



KÁRPÁTI LAPOK

Magyarországi Kárpát turistaegyesületek kiadványa

A turistaság, a honismeret, a természetvédelem terjesztésére

Kiadó, szerkesztő: Nagy Péter (peter.nagi@t-online.hu)

Mályi József: Az Al-Duna képes története

Időutazás a Vaskapuban

Ada Kaleh



*Ez már a XXI. század. Hátunk mögött a Vaskapu és kinyílik előttünk egy vaskapu
Fotó: M.J. 2021. 08. 13.*

IV. rész

Vaskapu és a Prigrada sziklapad

A tulajdonképpeni Vaskapu Orsova, illetve a néhai Új-Orsova (Ada Kaleh) alatt két kilométerrel (950 fkm) kezdődött és a 8 kilométerrel lejjebb található Sibb településig (942 fkm) húzódtott.

Jókai műve nem hajózási szakirodalom, így nehezebben követhető, hogy valójában hol (és milyen) akadályok okoztak hajózási gondokat a „Vaskapuban”. Ott volt-e nagyobb a veszély, ahol a hatalmas víztömeg a Kis- és Nagy-Kazán-szoros szűk sziklafolyosójába kényszerül és mélysége hirtelen megnő, vagy ott, ahol a hegyek lábai egy kicsit visszább húzódnak, a Duna kiszélesedik és az áradat a meder kőlépcsőin és sziklatüskék rengetege között, a hegyek útvesztőjében próbál utat törni magának?

A válasz az, hogy az Al-Duna zuhatagjain voltak olyan helyek, ahol a kis vízállás jelentett komoly veszélyeket, volt, ahol a nagy víz és volt olyan hely, ahol mindkettő. Széchenyiék előtt a folyam, sok éves átlagban, évente csak 80-90 napig volt hajózható, de a mélyebb merülésű hajók esetében ez az időszak mindössze 40-45 napra rövidült. Az első folyamszabályzó munkák után (1833-1835) nagyjából 150 napra emelkedett a hajózási idény. A kor technikai, politikai és finanszírozási keretei között, óriási magyar mérnöki teljesítmény volt. A második, a Baross Gábor nevével fémjelzett munkálatokat követően (1890-1898) már évi 270 napra emelkedett a biztonságos hajózási idény.

A Vaskapu-zuhatag hosszan három, egymástól jól elkülöníthető szakasz határozható meg. A felső szakasz egy lassú folyású, medenceszerű, az alatta lépcsőt képező sziklapad által felduzzasztott rész volt. Itt még nem voltak hajózási akadályok, mert a lelassult 7-8 méter mély vízből nem álltak ki hajófeneket felnyársaló sziklatüskék. A második szakasz a tulajdonképpeni Vaskapu, a meredek Prigrada sziklapaddal (944-942 fkm), hatalmas vízeséssel, a meder teljes szélességében szétszóródó, a vízből jócskán kiálló, veszélyes sziklaszirtekkel, csúcsokkal.

Itt a folyó magas vízállás idején 5-6 m/s (18-20 km/h) sebességgel hömpölygött lefelé. Az alsó, a harmadik rész a sziklagát alatti nagy mélység, a kijárat, ahol a sziklákon átbukó víz, óriási örvényekben kavargott. Ez a két-három kilométeres szakasz volt a Duna legveszélyesebb része, itt volt leginkább szükség a kormányosok és az őket segítő hajókalauzok helyismeretére, legjobb tudására, sőt, elszánt bátorságára.

A kalauzok jelenléte ezen a szakaszon kötelező volt, valamint mindenkinek a saját, jól felfogott érdeke is, és nem csak azért, mert a biztosító társaságok a hajók és szállítmányok biztosítását – többek között – a kalauzok jelenlétéhez kötötték. Ők a fentről lefelé haladó hajókra Drenkovánál, míg a lentől fölfelé haladó hajókra Szörényvárnál (Turnu-Szeverinnél) szálltak fel. Nekik ismerniük kellett – és ismerték is – külön-külön, név szerint a Prigrada sziklapad összes szirtjét.

A jelen írásban már többször idézett Gonda Béla: „Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása” c. forrásmunkájában felsorolás-szerűen meg is találjuk mindet.

„A Vaskaput alkotó sziklapadok és sziklacsúcsok közül a nagyobbak és fontosabbak az 1832. évi kis vízállás alkalmával a következő sorrendben és magasságban álltak ki a vízből:

| | |
|-------------------------------|---------------|
| <i>Prigrada (alsó része)</i> | <i>5,58m</i> |
| <i>Prigrada (felső része)</i> | <i>2,26m</i> |
| <i>Kraljova Stena</i> | <i>2,71m</i> |
| <i>Csifuczki Kamen</i> | <i>2,05m</i> |
| <i>Kolumbacska Mare</i> | <i>1,79m</i> |
| <i>Rozbojnik</i> | <i>1,42m</i> |
| <i>Piatra Cumiere</i> | <i>2,08m</i> |
| <i>Piatra Calugere</i> | <i>1,68m</i> |
| <i>Cserni Prut</i> | <i>1,53m</i> |
| <i>Kraljovin</i> | <i>1.10m</i> |
| <i>La Recze</i> | <i>0,95m”</i> |

Síp – Gura Vaiinál 2,50 km-es szakaszán 7,6 m volt a víz esése.



Vásárhelyi Pál térképe alapján készített rajz a Vaskapuról. (Duna Múzeum archívumából)

Ezeket a szirteket – kis változtatásokkal – Jókai is beleszővi az Arany ember történetébe:

„Ott néz farkasszemet egymással a Golubacska mare és mika vadgalamb lakta odúival; ott nyúlik ki előrehajolva a fenyegető Rasbojnik; a Horan Mare csak a fejét emeli ki, a két vállán átzuhan a hullám; hanem a Pietra Klimyere egészen visszafordulni kényszeríti a nekirohanó árt...”

Ez a legveszélyesebb hely a világ minden hajósára nézve. Edzett tengerészek, angolok, törökök, olaszok, kik a tenger minden véseit megszokták, remegve közelítenek e sziklameder felé még most is.

Itt ezen a helyen süllyed el a legtöbb hajó. Itt jutott tönkre a török kormány gyönyörű vas hadihajója is, a „Silistria”, mely Belgrád alá volt rendelve, s mely talán egészen új korszakba rántotta volna a keleti ügyeket, ha a Reszkivál-sziget, egy békeszerető bölcs politikus szirthegye olyan élesen ki nem vágta volna az oldalát, hogy ott maradjon.

És e veszélyes szirtfenekű tavon keresztül mégis van egy átjárás, hanem azt kevés hajós ismeri, s még kevesebb merte valaha felhasználni. Ez az

átjárás arra való, hogy a szerb partról át lehessen menni a terhes hajóval a romániai part sziklacsa-tornájába.”

A Vaskapuban a hajózási gondok leginkább kisvíz idején jelentkeztek. A víznek rendkívül egyenetlen eloszlása a meder szélességében azt jelentette, hogy az egyik part közelében akár egy méterrel magasabbról ereszkedett alá a víz a másik part felé.

A kormányosoknak különböző vízállásoknál más és más útvonalat kellett találniuk és ehhez pontosan ismerniük kellett a sziklaszirtek helyét. A leginkább hajózható útvonal a jobbpart közeli Plocsia sziklaszirt mellett (Prigrada alsó része) vezetett. Érdekesség, hogy kisvíz idején a Plocsia vízből kiálló szirtje alig maradt el a Galambóci szoros előtt őr álló Babakáj szikla magasságától. Jókai a zúgók és a fölötte elterülő tószzerű medencéről is nagyon pontos ismeretekkel rendelkezett:

„A Perigrada sziklaszigetet két ágban folyja körül a Duna. A szerb part felőli ág az, melyen a terhes hajók fölfelé mehetnek a Dunán. Ez a könnyemesebb, biztosabb és olcsóbb út, mert itt még felényi vontatóerővel lehet a hajót előremozdítani. A román part mentében szintén van a parti sziklák hosszában egy oly keskeny sziklaárok vágva, hogy egy hajó éppen elfér benne; de már itt ökrökkel lehet csak a hajót vontatni, s néha százhuszat is eléje fognak. A Duna másik ága a Perigrada-sziget túlfelén meg egy éppen keresztben álló kisebb sziget által szorítottatik össze. Ennek a neve Reszkivál. . . E két sziget okozta szoroson nyílsebességgel rohan át a folyam; e szoroson felül pedig szélesen elterülve, a két sziklafal közét mint egy nagy tó tölti be.”

Vásárhelyi térképén jól kivehető a déli oldalon megépített csatorna, ahol a „terhes hajók fölfelé mehetnek” és jól látható a román oldalon a sziklafolyosóban kijelölt hajóút is, ahol különböző vízállásoknál, más és más útvonalon közlekedhettek a kisebb hajók.

A folyam „bírtokba vételére” kétféle megoldás kínálkozott: az egyik a sziklafalba vágott, vagy a sziklára konzolosan kihelyezett vontató út megépítése. A római császárok, kezdve Tiberius-szal, többnyire ezt a megoldást választották. A másik lehetőség egy, a folyómederben kialakított hajózható folyosó. Traianus idejében a kor leg-híresebb építész, a Damaszkuszi Appollódorosz tervei alapján a zuhatagsor mellett, a jobbpart közvetlen közelében egy rövid hajóvontatásra alkalmas csatorna is épült; ennek nyomaival még Vásárhelyi is találkozott^[1].

1 A római csatorna pontos helyéről a Dunai Szigetek „Kéziratos helyszínrajz az Al-Dunáról, Galambóctól a Vaskapuig” bejegyzésben lehet bővebben tájékozódni, aminek valószínűsíthető forrása Hoszpotzky Alajos: Az Al-Duna szabályozása. Hoszpotzky az 1890-es években az al-dunai művezetőség helyettes vezetője, a szabályozási munkálatok egyik irányítója volt.

Egy harmadik megoldás is felmerült, és pedig már az 1830-as évek legelején Vásárhelyi Pál révén: a folyamatos, biztonságos hajóközlekedés számára zsilipeléssel állandóan magas vízszint biztosítása a Vaskapuban illetve az egész Al-Duna mentén a zuhatagok lábainál.

A hatalmas méreteket öltő hajózható csatornaépítés Széchenyi-Vásárhelyi idejében, az 1830-as években kezdődött.

Az al-dunai zuhatagsor szabályozásának időszerűsége

Az első század Róma császárai: Tiberius, Vespasianus és Domitianus sziklába vésett parti út építésén dolgoztatták a légiós katonáikat. Az Al-Duna teljes hosszában kialakított jobbparti hadiút építésének befejezését a második század elején Traianus császárnak köszönhetette a Római Birodalom. Az Al-Duna krónikásai azon keseregnek, hogy a letűnt római korok után évszázadokig semmi, vagy csak alig történt valami a Vaskapuban egészen az 1828-29-es orosz-török háború lezárásáig, mikor is hosszú-hosszú idő után, ismét lehetőség kínálkozott egy „transzkontinentális vízi folyosó”, az Északi tengertől le a Fekete-tengerig kialakítandó szárazföldi, a Duna teljes hosszában történő kereskedelmi út megnyitására.

A középkori Levante-kereskedelem kutatói szerint a hanyatló Róma után a Velence és Genova levantei piaci hegemóniájának kibontakozásáig (XIII. század eleje-közepéig) a világkereskedelem egyik fő útvonala „szárazföldön” a Dunán, illetve a Duna mentén („a boldog békeidőkben”) Magyarországon haladt keresztül a középkori Európába. Konstantinápoly török kézre kerülése után (1453. május 29.) hosszú időre megszűnt létezni ez a szárazföldi kereskedelmi útvonál. A nagy felfedezések korát követően a világkereskedelem előtt megnyíltak a Távol-Kelet piaci felé vezető tengeri, óceáni kereskedelmi útvonalak, messzire elkerülve a

közép-európai szárazföldi hermetikusan lezárt kereskedelmi útvonalakat.

Az Alsó-Dunán, illetve a magyar Al-Duna mentén a Kelet és Nyugat közötti kereskedelem leállt ugyan, helyette az Oszmán Birodalom részről a XV. és a XVII. század között, igen nagy jövés-ménés kerekedett. Egyszerre, egy időben soha annyi katonát, hajót és hadi gépezetet nem láttak a Vaskapu szirtjei és a Kazán-szorosok sziklafaljai, amennyi a középkorban ott megfordult!

Ugyan semmi ismeretünk nincs arról, hogy a törökök bármi nemű hadi utat építettek volna a Vaskapuban és az Al-Duna többi zuhatagán keresztül, alig hihető, hogy az első és második században épített római hadiút, amely részben sziklához rögzítve, konzolosan a Duna fölé volt kieresztve, megerősítés nélkül elviselte volna azt a hatalmas csapatmozgatási terhelést.

Az orosz győzelemmel végződő 1828–1829-es orosz-török háború azután tört ki, hogy II. Mahmud oszmán szultán a görögökkel vívott háborúja közben lezárta a Dardanellákat az orosz hajók előtt is. A háború kimenetelét árgus szemekkel figyelő, osztrák történész, politikus Joseph von Hormayr, a Duna balkáni felszabadulásában a „kontinentális zárlat összeomlásában”, óriási lehetőséget látott arra nézve, hogy a Fekete-tenger felől szárazföldön a Dunán, illetve a Duna mentén egészen fel az Északi-tengerig újra indulhasson a közép-európai kereskedelem Magyarországon keresztül németországi városok (Ulmburg, Nürnberg, Regensburg, és Passau) újbóli felvirágoztatására. „A német keleti kereskedelmek »szabad Dunát« kell nyernie” – hangoztatta. Remélte, hogy az Északi-tengertől a Fekete-tengerig újra kiépíthető transzkontinentális folyami kereskedelmi út ellensúlyozni fogja majd a tengereken, óceánokon zajló javarészt az angoloknak kedvező Levante-kereskedelmi út hegemóniáját.

Hormayr a háború végkimenetelét meg se várva, már 1829. áprilisában, a drinápolyi

békekötés előtt (1829. szeptember 14.) megke-reste gróf Széchenyi Istvánt, a „magyar nemzeti művelődésben fordulatot hozó” férfit, remélve, hogy Széchenyiben megfelelő harcostársra talál a Duna-menti szabad kereskedelmi folyosó eszméjének, felkarolása ügyében. A bécsi udvarral jó kapcsolatot ápoló Széchenyi némi tartózkodással viseltetett az I. Ferenc császár és Metternich kancellár szemében „*persona non grata*” Hormayr-ral szemben, de az osztrák hazafi szavai mégsem maradtak csak pusztába kiáltott szavak, hiszen Széchenyit is élénken foglalkoztatták a szabad Duna kereskedelmében megnyíló lehetőségek.

Gróf Széchenyi István fellépése, az első tanulmányút



Schöff József és Schöff Ágoston festményéről – 1836: Gróf Széchenyi István a Vaskapunál. A festményen Széchenyi sajtóorgánuma, a Jelenkor 1836-os évfolyamának egy száma is látható.

https://hu.wikipedia.org/wiki/Sz%C3%A9chenyi_Istv%C3%A1n#/media/F%C3%A1jl:Schoeff_J%C3%B3zsef_Sz%C3%A9chenyi.jpg

Széchenyi 1830 nyarán útra kelt a Desdemona négyvezetős fahajón, hogy személyesen tanulmányozza a Duna „nyúgeit” Galacig, illetve egészen le a Fekete-tengerig. Egyik levelében így ír:

„Az Al-Duna hazánk élettere, azt kell nyúgeitől megszabadítani és a Fekete-tengerig hajózhatóvá tenni. (...) „Véleményem szerint a fő baj: vízhiány és zátonyok, és a fő szükséglet: parti utak (teherhajók vontatására a legnehezebb szakaszokon).”

Széchenyi Napló IV. 69.^[2]

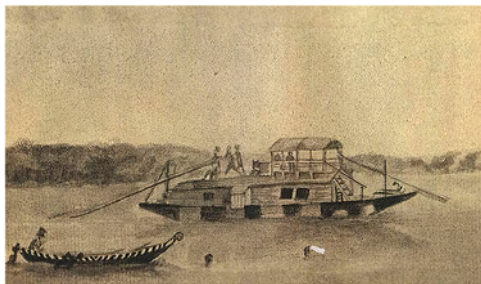
A júniustól októberig tartó tanulmányútra Széchenyit elkísérte egyik közeli barátja, gróf Waldstein János, valamint Beszédes József, a Széchenyi családi birtokain már ármentesítéseket végző vízépítő mérnök, a Magyar Tudós Társaság nagytekintélyű levelező tagja is.

„Házad udvarából ne ereszd ki az eső vagy hó levét, míg nem használtad; úgy határodból, vármegyéből, országodból használatlanul a vizet ki ne bocsásd, mert az ingyen az Isten becses ajándéka.”

Beszédes József^[3]

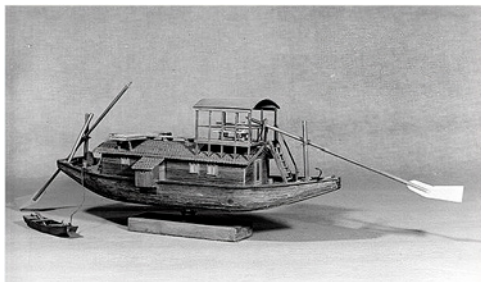
2 Széchenyi IV. Naplója (1830-1836) igazi kordokumentum az Al-Duna első szabályozási munkáiról. Ebben a füzetben részletesen leírja a kalandokkal teli első al-dunai tanulmányútját, melyet lehajózva Pesttől a Dunadeltáig és onnan a Fekete-tengeren áthajózva egészen Konstantinápolyig majd visszafelé szárazföldön, a Balkánon keresztül Pestig tett meg.

3 A nagytekintélyű vízmérnök figyelme mindenre kiterjedt, csak a szakmáját érintő kérdésekkel foglalkozott nagyvonalúan. Vásárhegyi Pál élesen kritizálta Beszédes folyamszabályozó elképzeléseit. Beszédes fent idézett gondolata viszont, maig megszívlelendő!



A Desdemona bárka fennmaradt egyetlen hitelesnek tekinthető tusrája

(https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODEL_DESDEMONA.htm)



Desdemona
a Közlekedési múzeum modellje



A Julietta makettje
MTI Fotó: Marjai János – Közlekedési Múzeum
(https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODEL_DESDEMONA.htm)

A bárkához egy kis sporthajó, a Juliette^[4] is tartozott, amelyen Széchenyi és Waldstein rendszeresen eveztek. Waldstein naplója is ezt igazolja:

„Azt a kellemes észrevételt tettem, hogy frakom ujjai már szűkek, annyira megerősödött a karom az utazás alatt. Ezt szeretem.”^[5]

Széchenyi az egész út alatt – érthetően – a leginkább szükséges folyamszabályozási munkák volumenét latolgatta, annak bel- és külpolitikai, szervezeti és pénzügyi vonatkozásai, finanszírozási lehetőségei foglalkoztatták. Ugyan császári-királyi megbízó levele nem volt, személyes tárgyalásokat folytatott a szultán udvarában a porta főméltóságaival és a nagyhatalmak konstantinápolyi követjeivel. A cári hatalom balkáni megbízottaival nem sikerült találkoznia. A visszaút során Belgrádban felkereste Obrenovics Milos szerb fejedelmet és sikerült is felkeltenie a fejedelem érdeklődését a dunai kereskedelem fejlesztése és a Duna megregulázása iránt, olyannyira, hogy a munkák megindulása után több száz munkást bocsájtott a magyar mérnökség rendelkezésére. Gonda Béla szerint, kezdetben 500 fővel, később 1500 főig növelve a létszámot! Széchenyi évekre szóló bizalmas barátságot kötött Milossal és közeli rokonával, egy orsovai kereskedővel, Fota Popoviccsal.

Ez idő tájt a magyar közvéleményt Buda és Pest között építendő állandó híd eszméje foglalkoztatta. Széchenyi szerint először a Dunát kell szabályozni, azután kerülhet sor a híd építésére.

⁴ Széchenyi a Juliette kecses kis hajót édesanyjáról Festetics Júliánáról (és a rövid életű kislányáról Sz. Juliáról) nevezte el.

⁵ https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_DESDEMONA.htm.

„Ide pedig férni kell!”

Széchenyi az Al-Duna szabályozás ügyében sokkal nagyobb sebességre kapcsolt mint, ahogy Hormayr remélte és amit Metternich kancellár önérzete már nem tudott szó nélkül hagyni:

„Ez a Széchenyi azt gondolja magáról, hogy ő fedezte fel a Dunát.”



Széchenyi a Vaskapunál
Waldstein János karikatúrája Széchenyiről a Vaskapu-szabályozás idején
(Závodszy Géza-Hermann Róbert: Nemzet születik. Új képes történelem. Magyar Könyvklub-Helikon Kiadó, Budapest, 1997, 36. oldal.)

„Sem részvénytársaság, sem az építésiügyi igazgatóság nem képes a Dunát szabályozni. Ez diétai tárgyalást kívánatlik. Az országgyűlés határozzon arról, hogy ennek meg kell történnie; a „hogyan”-t pedig engedje át. Igen ám, de a „hogyan”! Ez két kérdést jelent. 1. Ki hajtsa végre? 2. Ki fizesse? Az első kérdésre – ki hajtsa végre – a válasz ez: Én! Egy commissió, amely csakis erre van kiküldve.

Az építésügyi igazgatóság emberei írkokok. Ide pedig férfi kell!”

Széchenyi Napló, IV. füzet, 58, 66-67. oldal

Vásárhelyi Pál

Vásárhelyi Pál^[6] kinevezése az al-dunai mappáció vezetésére, Az Al-Duna felmérése és első szabályozási munkák megkezdése

A cs. kir. Udvari Haditanács már 1816 körül megindította a Duna terep- és vízviszonyainak feltérképezését. 6 év alatt, 1822-ig el is jutottak az osztrák határtól Budáig. (*Lassú munkához idő kell.*) Az Országos Építési Főigazgatóság a Duna felmérő munkáival – Duna mappációval – 1822-től kezdődően a korábbi – magasan képzett – katonatisztek helyett egyre inkább polgári mérnököket bízott meg, a feladatra dunai térképezési hivatalt is szervezve. Vásárhelyit a mérnöki hivatal munkáját segítő 1826-ban vezényelték át a Körösöktől a Dunához. Két év alatt az ifjú mérnök olyan lelkiismeretes, pontos, céltudatos és gyors munkát végzett, olyan kimagasló teljesítményt mutatott fel, hogy az akkori országos építési főigazgató, Rauchmüller von Ehrenstein azt javasolta József nádor főhercegnek, hogy Huszár Mátyás akkori mérnök-igazgató helyett a továbbiakban Vásárhelyit bízta meg a dunai fölmérések vezetésével. Vásárhelyi kinevezése **1829. április 14-én** meg is történt. Ez azt (is) jelentette, hogy addigra a



Barabás Miklós litográfiája 1846-ban

(https://hu.wikipedia.org/wiki/V%C3%A1s%C3%A1rhelyi_P%C3%A1l_%28v%C3%ADz%C3%A9p%C3%AD-%C5%91_m%C3%A9r%C3%B6k%29)

Felső- és Közép-Duna felmérése teljesen elkészült. A Pétervárad – Bázias közötti, valamint a legnehezebb, Bázias – Orsova közötti szakasz felmérése teljes mértékben Vásárhelyire maradt.

Munkálatok az Al-Dunán, kaotikus állapotok

Az 1820-as évek végén, az 1830-évek elején a Vaskapuban és az Al-Duna többi veszélyes zuhatagán többszereplős bábeli nyelvzavarok uralkodtak. Vásárhelyi mér és ontja a terveket. A cs. kir. Udvari Haditanács elnöke, gróf Hardegg a bánati hadtestparancsnokságot utasítja a sziklarepesztésekhez szükséges szerszámok, sajkák rendelkezésére bocsátására az építési igazgató számára.

⁶ *A Vásárhelyiek ősi fészke a székelyföldi Kézdivásárhelyre vezethető vissza, onnan ered a család neve is. Idők folyamán a család több ágra bomlott, az egyik ága Felvidékre került. Vásárhelyi Pál már az evangélikus szászok lakta Szepes-Olasziban született 1795. március 25-én. Apja evangélikus kántortanító volt. Tanulmányait Miskolcon, Eperjesen és Pesten végezte. Kezdő mérnökként a Tisza majd a Körös-Berettyó folyók vízrajzi felvételeivel bízták meg.*



József nádor „a legmagyarabb Habsburg” szerepe az Al-Duna szabályozásánál megkerülhetetlen volt. Széchenyi és az ország a főhercegnek köszönheti, hogy Vásárhelyi Pál és csapata egyáltalán dolgozhatott a Duna-szabályozási munkákon.
(Barabás Miklós festménye)

Az Országos Építési Főigazgatóság megkezdte a sziklák kirobbantását a tervezett hajóútból. Széchenyi külön szemleúton jár a Dunán, Pesttől le a Fekete-tengerig, majd bekapcsolódva az Első Szabadalmazott Duna Gőzhajózási Társaság igazgatósági munkájába és ország szerte lehetséges részvényeseket igyekszik szerezni a hajógyártás fellendítésére, valamint mindenféle támogatókat igyekszik verbuválni az al-dunai munkák fedezésére.

Az Al-Duna legveszélyesebben járható Vaskapu zuhataga a magyar-szerb vizeken túl, az akkoriban török Dunának nevezett, idegen területen terült el, ahonnan fájón hiányzott a biztonságos, nyugodt munkavégzéshez szükséges kormányzati diplomáciai háttér munka. Gróf Hardegg a cs. kir. Udvari Haditanács elnöke! –

kézenfekvő megoldásként – a munkák titokban tartását javasolta.

Ez olyasmí lehetett, mint ha a szomszéd kerítése tövében robbantgatnánk abban a hitben, hogy a robbantgatások zaját a szomszéd úgy se hallja meg. Ha pedig a szomszéd mégis tiltakozik, akkor az ügyet valahogyan majd csak elsimítjuk... a munka nem volt veszélytelen. Az új-orsovai török pasa kijelentette: „Lövetni ugyan nem fogok rájuk, ha dolgoznak, de engedélyt nem adhatok rá.”

Mégis lött: *Lányi Sámuel jelentése szerint Melczel János Duna-térképészeti mérnököt, Plavisevica közelében, háromszögelési munkája közben ölte meg a török határőrök golyója.*^[7]

Új-Orsováról, Ada Kaleh-ról jól rá lehetett látni a Vaskapura, illetve a hajózható csatorna a balparti hajóvonta országút és közvetlenül Új-Orsova közé lett tervezve. A partról át lehetett kiabálni a szigetre...

Széchenyi egyik levelében úgy kesergett, hogy „Az új-orsovai pasa nagyobb akadálya a munkának, mint maguk a sziklák.”

József nádor 1833. június 20-án levélben szólítja fel Széchenyit, hogy vállalja el, mint királyi biztos az Al-Dunai szabályozási munkáinak irányítását. Az uralkodó július 2-án az Al-Duna szabályozásának királyi biztosává nevezi ki. Ezzel egy időben – Széchenyi kérésére – mellé rendeli Vásárhelyit és Vásárhelyi teljes mérnöki gárdáját is.

7 Töry Kálmán: Az Al-Duna szabályozása (1972) dolgozatának Lányi Sámuel jelentésére való utalásában lehet némi elírás. Új Orsova – Ada Kaleh – a „török Duna” felső határához képest Plavisevica 25-30 fkm távolságra található, jöcskán a „magyar Dunán” Orsován, Ogradinán és a Kazán-szorosokon is túl. Alig valószínű, hogy 1833-ban a török határőrök lövöldözhetek volna ott. Melczel János valós személy volt, a Duna mappáción dolgozott.

Öröm és lelkesedés látszik abban, hogy Széchenyi személyesen vitte meg a jó hírt Vásárhelyinek. Megadva a módját, kikölcönözte a Duna Gőzhajózási Társaság „Franz I.” gőzhajóját és azzal utazott le Vásárhelyhez Pancsovára. 1833. július 13-án találkoztak és ott megállapodtak a főbb tennivalókban.^[8]

A kinevezése után Széchenyi Bécsbe sietett. Metternich herceggel és báró Stürmerrel megbeszélte a legközelebbi teendőket. A munkák megindításához készpénzben kapott 5000 forintot, utalványban pedig 35 000-et.

„Vásárhelyi azonnal megtett minden előkészületet, hogy a szükséges személyzetet, hajókat, stb. Orsován összegyűjtse, s legelőször a Dunának legáltalább a Traianus hídig pontos térképét elkészítse, azután pedig a Vaskapu szondírozását megindítsa. S ez az, amit Széchenyi nem hiába tartott a legnehezebb munkának, melyhez szilárd akarat és kitarító férfiaság kell.”^[9]

Dunameder szondírozása

A Vaskapu és az Al-Duna többi zuhatagjainak szondírozása, a mederfenék mélységeinek kipuhatólása nem történhetett a hagyományos módszerekkel. A kötél végére kötött súly a nagy áradatban lengedezve nem adott pontos értéket.

„Timár azalatt a hajó orrán állt, s a fenékmérő önnel kémlelte a medret, fél kezével a zsinetet tartva, másik kezét a levegőbe emelve, s ujjaival mutogatva percenként a kormányosnak, hány láb víz van a hajófenék alatt még.”^[10]

8 Egy évvel korábban, június 30-án már találkoztak Pesten. Vásárhelyi kereste fel akkor Széchenyit.

9 Gondá Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei / 18. oldal.

10 Jókai Mór: Az arany ember / A szalto mortale egy mammuttól

Erre a célra egy tutajt kellett készíteni és azt speciális mérő rudazattal ellátni. A tutajt vezetőkötelek segítségével mozgatták keresztbe-hosszába a folyómederben. A tutajt mérés közben stabilan rögzíteni kellett.

A munkálatokat a már említett új-orsovai pasa gáncsoskodása is nehezítette. Széchenyi ugyan megpróbálta a jól bevált diplomáciai erényeit, furfangjait bevetni, de a pasánál nem járt sikerrel. Ezért a nemzetközi diplomáciai feladat mégis csak a bécsi kancelláriára maradt. Metternich közbenjárására végül is sikerült a portát, a török kormányt engedékenységre bírni, 1834-től már nyugodtabban dolgozhattak Vásárhelyiek a Vaskapuban.^[11]

Tehát 1833 nyaratól az al-dunai munkák rendben elindultak. Vásárhelyi és mérnök csapata szorgalmasan dolgozott a Duna mapáción. Alaposan megismerve a mederben rejlő akadályokat, az ismeretlenség köde lassan oszlani kezdett a Duna vize felett. Tervezni lehetett már a folyamszabályzó munkák sziklarepesztési munkáit.

A vontatóút

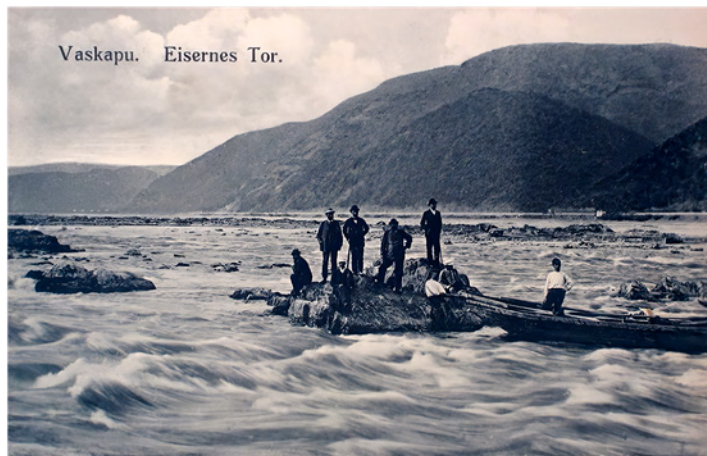
1833.

1833-ban Széchenyi első al-dunai útja során már előtérbe került egy vontatóút építésének időszerősége a Duna balpartján, sőt ez volt inkább szükséges (természetesen a legszükségesebb sziklarepesztő munkák elvégzése mellett), annak érdekében, normál vagy magas vízállás esetén fel lehessen vontatni a hajókat a folyón

11 Metternich-et a diplomácia mesterének tartották. Ügyesen lavírozott az európai nagyhatalmi politikában, egyensúlyra törekedett és mindenelőtt igyekezett a roskadozó osztrák birodalmat összetartani. Széchenyi al-dunai törekvéseit nem szívlelte, csak gróf Reviczky Ádám m. kir. kancellár kérésének engedve tárgyalt az Oszmán Birodalom vezetőivel a Duna-szabályozás ügyében – sikerrel.

igás állatokat igénybe véve. Alacsony vízállásnál pedig, az árut szekerekre rakva lehessen szállítani Orsovától Ó-Moldováig. Az utat úgy kellett megtervezni, hogy két megrakott szekér elférjen egymás mellett. A vonatút építését Vásárhelyi tervei alapján 1833-ban kezdték meg.

Sürgősségi sorrendben az útépitést legelőször a legnehezebb, Plaviševiča (Naszádos) és Orsova, vagyis a két Kazán-szoros két végpontja közötti szakaszon (960–974 fkm) kezdték meg, még mielőtt a munkálatokhoz szükséges fedezetet megérkezett volna. Széchenyi nagy súlyt fektetett ennek az útnak mielőbbi kiépítésére.^[12]



A Vaskapu egy 1913-as képeslapon.
Forrás: kepeslapok.wordpress.com

A zuhatagok felmérése és szabályozásának terve 1833. év őszére nagy vonalakban elkészült.

Széchenyi engedélyt kért és kapott József nádortól egy angliai tanulmányútra, ahova magával szándékozta vinni Vásárhelyi is. A tanulmányút-ra 1833. novemberből 1834. májusáig került sor.

12 Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása / 78. oldal és Gonda Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei / 20. oldal

Négy feladatot tűztek maguk elé:

- Tanulmányozni óhajtották az Angliában már jól bevált vízalatti sziklarepszteri módszereket és technikákat.

- Tanulmányozni óhajtották, a mederben történő munkavégzéshez elengedhetetlenül szükséges vízelterelő kőgátak építési módját.

- A mederfenék kialakításához kotrógépeket, fűrőhajókat és más fontos berendezéseket igyekeztek beszerezni.^[13]

- Továbbá tanulmányozni akarták a sekélyjárathú hajók kialakítását, melyek alacsony vízállás esetén is a mederben biztonságosan haladni képesek.^[14]

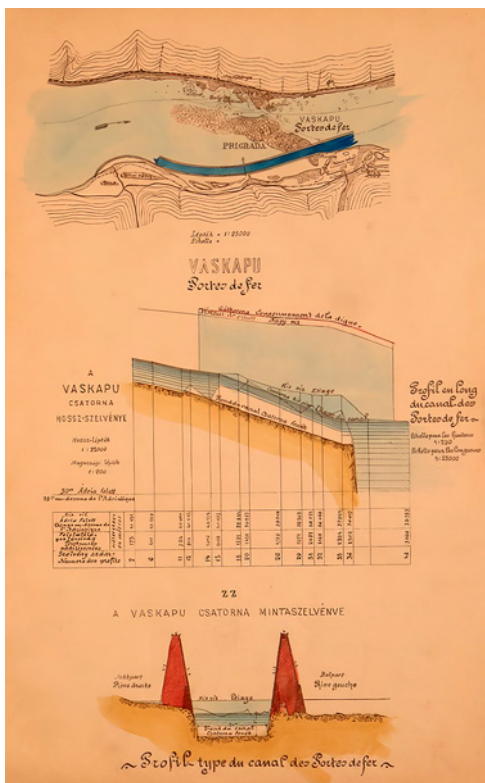
1834. Útépités nagyobb lendülettel. Szabályzó tervek részletes kidolgozása

A sikeres angliai útról a munkához szükséges tapasztalatokkal és eszközökkel hazatérve még nagyobb lendülettel folytatták az al-dunai munkákat. Vásárhelyi munkáját nagyban az is megkönnyítette, hogy

1834 őszén, pontosabban *október 23-án* – fontos dátum! – a két évvel korábbi legalacsonyabb vízálláshoz képest is 60 cm-rel alacsonyabbra süllyedt a vízszint, így sok helyen vízmentes mederben lehetett felméréseket és sziklarepszteri munkákat végezni.

13 A Széchenyin gúnyolódók táborából Petőfi se maradt ki. Széchenyi amikor „Petőfi kompániáját” illette, a költő visszavág: Széchenyi az: „ki a fogpiszkálót is Angliából hozatja.” Budapesti Szemle: 1942. 262. oldal. Kornis Gyula: Széchenyi és a magyar költészet – Franklin-Társulat kiadása.

14 Gonda Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei / 21. oldal



A Vaskapu-csatorna kivitelezésének tervei, metszetei. A Duna Múzeum archívumából.

1835. A körülmények megváltoznak

1835. március 2-án meghal I. Ferenc József Károly osztrák császár. Utódja a birodalmi léptékű döntésekre képtelen „Jóságos” I. Ferdinánd lett, mellette a tényleges hatalmat Klemens von Metternich kancellár gyakorolta. Az új bécsi adminisztráció már nemigen nézte jó szemmel Széchenyi al-dunai működését.

„Az, hogy Vásárhelyi egész tevékenységét ezekre a nagyszabású s kiváló gondot és szakértelmet igénylő munkálatokra összpontosíthassa, fölmentették őt a dunai térképezés vezetésétől s a Helytartótanács 1835. június 15-én kelt rendeletével Hieronymi Ottó Ferenc mérnököt (Vásárhelyi helyettesét) nevezte ki a dunai mappáció igazgató mérnökévé.”^[17]

1836. Elzáródnak a pénzcsapok

József nádor 1836 szeptemberében azt üzen-te Széchenyinek, hogy I. Ferdinánd egyenesen megtiltotta, hogy az al-dunai munkákra egy krajcárt is adjanak.

Széchenyit végtelenül bántotta ez a körülmény s a magából küld Vásárhelyinek 10.000 forintot. „Nebezen esik, tudja az Isten” – írja Vásárhelyi-nek 1836. szeptember 21-én, - „de bajtársaimat ily gyáván, mint velünk bántak, elbagyni nem tudom.”^[18]

„Vásárhelyi az Izlás, Tachtalia, Grében és Jucz zuhatagoknál több mint 500 emberrel dolgoztatott a hajóútban lévő s a vízből kiálló sziklák eltávolításán...”

„A Vaskapunál azonban a hajóútban nem igen ment a munka, mert ott csak kevés emberrel lopva lehetett dolgozni, de azért így is sokat javítottak a hajóúton. A jobbparton Milos szerb fejedelem 500, majd 1000, sőt 1500 emberrel dolgoztatott.”^[15]

„Vásárhelyi 1834 végére teljesen elkészült az al-dunai főlvételekkel és a Vaskapu-szabályzó tervekkel, úgy hogy a következő 1835. év – a zuhatagokban végzett kisebb repesztő munkákon kívül – teljesen az útépitésnek volt szentelve.”^[16]

15 Gonda Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei / 26. oldal

16 Gonda Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei / 27. oldal

17 Gonda Béla: Vásárhelyi Pál élete és művei / 27. oldal

18 Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása / 98. oldal.

1837. Szabad az út

József nádor 1837-ben még kieszközöl némi pénzt az útépitési munkák befejezésére. A Kazán-szorosokban megépült utat 1837 végén sikerült átadni a forgalomnak.

A medermélység meghatározása

Vízállásjelentések két adata, a minimum és a maximum vízállás kiemelkedően fontos az érintett szakemberek számára. Az előbbire főleg a hajósok, az utóbbira az árvízvédelmi feladatot ellátó – vízügyes szakemberek figyelnek. A Duna szabályozási munkáknál szükség volt egy „nullpont” meghatározására, amihez viszonyítani lehetett a hajózási medermélységet. Felmerül a kérdés, hogy ezt a bizonyos „nullpontot” honnan számítják, mihez viszonyítják.

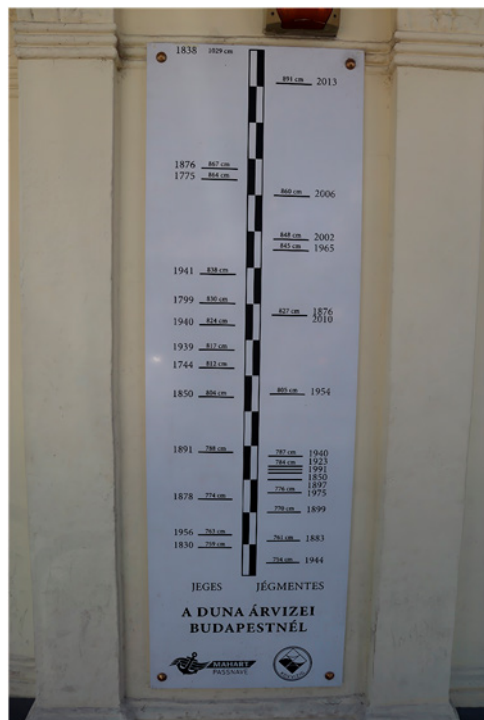
A legtöbb vízmércén a nullpont meghatározásánál az adott folyószakaszon valaha mért legkisebb vízállást veszik alapul, így majdnem biztosra vehető, hogy az orsovai nullpontot az 1834. október 23-i, legalacsonyabb vízálláshoz igazították, sőt, a mai napig onnan mérik az orsovai vízszint magasságát. Ez Gonda Béla kereskedelemügyi miniszteri tanácsos, műegyetemi magántanár álláspontja is:

„Erre nézve az 1834. október 23-án észlelt legalacsonyabb vízállás vétetett alapul s az volt a feladat, hogy az ezen vízállásnál a hajóútban levő akadályok lehető legpontosabban fölvétessenek s azok kikerülésére vagy eltávolítására javaslatok tétessenek.”

Vásárhelyi az Al-Dunán négy vízmércét állíttatott fel. Orsovánál, Plaviseviczánál



Széchenyi út a Nagy-Kazán-szoros felső bejáratánál, háttérben a szerb oldalon a Veliki Štrbac (768 m)
 Fotó: Hutterer Géza orsovai fotográfus fotója, a Duna Múzeum archívumából



Budapesti árvíztábla a Vigadó térnél.

2013. június 8-a és 10-e között tetőzött Budapestnél az utolsó 150 évben mért legnagyobb árvíz. Ennél csak az 1838-as árvíz volt magasabb 138 cm-rel.

(Naszáros – a Nagy-Kazán-szoros bejáratánál), Szvinczánál (az Almás-hegység lábánál) és Ó-Moldovánál. Az 1834. október 23-i nullponthoz képest határozták meg a hajózható csatorna kialakítandó mélységét (hajózási mélység), Orsova alatt és fölött egységesen –2 méterben. Baross Gábor minisztersége idején Orsova alatt, vagyis a Vaskapuban –3 méter lett az előírás. Orsova fölött maradt a –2 méter. Minden esetben legalább 60 méter széles csatornát alakítottak ki a hajóforgalom számára. A hajóutat bójákkal jelölték ki, ahogy manapság is. „A múlt század második felében az Al-Dunán közlekedő nagyobb hajók merülése 12 marok – 183 cm (1 marok = 6 angol hüvelyk cca.: 15.24cm) volt.”^[19]

Tehát, ha az apadó víz szintje közelíteni kezdte a nullpontot, a hajóforgalmat korlátozták, leállították, vagy a hajók terhelését csökkentették. Amikor a folyók védőgátjainak a koronamagasságát kellett meghatározni, a nullponthoz képest a valaha mért legnagyobb vízállást vették alapul. Jelenleg a legmagasabb vízálláshoz képest +1 méterrel magasabbra kell építeni a gátakat.

Még egy szösszenet a nullpont meghatározáshoz. Ha meghallgatjuk az Országos Vízjelző Szolgálat déli vízállásjelentését és ebben bemondják a romániai (Ó-Moldova és Orsova) adatokat is, érdekes összefüggésekre figyelhetünk fel. Ó-Moldováig, sőt, jócskán azon is túl a Vaskapu I. vízerőmű duzzasztó hatása észlelhető. A Vaskaputól Ó-Moldováig nagyjából 100 kilométer hosszú

a „Duna-tó”. Ó-Moldovánál általában 700 cm körüli adatokat mérnek, Orsovánál 97%-os mederteltség mellett – a napi vízállás 2 950 cm körüli. Ha a nagyobb számból kivonjuk a kisebbiket, megkapjuk azt a (körülbélüli) 22 méter szintkülönbséget, amennyivel egykor Duna vize esett az Al-Dunán.

„Az esésviszonyok az al-dunai szakaszon rendkívül változók. A sellős helyek a szakaszt mintegy lépcsőkre bontják: felfelé duzzasztónak s így ott az esés kicsi; lefelé azonban a víz csaknem átbukik ezeken a lépcsőkön, az esés tehát itt rendellenesen nagy. Az egyes szakaszokon jelentkező rendkívüli nagy esést az alábbi adatok jellemzik:

| | | |
|---------------------------|-----------------------------|--------------|
| <i>Sztenkánál</i> | <i>2,00 km-es szakaszon</i> | <i>0,9 m</i> |
| <i>Kozla-Dojke</i> | <i>2,00 km-es szakaszon</i> | <i>3,0 m</i> |
| <i>Izlás-Szvinyicánál</i> | <i>7,60 km-es szakaszon</i> | <i>6,0 m</i> |
| <i>Jucznál</i> | <i>0,88 km-es szakaszon</i> | <i>3,3 m</i> |
| <i>Síp–Gura Vaiinál</i> | <i>2,50 km-es szakaszon</i> | <i>7,6 m</i> |

Összesen: 14,98 km-es szakaszon 20,8 m az esés.”^[20]

Ha jól belegondolunk, akkor Budapest 1 650 fkm és Ó-Moldova 950 fkm között a Duna 600 fkm hosszú útján ugyan ennyit (kb.: 20 métert) ereszkedik, akkor az Al-Duna zuhatagos szakaszainak 21 méteres esése az összesített 15 km-es szakaszon igen-igen nagy volt.

A másik érdekesség az, ha a mederteltséget Orsovánál 100%-ra vesszük, akkor kb.: 3 000 cm, vagyis 30 méter körüli magasságot kapunk. Mivel a vízerőmű Orsovától nyolc kilométerre van, ez a 30 méter magasság Orsova 1 834-es nullpontjához képest az erőmű koronamagasságát jelenti. Természetesen a vízerőmű beton alapja nem a nullponton lebeg, hanem azt a Prigrada lábára építették, igaznak tűnik az az állítás, hogy a vízerőmű „koronamagassága” legalább 33 méter magas a Vaskapuban a Baross Gábor idejében kialakított hajócsatorna aljához képest.

A Szent Borbála fedélzetén folytatjuk utunkat fölfelé a Dunán

Az átvádolás

A hetvenkét ló által vontatott Szent Borbála sietősen úszik fel (*nyomukban az üldöző huszonnégy evezős, Szaloniki nevű török ágyúna-szád*) a meder szerb oldalához közeli százlábnyi széles, mélyebb merülésű hajók számára vágott csatornában. A csatorna Sibb településtől Kosavica-patak torkolatáig tart, bójákkal van kijelölve. A veszélyesebb részeket és a szerb csatornát elhagyva Tímár Mihály egy merész manőverrel átirányította a hajót a folyó jobbpartjáról a balparthoz közeli román csatornába.

„S mikor legsebesebben vágat előre a hajó, a szekerének egy csapásával kettévágja a hajó orrán a kötelet.

A kifeszített kötél mint valami óriási húr bög végig a levegőben, magasan felcsapva; a vontató lovak mind rakásra esnek, a legelső lónak nyaka törik, azért szállt le róla a lovásza jó előre; a kötéléről elszabadult hajó pedig egyszerre sebesen megváltoztatja irányát, s orrával az északi partnak fordulva elkezdi víz ellenében rézsút keresztülválni a folyamon.

A hajósok »átvádolás«-nak nevezik ezt a mérész műveletet.

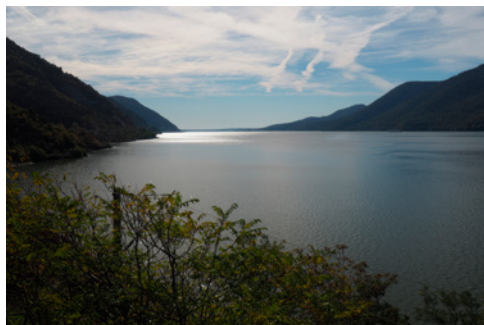
A nehéz hajót akkor semmi sem hajtja; sem gőz, sem evező; a hullám is ellene jő: csak a kapott mozdulat folytonossága az, mely a túlsó partra átviszi. Ezt a mozderőt kiszámítani, ezt arányba helyezni a távval, az erőfogyasztó ellenerővel, bármely képzett gépésznek is becsületére válnék: a paraszt hajós megtanulta azt a tapasztalatból.”^[21]

20 Töry Kálmán: *Az Al-Duna szabályozása* (1972)

21 Jókai Mór: *Az arany ember / A salto mortale egy mammuttól*, 19. oldal.



*A Vaskapu korabeli képe kis víz idején
Fotó: Hutterer Géza orsovai fotográfus.
A Duna Múzeum archívumából.*



*Ez itt a híres Vaskapu.
Eltűntek szikla szirtjei, kisimultak ráncai.
Az istenutánczó kor vaskezü emberének
műve: a tóvá szelődült egykor tajtékzó Duna.
Hollétéről, a víztükör fedte, itt nyugvó Ada
Kaleh, néha felküld egy-egy áruló jelet
(Fotó: Mályi József 2022. október)*

A Prigrada sziklapad által felduzzasztott víz lassú folyású medencét hozott létre. Az alulról érkező hajókat alaposan meglendítve és szabadjára engedve, viszonylag könnyű szerrel lehetett átkormányozni a Duna jobbpartjától a balparthoz. Vásárhelyi rajzán jól látható, hogy a hajózható csatornát Új-Orsova és a magyar part között építették meg. Ennek magyarázata az 1833 és 1837 között megépült balparti vonatatóút. Új-Orsovától fel, egészen Ó-Moldováig megépült – 1885-től Széchenyi Istvánról elnevezett 122 km hosszú út – az egykori magyar partok mentén vezetett. Az „átvádolás” ügyes kormányzást kívánt, de mindennapos jelenség lehetett azon a vidéken és talán ember – és állatáldozatot sem követelt, mint ahogy Jókai leírja.



*A Vaskapu I. vízerőmű felső bejárata.
A világító oszlopok pont ott sorakoznak, ahol
egykor a híres Prigrada sziklapadon bukott
alá a hőmpölygő Duna. Távolban Orsova
látható.
(Fotó: Mályi József 2022. október)*

V. rész Ada Kaleh



Ada Kaleh-ről készült fényképek és festmények legtöbbször a magyar partok felől készültek és a Vaskapu felé néznek, háttal Orsovának.

(Forrás: <https://www.facebook.com/vitezek.a.hazaert/posts/1818832848309319/>)



Ada Kaleh ez ritkán látható fotón. A szigettel szemben a sebzett hegy lábánál helyezkedett el Váciorova határőr település, a hármás határ határpontja.

(Forrás: <https://cersipamantromanesc.wordpress.com/2010/10/04/a-fost-odata-o-insula-romaneasca-nu-mita-ada-kaleh/>)



*Kivétel erősíti a szabályt. Ez a fotó Orsova felé néz.
A hármask határ az „Ada Kale” felirat alatt lehetett.
(Forrás: <https://hu.pinterest.com/pin/804455552158579773/>)*

Megérkezés Új-Orsova partjaihoz

Fabula János kormányos „átvadás”-nak nevezett manőverével áttértünk a folyó balpartjára, a Váciorova település határába, a Vodița-patak torkolatához, az Ausztria-Magyarország – Románia – Szerbia hármask határhatárpontjához.

„S a hajóbiztos (t.i. Timár Mihály) sietve szökött a ladikba, maga kormányzott, hogy gyorsabban jussanak a révházig, ahol a vontatókat lehet találni, ott nagyhamar összetoborzott nyolcvan igásbarmot, a hajón ezalatt felvonták az új alattságot, az ökröket hozzákötötték: nem telt bele másfél óra, hogy a Szent Borbála folytatta az útját a Vaskapun keresztül, mégpedig az ellenkező part mentében, mint amelyen megkezdé.”¹⁾

¹⁾ Jókai Mór: *Az arany ember / A salto mortale egy mammuttól*

Az út, amelyen az ökrök haladtak, nem más, mint az 1837-ben átadott, a későbbiekben Széchenyi Istvánról elnevezett vontatóút.

Az Osztrák-Magyar Monarchia határa

Az országhatárokat rendszerint, jól meghatározható, viszonylag könnyen védhető természeti adottságokhoz (folyó, hegygerinc, vízvásztó) igazítják. Ausztria-Magyarország határát is meghúzhatták volna Orsovától, Allion-hegy lábától a Kárpátok fő vízvásztója felé. Nem így történt. A határt az Allion lábát jócskán elkerülve, Ada Kaleh szigetét átölelve, a szerb oldal felől kerülve a Bahna-patak torkolatától fölfelé indulva jelölték ki. Ennek magyarázata az lehet, hogy – 1878-ban a magyar külügy sikeres diplomáciai tárgyalásait követően –, a szigetet ugyan területileg a Monarchiához csatolták, de az, megőrizve Bécstől való függetlenségét, továbbra is a török kormány védelmét és anyagi támogatását élvezte. A köztisztviselők a portától, pontosabban a

bécsi török nagykövetségtől kapták a fizetésüket és ugyanúgy a porta állta a templom és az iskola működtetési költségeit is.



A Bahna- és a Tarova-patak elágazása a Dunától 2,4 km-re. A román nyelvű „tanösvény” tábla sajátos módon állít emléket a hajdani magyar-osztrák határnak.

(Fotó: M. J. 2022.)

TRASEUL ECOTURISTIC TAROVAȚ

• Lungimea traseu: Aproximativ 9,2 km
 • Timp medie de parcurere: Cca 3 h
 • Activități permise pe traseu și în apropierea acestuia:
 - Fotografierea și filmarea elementelor naturale
 • Activități nepermise pe traseu și în apropierea acestuia:
 - Interzicerea aruncării deșeurilor pe tot traseul
 - Interzicerea deteriorării sau distrugerii marcișilor de pe arbori și a semnelor indicative
 - Interzicerea aruncării deșeurilor de orice fel
 - Interzicerea campării
 - Interzicerea colectării de elemente naturale (pietre, flori, faună)
 - Interzicerea învoierii marcișilor de pe arbori, pe pietre sau pe elementele componente ale traseului
 • Elemente naturale și puncte de atracție:
 - Așezarea românească este reprezentată de o pădure de amestec, unde întâlnim elemente germane (Baroc pe porțile), gară (Baroc pe fațada), stâlpi (Stâlpi plumbiți), dar și elemente medievale precum războiul (Căminul ardelean) sau ghiocelul (Căminul ardelean);
 - Spațiile de floră sunt caracterizate climatului temperat continental, cu influențe submediteraneene, precum arbuștii (Oșăria, garofie (Dumăni), viorele (Fântâna și Ghiveci) (Căminul ardelean));
 - Așezarea este reprezentată de două manșuri cu țigăni (Căminul ardelean), căpeteniul (Căminul ardelean) sau ghiveci sălăuțeni (Fântâna și Ghiveci);
 - Războiul precum și stâlpii de lemn (Fântâna și Ghiveci) sunt elemente caracteristice zonei;
 - Găzduirea (Căminul ardelean) sau vânturile roșii (Fântâna și Ghiveci);
 - Traseul este în continuare în mare parte cu faună din zona pășunilor și solărilor, acesta este reprezentat grație Imperiului Austro-Ungar cu România, la începutul secolului al XIX-lea.

Az 1970-es években Románia diktátora, Nicolae Ceaușescu parancsára a román katonaság, Magyarországot ezeréves határán szisztematikusan felrobbantott minden olyan tárgyi emléket – határkövet, határoszlopot –, ami a „magyar világra” utalt vagy emlékeztetett. Ezért meglepő, a Bahna-patak torkolatától a Mehádia-hegység főgerince felé, vagyis a Monarchia hajdánvolt határa mentén „ismeretlen tettesek” „Tanösvény” jellegű ismertetőket helyeztek ki. A tájékoztató tábla utolsó mondata így hangzik: „A Tarovaț túraútvonalat legőbbször az egykori katonai járóv útvonallal azonosítják, amely a XIX. sz. elején az Osztrák-Magyar Birodalom Romániával közös határát jelentette”.

(Fordítás: Ábrám Zsuzsanna)



A magyar határ itt, a Bahna-patak torkolatánál hagyta el a szerb-magyar, 226 km hosszszan húzódó, közös Duna-menti határt. Távolban a Vaskapu és a Vaskapu I. vízerőmű. (Fotó: M. J. 2016.)

A tanösvény mentén, az erdő sűrűjében kihelyezett további „tanösvény-táblák” a jobbfelső sarkában található adatokat kissé „megkutatva” tudhatunk meg néhány érdekes információt az „ismeretlen tettesekről”, vagyis, hogy honnan fúj a szél:

„Ifjú cserkészek megnyitják a Vaskaput” – projekt keretén belül megvalósított tájékoztató anyag. Kivételzve a Comena-i Ökológiai Turisztikai Egyesület által, az alábbi partnerekkel:

- Romsilva Nemzeti Erdészeti Felügyelőség (Nemzeti Erdőgazdálkodás),
- „Vaskapu” Természeti Park Gondnoksága, „Dunai Kazánok”
- Eselnica Község Egyesülete,
- Mehedinti megye Tanfelügyelősége.
- Polgár-Társ Alapítvány (Csíkszereda)
- és MOL Románia által támogatott Projekt.

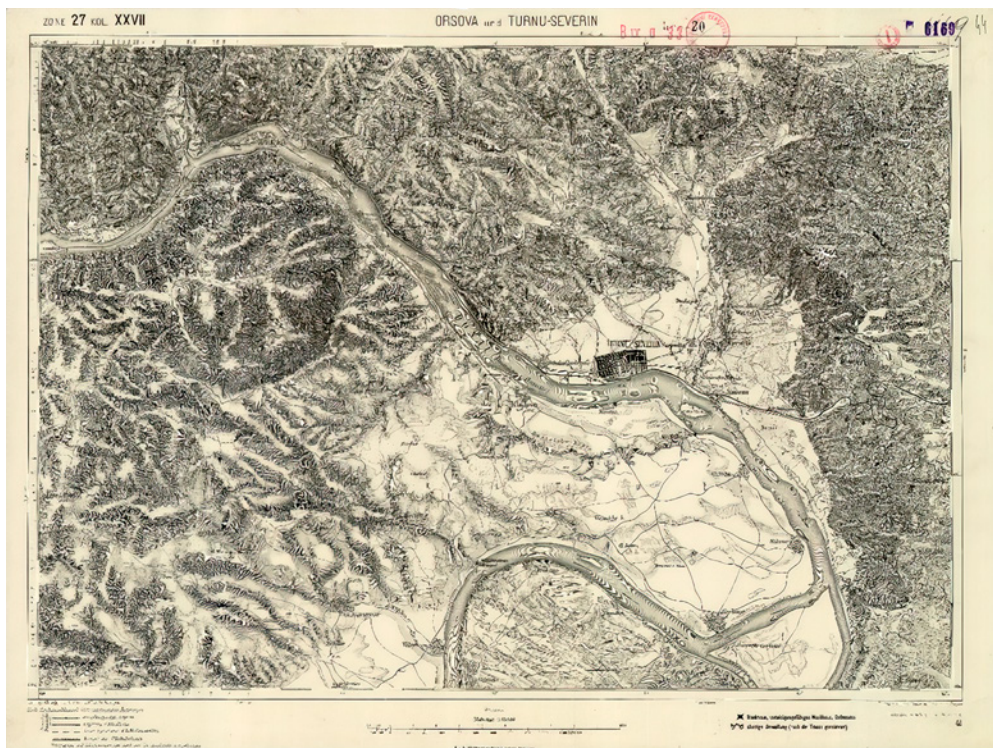
Ez a kiadvány kizárólag a szerző véleményét fejezi ki, a Polgár-Társ Alapítvány és a MOL Románia nem vonható felelősségre a benne szereplő tartalom felhasználását illetően.

(Fordítás: Dezső Alfréd, Fotók: M. J., 2016)

Material realizat în cadrul proiectului „Junior Rangerii deschid Porțile de Fier”, derulat de Asociația de Turism Ecologic Camena în parteneriat cu: R.N.P. Romsilva - Administrația Parcului Natural „Porțile de Fier” R.A., Asociația Comunității Eșelnița „Căzanele Dunării”, Inspectoratul Școlar Județean Mehedinți

Proiect finanțat de Fundația pentru Parteneriat și MOL Románia

Acestă publicație exprimă exclusiv opinia autorului și Fundația pentru Parteneriat și MOL Románia nu pot fi făcuți în niciun fel răspunzători de felul în care este folosită informația pe care o conține.



Orsova és Turnu-Severin katonai térképe, 1915.
(Forrás: A Hadtörténeti Térképtár gyűjteményéből)

Új-Orsova vagy Ada Kaleh

Az egykor virágzó kis szigeten sokszor átsöpörtek a történelem viharai. Hányatott életében legalább tizenhat alkalommal keresztelték át, és számtalanszor kapott akarva, akaratlan új gazdát. Habár 1788-tól neve Új-Orsova és Jókai Mór is következetesen Új-Orsovát említi „Az új-orsovai sziget erőssége még a töröké...”^[2], mi a közismertebb Ada Kaleh elnevezést fogjuk használni.

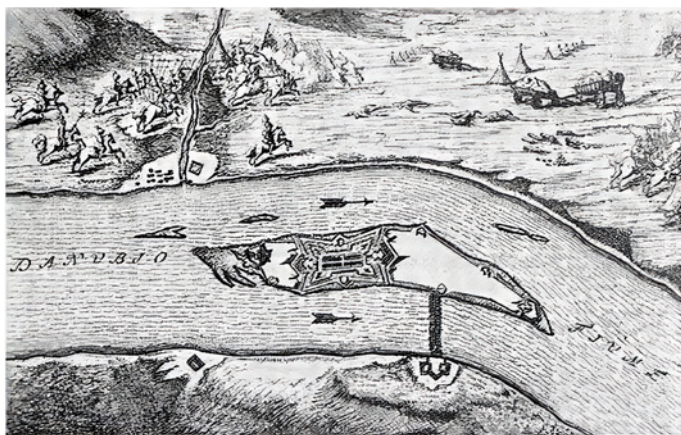
Ada Kaleh hossza: 1 750 m, szélessége: 4-500 méter, szilárd gránit alapzatra épült, mely alapzat az Allion-hegy lábától a Prigrada sziklapadig húzódik. (Viszonyításképpen: a Margitsziget

Budapestnél kicsit hosszabb: 2 500 m, szélessége: 500 m.)

Ada Kaleh erődjének építése

Ada Kaleh neve törökül erőd-szigetet, sziget-várat jelent. A római időkben még nem lépett a történelem színpadára, de az Ozmán Birodalom terjeszkedésekor már egyre fontosabb szerephez jutott, hiszen a Duna kanyarulatában komoly stratégiai helynek számított. 1444-ben elsőként Hunyadi János építtetett védműveket a szigeten, éppen a törökök terjeszkedése ellen. A későbbiekben Veterani tábornok kezdett el földszánckból álló védművet építeni (1689-ben), akit ebben a törekvésében Thököly Imre akadályozott meg, az Thököly Imre, aki akkor-tájt éppen a régi ellenségünk oldalán harcolt az

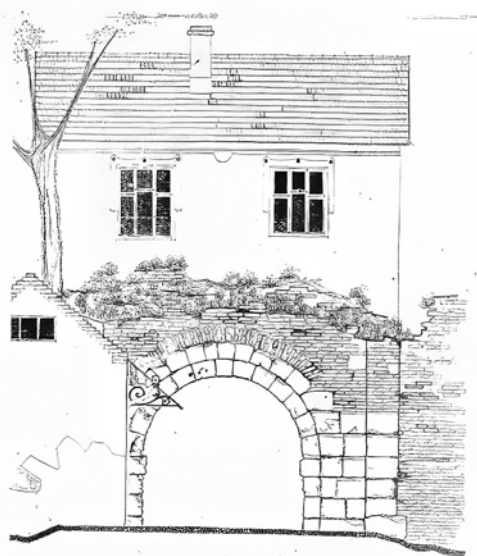
2 Jókai Mór: *Az arany ember/ A „Senki” szigete* (29. oldal)



Ada Kaleh 18. sz. elején
Metszet
(Forrás: <https://dunaiszigetek.blogspot.com>)

újabb ellenségünk ellen. Harmadjára Mercy tábornok irányítása alatt építettek egy szabályos, négyszög alakú, kazamatákkal telis-teli, nagyon erős erődöt. A nagyszabású építkezések 1718-tól 1738-ig, az újabb török támadásig tartottak. A négy sarokbástyáját a császári hadsereg akkori vezéreiről III. Károlyról, Savoyai Jenőről, magárról Mercy tábornokról (gr. Claude Florimond de Mercy, császári hadvezér, Bánát kormányzója, 1666-1734), illetve az ugyancsak tábornoki rangot viselő Wallis grófról (George Oliver, Wallis grófja, 1673-1744) neveztek el. A törökök később Tekia, Elisabeth, Verciorova és Allion névre keresztelték át ezeket a bástyákat. Hogy miért ezekre a nevekre, nem tudjuk. Esetünkben csak a Tekija-nak lenne értelme, ami török nyelven kolostort, zárdát jelent. Tekija település említésekor bővebben szólunk majd a mitológikus eredetéről.

A szigettel szemben a Duna jobbpartján, vagyis a török oldalon, Ada Kaleh erődjével egy időben épült meg az Erzsébet erőd is. Korabeli metszet szerint, a két erődöt pontonhíd kötötte össze. Az Erzsébet erőd száz évvel korábban pusztult el, mint Ada Kaleh erőssége. A metszet szerint az erőd a Duna partján állt, amely rész most víz alatt van. Egy 1915-ös katonai térkép szerint viszont a Fort Elisabeth, a Miroč-hegy oldalában volt.



A törökök által lakott település házai sok esetben a vár katakombái fölé épültek, a várfalak szerves részét képezték a falu képének. (Forrás: Ada Kaleh halotti maszkja – utolsó rajzok az elszüllyedt szigetről az Ion Mincu Egyetem hallgatói rajzaiból kerültek a Dunai Szigetek blog gyűjteményébe. A témát Orendt Mihály Biharkutató is feldolgozta a Dunai Szigetek anyagára támaszkodva. (Forrás: <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2018/05/ada-kaleh-ket-hidja.html>)

A sziget rövid története

Messzi földekről érkezett seregek századokon át, egymást váltva ostromolták Ada Kaleh sziklavárát, dörgött az ágyú, pusztított a bomba, repült a gránát.

Itt – és szerte a Kárpátok bérci alatt – küzdöttek a honért késmárki Thököly Imre románokkal, törökökkel, tatárokkal megerősített kuruc hadai a Habsburg Birodalom seregeiben már fényes katonai sikereket elérő két olasz hadvezér, a bolognai Marsigli ezredes³⁾ és urbinói Veterani⁴⁾ lovassági tábornok vezette seregek ellen. A krónikák szerint Thököly kétszer is elfoglalta Ada Kaleh-t, először 1689 nyarán, másodszer 1691 áprilisában.

A sziget lakói a véres ütközetek idején vagy elrejtöztek az erőd kazamatáiban – ha éppen nem áradt a Duna – vagy elmenekültek a szigetről. A csaták végén pedig idegen hatalmak döntötték el, hogy éppen kik örködhetnek a rommá lőtt kis sziget felett.

Íme egy rövid felsorolás – a teljesség igénye nélkül – az átmeneti fegyverszünetekről és fegyvernyugvásokról:

- 1699. január 26-i karlócai béke (Sremski Karlovci, Szerbia); a sziget a törökök kezén maradt.

- 1718. július 21-i pozsareváci béke (Požarevac, Szerbia); a sziget a Habsburg Birodalom fennhatósága alá került.

- 1739. szeptember 1-i belgrádi béke; a sziget visszakerült a portához.

3 Marsigli, Badeni Lajos Vilmos örgróf szolgálatában viselt háborút Thököly ellen. Lajos Vilmos örgróf, császári tábornagy, Savoyai Jenő tábornagy unokafivére, akinek jelentős szerepe volt a törökök Magyarországról való kiűzésében.

4 Johann Friedrich Anton Ambrosius von Veterani, Monte Calvo grófia, olasz származású katonatiszt, német-római császári hadvezér (1643-1695).

- 1791. augusztus 21-i szisztovói béke (Sviztovo, Bulgária); habár a császári seregek 1789. októberétől 1790. áprilisáig ostromolták a szigetet és el is foglalták, a békeszerződés értelmében átengedték azt a portának.

- 1829. szeptember 14-i drinápolyi béke; a „Senki-szigete” továbbra is a porta fennhatósága alatt maradt. *(Az, hogy Gróf Széchenyi István vezetése alatt Vásárhelyi Pál folytathassa a hajózható csatorna építését a sziget közelében, a bécsi kancelláriának a portával kellett egyezkednie, a portától kellett engedélyt kérnie.)*

- 1878. január 31-i drinápolyi fegyverszünet. A sziget a török kezén maradt, de három nemzet is szemet vetett rá, a román, a szerb és a magyar. Sikeres tárgyalások és a május 25-i magyar megszállás után Ausztria-Magyarországhoz került, de továbbra is törökök lakhatták, akik a török kormány védelmét élvezték. *(1890. szeptemberétől Baross Gábor Kereskedelemügyi Miniszter vezetése alatt újra kezdődtek a folyamszabályzó munkák a sziget térségében, sokkal nagyobb volumenben, mint a harmincas években.)*

Az 1878-as drinápolyi tárgyalásokat megelőzően, Kazanlikban (Bulgária) folytatott tárgyalások során a román fél azt akarta elérni, „hogy a Dunán lévő török erődítményeket rombolják le, és azt Ada Kaleh erődjével kezdjék.”⁵⁾ A románoknak közel száz évet kellett várniuk, hogy óhajuk teljesüljön és Ada Kaleh örökre eltűnjön a történelem színpadáról.

A szigetlakók élete, mindennapjai

„Mentesek voltak a katonai szolgálat alól, az áruk behozataláért nem fizettek vámot és adókat sem... A szigetlakók legtöbbször földművelésből, szőlő-, mandula-, mogyoró-, gesztenye- és rózsatermesztésből (a monda szerint egykor Gül-Baba rózsakertjének is otthont adott a sziget), dohány és

5 Balla Tibor: Ada Kaleh szigete Osztrák-magyar fennhatóság alatt 1878-1918 (Kellogg: i.m. 183. o.)



Ada Kaleh, bazársor,
a lakosok népies öltözetben.

(Forrás: <https://www.balkaninfo.hu/ada-kaleh-alomsziget-mely-csak-nehany-vente-lathato/>)

bortermelésből, halászatból, kiskereskedésből (dohány, cukor, kávé, zöldségfélék eladása) valamint az Orsova és a sziget közötti csónak- és idegenforgalom lebonyolításából, ezenkívül csempészetből élt(...)

„A csempészetet, noha megakadályozására a szigetet este csak az osztrák-magyar katonai parancsnok engedélyével és a csónak orrába tett lámpával lett volna szabad elhagyni, minden szomszédos ország irányába gyakorolták.”^[6]

„Csempészhajók egész raja járt-kelt a két ország közötti víz hátán, csupán izmos karú evezők által hajtva. A sócsempészetnek volt ott divatja. Az állam eladta másfél forintért a török parton azt a sót, aminek az ára itthon hatodfél forint; a török partról visszahozta azt a csempész, s eladta a magyar parton negyedfél forintért. S így aztán mindenki nyert rajta, az állam is, a csempész is, a vevő is. Ennél barátságosabb viszonyt képzelni sem lehet. – Hanem aki legkevésbé volt megelégedve a nyereséggel, az az állam volt, mely a saját védelmére a hosszú határparton végig őrházakat állított fel, azokba a közel falvak férfilakosságát állítá be, puskával, hogy a határ fölött örködjének. Minden falu adott határőröket, s minden falunak voltak saját csempészei. Minélfogva csak aziránt volt szükséges intézkedni, hogy amely falu ifjai éppen

az őrségben vannak, annak a falunak a vénei járjanak ugyanakkor a csempészhajókkal; ami ismét igen szép családi vonás.”^[7]

Miskin Baba

„Amennyiben Ada Kaleh különlegességét egy testként fognánk fel, akkor Miskin Baba lenne ennek a testnek a lelke.”^[8]

Miskin Baba egy üzég káni dinasztia (Samanid- vagy Manghita-dinasztia) utolsó sarja, mérhetetlen vagyonát szétesztva Bokhara szegényei között, rangját és korábbi életét hátrahagyva, egy szép napon poros, szakadt ruhában érkezett a szigetre. Arra a szigetre, amit valaha megálmodott és ahova Allah akarata szerint indult el. Imádsággal gyógyított, vigasztalt és tanította a Koránt, vele a jóságot, a nagylelkűséget és az emberek szeretetét. Csodálatos tettek és gyógyítások fűződnek a nevéhez.

Sírfelirata szerint 1851-ben költözött el az élők sorából (eszerint még találkozhatott Széchenyivel, tanúja lehetett Vásárhelyi zajos munkáinak – hajózható csatorna sziklarepesztő munkái és a vontatóút építése – és láthatta miként menekül hazájából a hős Kossuth Lajos és csapata). Még halála után is bölcs tanácsokkal látta el



Miskin Baba sírfelirata

7 Jókai Mór: Az arany ember / A Szent Borbála utasai.

8 Szávoszt-Vass Dániel, <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2015/06/miskin-baba-turbeje.html>

6 Balla Tibor: Ada Kaleh szigete Osztrák-magyar fennhatóság alatt 1878-1918.

azokat, akik tőle vártak igazságot, útmutatást. A sírjáról vett és kis vászonzacskóba tett földet éjszakára a párna alá kellett helyezni. Reggelre kész tanácsokkal ébred(het)tek a segítségében reménykedők.

Miskin Baba régi török kalligráfiával készült sírfeliratának fordítása:

„Élő és örök Isten. Légy jó! Ivás közben közeledik a végem, egyszerre az ital hatásával. Szédülten befekszem síromba az ítélet napjáig. Feltámadás izgalmaiban maradjak egy pillanattig érzelmek nélkül. A gondolat és a szenvedés félelme maradjon hatástalan. Bukharai Miskin Baba. Meghalt a hidzsra ezerkétszázhetvenedik évében. Vándor lelke viruljon.”^[9]

Profétaként állítólag még a sziget elsüllyedését is megjövendölte. Az erőmű építésénél a román hatóságok nem voltak tekintettel kérésére, melynek értelmében örökre a szigeten kívánt maradni. Hamvait a Traianus-híd alatti Şimian-szigetre (928 fkm) költöztették. Nyilván azt remélték, hogy turistaattrakció marad emlékéből.^[10]

A Fort Elisabeth és Ada Kaleh végnapjai

A Fort Elisabeth (vagyis az Erzsébet-erőd) a Duna jobbpartján, a szigettel szemben épült fel. Bár, az 1915-ben kiadott IV. katonai felmérés 6169-es számú Orsova – Turnu Severin (1:75.000) térképén még szerepel, mint Fort Elisabeth, holott már nem is létezett: mert a szerb Milan Obrenovic herceg 1868-ban lebomboltatta.

⁹ (Forrás: https://3.bp.blogspot.com/-LPWXsh-OLt4/VY1yKrCJ_iI/AAAAAAAAAGWo/wY0zKDa3eQU/s1600/miskin%2Bbaba%2B-sirfelirata.jpg)

¹⁰ Forrás: Szávost-Vass Dániel; <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2015/06/miskin-baba-turbeje.html>



Ada Kaleh-val szemben valahol a szerb oldalon, a part közelében állt a Fort Elisabeth-erőd. (Fotó: M. J. 2022)



Látogatók a szigeten 1964-ben (Forrás: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Romania%2C_Ada_Kaleh_Fortepan_17602.jpg)



A sziget utolsó látogatói 1968 táján. (Forrás: <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2015/02/ada-kaleh-halaltusaja.html>)



Ada Kaleh haláltusája 1971-72-ben.

Utolsó felvételek egyike a szigetről.

(Forrás: [https://3.bp.blogspot.com/-Gl28hAj3jRK/VNjrKYEdYWI/AAAAAAAAAFcQ/SNyr_w4Mkmc/s1600/627x0%2B\(14\).jpg](https://3.bp.blogspot.com/-Gl28hAj3jRK/VNjrKYEdYWI/AAAAAAAAAFcQ/SNyr_w4Mkmc/s1600/627x0%2B(14).jpg))



Itt fekszik hullámsírijában Ada Kaleh.

A vízfelszín színe, fodrozódása, elüt a környezetétől, mintha a sziget árulkodó jeleket küldene fel a síri világból... A távolban jobbkéz felől az Allion-hegy, mögötte Új-(újabb) Orsova látható. (Fotó: M. J. 2021)



Ada Kaleh-e a „Senki szigete”?

A kérdés – nem véletlenül – megosztó. A mű elemzői szerint a regény a romantika és a realizmus világát állítja egymással szembe. A romantikusok szerint Jókai Senki szigete nem lehet más, mint Ada Kaleh, a realisták viszont térképpel a kezükben érvelnek ez ellen. A kétszáz éve született Jókai emléke előtt tisztelegve tegyünk egy kísérletet, tegyük mérlegre az érveket és az ellenérveket.

A következő sorok Dr. Jókai Mór: Utóhangok az Arany emberhez c. írásából valók:

„A »Senki szigetének« a létezéséről pedig Frivaldszky Imre¹¹ nagynevű természettudósunk által értesültem, s az a hatvanas években még a maga kivételes állapotában megvolt, mint egy se Magyar-, se Törökországhoz nem tartozó új alkotású terület. Ennyit jónak láttam elmondani.”

11 „Frivaldszky Imre tudományos pályafutását a növénytan terén kezdte meg, de nemsokára az állattanhoz pártolt át. Mint leíró zoológus első volt hazánkban; nevét külföldön is tisztelettel emlegették. Előszeretettel gyűjtötte és tanulmányozta a rovarokat, de a csigákkal is szép eredményeket ért el. Hazánk faunájából nagyon sok rovar és csigát irt le, de nagy érdemeket szerzett a Balkán természetrajzi viszonyainak ismertetésével is, a melynek érdekében négy ízben rendezett eredménydús gyűjtőexpedíciókat. Tudományos érdemeinek jutalmazásául a Magyar Tudományos Akadémia 1833-ban levelező, 1838-ban rendes tagjának választotta, ezen kívül számos külföldi tudományos testület is megisztelte azzal, hogy tagjai sorába felvette.”

A keresztet Ada Kaleh emlékére az egykori szigetlakók emelték a Vodita-patak torkolatánál (947 fkm), az egykori Vârciorova határőr település helyén. (Fotó: M. J. 2022)

Frivaldszky bizonyára nagy hatással volt Jókaira, hiszen író már Az arany ember legelső soraiban – baráti gesztussal – utal természetudós kutatási területére, a tengeri csigák kőületeire, a Veterani-barlang ásatag tengerlakó saurusaira.

A sziget lakói „nem tartoznak semmi államhoz, sem magyarhoz, törökhöz, sem szerbhez; a senki országa az, adót nem fizető, urat nem ismerő, világon kívül eső...” így jellemzi a szigetlakókat Jókai a Vaskapu fejezet legelején.

Jókai parlamenti képviselőként napi szinten tudhatott arról a magyar törekvésről, amelyik Ada Kaleh-t szerette volna saját fennhatósága alatt tudni. Hosszú külügyi huzavona – és jóval Az arany ember megjelenése után (1878. május 25-én) került a sziget Ausztria-Magyarország birtokába. Nem ok nélkül félt Teréza mama *A szigetlakók története* fejezetben Krisztián Tódortól, aki bármikor feljelentette volna őt az osztrák, de a török kormánynál is, az épp sehova sem tartozó szigeten való „életvitelszerű tartózkodás”-ért. A hatalmak minden további nélkül kiparancsolhatták volna őt és Noémit a szigetről (és az életükből...), amit egy évtized fáradságos munkájával építettek fel.

Teréza mama úgy festi le a saját dolgos mindennapjait, cserekereskedését a partmenti településekkel, a szigeten megélt boldogságát, ahogy az Ada Kaleh-ra és lakóira pontosan ráillett és ahogyan AdeleKaleh (polgári nevén: Adele Kehl-Geafer), a szigetről elszármazott festőművész emlékezik a szigeten töltött gyerekkorára.

„Lett egy álmom a művészet céljáról – hogy meg kell ismernünk az anyagi világot mozgató szellemi energiákat.

E felismerések során megélt gondolataimat, érzéseimet igyekszem képszerűen kifejezni festményeimben.”



Adele Kehl-Geafer (AdeleKaleh) egy virtuális kiállítására szánt „A lélek örvénylő mélységeiből” című, Ada Kaleh ihlette festménye.
(Forrás: <https://balk.hu/2021/07/23/a-lelek-orvenylo-melysegeibol-adelekaleh-virtualis-kiallitasa/>)

2015. áprilisában készült egy interjú a jelenleg Svájcban élő és alkotó művésznővel, „Elsüllyedt gyermekkorom és velem egész sziget” címmel. A riportban szinte szóról-szóra megismétlődnek Teréza mama mondatai, miszerint Ada Kaleh lakói a parti városokkal cserekereskedelmet folytattak. A szigeten termelt javakat lisztre és egyéb használati cikkekre cserélték. Adikaleh – mert kérésére így szeretné leginkább, ha szólítanák – több festményével is emlékszik vissza a boldog gyermekkorra, a csodálatos soknemzetiségű békés szigetre. Jókai „az anyagi világot mozgató szellemi energiákat” a prózára szerelt versében igyekezett visszaadni a Senki szigetének leírásakor.

A realista megközelítés sem kevésbé hangsúlyos. Nem kell földrajztudósnak lenni ahhoz, főleg annak, aki már járt az Al-Duna mentén, hogy szembe tűnjön az a tény, hogy Jókai a regényben olyan könnyedén kavargja össze a helyszíneket, mint az osztó a kártyalapokat. A regény néhány részletét szándékosan figyelmen kívül hagyva, pl.: „a Szent Borbála már Szendrő várán is túl jár...” jómagam is találgattam, melyik al-dunai sziget lehetett a minta, elhelyezkedésére, keletkezésére, földrajzi formájára – geomorfológiájára – és nem utolsó sorban



Vajon melyik sziget lehetett Jókai „Senki szigete”? A képen az Ó-Moldovai sziget duzzasztás utáni maradványai láthatók.

(Fotó: M.J. 2015)

Teréza mama által említett közeli településekre tekintettel. Számításba jött Ó-Moldova-szigete, de még inkább a Grében-sarkantyú alatt kiöblösödő Dunán, a regényben is név szerint említett Osztrava-sziget (osztrovai sziget)^[12] és a mellette lévő, valóban „új alkotású” apró Porecska-sziget.

2016. szeptember 17-én jelent meg a Dunai Szigetek blogban egy eszmefuttatás a Senki-szigete helyének pontos meghatározásával kapcsolatban. A cikk szerzője akár földrajztudós is lehet: az Al-Duna térképének segítségével, pontról pontra, helyszínről helyszínre vezet végig, bizonyítva, hogy a sziget teljesen más vidéken, leginkább Jókai szülővárosa, Komárom mellett, az Erzsébet-szigeten keresendő.^[13]

A Vaskapu nyitójelenet és a Senki-szigetének forrásai

Az 1853-56-os krími háború alkalmával Oláhországot osztrák csapatok szállták meg és az

12 Jókai Mór: *Az arany ember / Almira és Narcissa* (38. oldal)

13 Forrás: <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2016/09/jokai-nem-ada-kaleh-rol-mintaz-ta-senki.html>

akkori hadvezetők figyelmét újra felkeltette az Al-Duna szabályozásának szükségessége. Messzi országokból sorra érkeztek folyamszabályzásban járatos, neves mérnökök. Méricskéltek, tervezgették a hajózási akadályok eltávolításának lehetőségeit, költségeit. Nemzetközi konferenciák foglalkoztak a magyar Al-Duna szabályozásának ügyével, miközben festőművészek vitték el a világ minden tájára a Vaskapu és a Kazán-szorosok varázslatos képi világát. Cikksorozatok, szakmai viták jelentek meg a napi sajtókban, amelyek biztosan nem kerültk el Jókai figyelmét.

Valószínűleg ismerte Boleszny Antal: *Kézikönyv az Al-Dunán Szerb-, Oláh- és Bolgárországba utazók számára* c. kézikönyvét (Ó-Orsova: 1870) és bizonyosak lehetünk abban is, hogy ismerhette Beszédes József a *Tudományos Gyűjtemény* c. reformkori folyóiratnak az 1831-i évfolyamában megjelent írását, *A' Duna Világ kereskedései, és motsár kiszáritási tekintetben* címmel^[14]. Beszédesnek ebben a dolgozatában keveredett össze a Babakay-, az Izlás-, a Tachtalia- és a Kazán-szoros képe a Vaskapuvál.

„Beszédes József cikkénél tájleíró elemekben jóval gazdagabb ifj. Bene Ferenc Dunai utazás Pestről Orsováig c. írása, amely az 1833-i évfolyam 9. kötetében olvasható. E közlemény néhány részlete – úgy érezzük – feltűnőbb egyezéseket mutat a regénybeli Vaskapu-ábrázolással, mint amennyi a tárgy azonossága folytán magától értetődő volna... ”

Az a tény, hogy Jókai noteszeiben az Al-Dunával kapcsolatos feljegyzések nem egy, hanem két helyen (a X. és XXV. sz. notesz) található meg, arra vall, hogy több helyről és különböző időpontokban szerezte meg azokat az ismereteket, amelyeket a regény e részének megalkotásánál felhasználált.^[15]

„Végül szükségesnek tartjuk megemlíteni azt, hogy Jókai regénye írásának idején az Al-Dunát és

14 Forrás: <https://mek.oszk.hu/05500/05571/html/jokai-arany0802/jokai-arany0802.html>

15 <https://mek.oszk.hu/05500/05571/html/jokai-arany0802/jokai-arany0802.html>

a Vaskapu környékét – melynek ábrázolása a mű egyik legszebb, méltán híres része – saját szemével még nem látta... Jóval később egyszer hajóútra hívták meg, hogy megnézze a Vaskaput a valóságban. Amint hazaért, az újság, amelynek ő volt a főszerkesztője, felkérte: írja most le a Vaskaput úgy, amilyen igazán. Azt felelte rá:

– *Nem tudom leírni, mert láttam.*^[16]

A regényben két ember menekül a pénz világból. Az egyiknek a pusztai életén kívül nem volt semmije, a másik ellenben igen tehető volt, mégis maguk mögött hagytak mindent. Az ipari forradalom idején milliók menekültek ugyanígy egy új, egy jobb, egy új világ felé, mert hittek abban, hogy van valahol egy ország, ahol az emberek „nem tartoznak semmi államhoz, sem magyarhoz, sem törökhöz, sem szerbhez; ahol adót nem kell fizetni, urat nem ismernek, világon kívül eső, meg nem nevezett föld!” Az ismerős szavak, a XIX. századi Ada Kaleh-ra emlékeztetnek^[17].

Egyébként Jókai, aki a regény írásakor történetesen váltó-gondokkal küzdött „A szigetlakók története” fejezetben a saját kudarcélményét meséltette el Teréza mamával.

„Egyszer csak azt vette észre Jókai, hogy mindenféle végrehajtók járnak a nyakára.

– *Jer ide tollam, édes jó tollam, a végrehajtók hadd írjanak Budapesten, a mit ők akarnak, majd én írok veled valamit.*”

Jókai Mór: Az arany ember, keletkezése, forrásai. Eötvös Károly: i. m. 1. k. 206–208.^[18]

Kossuth Lajos menekülése Erdélyből

Az 1848-49-es Szabadságharcunk bukása után, 1849. augusztus 17-én a legenda szerint Bego Mustafa menekítette Kossuth Lajost és kíséretét Új-Orsova szigetére, immáron török földre. A menekülőket öt nap várakozás után innen indulhattak Törökországba, majd az Újvilág felé. Bővebben Orsova leírásakor szólunk majd a menekülés körülményeiről.



Bego Mustafa aki 1849-ben Kossuth Lajost
kis csónakkal a Dunán átvitte

(Forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Ada_Kaleh#/media/F%C3%A1jl:%C3%9Cd-v%C3%B6zI%C5%91_lap_Ada_Kaleh-b%C3%B3l.jpg)

Mályi József
A szöveget javította: **Ábrám Zsuzsa**

16 <https://mek.oszk.hu/05500/05571/html/jokai-arany0802/jokai-arany0802.html>

17 Jókai Mór: Az arany ember / A Vaskapu

18 <https://mek.oszk.hu/05500/05571/html/jokai-arany0802/jokai-arany0802.html>

Túraíráás a 20 éves jubileumi Nyári Kárpát-koszorú Nemzetközi Túramozgalom tiszteletére

A Pestkörnyéki Kárpát Egyesület (PKE) 20 éve, 2004. nyarán rendezte meg a második Kárpát-koszorú Expedíciót „Kárpát-koszorú Nemzetközi Túramozgalom” néven. Az expedíció május 1-én indult el Orsováról, azon a napon, amikor hazánk csatlakozott az Európai Unióhoz.

A túracapat a Kárpátok bérceit végig járva, több mint 2500 km megtétele után szeptember 18-án érkezett meg a Pozsony melletti Dévénybe. A rendezvénysorozat főszerzője a PKE elnöke, Vámos László, a túra vezetője Mályi József volt. A közel öt hónapos túrán a hat fős alapsapaton felül 144-en vettek részt.

A PKE vezetősége és tagsága döntésének értelmében a 20 éves jubileum alkalmából az egyesület 2024. május 1-én emlékünnepeket rendez Orsován. Az ünnepség előtti 3 napban, április 28, 29, 30. között több túra kerül megszervezésre a Mehádiában és az Orsovai-hegységben, ezek részletes kiírása rövidesen várható.

A PKE túra vezetője, Mályi József a rendezvénysorozatra az azt megelőző héten vizes (kajak-kenu) és bakancsos programokkal készül. A túrák célja a magyar Al-Duna megismerése Galambóc várától Orsováig, illetve a hajdan nehezen hajózható Vaskapuig (esetleg még azon is túl, egészen Traianus-híd romjaiig). A résztvevők 2024. április 27-én csatlakoznak a PKE ünnepi rendezvényéhez és túráihoz.

A vizes és bakancsos túrák időpontja:
2024. április 20. – április 27.

Első túranap: 2024. április 20. (szombat)

Találkozó: Galambócon a hajóklub kikötőjében (Jedriličarski centar Golubac, N 44.656887°, E21.622318°) 14 órakor.

Programok:

Várlátogatás. A felújított Galambóc vára, illetve a látogatóközpont megtekintése. (A vár előtti parkolás fizetős, napi belépőjegy 450 rsd/nyugdíjas személy. Fotós jegy 8000 rsd/gép)

Séta a vár fölötti sziklás magaslatra.

Csodálatos rálátás a várra és az egykori Ó-Moldova-sziget helyére, a „Duna-tóra”, ahol a víztükör alatt még mindig jól kivehető a 7 méter mélyen örök álmát alvó sziget sziluettje.

Szállás: Saját sátor, kb. 1 km-re a vár alatt, egy tiszta vizű forrás közelében, szabad parkolással. (Szezonban a kikötőben szállás, zuhanyzási lehetőség és WC is van, de április végén a nyitás bizonytalan.)

Második túranap: 2024. április 21. (vasárnap)

Találkozó: Galambócon a hajóklub (Jedriličarski centar Golubac) kikötőjében.

Vizitúra 1. nap (jó idő esetén)

Logisztika: a táborozási kellékeket autókkal előre visszük, csak a napi túrázáshoz kellő felszerelést kell a hajókban szállítani.

Részvételi feltétel: gyakorlott, biztos vízitúrázás tapasztalat, úszni-tudás, a vízitúrázás szabályainak betartása.

Útvonal: Galambóc – Doba, helyi foci pályá
Táv: 23 km.

Az autós társainknak javasolt program:

A vizitúra társaság kísérése a szerb partok mentén: Galambóc – Dobra – Gospodin vir (N44.61502° E21.99982°) (Nagy Boldogaszszony-szirt) parkolóból csodálatos kilátás a Dunára és a román településekre – Lepenski vir (N44.55690° E22.02650°) őskori leletek múzeumának látogatása. Kiemelt úticél!

Lepenski Vir egy ősi település, amely a Duna keleti partján található, Boljetin falu közelében, Donji Milanovac mellett, Szerbiában. A település több mint 8000 éves kultúrát mutat, amely magában foglalja a társadalmi interakciókat, vallási gyakorlatokat, építészetet és művészetet, mind a mezolitikus, mind a neolitikus korszak jellemzőivel és rétegeivel. Az archeológusok érdekes kőszobrokat tártak fel a helyszínen, amelyek közül néhány emberi alakot ábrázol, mások pedig az asztrológiai események iránti érzékenységre utalnak.

Lepenski vir-től vissza Dobra településre, a Desna-patak torkolatának balpartján található helyi foci pályára szélében a tervezett táborhely foglalása. Itt még nem kell fizetni a sátorozásért.

Harmadik túranap: 2024. április 22. (hétfő)

Vízitúra 2. nap (jó idő esetén)

A vízitúra részvételi feltétele: ugyanaz, mint az előző napon.

Logisztika: a táborozási kellékeket autókkal előre visszük, csak a napi túrázáshoz kellő felszerelést kell a hajókban szállítani.

Az autók *Usije komprikötő-nél* (N44.68552° E21.60429°) Új-Moldovánál átkompozna a román partra. Cél a part menti 57-es út mellett található *Traseul Ecoturistic Trescovat autós pihenő – panzió* (N44.5600033, E22.0342593).

Hajókkal Dobra – Dojke (Gospodi vir – szerb oldal, 7,6 fkm) – majd áttérünk a román oldalra a balpart közelébe: elhajózunk Berzaszka és Drenkova előtt. Cél: a *Traseul Ecoturistic Trescovat autós pihenő – panzió*.

Túratáv: 15,5 fkm.

A vízitúra célja: A Dojke sziklás sarkának kerülésekor Tiberius táblájának felkutatása, valamint a román part közelében található „úsó bivaly”, a Bivoli-szikla, mint „természetes sziklaképződmény” megtekintése közlelről.

Közös gyalogos túra az autósokkal: a szállástól még aznap fel a közeli *Trescovat 755 méter magas csúcsára* (N44.56392° E22.05587°).

Túratáv: 8km. Szint: 700m.

A gyalogos túra célja: Az Al-Duna egyik leglátványosabb sziklaormának és a legjobb kilátópontjának megmászása.

Az autós társainknak javasolt program:

Dobra foci pályája elhagyása – Ó-Moldova-sziget kerülete – átkompozás a román oldalra Új-Moldovánál – Coronini román településnél a felújítás alatt álló Lászlóvár megtekintése – rögtön a Galambóci-szoros után az Alibég nevű sziklasarkantyúnál a Baross-Szapáry-tábla megtekintése, majd a szállás (Traseul Ecoturistic Trescovat autós pihenő) elfoglalása.

Közös gyalogos túra a vízitúrázókkal a szállástól még aznap fel a közeli *Trescovat 755 méter magas csúcsára* (N44.56392° E22.05587°).

Szállás: vagy a panzióban, vagy a panzió udvarán saját sátrakban. A szállásfoglalás még szervezés alatt!

Negyedik túranap: 2024. április 23. (kedd)

Vízitúra 3. nap (jó idő esetén)

Hosszú vízitúra: Evezés a román partok közelében, ahol egykor az Izlás-Tachtalia-zuhatag és a Grében-sarkantyúja „a Cerberus-fej” adott randevút egymásnak. Ez a hármastalálkozási pont volt a magyar Al-Dunának második legveszélyesebben hajózható szakasza. A Grében lefaragott sarkantyújával szemben, a balparton található az ezredik folyamkilométert jelző tábla. Szvinica, Tri Kule. Naszádos (Plavisevica), Ponicsova-bg.

A túra célja: többek között a *Tri Kule* (N44.47978° E22.14260°) törökök által épített egykor háromtornyú vár megmaradt, vízben erodáló két bástyájának megtekintése és a toronyok közötti tér folyamfeltöltődés mértékének vizsgálata. Indulás a vízen Szvinica – Naszádos (Plavisevica) – Ponicsova-bg. felé.

Túratáv: 32 fkm.

Részvételi feltétel: általános, továbbá gumicsizma, és feltöltött elemlámpa.

Logisztika: a táborozási kellékeket autókkal előre visszük, csak a napi túrázáshoz kellő felszerelést kell a hajókban szállítani. *Találkozás az autós társainkkal, Naszádos-nál (Plavișevica). Alvó felszerelés magunkhoz vételezése és irány a Nagy-Kazán-szoros bejárata, a Ponicsova-bg. (973 fkm.)*

Szállás: a Ponicsova-barlangban.

Kellékek: derékalj (gumimatrac vagy polifoam), hálósák, stb.

Az autós társainknak javasolt program:

Ezen a napon *Naszádos-nál (Plavișevica)* a csapat éjszakára ketté válik. Az autósok a Nagy-Kazán-szoros bejáratánál elhagyják a Duna vonalát. A hegy mögötti kis településtől (már Dubovához tartozó kis település) a sárga turista jelzést követve felmásznak a Nagy-Csukár (Succaru Mare) kb. 250 m magasán tetőjére. Fantasztikus kilátás a Nagy-Kazánra és a környékre.

Szállásuk Dubován lesz. Dubova = Dunatölgyes. Ha idejük, erejük bírja még, akkor megkereshetik a *Ponicsova-bg. felső bejáratát (N44.59514° E22.25570°)*. Védősisak és elemlámpa használata kötelező!

Ötödik túranap: 2024. április 24. (szerda)

Vízitúra 4. nap (jó idő esetén)

Az autósok a dunatölgyesi öbölben várnak a vízitúrázóknak, hogy átvegyék tőlük a fölösleges táborozási kellékeket, majd előre mennek Orsovára, a következő táborhelyre.

Hajókkal a Ponicsova-barlangtól a Nagy-Kazán-szoroson keresztül *Dunatölgyesre (Dubovára)* evezünk. Találkozás a kísértő autósokkal, majd a Kis-Kazán-szoroson keresztül Orsovára evezés. Szállás Orsován. A szállás foglalása folyamatban van.

Túratáv: 23,5 fkm.

A vízitúra célja: evezés a két Kazán-szorosban, valamint Széchenyi és Traianus táblájának és persze a hős Decebal dák király sziklába vésett képmásának megtekintése.

Az autós társainknak javasolt program:

A dunatölgyesi öböl északi pontján emelkedő *Kis-Csukár (Ciucarul Mare)* megmászása jelzett turista úton. Csodálatos rálátás nyílik a Nagy-Kazán-szorosra, a szerb oldali Veliki Štrbac (768 m) hegy masszívumára és az előző nap „meghódított hegyünkre”, a Nagy-Csukarra. A Mraconia-patak torkolatánál található ortodox kolostor (Mănăstirea Mraconia) és Decebal szobrának megtekintése., a bazársor látogatása, falatozás. Orsován a szállás elfoglalása és a vízitúrázóknak fogadása.

Hatodik túranap: 2024. április 25. (csütörtök)

Vízitúra 5. (jó idő esetén)

Hajókkal Orsováról a néhai Ada Kaleh sziget fölért hajózunk el, majd a Vaskapun keresztül a Vaskapu I. vízerőmű zilipkámrájában leereszkedve Fetislam török erődhez evezünk. Amennyiben az erőd közelében nem tudnánk táborozni, tovább evezünk Turnu Severin alá. Megtekintjük a Traianus-híd maradványait, majd átevezünk Insula Șimian nevű szigetre. Táborozás a szigeten.

Túratáv: 22 + 6 fkm. Szint: -33m.

Az autósok Orsováról a *vízerőmű gátján* keresztül a szerb oldalon található *Fetislam török erődig (N44.61580° E22.60107°)* haladnak előre (jobbpart).

Az autós társainknak javasolt program:

A szállás elhagyása, Ada Kaleh (N44.7174514°, E22.4498028°) keresése. A Bahna-patak torkolatától a „tanösvény” (N44.71968° E22.47410°) tábla megkeresése (1,9 km), esetleg a további táblákat követve néhány kilométert megtéve, a régi magyar határ bejárása.

Vodița-patak (N44.71566° E22.47947°) torkolatánál egy hatalmas fém kereszt, fontos állomás: itt állott Magyarország – Románia és Szerbia hármas határállomása. Vaskapu I. vízerőmű gátján át Szerbiába. Kládovóban a Fetislam török erőd (N44.61580° E22.60107°) megtekintése. Kládovó Fetislam-nál a vízitúrázó csapatokkal találkozás, együtt szállás. (A szállás még szervezés alatt.)

Hetedik túranap, 2024. április 26. (péntek)

A hajók felkerülnek az autók tetejére, vagy a kisérő trélerre.

A karaván elindul a szerb oldalon a *Veliki Štrbac* hegy alatti erdészeti parkolóba (972.7 fkm). (? Golo Brdo N44.65513° E22.31585°?)

A két társaság „egyesült erővel megostromolja a *Veliki Štrbac* (N44.59245° E22.27931°) 768 m magas csúcsát. Fizető turista útvonal! Körtúra. A csodálatos kilátópontok miatt, érdeemes túraprogram.

Táv: 15 km. Szint: 850m.

Alvás az autókban a parkolóban. Forrásvíz a közelben.

Nyolcadik túranap, 2024. április 27. (szombat)

Utazás vissza Orsovára.

Pihenőnap: Útközben a néhai Ada Kaleh-szigettel szemben lévő hegy oldalában (jobbpart – Miroč-hegy lába) a szintén néhai Erzsébet-erőd maradványainak keresése egy rövid túra keretében.

Orsován vezetett városnézés: a vasútállomás alatt a Koronakápolna helyének beazonosítása, az Új-Orsova panelrengetegében épült katolikus templom megtekintése, majd találkozás a rendezvénysorozat többi résztvevőjével.

Kilencedik túranap, április 28. (vasárnap)

Csatlakozás a rendezvénysorozat programjához, igazodás Vámos László túraterveihez. Valószínűleg túra Orsovától Herkulesfürdőig a Mehádia gerincén. Indulás az Allion élén fel a Mehádiába.

Tizedik túranap, 2024. április 29. (hétfő)

Igazodás Vámos László túraterveihez.

Tizenegyedik túranap, 2024. április 30. (kedd)

Igazodás Vámos László túraterveihez.

Tizenkettedik túranap, 2024. május 1. (szerda)

Orsovai ünnepek, táblaavatás, utazás haza

az Al-Duna mentén a Duna ballpartján. Alibég sziklasarkantyú lábánál a Baross-Szapáry-tábla és Coronininél az épülőfélben lévő Lászlóvár megtekintése.

A hajózásra kedvező idő: esőmentes, szélcsendes idő. Amennyiben a kedvezőtlen időjárás nem enged vízre szállni, gyalogos túrákkal helyettesítjük a vizes programokat.

A túra költségeit (hajóbérlés, logisztikai - és szállásköltségek) később számítjuk ki.

A vízitúra csapat maximált létszáma: 10 – 12 fő.

Vízitúra kötelező felszerelése: mentőmellény, kötöző zsinórok, vízmerítő kis vödör v. edény, itatószivacs, beborulás esetére váltás ruha, vízálló hordozka: hordó vagy vízitúrárs zsák.

A túrákra való felkészülés ajánlott irodalma:

Jókai Mór: Az arany ember legalább az első 30-36 oldala (A vaskapu, A Szent Borbála utasai, A fehér macska, A salto mortale egy mummítottól, A szigorú vizsgálat és A Senki szigete fejezet),

A Kárpáti Lapok 2015-ös és 2016-os Al-Dunával foglalkozó számai,

Kárpáti Lapok 2023/1-es száma: Az Al-Duna képes története.

Érdeklődni és jelentkezni Mályi Józsefnél lehet e-mail-ben 2024. február 29. csütörtökig.

Mályi József

malyi.jozsef@gmail.com

+36 30 39 44 715

2627 Zebegény, Börzsöny út 26.