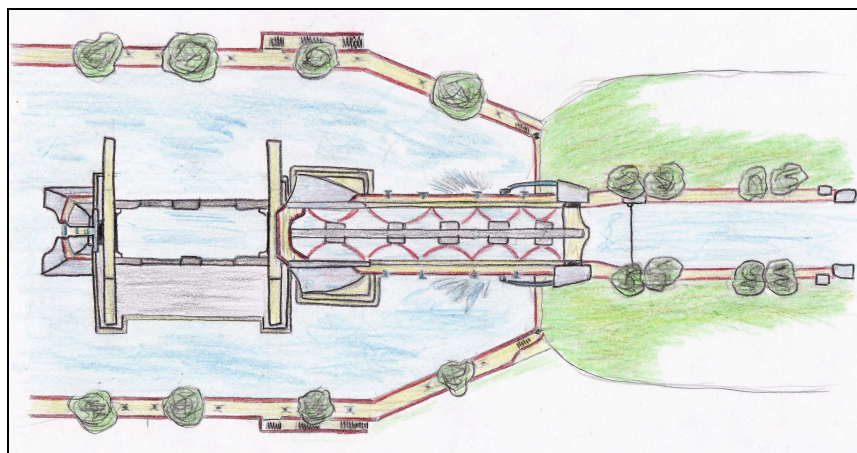
A forgózsilip előnye a többi zsilipfajtaival szemben, hogy megengedi az oda- vissza irányban történő hajózást egy időben, mert a forgórésznek egy alsó és egy felső "kosara", zsilipkamrája van. Így megoldhatóvá válhat a Duna és a Tisza közötti teherhajózás. Az egész világon ritkaság számba menő, innovatív műszaki megoldás pedig turisztikai szempontból is vonzóvá tenné ezt az útvonalat.



A forgózsilip oldalnézeti képe

Hasonló zsilip látható Skóciában, a Falkirk felé vezető csatornán. A Duna-Tisza csatornán mindössze egy ilyen zsilip épülne Lajosmizse térségében, körülbelül 16-18 méteres szintkülönbséget hidalna át. A csatorna részben kisebb gátak (4-5 méter magas) között folya, illetve egy rövidebb szakaszon viszonylag mélyebb 20-25 méteres bevágásban. A csatorna mindkét végén szükség volna még egy-egy hagyományos zsilipre, így az mindkét folyónál árvízvédelmi célokat is szolgálhatna. A szintkülönbséget természetesen energiatermelésre is ki kellene használni, ezzel jelentős mennyiségű megújuló energiát nyerve.

Természetesen egy ekkora erőművel szemben hangzatos ellenérv lehetne, hogy hatalmas betonmonstrum és nem illik a környezetébe. Mivel a csatorna egyik legfontosabb célja a turizmus fellendítése, így ezzel a kérdéssel mindenképp foglalkozni kell. A vízierőművet számtalan módon el lehet rejtetni a laikus szemek elől: megoldható, hogy az erőmű helyén mindössze egy vízesés látszódjon, illetve bármilyen más, érdekes, egyedülálló építészeti megoldás. Lehetőségeknek igazából csak a fantázia szabhat határt.

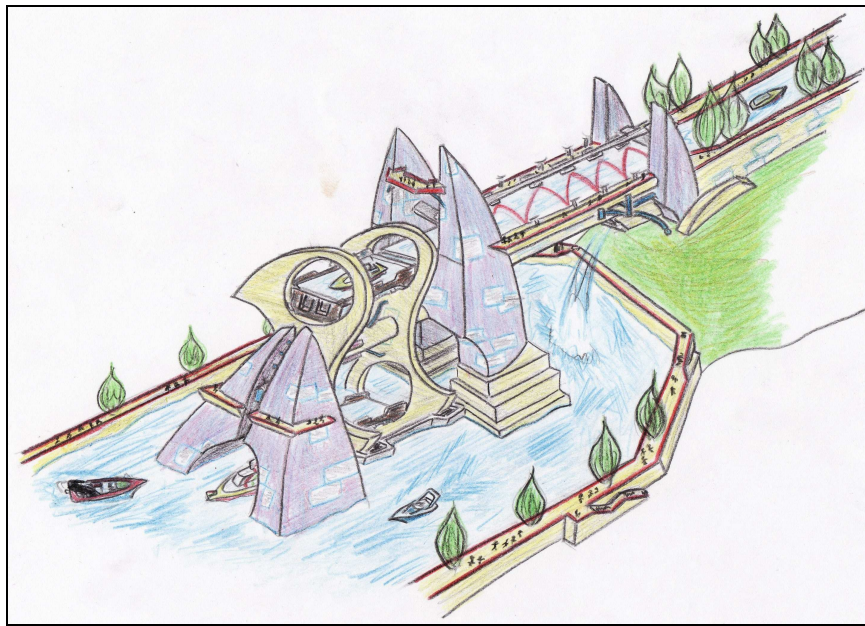


A forgózsilip felülnézeti képe

3.2.3. A forgózsilip részletes működése

A kétkosaras forgózsilip egyszerre két hajót is képes mozgatni ellenkező haladási irányban. A kosarak két végén két hatalmas kar van, amelyek egy tengellyel vannak összekötve. Ha a zsilipkamrákba a hajók beúsztak, a zsilipkapukat bezárják és karok felső részébe vizet szivattyúznak, így a zsilip méreteihez képest minimális energia befektetéssel az egész szerkezet 180 fokkal elfordítható, az alsó és a felső kosár helyet cserél. A zsilipkapukat kinyitják, és a hajók folytathatják tovább útjukat.

A zsilip karjai oszloprendszeren nyugszanak, ezek az oszlopok lehetnének akár magasba törő, újszerű vonalvezetésű tartószerkezetek is, amelyek magas kilátóként is működhetnének, csodálatos panorámát biztosítva a Duna-Tisza közén, amíg a szem ellát.



A forgózsilip felülnézetű képe

Végezetül következzen egy képzeletbeli utazás a jövő „Tisza-vidékére”:

4. Utazási Napló 2058-ból

Idén nyáron egy új lehetőséget kihasználva, úgy döntöttünk a családdal, hogy Magyarországot választjuk nyaralásunk úti céljának. Néhány hete átadták a Dunát a Tiszával összekötő csatornát. Elsők között lehettünk, akik „átkelnek” rajta, és egy hajótúra keretében megtekinthetjük a Tisza menti városokat, falvakat és bepillantást nyerünk az oly nagy becsben tartott élővilágba.

Egy négynapos hajótúrára jelentkezünk, amely magába foglalja Dunavarsány Tatárszentgyörgy, Lajosmizse, Kecskemét, Szolnok látványosságait, érdekességeit.

Édesapám sokat mesélt nekünk a hajó korlátjára támaszkodva arról, hogy milyen volt a Tisza ötven évvel ezelőtt, amikor még alig volt 6 éves. Szememet lehunyva képzeletem szárnyra kapott. Képek villantak fel gátszakadásokról, árvizekről, vízfelszínen lebegő halakról, kétségbe esett asszonyok zokogásáról házuk romjai felett. Riadtan nyitottam ki a szemem és elképesztő volt látni a változást, ami itt, a Tiszán történt, és talán még ámulatba ejtőbb belegondolni mekkora összefogásra volt szükség ennek a megvalósításához.

Budapestről indulva hajónk dél felé indult a vízen. Hamarosan csatlakoztunk a soroksári Duna ágra. A Kvassay zsilipen keresztül haladva Taksonynál végre megpillantottunk a maga teljes pompájában a - Közép-Európában egyedülálló – forgózsilipet. Szinte hihetetlen, hogy

egy ekkora robusztus épületet, mennyire esztétikussá tudnak tenni a tervezők, mindamellet nem kis turistalátványosságként is szolgál. A legnagyobb dolog talán,– amivel még csak kevesen büszkélkedhetnek -, hogy elmondhatom magamról én már óriáskerekeztem egy több tonnás hajóval.

Nem sokkal később Dunavarsány mellett haladtunk el, ez volt az első megállónk. Miután kikötöttünk a Duna bal partján, nyakunkba véve a várost felkerestük az egykori bányatavakat, melyek mesés csillogása magával ragadott. A vadregényes vidéken sétálva horgászokba, turistákba és fürdőzőkbe botlottunk lépten nyomon. Édesanyám szemébe könnyeket csalt a látvány, hiszen neki a szennyezettség miatt sosem volt alkalma fürödni a vízben. Elképzelem, gyermekként hányszor noszogathatta a nagypapát, hogy milyen jó is volna labdázni a parton és vanília fagyaltot venni a sarki árustól.

Visszaszállva a hajóra, a fedélzeten napozva elbóbiskoltam és csak húgom élénk, szívből jövő kacagására ébredtem fel. Elhaladtunk Bugyi település mellett...

Órákon át figyeltem a szántóföldek egyhangúságát, gondolataimba merülve hallgattam a békák kuruttyolását, a madarak szárnycsapásait. Sötétedni kezdett. A nap utolsó fénysugarai narancssárgára színezték az égboltot. A vízfelszín alatt mintha táncra perdültek volna a halak.

Nem tagadom, nagyon szeretek horgászni. Jó látni, hogy majdnem 60 évvel egy ciánszennyezés után a folyó új erőre kapott és több mint 30 olyan halfajnak ad otthont, amelyeket egykoron a kihalás veszélye fenyegetett.

A pusztatemplomban tartott szabadtéri mise után Lajosmizsén úgy gondoltuk, kihasználjuk a folyó adta lehetőséget és egy 7 kilométeres kenu túrára indulunk. Meg kell mondanom, igen fárasztó sport, és nagy koncentrációt igényel, de ezek ellenére érdemes kipróbálni.

Tiszakécske után a 106 kilométeres csatorna csatlakozott végre a Tiszához. Ez volt az a pillanat, amikor a hajó utasai tapsolni és éljenezni kezdtek, míg a gyerekek – mintha fel sem fogták volna e pillanat jelentőségét – kergetőztek a hajó fapadlóján.

Szolnok volt túránk utolsó állomása. Élményekkel és csomagokkal felpakolva kászálódtunk le a hajóról. A kikötő hatalmas, csak úgy sűrögtek-forogtak az emberek, kattogtak a fényképezőgépek. Ha nem volnának segítőkész emberek, minden bizonnyal órák múlva sem keveredtünk volna ki a forgatagból. Végül megszálltunk egy neves szállóban, közvetlenül a Tisza partján. Szobánk erkélyéről festői látvány tárult elénk. Másnap végtagjainkat a frissen felújított és kibővített termálfürdőben lazítottuk el, ahol a hazai vendégek mellett sok külföldivel is találkoztunk. Mintha sok európai itt adott volna randevút egymásnak. Micsoda forgatag volt!

Emlékszem, mennyire megijedtünk, amikor a húgomat nem találtuk sehol sem. Felforgattuk az egész környéket, és amikor már teljesen kétségbe estünk, észrevettük, hogy bújócskázik néhány német és angol kisgyerekekkel a medence körül. Azóta sem tudjuk, hogyan értették meg egymást, de ez már az ő kis titka marad, amit hazahozhatott erről a csodálatos vidékről, ahol én a szívem egy darabkáját hagytam.

Őszintén remélem egyszer majd én is mesélhetek a gyerekeimnek egy hajó korlátjának támaszkodva, a sarki árusnál vett vanília fagyaltot nyalogatva...



The Diary of a Voyage, 2058

This summer my family decided to choose Hungary as a holiday destination. A couple of weeks ago the canal which connects the Danube and River Tisza had been inaugurated. We had the opportunity to be among those who were able to have a voyage on it for the first time. During it we had the chance to visit the villages and towns with their sights and its wonderful wildlife.

We booked a four-day voyage with the following itinerary: Dunavarsány, Tatarszentgyörgy, Lajosmizse, Kecskemet and Szolnok.

My father – leaning against the bulwarks of the boat - talked a lot about River Tisza what it had looked like 50 years ago when he was only 6 years old. I closed my eyes and tried to imagine the events he told us about the river. Vivid pictures came to my mind's eye of floods, bursting of dams, dead fish floating on the water and women who were desperately crying over the ruins of their houses after the floods. Suddenly I opened my eyes and it was wonderful to see the great changes which have taken place along River Tisza since then. I was even more amazed to think of the strong union of people to carry them out.

Our boat set sail for south from Budapest. We reached the branch of the Danube at Soroksár soon. We sailed through Kvassay lock and at Taksony we finally caught sight of the marvellous wheel-lock – which is unique in Central Europe. It is almost unbelievable how engineers and designers can form such a robust machinery into such a beautiful and elegant object. Besides its main function, it serves as a tourist attraction. But for me the most important thing is that I can proudly say that I have had a go on it in a boat.

Then we sailed past Dunavarsány, it was our first stop. Here on the left bank of the Danube we visited the town and the so-called mine-lakes. They were wonderful. As we walked on, we often met tourists, fishermen and bathers. My mother almost cried because she had never had the chance to have a swim here because of the polluted water. I can imagine her as she tried to persuade my grandfather to play ball games on the beach and then buy some ice-cream at the local stalls.

After we had got on the boat I nodded off and I was woken up by my younger sister's cheerful laughter. We passed Bugyi...

I watched the dullness of the plough-land for hours, lost in thought I was listening to the croaks of frogs and the singing of birds. It was getting dark. The last rays of the sun painted the horizon orange. It seemed to me that fish danced in the water.

I have to admit that I like fishing. It's good to see that after the cyanide pollution which happened 60 years ago the river is still alive. There are 30 species of fish which were in great danger at that time.

After the open-air mass at Lajosmizse we decided to go on a 7-kilometre canoe tour. I have to tell you that it is a very tiresome sport. It needs concentration but it is worth trying.

After the 106 - kilometre voyage at Tiszakecske the canal flows into River Tisza. Now the passengers began to cheer and clap their hands – the children not being aware of the importance of the moment were playing on the deck.

Szolnok was the last stop of our voyage. With satisfaction and with our luggage we left the boat. The port was quite big, it was full of people taking pictures. Some kind people helped to get out of the crowd. We stayed at a famous hotel which is on the bank of River Tisza. We had a picturesque view from our balcony. We relaxed in the renewed and extended hot baths where we met quite a lot of foreigners too. What a crowd again. People from all over the world.

We got frightened when we couldn't find my younger sister anywhere. We looked for her everywhere and we were quite desperate when we found her playing hide-and-seek with some German and English children around the pool. We still don't know how they could understand each other, let it be her own little secret.

I honestly hope that there will be a time when I myself can tell stories to my grandchildren leaning against the bulwarks.