

## A Tisza élete.

Írta: Pécsi Albert.

### 23.

A Tisza fizikai földrajza (A folyóvíz munkája) A legmagyarabb folyó, a Tisza a Máramarosi havasokban ered és mindvégig magyar területen folyva, Titel alatt ömlik a Dunába. Vízyűjtő területe is túlnyomó részben Magyarországra esik, csak elenyésző csekély része Romániára.

A Tisza vízyűjtő medencéje a Magyar birodalomnak kisebbik, a szorosabb értelemben vett Magyarországnak (Horvát-Szlavonország nélkül) nagyobbik felét foglalja magában. A vízyűjtőmedence kisebbik fele (45%) alföld, majdnem egyharmada (31%) dombvidék és majdnem egy-egyede (24%) hegyvidék. A medencében a vízátbocsátó, át nem bocsátó és félig átbocsátó talajok váltakoznak egymással és ez az oka annak, hogy a Tisza és nagyobb mellékvízei soha sem apadnak ki, de vízjárásukra a záporosóknak igen nagy hatásuk van.

A Tisza az Alföld igazi tengelye, mert az Alföld közepén folyik végig, a Duna pedig a szélén. Mélyebben is fekszik a Tisza medre, mint a Duna megfelelő szakaszáé: Már Csapnál éri el azt a tengerszint feletti magasságot (97 m), amit a Duna Budapestnél. A két víz szintje Titelnél kerül egy magasságba és így a hosszú Tisza-szakasz esése jóval kisebb, mint a rövidebb Duna-szakaszé. A kisebb víztömeg mellett a csekélyebb sebesség is egyik főoka annak, hogy a Tisza sokkal gyakrabban és hosszabb időre fagy be, mint a Duna. A jégzajlás azonban a Tiszán nem okoz torlódást, mert szigete alig van és az alsó folyásán (délen és nyugaton) előbb olvad meg a jég, mint a felső folyásán és észak s kelet felől jövő mellékfolyóin.

A hóolvadás a Tisza vidékére kevesebb veszedelmet jelent, mint a Dunáéra. Az Alföld, a domb- és a hegyvidék hava különböző időpontokban érkezik a mederbe és még az utóbbi is lefolyik tavasszal, mert a Tisza medencéje nem éri el az örök hó határát.

Sokkal veszedelmesebb az esőzés nyáreleji maximuma, amely a Tisza egész vízgyűjtő medencéjére kiterjed és a már kifejtett, lábon álló vetést, s ezzel milliónyi lakosának egész évi kenyerét fenyegeti. Még alig száz éve, a szabályozás megkezdése előtt, csaknem húszezer km<sup>2</sup> területet borítottak el a Tisza áradásai, ami felér Belgium kétharmadával. Ezt a területet nevezük ma is a Tisza árterének. A szabályozás ma már nagyjából befejezettnek tekinthető és az ártér évtizedek óta a töltések védeleme alatt méltó versenytársa a régi árvízmentes földeknek. A Tisza medre azonban nem elegendő arra, hogy a nagy árvizeket levezesse. Bár a medret lehetőleg összeszorították, hogy ezzel a víz sebességét növeljék és a vizet a meder kimélyítésére kényszerítsék, a meder és töltések közt helyet kellett hagyni az árvíz számára, mert különben a töltéseket még a mostaninál is magasabbra kellett volna építeni. A töltések és a mederközt levő területet, amelyet az árvíz ma is elönt, hullámtérnek nevezik. A hullámtér az ártérnek 8 százalékat sem teszi ki: mindössze 1580 km<sup>2</sup>. A hullámtér, ha megművelik, száraz években kitűnő termést ad, de az árvíz nemcsak a termést, hanem a fölszerelést, az épületeket is elpusztíthatja. Ezért az óvatosabb birtokosok a hullámteret nem művelik meg, hanem mint rétet, vagy legelőt minden évben biztosan hasznosítják.

A Tisza szabályozása és a vele kapcsolatos ármentesítés egyike a földkerekség legnagyobb szabású műszaki alkotásainak. A munka a múlt század harmadik évtizedében, csaknem pontosan száz éve kezdődött a Tisza térképezésével. A tervek a század közepén készültek el. Szerzőjük Vásárhelyi Pál, de több pontban felhasználták Paleocapa olasz mérnök terveit is. A megvalósításhoz mindjárt hozzá is fogtak, de a sok politikai és gazdasági megrázkódtatás következtében a munka java csak a múlt század utolsóelőtti évtizedében készült el. Kiegészítő munkálatok azóta, sőt még ma is folynak.

Néhány szám fogalmat nyújthat a szabályozás munkájának méreteiről. A töltések hossza meghaladja a 3000 km-t, ami felülmulja az Atlanti-óceán szélességét Labrador és Írország között. A töltések magassága a talaj fölött megközelíti, helyenkint meg is haladja a 4 m-t, úgyhogy a földszintes házak padlásával van egy magasságban. A 0 víz fölött való magasságuk átlag 7½ m, de helyenkint a 9 m-t is meghaladja. Nulla vízszintnek nevezik a régi megfigyelések során észlelt legalacsonyabb vízállást. Minthogy azonban a szabályozás folytán a víz most gyorsabban folyik le, gyakran előfordul, hogy a folyó szintje a 0 pont alá süllyed.

A gátak mellett nagy szerepük van az átvágásoknak. Száznál több átvágás létesült a szabályozott szakaszon, Tiszaújlak és a torkolat között, összesen 136 km hosszúságban. Az átvágások folytán a Tisza eredeti 1419 km-es hosszúsága 966 km-re rövidült, a szabályozott szakaszé 1214-ről 761-re. A rövidülés 453 km-t tesz ki: Ennyivel rövidebb az átvágások összes hossza a levágott kanyarulatokénál. Az egész Tisza így 32%-kal lett rövidebb, a szabályozott szakasz 37%-kal.

A folyó sok évezredes munkája maga is levágja a hurokalakhoz mindinkább közeledő kanyarulatokat, de a szabályozás folytán néhány évtized

alatt száznál több holt ág (morotva) keletkezett. A morotvákat részben maga a folyó iszapolja el, részben a levegőből lehulló por tölti meg. Egykét évszázad alatt teljesen feltöltődnek; a régieket már csak a repülőgépekről készült fényképfelvételek fedezik fel számunkra.

Az átvágások a folyó esését is nagy mértékben növelték, ami annál szükségesebb, mert míg a forrás és Tiszaújlak között 1610 m a szintkülönbség, Tiszaújlak és a torkolat között mindössze  $45\frac{1}{2}$  m. Az esés azonban nagymértékben függ a Duna és a Tisza kölcsönös vízállásától. A Duna árhulláma visszadagasztja a Tiszát és ez a hatás egyes esetekben egészen Szolnokig érezhető.

A szabályozás folytán természetesen a Tisza egyéb adatai is nagy változásokon mentek át. A kis- és nagyvíz különbsége növekedett: az árhullám rövid idő alatt kénytelen szűk mederben lerohanni, míg azelőtt hónapokra szétterült tizezernyi négyzetkilométeres területen.

A kisvíz szintje Csongrádnál 1904-ben több mint  $2\frac{1}{2}$ m-rel süllyedt a 0 alá, az 1895-i árvíz pedig 867 cm-re emelkedett a 0 fölé, több mint  $2\frac{1}{2}$  m-rel magasabbra, mint az 1830-i és 1845-i legnagyobb árvizek. A kis- és nagyvíz szintkülönbsége tehát Csongrádnál több mint öt méterrel növekedett.

Teljesen megváltozott a Tisza szélessége, mélysége, keresztmetszete, sebessége stb., hiszen a szabályozott szakasznak csaknem egyötöde mesterséges meder, »ásás«, mint a hajósok nevezik. A folyó szélessége kisvízkor Csap és Tokaj között alig 100 m, Szolnok körül 125, a torkolat felé több mint 200 m, középvízkor ugyane helyeken 180, 200, ill. 300 m. Nagyvízkor a szélesség az egész szabályozott szakaszon mindenütt jóval meghaladja az egy km-t, sok helyen a  $2\frac{1}{2}$  km-t, a Sajótorkolat alatt az 5, sőt valamivel lejjebb, Ároktő és Tiszaderzs között a 8 km-t.

Hasonló különbségek mutatkoznak a vízmélységekben is. Az átlagos kisvíz mélység a középső szakaszon csak a Sajótorok alatt (sok hordalék, zátony) süllyed a 2 m alá, máshol 3 m, a Kőröstorkolattól lefelé 4 m körül ingadozik. Az átlagos középvíz mélysége az egész szabályozott szakaszon  $6\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$ , a nagyvízé 8—12 m közt váltakozik.

A legkisebb keresztmetszet kisvízkor  $200\text{ m}^3$ , a legnagyobb nagyvízkor  $20.000\text{ m}^2$  körül van. A kisvíz sodorsebessége másodpercenként fél m körül van, a nagyvízé kb. négyszer akkora. A másodpercenként szállított vízmennyiség Tokajnál kisvízkor 54, nagyvízkor 4000, Szegednél 101, ill. 3800 m.

A folyóval párhuzamos gátakon kívül az alacsonyan fekvő városokat és nagyobb községeket (Szeged, Csongrád stb.) körtöltések védik a gátszakadás folytán előállható hátbatámadás ellen. Szegedet 1879-ben a Hódmezővásárhellyel szemben történt gátszakadásból kiszabadult víz öntötte el a szárazföld felől.

Az ártér lapossága folytán a belvizek: erek, csatornák stb. csak kis- vagy legfeljebb középvíz idején ömölhetnek közvetlenül a Tiszába. Nagyvízkor zsilipek zárják el őket a folyótól, mert különben a magas töltéseket az ér mentén is ki kellene építeni. Ilyenkor gőzerejű szivattyúkkal emelik át a zárt zsilip fölött a belvizeket a Tiszába, úgy mint Budapesten a csatornák szennyvizét a megáradt Dunába.

Mint minden folyóvíz, a Tisza is hatalmas energiát képvisel és ez az energia megnyilatkozik a meder és a partok alakításában is. A szétterülő

folyó feltölti a medrét, az összeszoruló folyó pedig kimélyíti. A Tiszát részben azért szorították szűk mederbe, hogy reákényszerítsék a meder kimélyítésére. Általában a modern folyószabályozás arra törekszik, hogy a folyóvíz energiáját hasznos irányba terelje, s vele végeztesse el azt a munkát, amely a szabályozás céljait, az ember érdekeit szolgálja.

Tudvalevő, hogy a homorú partoknak a víz sodra neki ütközik, alá-mossa, rombolja, a homorulatot növeli, a kanyarulatot mind élesebbé teszi. Nemcsak a rövidítésért, hanem ezért is szükség volt a Tiszán a sok átvágásra. Ahol nem volt célszerű az átvágás (pl. a falu a folyó tulsó oldalára került volna és a víz elválasztotta volna a gazdát földjeitől), ott rőzsével, kővel erősítik meg a gátat (l. feljebb: Tiszabő, Szolnok, Martfű). Ahol nem veszik tekintetbe a víz munkáját, nem járnak el megfelelő körültekintéssel, ott súlyos károsodás érheti az embert. Így pl. Hódmezővásárhely városa, a hozzá legközelebb eső Tiszaparton pompás rakodót építtetett. A homorú parton azonban a víz a hatalmas betonfalakat alámosta és csak hasznavehetetlen romok maradtak belőle. A domború partokon ellenben a víz sodra és energiája megcsökken; nemcsak a partot nem mossa alá, de még a magával hozott törmelékét sem tudja elszállítani, hanem lerakja és a partot feltölti vele. Ezzel is hozzájárul ahhoz, hogy a meder a homorú part felé tolódjék el.

A Tiszának középső részén: Vásárosnamény és Szeged közt már túlnyomóan középszakasz jellege van. Munkaképessége egyensúlyban van az elvégzendő munkával. Nem mélyíti medrét, nem vágja be völgyét, de nem is rakja le törmelékét, hanem tovaszállítja. A Sajó ugyan ont még bele némi durva törmelékét, de ez csak kis darabon okoz feltűnő változást és a Középtisza jellegét nem változtatja meg. Ezért a Tisza középső szakaszán csak kivételesen épültek szigetek, azok is kicsinyek. Annál több a középszakasz jellegnek megfelelő kanyarulat és holt ág, morotva.

Alföldünknek kevés a csapadéka és kevés az erdeje. A folyók vize azonban részben elszivárog a talajba és ez a nedvesség több kilométer távolságban is érezhető. A partmenti nedves talajban pompás füzesek, jegenyék díszlenek és kisebb-nagyobb szélességben hosszú folyosók alakjában végigkísérik a folyót a torkolatáig. (Galéria-erdők.)

## 24.

A Tisza szerves élete igen gazdag, tudományos szempontból sok érdekességet rejt magában, de a műveltség haladásával a Tiszának ebbeli szerepe a gazdasági életben sokat veszített jelentőségéből.

A szerves élet tárgyalását a kérészekkel kezdtük, mert a kérész (Tiszavirág) más rovarokkal együtt a halak és madarak legfontosabb táplálékai közé tartozik. Lárvai leginkább a domború, lapos, alacsony partok nedves talajában fészkelnek és milliós számukkal a felszínnek egészen sajátos alakot kölcsönöznek. Lepkéje nyáron néhány napra, néha hetekre ellepi a Tiszát, egynapos élete folyamán gondoskodik a faj fenntartásáról, azután a halak, előbb azonban a madarak, főleg a parti fecskék lakmároznak belőle.

A homorú, függőleges partfalba a parti fecske váj lyukat ugyancsak olyan mennyiségben, hogy feltűnően átalakítja a partfal képét. A fecskének az emberre csak közvetve van jelentősége, amennyiben pusztítja a káros rovarokat.

Magában a Tiszában bőségesen találhatók kagylók is, de ezeket mostanáig semmire sem használták. Közvetlen hasznát az ember csak a halaknak veszi. Egy évszázaddal ezelőtt még sokkal nagyobb jelentősége volt a halászatnak a Tiszán, mint napjainkban. A szabályozás, a nyomában járó hajózás erősen megcsökkentette a halállómányt, a nép művelődése és gazdagodása, a technikai fejlődés pedig számos újabb kereseti ágat nyitott. A mesterséges halastavak fejlettebb gazdálkodása is erős versenyt támasztott az ősi módszerekkel dolgozó tiszai halászatnak. Két legfontosabb módszerét mutatják be képeinken: a varsával és a kerítőhálóval való halászatot.

Az Alföldnek kevés a legelője és rétje. A Tisza hullámtere ezen a hiányon is segít némileg: A nedves talajon egész nyáron át bőven terem a fű. Amellett a jószág a domború, lapos partokon könnyen jut ivóvízhez. A Tisza megkíméli a pásztort legnehezebb munkájától: a víz húzástól. A ló és a szarvasmarha csak szügyig és csak rövid időre megy be a vízbe, de a sertés úgy fürdik a vízben és sütkérezik a parton, hogy a szemlélő szinte meggyanusítja az embert, hogy a disznótól tanulta a strandolást. Legalább is annyit bebizonyít a tiszaháti disznó, hogy nem szolgált reá a piszkosság szimbolumára, amit oly méltatlanul ruháztak reá.

## 25.

A Tisza közgazdasági szerepében a közlekedésnek van a legnagyobb jelentősége. A vasutak feltalálása előtt szerepe nagyobb volt a mostaninál, mert nem volt más versenytársa, mint a rossz közúton döcögő fogatos kocsik. Akkor nemcsak a fát, követ, hanem a sokkal értékesebb sót, gabonát is csak vízi úton tudták nagyban szállítani. A szabályozás és a gőzhajó, utána a motoros hajó nagyot lendített a Tisza forgalmán, de ez a megnövekedett forgalom is eltörpül a sokkal rohamosabban fejlődött vasúti közlekedés mellett. Ma leginkább fát, követ, homokot, kevesebb cukorrépat és gabonát szállítanak rajta. A jég hosszabb ideig akadályozza itt a hajózást mint a Dunán és a szabályozás elsősorban az ármentesítést tűzte ki céljául, csak másodsorban volt tekintettel a hajózásra. Jelenleg Szolnoktól lefelé járnak rendszeresen gőzhajók a Tiszát; följebb víz ellen leginkább csak motoros hajók, ritka kivételképen közlekednek gőzösök. A legtöbb árut azonban a víz irányában szállítják és Szolnoktól fölfelé többnyire csak víz ellen vontatják fel az üres hajót. A megterhelt hajót azután a víz sodra hozza vissza, lefelé. A fának még ennyi segítségre sincs szüksége, mert magát a tutajt is szétszedik és felhasználják. Újabban tervbe vették a gőzhajózás kiterjesztését a Szolnoktól fölfelé eső szakaszra is. A tervezett munkálatoknak nem kell különösebb nehézségekkel megküzdeniök.

A két part közt való közlekedést a Tisza a szabályozás óta kevésbé akadályozza, mint a Duna. Medre és hullámtere keskenyebb, sziget, zátony alig van benne, alkalmas átkelő helye, kompja, hídja jóval több van, mint a Dunának.

Az alábbiakban a Tisza szabályozott szakaszának valamennyi hídját felsoroljuk, de képeinken csak a nevezetesebbeket mutatjuk be.

Vásárosnamény közúti hídja a Nyírséget és környékét köti össze az Északkeleti Felfölddel Beregszászon át, nagyjából nyugat-keleti irányban.

Záhony közúti és vasúti hídja ugyanezt a két vidéket kapcsolja egymáshoz észak-déli irányban. Forgalma sokkal nagyobb az előbbinél; délen Debrecenig, északon Galiciába nyúlik.

Balsa vasúti hídján a helyi jelentőségű Nyíregyháza—Sárospatak—Sátoraljaújhelyi vonal halad át.

Tokaj közúti és vasúti hídja köti össze Debrecen és vele az Alföld északi felét Nyíregyházán és Szerencsen át Miskolccal, Kassával, a Sajó és Hernád völgyével, a Gömör—Szepesi Érchegységgel stb. Tokaj nemcsak mint átkelőhely és a borkereskedelem központja nevezetes, hanem azért is, mert ez a Tisza legalsó pontja, ahol a folyó hegy lábához ér és riolittufája a Közép-Tisza vidékének legelterjedtebb építőköve. Képeinken Tokaj mindkét hídja látható.

Tiszafüred vasúti és közúti hídja Debrecen Egeren át a Bükk, a Mátra és a Közép-Sajó vidékével köti össze.

Kisköre vasúti hídja a Nagy-Kúnságot kapcsolja a Mátra északi lejtőinek szénbányáihoz. (l. képek)

Szolnok a Közép-Tisza legfontosabb átkelő helye. Közúti hídja is élénk forgalmat bonyolít le, kettős sínparú vasúti hídja pedig egyike a legnevezetesebbeknek Magyarországon. Budapestről és Hatvanból Debrecenen és a Tatárhágón át Bukovinába vezet itt át az egyik vonal. Ebből Püspökladánynál egy kiágazás Nagyváradon át Kolozsvár felé Erdélybe visz. Már Szajolnál elválik ezektől a másik erdélyi vonal: Aradon és a Marosvölgyön át. A három nagy vonal mellett a Pusztatenyőnél kiágazó, Szentesen át Hódmezővásárhelyre vezető vonalnak már csak helyi jelentősége van. Ezaz utóbbi vonal, a közúttal együtt Martfűnél egész közel simul a Tiszához. (l. képek.)

Tiszazug közúti hídja egyelőre Kecskemét és a Körös-vidék közt bonyolítja le a forgalmat, de a tervezett vasúti híd a csatlakozó vonalakkal a legrövidebb utat nyitja meg majd Dunaföldváron át a Közép-Tiszántúl és Közép-Dunántúl között. (l. kép.)

Csongrád hajóhídja, állandó közúti és vasúti hídja a Körös-Maros között kapcsolja össze a Duna-Tisza közével. (l. képek.)

Algyő vasúti hídján át vezetett az Alföld—Fiumei vasút, de ezt a fontos vonalunkat Trianon darabokra szaggatta. Most a Körösök vidékét köti össze Szegeden és a Baja-Báttaszéki hídon át a Dél-Dunántúllal, de még ennek a darabnak egy részét is Jugoszláviához csatolták. (l. képek.) 1941-ben azonban a Bácska visszatért az anyaország kebelébe.

Szeged közúti és vasúti hídja is Trianont sínyli. Azelőtt itt vezetett át a keleti expressz egyik ága Temesváron és Orsován át Bukarest felé. Most a Tisza bal partján csak néhány kilométernyi darabka maradt meg számunkra belőle és a másodrendű vonalak is csakhamar elérik az új országhatárt. (l. képek.)

A kompoknak a hidak megépítése óta csak helyi jelentőségük van s ezért itt külön nem foglalkozunk velük.

Szolnokról meg kell itt jegyeznünk, hogy a Tiszának Budapesthez legközelebb eső kanyarulatánál épült, Szeged pedig a legnagyobb mellékfolyójának, a Marosnak torkolatánál.

Legújabban a Tisza mint szórakozó- és üdülőhely is nevezetességre tett szert. Szegeden és Szolnokon pompás csónakházak, fürdők és parti napozó-helyek épültek. Nagyobb távolságról is járnak a Tiszára üdülők: Nagykőrösről Kecskére, Kecskemétről Tiszaugra.

Még száz évvel ezelőtt a Tisza a legnagyobb veszedelme volt messze környékének. A magyar szellemi és anyagi munka egy évszázad alatt az Alföld egykori rémét az Alföld legáldásosabb tényezőjévé változtatta.

## A film feliratai.

### 2. I. RÉSZ.

1. A Tisza élete.
- 1/a A Magyar Film Iroda felvétele.
3. A folyóvíz munkája.
4. A Tisza felébred téli álmából.
5. A partokon még áll a jég, a folyó közepén már zajlik.
6. A Kárpátokban megolvadt hótömegek tavasszal megdagasztják a Tisza vizét.
7. A nyári nagy esőzésekből származnak a legkártékonyabb árvizek.
8. Az elöntött szolnoki hullámtér.
9. A hullámtéri tanya és gémeskút az árvízben.
10. Fűzések, jegenyék és a vetés is az árvíz martaléka.
11. Elöntött hullámtéri kukoricás Szolnok határában.
12. A hullámteret leginkább rétnek, vagy legelőnek használják.
13. Ma már nagy készültséggel várja a lakosság az árvizet.
14. Rőzse-tartalékok a gáton.
15. Óriási munkába került a Tisza-vidék ármentesítése.
16. Gátépítések a Közép-Tisza mentén.
17. Kubikusok a homokot a hajóból a gátra hordják.
18. Az árteret már elfoglalta a földművelés.
19. Magas kőgátak Tiszabónél.
20. A szolnoki megerősített kőfal.
21. Rőzsével és kövezéssel védett homorú part Martfűnél.
22. Éles kanyarulat Vezseny alatt: magas föld és kőgátak óvják a partot az alámosástól.
23. Csongrádot körtöltések védik az árvíz ellen. A töltések a házak padlásával egy magasságban vannak.
24. Kimaradt felirat.
25. Szeged rakodópartja, mint a budapesti, kockakövekkel van kirakva.
26. Magasvíz idején gőzerejű szivattyúk emelik át a belvizeket a folyóba.
27. A zsilipek nem közvetlen a torkolatnál, hanem kissé feljebb épültek.
28. Az ér alsó szakasza a zsilip fölött.
29. Az átömlesztő zsilip nyílása.
30. A gépház és a gőzturbinák.
31. Vásárhelyi Pálnak, A Tisza-szabályozás tervezőjének szobra Szegeden.
32. A Tisza vize állandóan alakítja a medrét és a partokat.
33. A homorú partokat alámosza, rombolja.
34. Hódmezővásárhely bedőlt rakodója.
35. A domború partokat feltölti, építi.
36. A Tisza sokat kanyarog és kevés szigetet alkot.
37. A folyó mentén galériaerdők sorakoznak.
38. Vége az első résznek.

### II. RÉSZ.

40. Élet a Tiszában és a Tisza mentén.
41. Az alacsony, lapos partokat a kérészek rostává lyuggatják.
42. Egy kérész kiszáll a burkából.
43. A virágzó Tisza.
44. Kérészfelhők.
45. Az alámosott, magas partfalban fecskék fészkelnek.
46. Tiszai halászat.
47. Sok szakértelmet kíván a varsák, hálók és egyéb szerszámok kezelése.
48. Szürkületkor érkezik a halász a varsákhoz.
49. A varsa kiszedése.
50. A zsákmány.
51. A varsa visszarakása.
52. Halászat kerítőhálóval.
53. A Tisza legfontosabb halfajtái.
54. Harcsa.
55. Ponty.
56. Kecsege.
57. Királyi zsákmány: egy 86 kilogrammos harcsa.
58. Parton legelésző csorda.
59. A gulyát az alacsony parton hajtják be a folyóba.
60. A sertések szivesen hűsölnek a Tisza vizében.
61. Vége a II. résznek.

### III. RÉSZ.

63. Magyar alkotó erő a Tiszaháton.
64. Tokaj és környéke a Tisza híddal.
65. Az Alföldet jórészt a Tiszán át látja el fával a Felvidék.
66. A szétszedett tutaj szálfáit partra vontatják.
67. A hasábfát talyigán tolják fel a partra.
68. Kis komp átkelése Tiszafüred fölött.

69. A kiskörei vasúti híd a Közép-Tiszát a Mátravidékkel köti össze.
70. A Felső-Tiszán motoros hajók közlekednek.
71. Nagy komp átkelése Pirogya csárdánál, Nagykörű és Fegyvernek közt.
72. Az árvízmentes dűnék és kunhalmok régen benépesedtek.
73. Kettős sínpárú vasúti híd Szolnok és Szajol közt.
74. Szolnok távlati képe a vasúti híd felől.
75. A szolnoki közúti híd.
76. A Zagyva torkolata nyáron.
77. Zagyva-part.
78. A Tisza a Zagyváról nézve.
79. A Zagyva torkolata télen.
80. Szolnok panorámája.
81. Hetivásár Szolnokon.
82. A szolnoki cukorgyár....
83. .... és tiszai rakodója.
84. Szolnok a Tisza alsó szakasza felől nézve.
85. Szolnoktól lefelé gőzhajók is járnak a Tiszát.
86. Az alföldi terményeket jórészt ömlesztve rakják hajóba.
87. Egy tiszai nagyközség: Vezseny.
88. A Tiszán jóval több híd épült, mint a Dunán.
89. A tiszaugi híd a Körösvidéket köti össze a Közép-Duna vidékével.
90. Körösparti fűzes.
91. Hajóhíd ma már csak Csongrádnál szeli át a Tiszát.
92. Csongrád környékének forgalma főleg Szeged felé irányul.
93. Csongrád és Szentes közt közúti és vasúti híd köti össze a két partot.
94. A Mindszenti révnek élénk komp-forgalma van.
95. Naplemente az Alsó-Tiszán.
96. Az Alföld—Fiúmei vasút az algyői hídon halad át.
97. Szeged panorámája a Maros torkolata felől.
98. Szeged közúti és vasúti hídja.
99. Szeged a vasúti híd felől nézve.
100. Szórakozást is nyújt a Tisza.
101. Kimaradt felirat.
102. A hold sugarai visszaverődnek a habokon.
103. Vége.