



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 AI-Duna képes története

Időutazás a Vaskapuban

IX. fejezet: Az Alsó-Klisszura

X. fejezet: Bevezetés a Felső-Klisszura világába

**XI. fejezet: Az AI-Duna folyamszabályozási munkáinak
második felvonása**

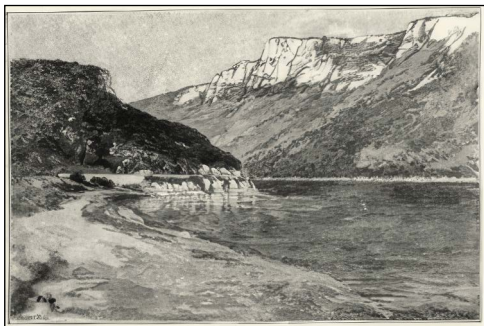


IX. fejezet: Az Alsó-Klisszura

- Plaviševiča – Naszádos
- Tisoviča – Tiszóca
- Tiszafa – Eibenthal
- Golubinje
- Jutz-zuhatag
- Donji Milanovac
- Trikulje – Háromtorony
- Sviniča

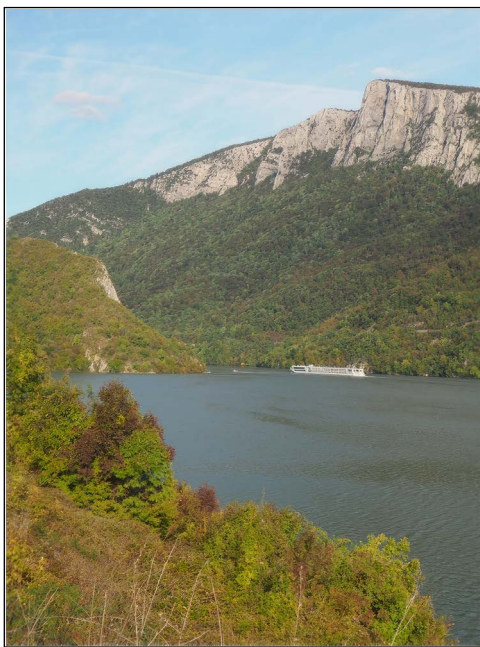
Plaviševiča – Naszádos

A Kazán-szorosokat magunk mögött hagyva a Duna balpartján lassan megérkezünk Plaviševiča partjaihoz. A méltatlanul elfeledett Hány Gyula festő- és grafikus művész jóvoltából még visszarevődünk a 19. század végi Nagy-Kazán-szoros felső bejárati kapujára, amikor még látható volt a Széchenyi út sziklába vágott és támfalakkal kiépített parti szakasza.



Hány Gyula: A Kazán-szoros kezdete
(Forrás; Gonda Béla: A magyar Duna
Hány Gyula^[1], Gonda Béla könyvében szereplő
rajzok készítője)

1 (1864. szeptember 20. Zalaegerszeg – 1946. január 03. Budapest) Lotz Károly tanítványa, híres magyar festő- és grafikus művész volt. Hatalmas életművet hagyott hátra. 1900 és 1920 között a rajztanszék adjunktusa és az alakrajz előadója volt a Műegyetemen. Sajnos az Új Magyar Nagylexikon szóra se méltatta. Hál' Istennek, Gonda Béla fontosnak tartotta a magyar Dunáról szóló könyvét Hány rajzaival illusztráltatni.



A Nagy-Kazán bejáratát bal felől Cracu Turcului hegyfok, jobb felől pedig a Kalnik-szikla szűkíti le. Ott, ahol most egy kis öblösödést látni, az 1830-as években, a vonatút (Széchenyi út) építésekor néhány barakkból munkástelep állott. A sarkantyú folyam felőli oldalában található a Széchenyi-tábla. A szállodahajót ép most készül elnyelni a fenevad Nagy-Kazán. Fölötte a szerb oldalon a víz fölé emelkedik a Nagy-Strebec 768 m magas csúcsa, a Duna fölött közel 700 méterre
(Fotó: Mályi József 2022. október)

Plaviševiča település a hasonló nevű patak torkolatánál helyezkedett el (977 fkm). A duzzasztás miatt víz alá került templomával együtt. Lakosságát az 1960-as évek végén Ešelniča településre telepítették át.

Jelenleg a patak északi fővenyén helyezkedik el, s az 57-es út és a Duna partja közötti földnyelven néhány házból és egy nagyon komfortos, kishajók (kajak, kenu) kikötésére is alkalmas, családi vállalkozásban működtetett kemping.



A családi vállalkozásban működtetett kemping Duna-partján szabad kikötési lehetőség kínálkozik az arra tévedt kishajók (kajakok, kenuk) számára.

(Fotó: Mályi József 2024. április)

Amíg Széchenyi a Veterani-barlangba rendezkedett be és fogadta ott vendégeit, Vásárhelyi Pál Plaviševiča-n készítette el *„az al-dunai zuhatagok hajózhatóvá tételének nagyszabású tervzetét, azon kiterjedt és igen pontosan és lelkiismeretesen végrehajtott fölvételek alapján, melyek különösen az 1834. október 23-án beállott rendkívül alacsony vízállás mellett végrehajtva, a zuhatagok vízjárási és mederviszonyainak lehetőleg hű képét adták”.*

(Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és a többi zuhatag szabályozása 80.o.)

Az 1834 őszén beállt rendkívül alacsony vízálláskor Vásárhelyi Pál négy vízmércét állított fel az Al-Duna mentén, az egyiket éppen Plaviševiča-n.

Tisovița – Tiszóca

Tisovița egykor a Duna balpartján állott. Már az 1484-ben ismert kicsinyke település volt a Dunába torkolló azonos nevű patak befolyásánál. Az 1911-1918 közötti magyarosítási hullámban Tiszóca névre keresztelték. Az 1960-as évek végén a lakosságát több elárasztásra ítélt falu lakosságával együtt áttelepítették Ešelnița-ra és Orsovára. Az elárasztás után újabb házak nem épültek a régi település fölé.

Tiszafa – Eibenthal – Tisové Údolí

Tiszafa nevű cseh település a Dunától kissé beljebb helyezkedik el az Almás-hegység rengetegében. Hogy miért emlékezünk meg mégis a kis cseh faluról? Vásárhelyieknek az Al-Duna szabályozásakor és a vonatút építésekor komoly fejtörést okozott a dolgozni akaró és szakmunkára is fogható munkáshad toborzása. Kapóra jött a néhány évvel korábbi betelepítési hullámokban érkezett csehországi, főként csehek, majd németek érkezése. Az új telepesek az áttelepülés okozta sokkból kijózanodva a közeli bányákban találtak munkát. A sziklarepesztéses munkáknál jól jött a már bányász tapasztalattal rendelkező, dolgozni akaró munkáskéz.

Az első telepítéshullámban (1823-1825 között) Ómoldova környékére erdőmunkásokat toborzott egy Georg Magyarly nevű oravicabányai kincstári erdőbérlő. 52 család megalapította az Elisabethfeld (Svatá Alžběta, vagy a mai cseh néven Lizabeta, „Szenterzsébet”) települést. Az 1824-25 között érkezett 28 huszita család a Szenthelena (Dunaszentilona, Svatá Helena, Sfânta Elena) névre keresztelt települést hozták létre. A szerződés lejártával a vállalkozó faképnél hagyta a jövevényeket, akik a 14. határőrezred tisztjeihez fordultak segítségért. A Határőrség vezetősége ekkor nem csak a két település magára hagyott lakóinak gondját vállalta magára, de újabb telepítési akcióba is kezdett. Felismerte annak lehetőségét, hogy újra benépesítse az Orsovai – az Almás és a Lokva-hegység Duna menti térségeit.

(Forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/B%C3%A1n%C3%A1ti_csehek)

A második telepeshullám

A második telepeshullámban (1826-28 között) érkezett telepesek alapították meg Bigért (Schnellersruhe), Weitzenriedet (Szörénybúzás), Tiszafát (Eibenthal), Újasszonyrétet (Frauenwiese, Újogradena), Ravenszkat (Almásróna) és Sumicát

(Cseherdős), kicsit később még Tiszafaujbányát (románul: Baia Nouă, csehül: Ujbánie vagy Nové doly). Ez a második telepeshullám összesen 3880 csehet és csehországi németet érintett.

Többségüket, akik az Al-Duna közelében élnek, klisszurai cseheknek is nevezik. Településeik nem alkotnak összefüggő falucsoportot, hanem hét egymástól távol fekvő, cseh többségű faluban és szórványt alkotva a környező városokban és falvakban élnek.

(Forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Bánáti_csehek)

A Tiszafa település a környéken őshonos tiszafa ligetekről kapta a nevét. A falu lakosai (356 fő) a csehországi Plzeň, Příbram és Kladno környékéről érkeztek. Először mai helyétől három kilométerre északra, a Pruhon nevű, víztelen területen építettek házakat, ahonnan 1830-ban vagy 1831-ben, egy tűzvészt követően költöztek el. A lakók többsége a későbbiekben a Tiszafaujbányán talált munkát. 1990 után sokan visszaköltöztek az anyaországba.

Tiszafán a mai napig majdnem szintiszta cseh származású lakosság él, ezt felismerve kezdték el megrendezni a cseh zenei hagyományokat felelevenítő Bánát fesztivált. Az eseményre nagy az érdeklődés. A cseh-anyaországból, a fesztivál alkalmából különvonatot indítanak Prágából Orsovára. Az utasokat onnan Tiszafa közelébe a Dunán hajókkal szállítják, majd buszokkal teszik meg az utolsó kilométereket. Természetesen, a településen cseh sörfőzde működik.

Forrás: <https://iho.hu/hirek/pragabol-kulonvonattal-a-tiszafai-fesztivalra-180817>

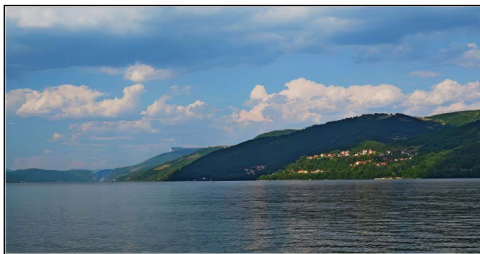
Golubinje

A néhai Tisovița-t elhagyva, a Duna másik oldalán, a szerb partok mentén találkozunk a Miroč-hegység oldalában hosszan elnyúló Golubinje településsel. Tiberius idejében a rómaiak a Duna mentét elhagyva Golubinjétől a hegyeken keresztül építették ki a hadtáp útvonalat.

Traianus volt az, aki a római hadiutat a Duna mentén Golubinjétől vezette tovább, így a

Kazán-szoros meredek mészkőfalába faragták be a vontató utat, gerendakonzolokra kiterjesztve.

A Jucz-zuhatagnál kirepesztett hajócsatornával egyidejűleg a Porecska-pataktól indulva, Golubinjéig építették meg a szorítógátat, ami a Duna vizét volt hivatott magasabban tartani, mint korábban volt.



*A Miroč-hegy oldalában szinte virítanak Golubinje falu piros fedelű háza. A partmentén pazar horgásztanya-üdülő házak sorakoznak. Háttérben a Veliki Štrbac jellegzetes mészkőorma látható
(Fotó: Mályi József 2021. augusztus)*

Jucz-zuhatag

„A Jucz-vízésés különös jelenség.” – kezdi Gonda Béla „Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása” című könyvében a Jucz-zuhatag leírását. Valóban mi is, hogy megérkeztünk erre a vidékre, a Vaskapu kővé vált könyvtárában egy újabb könyvet nyitunk ki az Al-Duna itteni, immár vízzel borított, rejtett titkai felkutatására, megismerésére. Eddig csak a Vaskapu-zuhatag szabályozási munkáit említettük meg a IV. fejezetben, mert a Szent Borbála útját fölfelé követve az Al-Dunán, a Jucz-zuhatagig nem kellett a Duna medrébe különösebben beavatkozni, csak a hajóvontatásra alkalmas balparti vontatóút gigantikus munkáiról ejtettünk néhány szót. Most, hogy újra találkozunk az Al-Duna zuhatagjaival, ismét több szót ejtünk a már nem látható hatalmas munkák eredményeként kialakított hajózható csatornák sziklarepesztéses, nemzetközi szinten is kiemelkedő (magyar) mérnöki munkákról.

mentén történt. Ilyenkor bizony igénybe kellett venni a drenkovai vagy a szviniczai állami hajó-kormányosok szolgálatát. (*Ha nem tartózkodott hivatalos, államilag kirendelt kormányos a hajón és a hajó bajba került, a biztosító társaságok nem fizették ki az elszüvedett kárt.*) Kis víz idején 1000 méteren 225 cm-t esett a Duna vize és 3,16 m/s (kb. 11,5 km/h) sebességet ért el.

A Jucz-zuhatag különös jelensége abban állt, hogy míg a többi zuhatag nagy víz esetén (is) ezer veszélyen át volt csak hajózható, a Jucz alatt a Kazán-szoros keskeny bejárata által felduzzasztott víz a Jucz-ig visszaduzzadt, ezáltal megszűnt az a 2,2-2,3 m-res vízesés, néhány napra-hétre veszélytelené vált az ottani hajózás. Vásárhelyi Pál a balparton zsilipes csatorna építését javasolta. (Kis sporthajókkal: kajakokkal, kenukkal nagyszerű, izgalmas élmény ekkora zúgókon lelibikólkázni!)

Első alkalom a hajóútban lévő sziklák kirobbantására

„Az 1834. év őszen beállott rendkívül alacsony vízállás, mely az 1830-iknál 2'6"-el (60 cm) volt alacsonyabb, igen kedvező alkalmat nyújtott a zuhatagok fölvételének kiegészítésére s ezt a ritka alkalmat szinte lázas sietséggel igyekezett is Vásárhelyi kihasználni.

Az Izlás, Tachtália, Grében és a Jucz zuhatagoknál több, mint 500 emberrel dolgoztatott a hajóútban levő s a vízből kiálló sziklák eltávolításán. A tartós kis víz lehetővé tette, hogy rövid 6 hét alatt puskaporral, vasrudakkal és aránylag csekély fáradsággal többet végeztek, mint amennyit víz alatt gépekkel éveken át lehetett volna, sokkal nagyobb fáradsággal és több, mint tízszeres költséggel végezni.”

(Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása 80. o.)

A folyamatszabályozási munkákat az 1830-as évek derekán – Széchenyi István nagy bánatára – pénzhiány miatt be kellett szüntetni.

Vásárhelyi még így is jelentős mértékben javított a Jucz hajózhatóságán. Az újabb munkálatok 1890. szeptember 15-e után, Baross Gábor Magyarország kereskedelemügyi miniszter hivatali idejében kezdődtek meg az Al-Dunán.

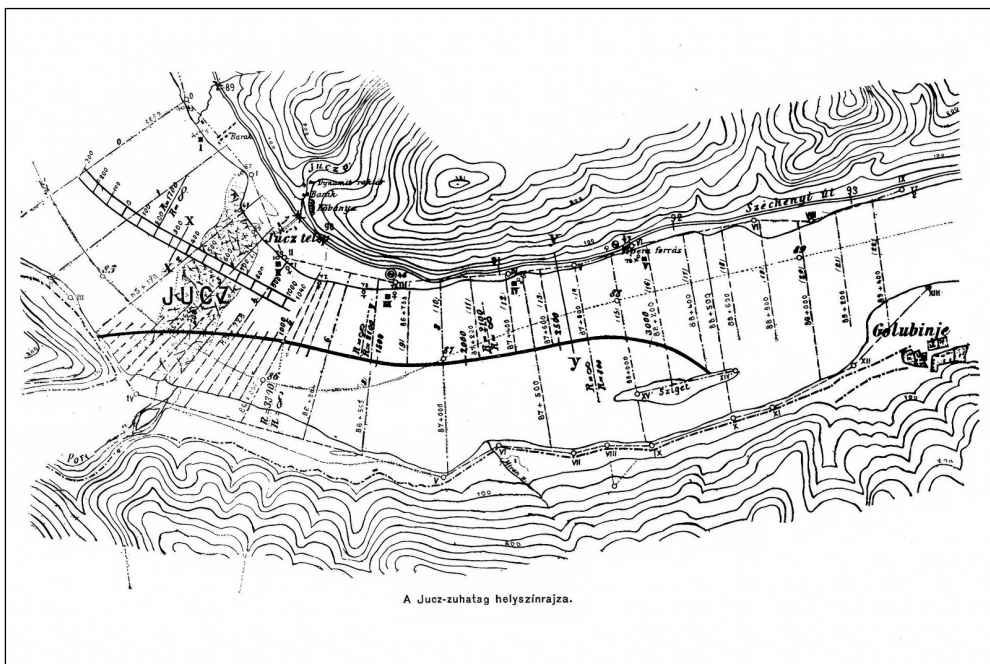
(Bellusi Baross Gábor „vasminiszterről” a Felső-Klisszura fejezetben emlékezünk meg bővebben.)

Második ütem a biztonságos hajóút kiépítésére

Az 1890 őszen megkezdett al-dunai zuhatagok szabályozását hosszas tervezgetések, számolgotások és nemzetközi konferenciák előzték meg. A Jucz-zuhatag hajózható csatornájának kialakítására (is) számtalan jó és jobb terv született, végül a Porečka-patak betorkolása fölött tervezték meg a majdani szorító gátat, amely Golubinje fölötti szigetnél végződött^[4]. (Így „élő” víz folyt a duzzasztógát és a jobbpart között, nem alakult ki passzív holtág.) A szorító gát arra volt hivatott, hogy a Duna-folyam vizét keskenyebb mederben tartsa, így a zuhatagnál mindig elégséges bő vizet hozzon létre. Ezen felül a folyam hossz tengelyébe fenékcatornát vajtak a „nullponthoz” képest -2 méter mélységben és 60 méter szélességben. A helyét és hosszúságát úgy határozták meg, hogy a zuhatag hirtelen esését hosszabb távon – 1340 m hosszban oszlassa el. A hajózható csatorna elkészítésénél megemlítik, hogy a Jucz-zuhatag szerpentin gabbro^[5]-sziklapadja nagyon kemény kőzetből állt. A legjobb minőségű fűrész- és kotrógépeket kellett itt munkába állítani. A Jucz-vízesés munkáit 1890-ben kezdték meg és 1896. év áprilisában adták át. A szorító gát építését csak a hajózható csatorna átadása után kezdhették meg.

⁴ A térképen a „fölkött” Golubinjétől éppen Délre esik.

⁵ Mélységi magmás kristályos kőzet.



„A csatorna teljes elkészítéséig felmérték összesen 107.600 m² csatornaterületet, lazítottak 29.963,74 m³ tömör sziklát, kicotortak 70.403 m³ laza anyagot s kitisztítottak és átadtak 1340 folyóméter csatornát.”

(Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása 233. o.)

A Jucz-ból, az ott kiépített hajócsatorna és a csatorna gátrendszeréből ma már semmi se látszik. Mélyen víz alatt alussza örök álmát a Vaskapu I. vízerőmű megépítése és a magasra duzzasztott víz miatt. Itt a vízemelkedés kb.: +15 méter lehet.

Donji Milanovac

Donji Milanovac a Duna jobbpartján, a szerb oldalon 2410 főt számláló kis városka. A két Klisszura találkozásánál a történelmi Magyarország legdélebbi részén található, pontosan a 990. folyamkilométernél. A római korban fontos stratégiai helynek számított. A Duna mindkét irányából – fölülről is, alulról is számítani lehetett ellenségek támadására, illetve Dél felől is a Porecska-völgy irányából. Ezért a rómaiak a mai Milanovactól lejjebb, a Porecska-patak ball-

partjára egy 9 méter átmérőjű 2,1 méter vastag falazatú körtoronnyal kezdődő erődvárat építettek, ami a patak mentén indult fölfelé. A patak túlsó partjára is építettek egy kisebb castrumot. Az erődöt Taliata névre keresztelték. A Duna ballpartján a Tri Kule háromtornyú vár helyén a Taliata-val együtt egy kisebb castrum őrizte a birodalom határát.

A Taliata a római limes vonal (ripa) nagyon fontos erődjének számított. Már csak azért is, mert a közelben lévő ólom, ezüst és vasbányák („moesiai mágnesvas”) érceit itt dolgozták fel, a késztermékeket innen juttatták el a partmenti váraik építéséhez, illetve kereskedtek is velük.

A Milanovac nevű városkát 1830-ban jóformán Miloš Obrenović szerb fejedelem alapította (újja), mikor a közeli Poreč partmenti településről

és a hasonló nevű Porečka-szigetről ide telepítette a sziget lakosságát. Az új települést a fejedelem saját fiáról nevezte el Milanovac-nak. Az 1830-as években ide telepített lakosság a régi római erőd és a körülötte kialakult település romjaiból építette föl az új települését.

Az 1970-72-ben magasra duzzasztott víz hatására a térségben több kisebb-nagyobb, lakott és lakatlan sziget (Porečki-Ostrovi)^[6], valamint partmenti település került víz alá. A Duna szélessége jócskán megnőtt, tószzerűvé terebélyesedett, ezért a Duna itteni szakaszát a nemzeti parkká avanszált térség nevééről Đerdapsko jezero-nak nevezték el. A Đerdap Nemzeti Park igazgatósága e városkában székel. Donji szó „alsót” jelent, de volt „fölső” is Upper Milanovac néven.

A település leírásakor megemlékeznek „belugas-ról”, ami a kérdéses fordítás szerint fehér bálnát jelent, valószínűleg a tokhal családjába tartozó vizát jelenti. Az 1964-72 közötti vízlépcső építése előtt a vizák a Fekete-tengertől felúsztak egészen Bécsig. Néhányat Milnovac-nál is kifogtak. Ez a zsákmányszerzési lehetőség a vízlépcső építése után megszűnt. Azóta a legnagyobb fogást egy 100 kg-os termetes harcsa jelentette.

Sportos élet Milanovac-on

Az ide és a Đerdap Nemzeti Parkba látogató turistákat, kerékpárosokat, vízitúrázókat jó infrastruktúrájú kemping, valamint az 1972-ben épített Lepenski vir-szálloda fogadja. Milanovac büszkélkedik azzal, hogy rajta keresztül vezet a

Belgrádtól induló Duna menti nemzetközi kerékpárút. Ezt a kis autós forgalomra tervezett utat még a vízlépcső építésekor vésték a Miroč-hegység oldalába Galambóctól Kladvóig. Az út szélessége csak annyi, hogy két autó éppen, hogy elfér egymás mellett. A kerékpárosok paradicsoma volt ez a gyönyörű panorámás út a Duna jobbpartján, a Kazán-szorosokra fókuszálva, sok-sok pompás pihenő kialakításával. Mivel Belgrád és a Fekete-tenger között ez a legrövidebb autóút, ezért ezt az utat folyton korszerűsítik, fejlesztik. Galambóc váránál már egy újabb alagutat is fúrtak az egyre növekvő autós forgalom számára. Bár azt mondogatják, hogy nem akarnak autópályát ezen a szakaszon, már a kamionos forgalmat is ráeresztették. A kerékpárosokra nézve, tömény életveszély! Lám, mi lett a Duna fölél gerendákkal megtoldott, a folyam fölél galériaszzerűen kinyújtott keskeny római hadiút utódjából!

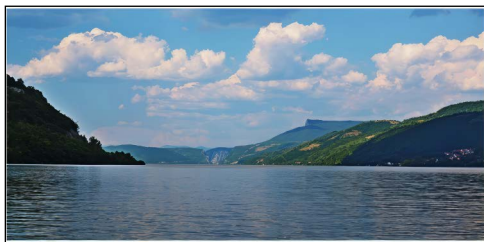
Még egy helyi sajátosság Donji Milanovac-nál a Đerdapsko jezero, a Đerdapsko – Duna-tavon

A vízitúrázók, amikor elhagyják a megcsonkított Grében kiszögélését, a 300 méternyi szűkületét és hirtelen kitarja előttük a karjait a Duna-tó mintegy 2-3 km szélességben, rendszerint lecsap rájuk az Almás-hegységből érkező, északi szél. Egyre magasabbra korbácsolja a Duna vizét, szilaj tarajokat vetve. Ilyenkor talán helyesebb gondolat, a kishajókkal inkább a balpart közelében maradni, mint a jobbpart közvetlen közelében, mert a déli partokról visszaverődő hullámok csak fokozzák a borulást, az elmerülés veszélyét.

⁶ *Jókai Senki-szigetét találgatva – vajon melyik az a Vaskapuban és hol lehet – ha a Szent Borbála a leírás szerint, nem haladta volna meg Galambóc, majd Szendrő várát, könnyen lecsapnánk az Ostrovi – Osztrova-szigetre, mivel az író név szerint említi Osztrova-szigetét, illetve utal a mellette kialakuló „új alluviális alkotású” kis szigetre, a Porečka-szigetre.*



Milanovactól két csodaszép Duna-kaput lehet látni. A folyamon fölfelé tekintve a grébeni kapu látszik, vele szemben Szvinica fölött az Almás-hegység zöld dombjai mögül kikukucsál a Trescovát vörös sziklaorma. A Dunán lefelé (a „lefelé” éppen észak-keleti irányt jelent) a Nagy-Kazán kapuja bontakozik ki a hegyek sötét tengeréből
(Fotó: Mályi József 2022. október)



Milanovactól a Dunán lefele, valójában É-K felé feltűnik a Kazán-szoros, jobbra fent pedig a Veliki Štrbac jellegzetes sziklaorma. A szerb oldalon a szinte fekete hegyoldalban Golubinja falu házai világítanak. A 19. század végén Golubinja felé építették meg az un. szorítóágat, amiből ma már semmit se látni
(Fotó: Mályi József 2021. augusztus)

Trikule^[7]

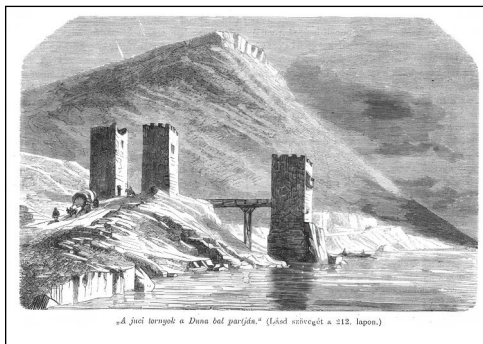
Donji Milanovac római erősségével, a Taliata castrum-mal szemben a balparton Szvinicától Dél-Keletre áll a roskadozó Trikule a Háromtorony. A három toronyból már csak kettőt látni. A harmadik bújja éppen víz alatt van már.

A három tornyú vár keletkezéséről, építésének idejéről erősen megoszlanak a szakemberek; a történészek és régészek véleményei. A leginkább elfogadott nézet szerint a török terjeszkedés megfékezésére a 13. század második fele és a 15. sz. első fele közötti időszakban épülhettek. 1419 és 1435 között Zsigmond királyunk hívására, német lovagrend őrizte Magyarország végvárai sorában (pl.: Szörényvár mellett) ezt a három tornyú erősséget is. A három torony egymással egy háromszöget alkotott. Az úgynevezett 3-as számú torony közvetlenül a Duna partján állott a Dunából kimagasodó mészköszirten. A két másik torony fentebb a domboldalon áll. Amelyik a víz közelében állt, azt ma teljes mértékben víz lepi el. A másik kettő még dacol a hullámokkal és az időjárás rongáló hatásaival.

A Vaskapu I. vízerőmű építésekor régészek hadai lepték el az elárasztásra ítélt partmenti településeket, elnéptelenedett fővényeket, várromokat. Trikule mélységeiben régi római leletekre bukkantak. Nem kizárt, hogy a három torony helyén valamikor római őrhely állhatott szemben a túlparti társával, hiszen Traianus császár Decebal legyőzése után a Duna mentén, a Duna két partján, egymással szemben, őrhelyeket építtetett. A mélységi ásatási munkák alkalmával római, valamint koraközépkori kerámiákat találtak, amiből a régészek arra következtettek, hogy a 11-13. században is folyami őrhelyként szolgált ez a sziklaszirt, melyre később a tornyokat építették. Az egykor a vízből kimagasodó

⁷ Trikule-ről az egyik leggazdagabb forrásanyag a Magyar Várarchívum Alapítvány – a www.varak.hu oldalon található. (Forrás: <https://www.varak.hu/latnivalo/index/1528-Szinice-Haromtorony-Treicule/>)

sziklán álló torony kutatásakor, amely most már víz alatt alussza örök álmát, három római téglát is találtak, melyen DRP Dierna felirat olvasható. Az ásások során egy bizánci eredetű érme is előkerült I. Manuel bizánci császártól^[8], aki 1143-tól uralkodott 1180-ig, haláláig.



Az utazó kissé eltájolódott, midőn Trikulé vár tornyait „juci” tornyoknak látta, de a leírása a 212. „lapon” elég pontos volt

(Forrás: Hazánk s a külföld. Első évi folyam 14. szám. Április 2. 1865. 216. oldal.

Forrás: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:-Cetatea_Trikule.jpg



Magyarország legdélebbi vára a Vaskapu I. megépítése előtt

(Forrás: https://1.bp.blogspot.com/-vCx6nplT-Ckw/XsBNWUUEBcl/AAAAAAAAAMjQ/dXtYmh-SzckgakuFdAwn0_u82YDKJ2N1QgCLcBGAsYHQ/s1600/Trikule.jpg)



Üledékfelhalmozódás Háromtorony (Trikulé) vára alatt

(Forrás: https://1.bp.blogspot.com/-q4gLPi8m0Ks/Xr_54ApNWrl/AAAAAAAAAMi0/8Z41pjc3bHQA-XVlg_XHKBI4vj2Nxy78WACLcBGAsYHQ/s1600/kisviz_trikule.jpg)



A három toronyból már csak kettő látszik ki a vízből. A két torony közelében madarak álldogálnak a vízben, tehát ott a víz nem lehet mély

(Fotó: Mály József 2021. augusztus)

Svinița - Szvinyica

Szvinyica község neve szláv eredetű szó, az ősszláv svinja „disznó” szóból ered. Arra utal, hogy lakói egykor disznókereskedésből éltek. Szinice, 1911-ig Szvinica (románul Svinița, szerbül Свиница vagy Свињица). A falu az Almás-hegység legdélebbi nyúlványának nyugati oldalában található. Egykor itt is határőr erődítmény állt. A település fontos szerepet töltött be a második folyamszabályzó munkák során.

8 I. Manuel Komnenos (született: 1118, meghalt: 1180) idejében a Bizánci Birodalom katonái és gazdasági ereje újjáéledt, kulturális élete a fénykorát élte.



Szinyicai Dunaszakasz

(<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1FMqCbRtNHP-UvPHYWvBdWKbDSNCKjk&femb=1&ll=44.53472537582278%2C22.095095297798597&z=13>)

A Grében sarkától indított szorítógát Szvinyicáig ért le. A szorítógát megépítése után derült ki, hogy Szvinyica alatt folytatni kell az Izlás-Tachtália zuhatagnál megkezdett hajózható csatorna mélyítését, mert egy keresztbe futó sziklapad még „bezavar”. Ezért Szvinyica alatt további másfél kilométer hosszú 60 méter széles csatornát repesztettek ki a Duna medréről. Szvinyicán állomásozott a hajókalauzok állomása is. A zuhatagsoron közlekedő hajósoknak kötelező volt hivatalos hajókalauzokat fogadniuk, akik jól ismerték a folyam akadályait.

Az 1834 őszen beállt rendkívül alacsony vízálláskor Vásárhelyi Pál négy vízmércét állított fel az Al-Duna mentén, az egyiket éppen Szvinyicán.

Az 1968 és 1970 között a Vaskapu I. vízerőmű építése és a várható megemelkedő vízállás miatt a falu lakosságát feljebb költöztették. A falu határától három kilométerre 1955-től 1992-ig uránbánya működött.

X. fejezet: Bevezetés a Felső-Klisszura világába

„A túlsó parton kezdődik a Balkán és itt kellemesen lehet sétálni.”

Klasszikus mondat egy a Trescovăț tetején népes társaságot vezető túravezetőtől.

A Trescovăț sziklaormán üldögélve, csodás panorámában gyönyörködve, megkérdem tőletek:

Csendes, megszelídített magányában, vajon mi mindenről hallgat itt a hajdan szilaj tajtékokat vető, kólépcsőkön csattogva, zúgva lerohanó, hatalmas örvényeket kavaró, ma már csak búskomoran ballagó bölcs folyam-ös? Vajon a Klisszura kővé vált könyvtárában, milyen hősi csatákról beszélnek a világtörténet könyvei, mely nagy emberekről szólnak itt a tündérmesék és a szomorú történetek?

Az Alsó-Klisszurában két nagy táblával találkoztunk. Először Traianus császáréval, majd Gróf Széchenyi Istvánéval. Itt a Felső-Klisszurában négy (római) császár tábláról tudunk és egy magyar felíratú hatalmas táblával találkoztunk. Vajon, mivel érdemelte ki a Felső-Klisszura ezt a sok kitüntetést?

A Vaskapu *„Egy kővé vált könyvtár az; a sziklák nevei a kifelé fordított könyvek sarkai, aki azokat ki tudja nyitni, egy-egy regényt olvashat belőlük.”*

Hívjuk segítségül a nagy magyar mesemondót, legyen ő itt az idegen- vezetőnk!

„– Habooó! Biztos úr! Mi jön ott ránk szemközt? A biztos hátratekintett, a hajó orra felé fordulva, s akkor ő is meglátta azt, amire a kormányos figyelmeztet.”

A Tatalia-szoros közepett jártak éppen, ahol a Duna már csak kétszáz ölnyi széles, s a legmeredekebb esést képezi. Olyan ott a folyam, mint egy zuhogó patak; csakhogy a Duna van benne.

S még azt a folyamat is két részre osztja egy nagy sziklatömeg, melynek homloka feliül mohos és cserjés; a nyugati oldalánál megtorlik a víz, s két ágra szakad, az egyik ága a szerb parthoz közel meredek sziklapadról rohan alá, a másik ágának van egy ötvenöles csatorna vágva a kögerincke, azon lehet föl és le közlekedni a nagyobb hajóknak. Jövönnek és menőnek itt ezen a helyen összetalálkozni nem tanácsos, mert a kikerülés sok veszedelemmel jár. Északnak számos szirtfok rejlik a víz tükre alatt, miken föl lehet akadni, délnek pedig képződik a nagy örvény, melyet a köszigetén alul ismét összeömlő két folyamág képez, s ha az magához ragadja a hajót, nincs emberi hatalom, mely megszabadítsa. Tehát az igen komoly veszély volt, amit a kormányos jelzett: „Mi jön reánk ott szemközt?”

Egy szemközt jövő jármű a Tatalia-szorosban ilyen magas vízállás mellett, s ekkora szélnyomás alatt. Timár Mihály visszakérte távcsövét Timéa kezéből, melyet az imént adott át neki, hogy jobban megláthassa rajta, hol volt az a tanya, melyből Mirko védelmezte a szép Milievát.

A Duna nyugati kanyarodásánál látszott egy fekete tömeg a víz közepén.

Timár Mihály szemügyre vette azt messzelátójával, s aztán visszakiáltott a kormányosra:

– Egy malom!

– Akkor megvert bennünket a Jézus!”

Jókai Mór: Az arany ember (12. o.)

Az egyik túravezetőnek a Trescovăț tetején állva csupán csak „térkép e táj”, a másik túravezetőnk sziklatömeget lát, ami kétfelé osztja a kétszáz ölnyi széles folyamat, veszélyes zúgókat, kögerincke vágott ötvenöles csatornát, amin nagyobb hajók közlekedhetnek. Lát vízalatti szirtfokokat, amire ráfutni biztos veszedelmet jelent. Lát hatalmas örvényeket, amik, ha magukhoz ragadják a hajókat, a menekülés belőlük reménytelen. Látja a szerelmesek szikláján azt a tanyát, ahol Mirko védelmezte a szép Milievát...

Jókai hajszál pontosan írja le az Izlás-Tachtá-lia-Grében sziklacsoport által képzett zuhatagot, a hatalmas vízesést. Mindezeket látja, pedig, amikor megírta a könyvét, még ott se járt...



Induljunk hát föl mi is a Trescovăț tetejére, nézzünk egy kicsit végig a Felső-Klisszurán!

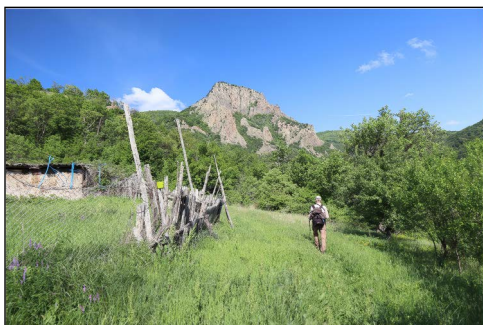
Nyitogassuk ki a Vaskapu kővé vált könyvtárában azokat könyveket, amelyek kézen fogva elvezetnek minket e néma, szemet gyönyörködtető kies táj mélységeibe. Talán kiolvashatunk belőlük néhány tanulságos, izgalmas történetet, ami a magasra duzzasztott Duna víztükré alatt a mélyben megszólalásra vár.

Túranapló

Az Al-Duna mentén, akár Felső-Klisszurában hajózva, akár a szerb parton autókázva, feltűnik a román oldalon egy nagyon jellegzetes sziklafal, ami, mint a mágnes, messziről magára vonja az utazó figyelmét. Ez a Trescovăț magányosan kiemelkedő trapéz alakú sziklás orma. Ha egy csúcstól mindenfelől látni, akkor arról

a csúcstról bizonyára csodálatos kilátás nyílik a környező tájakra.

Már réges rég terveztem a Trescovăț megmászását. Késő délutáni órákban, csodálatos időben indultunk el a közel 10 km-res útra, 700 m szint leküzdésére. Meleg délutáni színekre és utunk folyamán besötétedésre számítottunk. A piros Δ jelzést követve indultunk el. Az út vékony zeg-zugos ösvényen, a ritkás jelzések miatt nehezen követhető. A GPS kézi készülékeink az orrunknál fogva vezettek. Kerestük az ösvényt, kerestük a jelzéseket, mint a geoládákat, több eltévedés után, egyszer mégis csak felértünk a csúcusra, az Almás-hegység talán leglátványosabb csúcsára és legjobb kilátó pontjára. Hiába sürgetett az idő, alig tudtunk szabadulni a tetőn élénk tárulkozó pompás látványtól. A hegyről leereszkedve, felhagytunk a meddő turistajelzés-követéstől, jól járható pásztor ösvényeken, csodaszép havasi legelőkön keresztül ereszkedtünk le a táborhelyünkre, ahova nem sokkal később megérkeztek az újabb társaink is.



Elhagyott pászortanyák mellett vezetett az utunk a Trescovăț vulkáni eredetű, vörös színű csúcsa felé. A tetőt balról kerülve, hátulról tudtuk megközelíteni, majd a jobb oldalon, lankásabb részeken ereszkedtünk vissza a táborunkba

„A Balkán kezdődik a túloldalon, itt kellemsen lehet sétálni.” A Trescovăț tetején állva, mi is sétáljunk egy kicsit! Sétáltassuk körbe a tekintetünket a Felső-Klisszurában!



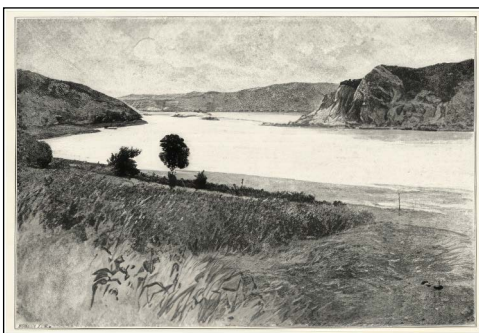
A csapatunk fotósa, könyvünk több fotójának szerzője: Mocsári László fotóriporter

A Felső-Klisszura rendhagyó rövid tartalomjegyzéke:

A Grében-hegy megcsonkított sarkantyúja úgy fest, mintha félszigetként nyúlna a Dunába. A Duna itt jobbról balra folyik, látható a sodorvonalból is, a sarkantyú után 300 méterről hirtelen 2-3 km szélességű tóvá szélesedik. A folyamszabályozási munkák előtt, a felénk eső oldalon rémisztette a hajósokat az **Izlás-Tachtália zuhatag**. A Grében sarkantyúja jócskán benyúlt a folyam medrébe. Ha a hegy gerincét képzeletünkben meghosszabbítjuk és a most látható sodorvonalat összekötjük, akkor kaphatjuk meg azt a régi képet, mikor a Grében még hosszabban beért a Duna vizébe. **Vásárhelyiék 1834 őszén**, itt igyekeztek a Duna balpartja (magyar oldalon) közelében, az ajándékba kapott rendkívül alacsony vízállásnál, villámgyorsan hajózható csatornát kirobbantani a mederből. Erről a csatornáról tesz említést Jókai Mór.

Az 1890-1896 (1898) közötti második ütemű folyamszabályozási munkákat 1890. szeptember 15-én a Grében sarkantyú lerobbantásával, személyesen Baross Gábor „vasminiszter” indította el. Ezekről a munkákról bővebben akkor beszélünk majd, amikor a Grében vizein járunk.

A Grében túloldalán a tóvá kiszélesedő Dunában két sziget is elhelyezkedett, az Osztrova



Háry Gyula: A Duna Grébennél
A rajzon már látható a megcsonkított Grében-hegy, valamint az 1890-es években épített szorítógát
(Forrás; Gonda Béla: A magyar Duna
Háry Gyula, Gonda Béla könyvében szereplő rajzok készítője)

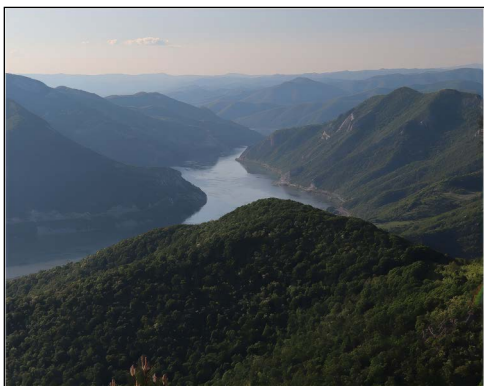
és a Porecska. A Porecska-sziget lakosságát maga Milos fejedelem költöztette lejjebb a folyam mentén 1830-ban.



Tekintésünk következő állomásán a szerb partok mentén, a Šomrda-hegy oldalában a fehéren világító Lepenski Vir őskori leletegyűttes múzeuma látható.

A fehérkupolás épülettől balra, a Boljetin-patak torkolatánál van Tiberius táblája, mélyen a víz színe alatt.

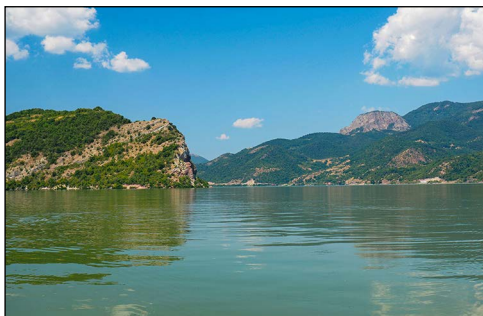
Az izgalmas részletekről szintén akkor ejtünk néhány szót, amikor leereszkedünk ebből a magasságból



Észak felé nézve a hegyek labirintusában eltűnik a Duna, vagy éppen előbújik? Nézőpont kérdése

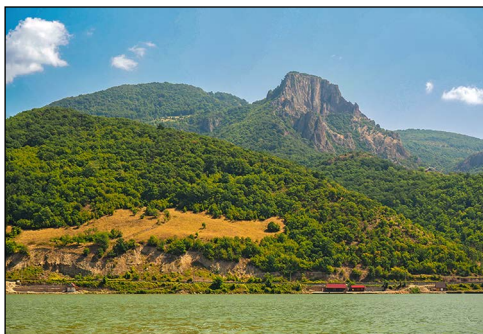
(Fotó: Mályi József 2024. április)

„A Felső-Klisszurában Északról Dél felé folyik, vagyis felénk közelít. Ott a távoli kanyarban, **Gospodin vir**-nél hosszasan fogunk időzni **Téglás Gábor** dévai történész és régész tanár úr jóvoltából. Mesél nekünk **Tiberius**, **Vespasianus**, **Domitianus** és **Traianus** császárokról, az ő munkásságukat megörökítő erősen kopott feliratú császártáblákról és a **római limes-ről**, **ripa-ról**, a ripának is a **Scrofulæ** nevű Gospodin Vir – Boljetin közötti szakaszáról. Megemlíti **Luigi Marsigli** olasz származású osztrák hadvezér, földrajztudós, polihisztor al-dunai munkásságát, ami mellett most már mi sem megyünk el szó nélkül. Ada Kaleh-nál, Turnu Severin tárgyalásakor mostohán bántunk Marsiglivel, alig említettük nevét. Végül a szegény szép **fehér macskáról** se feledkezünk meg, hiszen *Az arany ember*-ben Jókai is megemlékezett róla, akinek Tachtália-beli pusztulását Timéa oly keservesen megsíratta.”



A Duna 1000. fkm-nél a Grében megcsonkított sarkantyúja az „istenutánczó vaskezü ember” munkájáról árulkodik

(Fotó: Mályi József 2024. április)



Elől a Trescovăț 755 m magas sziklaorma, háttérben a Copriva (902 m)

(Fotó: Mályi József 2021. augusztus)



A Trescovăț sziklakatlan a lenyugvó nap fényében

(Mocsári László fotója alapján Rózsavölgyi Hilda festménye)

XI. fejezet: Az Al-Duna folyamszabályozási munkáinak második felvonása

- Újabb tervek, tervek-tervek hátán
- A szabályozási munkák ünnepélyes megkezdése
- Baross Gábor
- A Grében sarkantyúja

Újabb tervek, tervek-tervek hátán

A nagyívű változásokat legtöbbször a háborúk hozzák magukkal. Láttuk ezt az 1828-1829-es orosz-török háború után az első folyamszabályzó munkák esetében, amikor hosszú évszázadok után végre felszabadult a Duna, mint „transzkontinentális” vízi kereskedelmi útvonal a forrásvidéktől egészen a Fekete-tengerig.

Az 1830-as évek legelején – ahogy ezt a Vaskapus (IV.) fejezetben már említettük – Gróf Széchenyi István, Vásárhely Pál és mérnök gárdája József nádor és gróf Reviczky Ádám magyar kancellár hathatós támogatásával, lelkesen, nagy lendülettel és magas szakmai hozzáértéssel fogott a Duna „nyűgeinek megszabadításához”. Sajnos I. Ferenc osztrák császár 1835. március 2-i halála után, az új bécsi adminisztráció többé már nem támogatta az al-dunai munkákat, csak a vonatatóút építésének befejezését szorgalmazta. A folyamszabályzó, sziklarepesztő munkák az évtized második felében leálltak. Erősen megakasztotta a folytatást a két ország: Magyarország és Ausztria szembenállása, majd háborúskodása. Széchenyi a szabadságharc bukása után, magát vádolta Magyarország vesztéért.

Azonban a krimi háborúként elhíresült az Orosz- és az Oszmán Birodalom, valamint a szövetségeseik 1853 és 1856 között zajló háború az osztrák hadvezetők figyelmét ismét az al-dunai zuhatagok szabályozásának fontosságára irányította. Az osztrák kormány megbízott szakemberei a Vaskapuban 1854-től ismét el kezdtek

méricskélgni, kicsikét robbantgatni. Találgatták a legjobb, legolcsóbb megoldásokat a hajózható csatorna kialakítására. A krimi háború lezárása után a nagyhatalmak érdeklődése is az Al-Duna szabályozásának szükségszerűségére terelődött. 1871-ben az Al-Duna „nyűgeinek” felmérésére és a szabályozási terveinek elkészítésére a Mississippifolyam szabályozásában már nagy hírnevet szerzett Mac Alpin amerikai mérnöknek is meghívólevelet küldtek. Az al-dunai zuhatagok vadságának, félelmetes szépségének híre lassan terjedni kezdett Európában és a messzi Amerikában. Az egyre fokozódó közérdeklődés hatására, elsősorban a leglátványosabb Kazán-szorosokat lepték el hazai és külföldi festőművészek.



Telepy Károly: Gőzös a Vaskapunál
(Forrás: Wikipédia szabad enciklopédia)

Tisztelve Telepy Károlyt és nagyra értékelve az ő gyönyörű festményét megjegyzendő, hogy a Nagy-Kazán-szoros felső kapuját láthatjuk a képen, a jobbpart fölé tornyosuló Nagy-Strebeccel.

A hazai sajtóban is nagy figyelmet kapott az amerikai szakember al-dunai tevékenysége. A hétköznapi társadalmi, politikai élethez ezer szállal kötődő Jókai éber tekintetét biztosan nem kerülte el. Talán nem véletlen, hogy az 1872-ben megjelenő regényének Az arany ember-nek nyitójelenetét, a Vaskapu és a Tachtália, az Al-Duna e két legfélelmetesebb zuhatagának leírásával kezdi. Erős indítás egy „realista-romantikus” regényben.

Mac Alpin az Al-Duna hajózási nehézségeit alaposan felmérte és arra törekedett, hogy ár-érték arányában a legkedvezőbb meg-

oldást javasolja. Sok hűhó semmiért, az ő tervei sem valósultak meg. Míg a nemzetközi porondon (1856 – Párizs, 1871 – London) a munkák finanszírozásának kérdései szerepeltek, a mérnöki szobákban egymásnak adták a kilincseket nemzetközi híró mérnökök, szakemberek. Mindegyikük valahogy Vásárhelyi tervei közelében kötött ki. A finanszírozás kérdésében az 1878-as berlini konferencián végül az a „nagyszerű egyetértés született”, mely szerint a Vaskapu-szabályozás egész költségeit a magyar állam viselje. Cserébe a nagyhatalmak megengedték Magyarországnak, hogy terveket készítsen, a kivitelezés módozatait és a hajózás illetékeit maga határozza meg. „Fogjuk meg és vigyék.”

Az 1856. évi párizsi konferencia után frankban kezdték megadni a szabályozási munkák költségeit és a szabályozási térképek feliratait a magyar mellett franciául is megjelenítették.

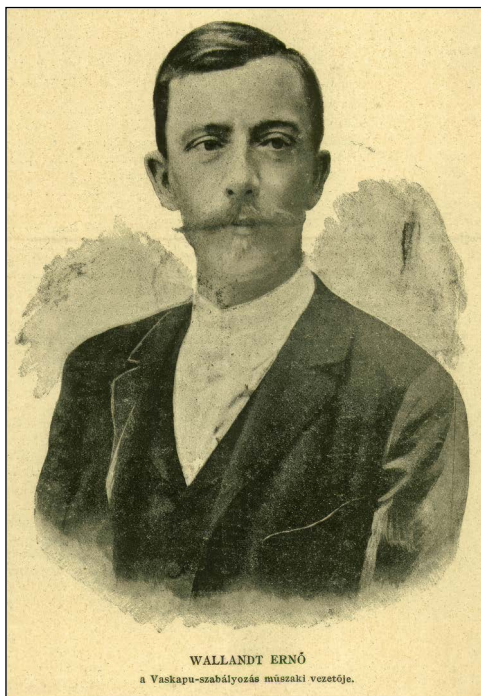
„Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag hajózhatóvá tételére a következő tervek álltak rendelkezésre: születtek:

1. *Vásárhelyi Pál eredeti felvételei a 30-as évekből, mely felvételek adatai a későbbi tervezésekhez is alapul szolgáltak, valamint az általa készített szabályozási tervek.*
2. *Wex Gusztáv és Meusburger osztrák mérnökök tervei az 50-es évekből, későbbi kiegészítésekkel.*
3. *Mac Alpin amerikai mérnök tervei 1871-ből.*
4. *Az e célra kiküldött nemzetközi bizottság által 1873–74-ben készített tervek.”^[1]*

Ebben a bizottságban Ausztria-Magyarország és a Török Birodalom kormányai által delegált szakemberek vettek részt.

Ezeket a terveket szinkronizálni, egy kalap alá hozni Wallandt Ernő akkori országos középítészeti felügyelő volt hivatott.

¹ Gonda Béla: *Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatagszabályozása* (127. o.)



WALLANDT ERNŐ
a Vaskapu-szabályozás műszaki vezetője.

Wallandt Ernő, miniszteri tanácsos az al-dunai vaskapu szabályozás m. kir. művezetőség főnöke stb.

(Forrás: [https://hu.wikipedia.org/wiki/Vaskapu-szoros#/media/F%C3%A1jl:Wallandt_Ern%C5%91_\(A_H%C3%A9t,_1896-09-27\).png](https://hu.wikipedia.org/wiki/Vaskapu-szoros#/media/F%C3%A1jl:Wallandt_Ern%C5%91_(A_H%C3%A9t,_1896-09-27).png))

„Ide pedig férfi kell!”

Mondotta volt Széchenyi az első szabályozási munkák megkezdése előtt magára gondolva.

„Sem részvénytársaság, sem az építésügyi igazgatóság nem képes a Dunát szabályozni.”

Az 1890–1896 -os évekre tervezett második szabályozási munkákra mégis csak egy állami vállalatot hoztak létre Királyi Művezetőség címmel. Vezető főmérnökének – a terveket már jól ismerő és azokat részben kiegészítő – Wallandt Ernőre esett Baross Gábor Magyarország kereskedelemügyi miniszterének a választása.

Az egész vállalkozás igazi motorja pedig **Belusi Baross Gábor**, a „vasminiszter” volt.

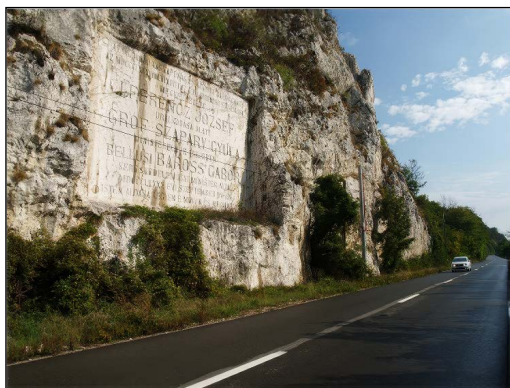
A szabályozási munkák ünnepélyes megkezdése

„Baross Gábor akkori magyar kereskedelmi miniszternek jutott a feladat, hogy e nagyszabású munkálatok végrehajtását – a melyet lankadatlan erélylyel, nemes ambícióval és alapos megfontolással készített elő – sajátkezüleg kezdje meg. A Grében hegy alsó csúcsában volt e czélből elhelyezve két akna, melytől a gyűjtőszinór a hegy alatt fentebb álló hajó fedélzetén levő

villamos gyűjtőhoz vezetett. Az üdvözlő beszédek megtartása után a kereskedelmi miniszter úr lenyomván a gyűjtő gombját, nyomban rá nagy robajjal felrobbant az akna s a Grében csúcsából nagy sziklatömeg hullt alá a Duna hullámsírhába. S ezzel megkezdett az al-dunai zuhatagok szabályozásának világra szóló nagy munkája. E nap emlékének megörökítésére a vállalat a magyar parton az Alibeg sziklaszirt fölött nagy méretű emléktáblát vésetett magába a sziklafalba a következő felírással:

Az al-dunai Vaskapunak és a többi zuhatagnak
az 1888. évi XXVI-ik törvénycikk által elrendelt szabályozása
megkezdett
I. FERENCZ JÓZSEF
URALKODÁSA ALATT
GRÓF SZAPÁRY GYULA
MINISZTERELNÖKSÉGE IDEJÉBEN
BELLUSI BAROSS GÁBOR
M. KIR. KERESKEDELEMÜGYI MINISZTER ÁLTAL
MDCCCLXXXVIII ÉVI SZEPTEMBER XV-ÉN
ISTEN ÁLDÁSA LEGYEN E MŰVÖN ÉS MEGALKOTÓIN!”

(Forrás: Gonda Béla: Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása 137. o.)



Az ún. Baross-Szapáry tábla, az Al-Duna legnagyobb mészkőbe vésett táblája, amit egy budapesti kőfaragó apa és fia véset. A vésők neveinek betűi java részben már lekoptak. Nagy csoda, hogy az 1970-es években a Románia-szerte dúló, a „magyar világra” emlékeztető emlékművek elpusztítási hullámát ez a hatalmas magyar nyelvű tábla sértetlenül megúsza
(Fotó: Mályi József 2015. október 05.)

Bellusi Baross Gábor



(*1848. június 6. Pruzsina, Trencsén vm.,
†1892. május 9. Budapest)
Baross Gábor: Barabás Miklós festménye

Vajon mit mesélhet nekünk a kőbe vésett regényes történelem „a Vaskaputól kezdve föl egész Klisszuráig”^[2] a rövid életű Baross Gáborról? Vajon, mivel érdemelte ki, hogy az Al-Duna legnagyobb kőtábla-felirata több, mint 130 éve hűségesen őrzi a nevét és még századokig, sőt tán még évezredekken keresztül is őrzeni fogja, ha a hálátlan utókor s az idők árja le nem törli?

Vajon a két évszám partfalai közé, milyen gazdag és termékeny életút szorult? Halála után a Budapesti Hítlap hat oldalas vezércikkben emlékezett meg Baross Gábor életművéről.^[3] Ezt a terjedelmes cikket nem emelem ide be, mert a „Szent Borbála fedélzetén utazva, már régen elhagyjuk Galambóc várát” is, mire Baross miniszter munkássága listájának végére érnek. Az egyszerűség kedvéért, a Wikipédia szabad enciklopédiájának, jól szerkesztett szócikkéből szemezgetek.^[4]

„Baross Gábor a nemzeti gazdaságpolitikának rendelte alá közlekedéspolitikáját. Legjelentősebb reformja a vasúti személyszállításban az ún. zónatarifa-rendszer bevezetése volt, amely a sok vasúttársaság díjszabásait egységesítette, és a távoli utazásokat olcsóbbá tette. A vasúti áruszállítás tarifarendszerének átalakításával a magyar mezőgazdaság versenyképességét, az ipar és a kereskedelem szempontjait tartotta szem előtt, akár a vasút jövedelmezőségének kárára is. Mindebben eszközül használhatta a magyar vasúti rendszerben egyre nagyobb szerepet játszó MÁV-ot. Legnépszerűbb intézkedése az új vasúti személyszállítási díjszabás (zónatarifa) 1889-es bevezetése volt.

Közlekedéspolitikusként célja volt a víziközeledés fejlesztése, a fumei kikötő kiépítése és az Al-Duna hajózhatóvá tétele. A Vaskapu csatorna megnyitását (1896) már nem érte meg, de a beruházás elindítása az ő érdeme. Gazdaságpolitikusként az ipari szakoktatás fejlesztése fűződik a nevéhez, a posta és a távírda egyesítése, a Budapest–Bécs közötti telefonkapcsolat kiépítése, a Postatakarékpénztár megalapítása.

3 (Budapest, 1892. XII. évfolyam 130. sz. kedd, május 10.)

4 A Wikipédia szabad enciklopédiájának Baross Gábor, sok szerző által összegyűrt szócikkét olvasva, azt a Magyar Nagylexikon és a Budapesti Hírlap vezércikkével is összevetve adjuk közre.



Baross Gábor fém emléktáblája Fiumében
(Fotó: Thaler Tamás – Wikipédia)

Baross Gábor élete legnagyobb feladatának azonban a Vaskapu szabályozását tekintette. A német vámháború miatt a Monarchiának Németország elkerülésére az Alpok hegyláncain keresztül Svájc felé meg kellett építenie az arlbergi vasútvonalat. Ez a munka Ausztriára hárult, így egyedül Magyarországnak kellett megoldania az Al-Duna szabályozásának feladatát, amelyet a berlini konferencián (1878) a Monarchiára kiosztottak. Baross gyakori személyes jelenlétével biztosította a munkálatok menetét, de szükség is volt minden energiájára és szervezőképességére, hiszen ez volt az évszázad egyik legjelentősebb belvízi hajózást segítő európai beruházása. Jelentőségét az adta meg, hogy elkészülte után született meg az egységes dunai hajózóútvonat. A »vasminiszter«
ezt azonban már nem érhetette meg.”

Személyisége

„A rendkívüli munkabírású, tekintélykövetelő, önmagát és környezetét sem kímélő Baross Gáborral hivatali beosztottjai nem tudtak lépést tartani. Különösen államtitkári működése első éveit jellemezte, hogy beosztottjait leforrázta, kioktatta.

A visszaemlékezések szerint Baross indokolatlanul éles hangot használt, olykor brutális stílust engedett meg magának. A politikus összehasonlíthatatlanul több időt szánt az aktákra, mint a hivatalnokok. Értekezletei előtt a résztvevők külön munkamegbeszéléseket tartottak, azért, hogy ne a miniszter előtt derüljenek ki a figyelmetlenségek, hibák vagy mulasztások. Baross miniszteri felelősségét igen széleskörűen értelmezte. Felfogása szerint a miniszteri intézkedéseket nem az apparátusnak kell meghoznia a miniszter nevében, hanem fordítva: azoknak a miniszter akaratóból kell létrejönniük. Mindez azt jelentette, hogy a tárca intézkedéseiről az elismerés és a támadás is a minisztert illette meg. Intézkedéseit az **ellenzéki pártok nem támadták.** Az 1880-as évek vége felé Baross környezetében már csak olyan emberek dolgoztak, akik tudták a tempót tartani felettesselükkel. Ezek az emberek lettek a következő évtizedek legnagyobb befolyású szakemberei. Beszédeiben gyakran emlegette, hogy lépéseit a hazája iránti szeretet irányítja, a közös szolgálata. Életművét már a kortársai is Széchenyi alkotásaihoz hasonlították.”

Már lázas betegen is leutazott a Vaskaphoz⁵⁾ az ottani munkákat ellenőrizni, személyes jelenlétével újabb és újabb energiát, lendületet adni a felelős vezetőknek, dolgozóknak.

Áldott legyen szép emléke!

5 „Baross Gábor kereskedelmi miniszter 1892. március 26-án személyesen ment – már nagy láztól gyötört beteg testtel – Orsovára és a Vaskaphoz, hogy onnan visszajöve soha többé meg ne láthassa e munkát, melynek végrehajtását magas szellemének ideális lelkesedésével igyekezett előmozdítani.” Írta róla Gonda Béla.



*Baross miniszter kíséretével a Vaskapunál,
1892. március 26-án.*

*Balról jobbra: Hoszpotszky főmérnök,
Schober igazgató, Gaál képviselő,
Gonda Béla műszaki tanácsos,
Neményi képv., Sipeky képv.,*

*Ludvig államvasúti igazgató-elnök,
középen – Baross Gábor miniszter.*

*Mögötte: Cseörgő miniszteri tanácsos, majd
Wallandt osztálytanácsos, Lutter vállalkozó,
Schlotterbeck intéző mérnök*

(Fotó: Futtaky Gyula, a Vasárnapi Újság munkatársa. Forrás: Vasárnapi Újság 11. kötet, 533. o.)

A fotó a Vaskapunán készült. Érdekesége túl azon, hogy egy ilyen magasrangú társaság látogatta meg a munkálatokat, az volt, hogy a tükörsimára faragott mederfenék fölött kilenc méter magas kőhányással készített gát volt hivatott az élő víztől elválasztani a munkaterületet. Ha az átszakadt volna, az akkor ott dolgozó munkások a hullámsírban mind elvesztek volna, ahogy ez később sajnos a grébeni gátszakadásnál meg is történt. Alapos munkára vall, hogy a kőhányás annyira megfogta a gát mögötti vizeket, hogy alig volt szivárgás, a főurak lába alá elengedő volt egy deszkapadlót tenni.

A Grében sarkantyúja

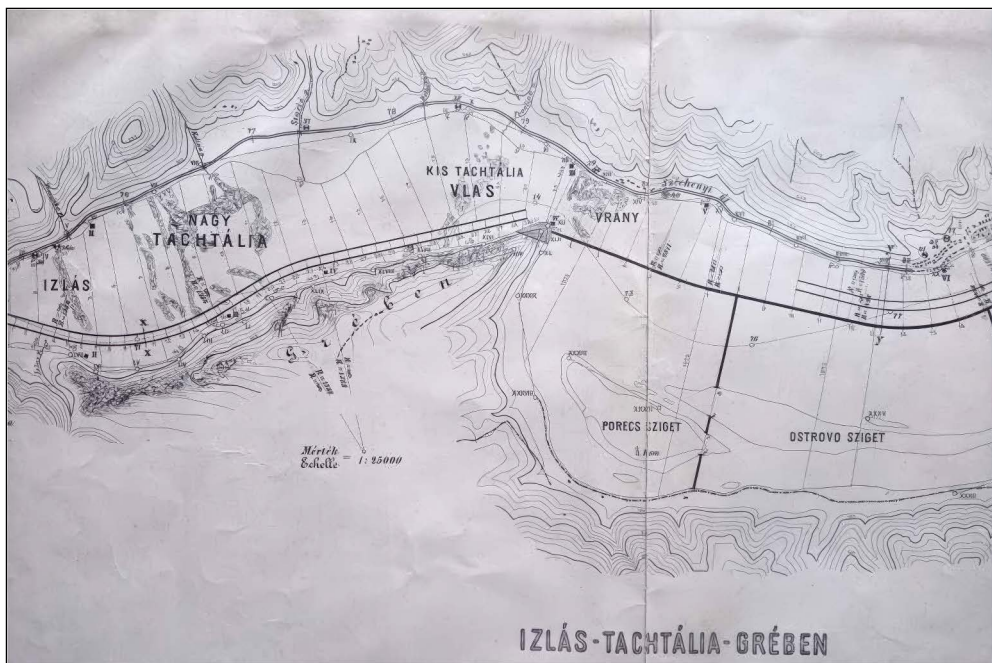
Az Izlás–Szvinica 7,6 km hosszú szakaszon 6 métert esett a Duna, második legnagyobb akadályát képezve az al-dunai hajózásnak. A térképen jól látható az a sok sziklatüske, amit a korabeli hajósoknak kerülgetniük kellett. Az a monda járta, hogy kisvíz idején Izlásnál, az egyik szikláról a másikra átugrálva, akár a túlsó partra is át lehet jutni. Ha a hajósok ügyesen, szerencsésen eljutottak a Kis-Tachtália-ig, akkor várta őket a folyam hirtelen szűkületében a Grében, víz alatt tovább folytatódó kőgátja s az azon átbukó víz, majd Vraný sziklatüske, amit, ha (szintén) ügyesen és szerencsésen kikerültek a hajósok, akkor jobbkéz felől a sarkantyú holtterében kialakuló hatalmas örvényt kellett elkerülniük. Ebbe a keskeny szűkületbe vágták 1834-ben Vásárhelyiek az első hajócsatornát.

A térképen jól látszik a tervezett Izlás–Tachtália–Grében-csatorna, a sarkantyú után tovafutó szorítógát terve, valamint a balparton szépen futó Széchenyi-út.

A tervek szerint a csatorna a nullponthoz képest -2 m mélységben, 60 m fenékszélességben és legalább 2000 méter hosszban lett úgy kirepesztve, kikotorva, hogy ehhez még a folytatólagos hajóútból további 1900 folyóméternyi kiálló sziklacúcsokat is kirobbantottak. Gonda Béla megjegyzi, hogy az Izlás-zuhatag kőzetét kvarcos mészkő képezte, ami csaknem üvegszerű ridegségű volt. *„Ez a rideg kőzet a véső erős ütése alatt igen könnyen törik s ezért dolgoztak itt a zúzóok rendkívül nagy eredménnyel, a mi azonban a kotrásra való tekintetből inkább hátrányos. A véső ugyanis oly nagy darabokat tört le a sziklafenekből, hogy azokat a vedres kotró alig, vagy csak nehezen volt képes kikotorani.”*

A csatornát leginkább a szerb oldalon, a Duna jobbpartjának közelében repesztették ki.

A Grébetől kiinduló igen nagy nehézségek árán megépített szorítógát a szirtfok után kialakuló nagy örvénylést is megszüntette.



A Grében-sarkantyúja térkép közepén látható.

A Grében és a Trescovát között tör utat magának a Duna

(Forrás: Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum – Duna Múzeum archívuma)

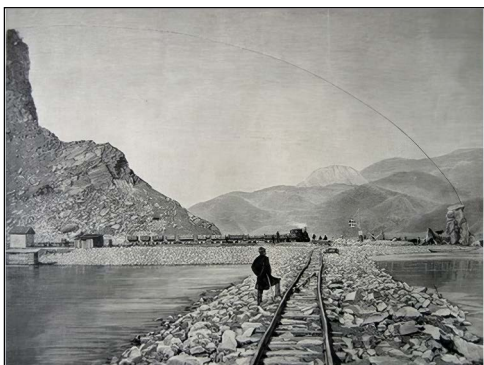
A szorítógát a sarkantyútól kezdődően, méterenként 1000 m³ kőanyag beépítését igényelte. Kezdetben 25-30 méter mélységbe kellett hatalmas köveket lejuttatni, sok helyen 7-10 km/h sebességű áradat még azokat is messzire sodorta. Nem csoda, hogy 1891. december 2-án a készülékelben lévő áradat még azokat is messzire sodorta. Nem csoda, hogy 1891. december 2-án a készülékelben lévő szorítótmű a felső szakaszon megcsúszott.

Így ír erről az eseményről a munkák m. királyi főellenőre, miniszteri tanácsos Gonda Béla:

„Egy ily erős csuszamlás következett be 1891. december 2-án, a midőn egy késői rendkívüli árhullám a még ideiglenes méretű gáton átbukva, annak 150 m hosszú részében a koronát és a rézsüt megbontotta és a támadt nyíláson a víz 1 1/2 méteres bukással az elzárt mederben óriási zajjal és hullámmal bukott át, nagyszerű, de egyúttal borzalmas látványt nyújtva a szemlélőnek.”

Gonda Béla ugyan nem írja a könyvében, de a szabályozási munkák során, legalább 85 ember vesztette életét. A 86. áldozata Baross Gábor volt.

A folyamszabályozási munkák „második felvonásában” az Iztos és a Grében közötti szakaszra koncentrálták a legnagyobb erőket, nemkülönben a Grében és Szvinica közötti szakaszon létesítendő ún. szorítógát építésére, amely arra volt hivatott, hogy a Grében utáni hirtelen kiszélesedő Dunának a vizét a gát által keskenyebb mederben, Szvinicáig magasabban tartsa, hogy kis vízállás esetén is hajózható maradjon az Iztos-Tachálya szakasz. A Grébennél szükségszerűvé vált a sarkantyú lefaragása, a hirtelen szűkület kitégátása. Ezért a hegy vízbe nyúló sarkantyúját alaposan megcsontították.



„A munkálatok nagyságrendjét ez a kép plasztikusan érzékelteti. A metszeten a Grében hegy Dunába mélyen benyúló lerobbantott részét egy pontozott félkörív jelzi. Ez alig 327 ezer köbméter volt, a teljes földmunka, kevesebb mint két százaléka.

Az alább bemutatott fényképeket egy orsovai fényképész, Hutterer Géza készítette. A szabályozás vélhetőleg tisztességes bevételt jelentett a fotósnak, mert a fényképeit a nemzetközi és hazai sajtó is rendszeresen megvásárolta és metszetekké átalakítva közölte. Hutterer legtöbb általam ismert felvétele a szabályozási munkálatok leglátványosabb részéről – az Orsova alatti medercsatorna építéséről – szól.

A Vaskapu hajózási akadályainak felszámolása a 19. század végének legnagyobb állami beruházása volt. Az 1890-1898 közötti munkálatok során több mint 25 millió köbméternyi követ és földet mozgattak meg hat munkaállomáson. 85 építőmunkás szenvedett halálos balesetet. Sőt, ebbe halt bele a mű legfontosabb szervező-koordinátora és akarnoka Baross Gábor is. Voltak meddő viták, határidő és költségvetés túllépés. És persze előbb avatták fel (1896), mintsem teljes egészében elkészült (1898) volna. A teljes költsége 31 millió korona volt, ez az összeg körülbelül akkora, mint amennyit a MÁV 15 év alatt költött beruházásokra.”

(Forrás: Frisnyák Zsuzsa magyar muzeológus, történész, közlekedéstörténész: A Vaskapu szabályozása 2012. 05. 26.

Forrás: https://timelord.blog.hu/2012/05/26/a_vaskapu_szabalyozasa

Mivel a Grében sarkantyú lefaragása szerb területen történt, a szerb állammal is meg kellett egyezni. Szerbia ugyan anyagilag nem járult hozzá az építkezésekhez, de területet biztosított a felvonulási épületeknek és megengedte, hogy az építésvezetőség a közeli kőbányákból természetes követ bányászthasson a szorítómű építéséhez.



A Grében lefaragott sebhelyes csúcsa

(Fotót valószínűleg Hutterer Géza készítette 1890-es években – Frisnyák Zsuzsa gyűjteménye)



A szikla falában ejtett seb, még ma is ott éktelenkedik, ám gyönyörűen mutatja a mészkő kortörténetéről árulkodó üledékes rétegeit, gyűrődéseit. A növényzet itt-ott meglepedett rajta.

Hiába: „Az Élet szent okokból élni akar”

(Ady Endre: A Tűz márciusa

Fotó: Mocsári László 2024. április)

A Grében sarkantyúja a Fekete-tengertől számítva a Dunán fölfelé, pontosan az 1000. folyamkilométernél található.

A fehér macska

Végül e fejezet végéhez érve – ígéretünkhöz híven – ne feledkezzünk meg arról a szegény cicáról sem, amelyiknek a Tachtália zuhatag örvényében kellett csak azért elpusztulnia, mert a gonosz hajóbiztos a Szent Borbála megmentése érdekében egy elszabadult vízimalom és a fehér macska vesztét okozta.

Az ember szemében: „az a nyavalyás” volt, a kis török lányka szemében: „szegény kis cica.”

Később, amikor a hirtelen támadott nagy szél hatalmas hullámokat vetett, egy a hajón átcsapó hullám lesodorta Tímár Mihályt a fedélzetről, eltűnt a habok között, azonban szerencsésen vissza tudott kapaszkodni a hajóra. Timéa szíve meg se dobbant.

„Mikor a fehér cicát a hullámok közé veszni látta, akkor kétségbe volt esve, akkor nem tudta könnyeit visszatartóztatni, s most, amikor a hajóbiztost elnyelte a hullám, azt sem mondta rá, hogy »szegény!«

Igen, mert a fehér cica oly keservesen könyörgött mindenkinek, az az ember pedig úgy dacolt mindenkivel! Aztán a fehér cica egy kedves kis szeretni való állat volt, a hajóbiztos pedig egy csúf férfi. És mert elvégre a szegény kis fehér cica nem tudott magán segíteni, a hajóbiztos pedig erős, ügyes ember, bizonyosan kiszabadítja magát a bajból: hiszen azért férfi.”

(Jókai Mór: Az arany ember / A fehér macska ka 13-20. o.)

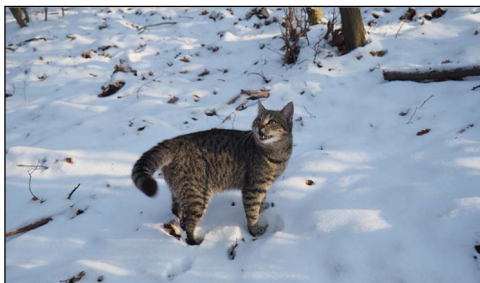
Nárcissza

„Móric bátyám macskája tiszta fehér volt és kékszemű, ez volt a Nárcissza, mely az »Aranyember«-ben is szerepel. [...] Bátyám Nárcisszája volt a legszebb és a legorcátlanabb, annak minden meg volt engedve, érezte, hogy őt a ház feje pártolja. Nárcissza mindig elleste, ha a villára oly falat került, mit ő szeretett, azt oly ügyesen tudta lekapni a villáról, míg az ember a szájához vitte a falatot, hogy észre sem lehetett venni, már ő megette; és ha az ő kedvenc étele

volt, körüljárta mindenki székét és mindenki elől elkapdosta a jó falatokat. Sokszor megesett, hogy Nárcisszát el kellett csukni ebéd előtt, mert nem lehetett tőle ebédelni. Mikor megtette étkezési körútját az asztalnál, visszament bátyám széke támlájára, ott szépen megnyalogatta a talpacskaít és mikor tisztogatásával elkészült, lemászott bátyám ölébe és ott aludt. Alighogy befészkelte magát bátyám ölébe, elkezdett dorombolni. »Ennek a macskának én vagyok a kanapéja« szokta bátyám mondani. Ebéd után azt mondja bátyám: »Be kellene mennem dolgozni, de nem merek felállni, mert felébred a nagyságos Nárcissza.« [...] Ez a macska annyira szerette bátyámat, hogy mikor egyszer ősszel kiment nénivel a hegyre és az éjszakát is kint töltötte, másnap reggel csak megjelenik a terraszajtón a fehér cica és elkezd nyávogni. Bátyám a szobájában volt és kinéz az ablakon, hát lát egy fehér macskát; kimegy, hogy megnézzze, miféle macska lehet, ép olyan, mint az ő kedvenc cicája, hát nagy csodálkozva látja, hogy az ő Nárcisszája. Ölébe vette és úgy vitte nénéhez és mondta:

– Nézd már, kedvesem, azt tartják, hogy a macska hamis, már pedig ez nem hamisságból jött ki utánunk a hegyre, de szeretetből, csak azt nem tudom megérteni, hogy miféle alkalmatossággal jött át a Dunán, mert hidpénzt bizonyosan nem fizetett.”

(Jókay Jolán visszaemlékezései)



Ő ugyan egy cirmos kandúr a sok közül. Nem volt se jó, se kiváló, csak egy móka-mester, a mi szívünkhöz közel álló. Vele együtt koldulunk szeretetért és az életért
(Fotó: Mályi József 2019. január)