Duna

Az álmok valóra váltak!

2018. augusztus 05-11.



Olyan célt tűztünk ki, mely sok honfitársunk fejében egész élete során ott motoszkál. Végig kísérni legnagyobb folyónk, a Duna útját a születésétől az elmúlásáig, azaz a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig.

A 2888 km hosszú Dunát 2 egyenlő részre osztottuk. A felső részen inkább az épített látnivalók domináltak, míg az alsó részen a természet szépségeiben gyönyörködhettünk.
Az alsó szakasz bejárása is 7 napig tartott. Az első nap reggelén már elértünk a Dunához. Kiskőszegen megnéztük a Batinai csata emlékművét, de fő célunk a Duna megtekintése volt a hegytetőről.





A határokon való átlépés bizonytalansága beigazolódott, így Pétervárad nál nem álltunk meg, hanem egyből belgrádi szállásunkra igyekeztünk, ahol a szállás elfoglalása után következett a Nándorfehérvári vár megtekintése, majd egy 2 órás, vacsorával egybekötött városnéző sétahajózás a Duna Száva torkolatában, naplementével fűszerezve. Érdemes megjegyezni, hogy a Duna legnagyobb mellékfolyója a Szávát.





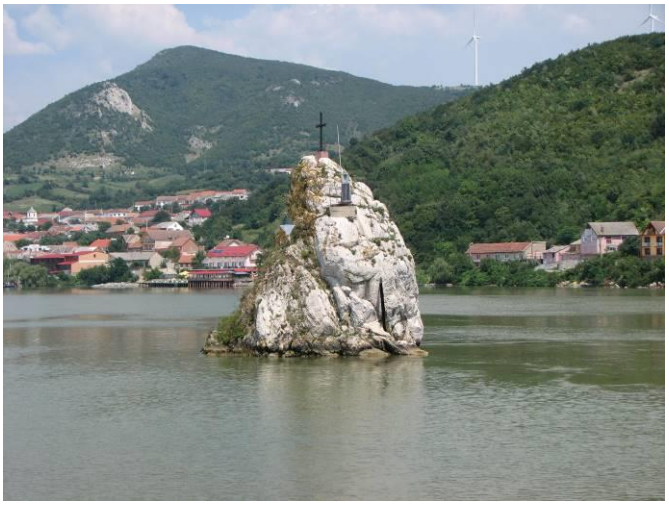

Második napunk Szendrőn a vár megtekintésével kezdődött, majd felszálltunk hajónkra, mely átvitt bennünket a Kazán-szoroson.

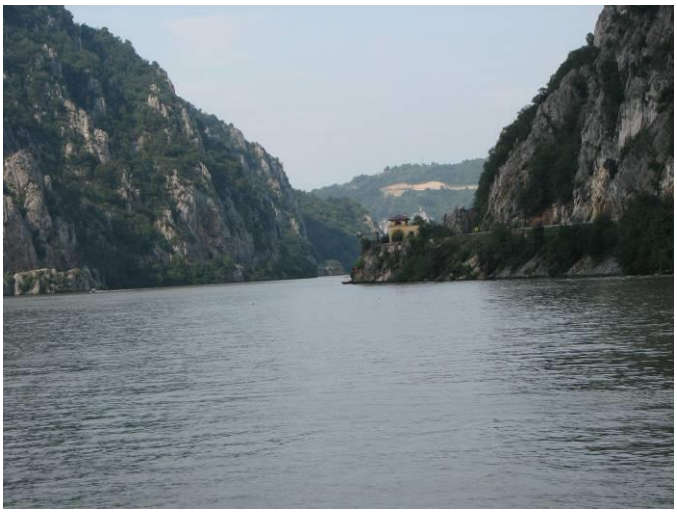





A régi időkben az Al-Duna e kritikus szakaszát rendkívüli vízjárási viszonyok jellemezték, mivel a mederben számtalan szikla és zátony akadályozta a haladást. A folyó különböző vízállásainál eltérő, kanyargós utakon hajózhattak csak a bátor kereskedők, minduntalan kockára téve életüket és értékeiket. Innen ered a ˇKazán" elnevezés is, mivel úgy gondolták, hogy a víz mélyén lévő hatalmas, forró üstök miatt fortyog állandóan a víz.
A hajózási akadályok leküzdésével már a római korban is kísérleteztek, mivel a pannóniai területen állomásozó légióiknak a Dunán hajón szállították az élelmiszert, és e szállításokat a Vaskapu zuhatagai gyakran hetekre feltartóztatták. Ennek kiküszöbölésére a jobb part mentén hajózócsatornát építettek védgátakkal és duzzasztógáttal, lehetővé téve ezzel a kis merülésű hajók közlekedését. A sebes vizű folyón a hajók árral szemben történő mozgatását is meg kellett oldani, ezért a sziklafalba rögzített, ácsolt galériát építettek, amelyen lovak vontatták a megrakott bárkákat. A római idők elmúltával ezek az építmények fokozatosan elpusztultak, majd a napóleoni háborúk utáni gazdasági visszaesést követően nőtt meg ismét a keleti kereskedelem jelentősége, és egyúttal az Al-Duna közlekedésfejlesztésének szükségessége.
Az Al-Duna szabályozásának gondolatát Széchenyi István vetette fel, aki 1830-ban szakértők társaságában utazta végig a zátonyokban bővelkedő két Kazán-szorost és a Vaskaput, majd ezt követően, 1833-ban, Vásárhelyi Pál tervei alapján 1834-ben megkezdődött az építkezés is. A mederből a legveszélyesebb tarajos sziklákat kirobbantották, ezáltal a hajózást legalább évi 152 napon át biztonságossá tették. Anyagi okok miatt a tervekben szereplő hajózóút kiépítése nem volt lehetséges, ezért a Duna bal partján a sziklába 122 kilométer hosszú utat vájtak. Ez nem csak a hajók vontatását, hanem hajózási idényen kívül az áruk szekéren történő szállítását is lehetővé tette. I. Ferenc császár halála után azonban a keleti kereskedelem ügye háttérbe szorult, és a munkálatokat abbahagyták, így a folyószabályozás kérdése csak az 1870-es években került ismét napirendre némi diplomáciai huzavona után, mivel a hajóút megépítését főleg az Osztrák–Magyar Monarchia tartotta fontosnak - a földrajzilag érintett Románia és Szerbia nem - végül 1896-ban adták át, miáltal a Vaskapunál elkészült hajózóúttal a 152 napos hajózási idény 290 napra bővült. A mára állandó vízi út meglétéhez az alapvető változást az 1970-es évek elején megépített Vaskapu vízlépcső jelentett, melynek megépítését követően a hajózás egyszerűbbé és biztonságosabbá vált a szorosokban, mivel a Duna megemelkedett vízszintje miatt a gátak visszaduzzasztó hatása 240 km-en érvényesül. A vízszintemelkedés következtében víz alá került többek között a kis Ada Kaleh-sziget is, valamint több mellékfolyó torkolati szakasza, Orsova régi városrésze, a Széchenyi út is.



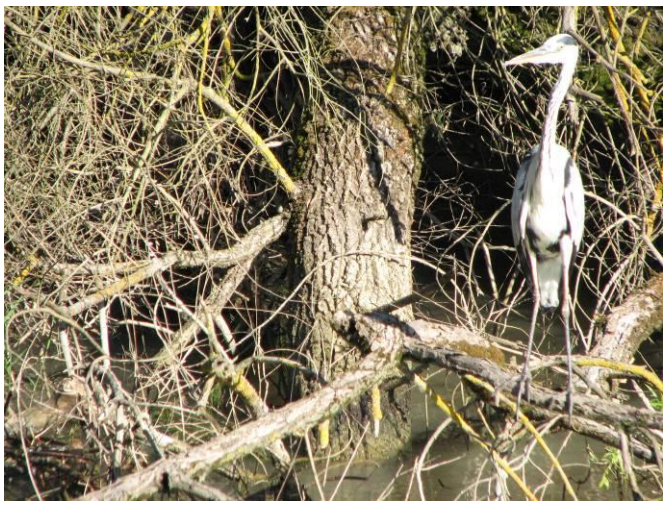


A 7 órás út zárásaként itt is megismerhettük a zsilipezés fortélyait, ugyanis itt találkozhattunk először dupla zsilipezéssel, mivel a 32 méteres szintkülönbség nem küzdhető le egy zsilippel.

A szállás elfoglalása után a vállalkozó kedvűek megmártózhattak a szálloda medencéiben és kipróbálhatták a wellness részleget is.

Harmadik napunk az utazásról szólt, mert minél hamarabb szerettük volna tulcsai szálláshelyünket elérni, ahol 3 éjszakát töltöttünk. Az úton olyan bizonytalansági tényezőkkel is szembesültünk, mint a szerb-román határátlépés, illetve Bukarest megkerülése. nem volt egyszerű, de megérkeztünk.
Következett 2 teljes nap a Duna Deltában helyi kísérünk, Levente segítségével.
Az elsőn sétahajóztunk a csodálatos természeti látnivalók között, találkoztunk rengeteg madárra, és siklottunk a zegzugos csatornákban. Közben átszálltunk kis csónakokba és még közelebbről tekintettük meg a tájat. a 8 órás hajózás után még annyi időnk maradt a szabad program előtt, hogy közösen megnéztük az ország legnagyobb, a delta élővilágát bemutató, akváriumát.






A második tulcsai napon megkíséreltük a 0. kilométer elérését. Korai indulással a sulinai ágon elhajóztunk Sulináig, ahol a különleges helyi temető megtekintése után kisétáltunk a Fekete-tenger partjáig. Itt készítettük el csoportképünket, háttérben a o. kilométert jelző világítótoronnyal, majd következett egy kis fürdőzés a kellő hőmérsékletre felmelegedett tengerben.



A szabad program végeztével ismét hajóra szálltunk, de indulás előtt megebédeltünk. Az egész útra jellemző volt, hogy mindenhol előnyben részesítettük a helyi ételeket, ízeket. Ezért is volt olyan változatos az étkezésünk. A deltában az emberek a halból éltek, illetve a hallal táplálkoztak, ezért mis is változatosabbnál változatosabb halételeket kóstultunk.
Ebéd után megcéluztuk a 0. kilométert, ahol a 16 nappal korábban, a Fekete-erdőben lévő forrásból hozott vizet visszaöntöttük az őt megillető helyére.



Tulcsára ismét csodálatos, addig még nem ismert útvonalon tértünk vissza.