

sát. A hatéves terv a víziutak fejlesztése terén előtérbe hozta a kelet-nyugati víziutvonal építését. Az ezzel kapcsolatos munkálatok lényege, hogy csatornát építenek a Bug egyik szakaszán, hajózhatóvá teszik a Visztulát Varsótól Bydgoszcz mellettig.

A víziutak kiépítésével kapcsolatban megoldják a vízienergia kihasználásának kérdését, a csatornákmenti földek öntözését, az árvédelmet, a haltenyésztést, valamint a kikötők építését. A Bug és a Narwa vízállásának felemelése következtében festői tó létesül, amelynek partján üdülhelyek egész sorát építik a főváros lakossága számára. Ez a tó teszi lehetővé a Zeran-Zęgrze csatorna állandó megfelelő szintű vízállásának biztosítását, és az állandó szintű vízállást értékesítő új ipari üzemek építését. A gyűjtőmedencék - 35.000 hektárt árasztanak el - lehetővé teszik a rendszeres öntözést, ami 40 %-kal magasabb termés hozam elérését biztosítja. A folyók szabályozása a pompás közlekedési artéria megteremtésén kívül évente sokszáz kWóra energiátöbblet termelését teszi lehetővé.

Rendkívül jelentős ezenkívül a népgazdaság számára, hogy a mesterséges tavak évente több, mint 1.200.000 kg-al növelik Lengyelország halzásmányát. A több, mint 500 km. hosszú tengerparton új halászati bázisok létesültek, és vannak építés alatt, számos új halfeldolgozó üzem is létesült. 1951-ben 72.000 tonna halat fogtak ki a tengerből, vagyis kétszer annyit, mint a háború előtti leggazdagabb eredményű halászati évben. 1952-ben 125.000 tonna hal kifogását tervezik, tehát a múlt évinek közel kétszeresét.

/Lengyel K.S. Tájékoztató/

Regensburg kikötőjének forgalma 1952.I. negyedében a múlt évi I. negyedhez viszonyítva 55 %-al emelkedett; de még így is messze van a háború előtti forgalmától. Ennek oka főleg az imperialista hatalmak által akadályozott nyugat-keleti kereskedelem kiesése. Hegymenetben 1130, völgyemenetben 1170 hajó érintette a kikötőt, napi átlagban tehát 25 hajó. A kezelt áruk összsúlya 580.000 tonna, ennek 79 %-a ausztriai rendeltetésű szén. A hajótér kihasználása völgyemenetben 65 %-os, ezzel szemben hegymenetben mindössze 10 %-os. Már egymagában ez a tény is meggyőzően bizonyítja, hogy a fentebb említett mesterséges kereskedelmi utak mennyire kárára vannak Németország közgazdaságának.

/Közlekedési Közlöny nyomán/

Tienosintől, Észak-Kína legnagyobb ipari gócpontjától 50 km-re északra épül a Kínai Népköztársaság legkorszerűbb és legnagyobb mesterséges tengeri kikötője. A 18 km kiterjedésű új kikötő világviszonylatban is egyike lesz a legnagyobb kikötőknek. A technikai berendezés olyan lesz, hogy a 10.000 BRT űrtartalmu hajók áruit közvetlenül vasuti kocsikba rakhatják át a lehető legrövidebb idő alatt. A kikötőt 1953 végén adják át a forgalomnak.

/Közlekedési Közlöny/

Az északborsodi karszt területén a Budapesti Egyetemi Földrajzi Intézet munkaközössége Láng Sándor és Leél-Óssy Sándor vezetésével az 1952. évi tervmunkálatok keretében május 8-11 közt nagyobbarányu karsztkutatásokat végzett Szalonna és Szin környékén. A munkálatok során Leél-Óssy csoportja /Marosi Sándor és Bariss Miklós 9 egyetemi hallgatóval/ megkezdte a Szalonnától É-ra 4 km-re fekvő, tudományosan eddig még nem vizsgált Szárhegyi-zsomboly feltárását. Megállapították, hogy a középtriász mészkőben kialakult és jelenleg 16 m mélységű zsomboly fenekén további 10-12 m, jelenleg vastag törmelékhalommal eltömött kürtőrész van; a feltárás során kb.

60-70 m³ törmelékkel kell kiemelni. A zsomboly alján valószínűleg nagy vízszintes barlangrendszer húzódik. A kiszállás alkalmával a zsombolyban 22 méterre jutottak le a felszíntől. A barlangban Révész Tamás klimatológus mikroklimatikus méréseket folytatott. A barlang feltárásával egyidőben Láng Sándor karszthidrológiai vizsgálatokat végzett a környéken; ugyanakkor a Telekesi-szurdok-völgyben egy, a tudományos irodalomban még ismeretlen barlangot fedezett fel. Leél-Óssy továbbá karsztmorfológiai vizsgálatokat végzett a Szárhegy területén; többek között korróziós kiformákat, gyönyörű "madáritatókat" talált alsótriász mészkövön kifejlődve.

/Leél-Óssy Sándor dr./

Sztálinváros megépültének legközvetlenebb földrajzi hatásai közé tartozik a közlekedés gyors fejlődése is. A Sztálinvárosi Központi Sztálinváros Gyártelep vasutvonal megnyitása mindenki előtt ismert már. Meg kell emlékeznünk a hajóforgalom változásáról is. A hazai dunai hajóforgalom eddig olyan volt, hogy a járatok egyik végpontja mindig Budapest volt, a járatok Budapest érdekeit szolgálták. Junius 1-én helyezték üzembe az első dunai hajójáratot, mely nem is érinti Budapestet: Sztálinváros és Apostag között közlekedik, és célja a vidéken lakó dolgozók olcsó munkába és visszaszállítása.

A délazibíriai vasutvonal első szakaszát, Sztálinszk és Barnaul között, üzembehelyezték. A vasutvonal építői sok, igen hatalmas természeti nehézséget győzték le: a vonal hosszú szakasza olyan területen halad át, amit azelőtt megközelíthetetlennek tartottak. Az építkezés, különös tekintettel arra, hogy igen sok műtárgy, elsősorban hidra - volt szükség, a lehető legnagyobb mértékig gáspesítve volt. A vasutvonal üzembehelyezése elsősorban a délrurali és a szibíriai ipar számára szükséges szénmennyiség gyors szállítását kívánják biztosítani.

/Közlekedési Közlöny ny./

Csungking és Neikiang között a múlt év decemberében üzembehelyezett 282 km. hosszú vasutvonalról közöl néhány adatot lapzártakor a Közlekedési Közlöny. A vonal elsőrendű fontosságú szerepet játszik Délnyugatkina gazdasági életében. Üzembehelyezése pl. a cukor helyközi szállítási költségeit nyolcadára csökkenti; hasonló csökkenés tapasztalható a szén és a ~~szén~~ szállítás költségeinél is. Ezzel a neikiangi cukorgyárak, valamint általában az egész vidék iparosodása gyors fejlődése biztosítva van; valamint nem elhanyagolható az a körülmény sem, hogy teljesen felszámolódott a vasutvonal megnyitása óta a vidéken a spekuláció és a feketepiac.