

# Duna 2.

## Az álmok valóra válnak!

2020. augusztus 02-08. (vasárnap-szombat)

Ára 280 000,- Ft/fő, mely tartalmazza az útiköltséget, a hajóutakat, a belépők, a napi többszöri étkezés, az audió rendszer, a szállás (a 2 személyes szobák rendelkeznek saját tusolóval és WC-vel, igény esetén 30 000,- Ft-os felárért 1 ágyas szoba igényelhető korlátozott darabszámban), az utasbiztosítás, a folyamatos magyar nyelvű helyi és a csoporttal tartó idegenvezetés díját.



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.

Utunk folyamán nem csak a Dunát kísérjük végig, hanem a magyar vonatkozású eseményeket, helyszíneket is felidézünk.

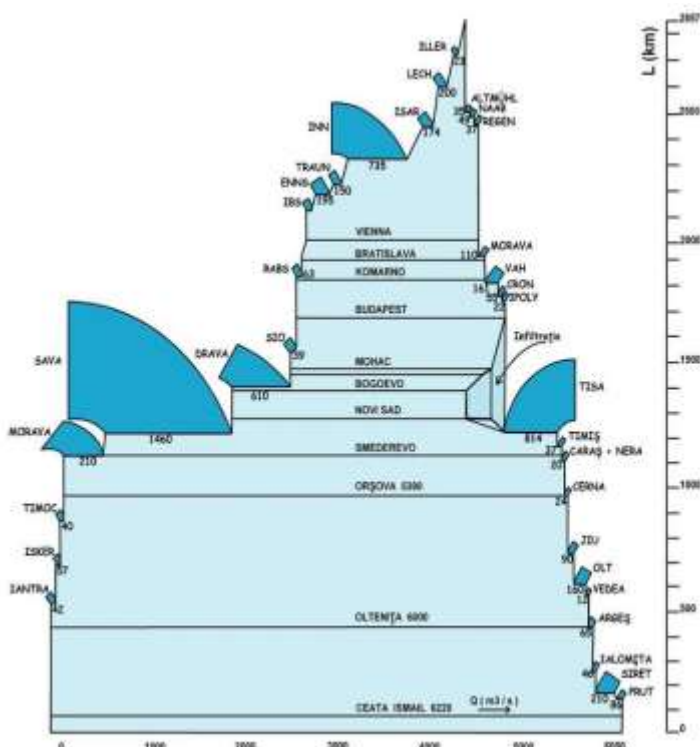
A Duna alsó szakaszának két leglátványosabb része a Kazán-szoros, illetve a Duna-delta. Ez, a két méltán híres terület képezi utunk fő gerincét, melyre a legtöbb időt szánunk. A hajóközlekedés viszonylagos lassúsága miatt sokat gyönyörködhetünk a két erősen eltérő szakasz épített, illetve természeti látnivalóiban.

Mivel az első szakaszt a lehető legközelebb, Mohácsnál fejeztük be, ezért most nem kell sokat utaznunk, hogy elérjük a Dunát. Innen 1446 km-t teszünk meg a folyó elmúlásáig, a Fekete-tengerig.

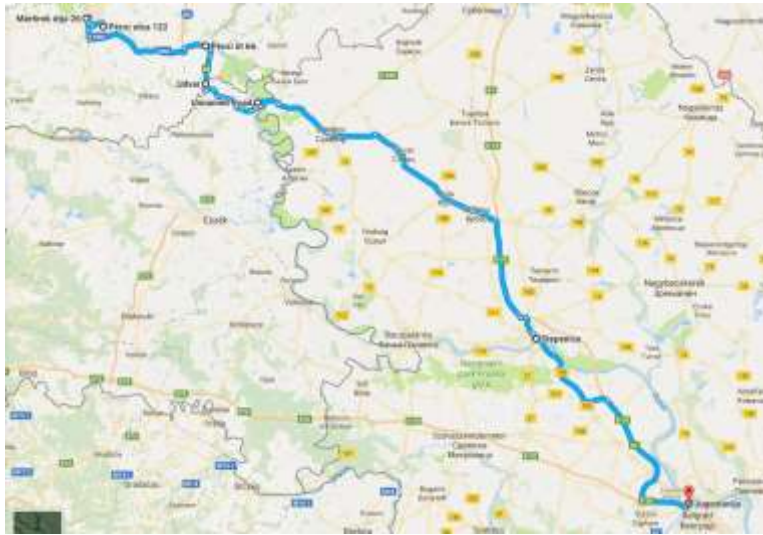
Már az első napon megtekintjük a Duna legnagyobb mellékfolyóját, a Szávát, melynek vízhozama majdnem akkora, mint a 2. (Tisza) és a 3. legnagyobb mellékfolyó, (Inn) vízhozama együtt.

Olyan helyekre is eljutunk, melyet csak hajóval lehet megközelíteni. 4 alkalommal szállunk hajóra és hosszú órákat töltünk rajtuk úgy, hogy csak mi fogunk utazni velük. Nem az első úton megszokott menetrend szerinti járatokkal utazunk, hanem bérelt hajókon, ahol csak mi tartózkodunk és természetesen az étkezések is a hajókon lesznek.

*A határátkelések kiszámíthatatlansága, az időzónák átlépése miatt a percre lebontott program és a preferált időpontok meghatározása felesleges. Napközben nincs szabad program, csak esténként.*



2020. augusztus 02. (vasárnap) **1. nap** 300 km



**6.00** Kiállítás Kozármisleny, Két szekér fogadó parkolójában

**6.30** Indulás Kozármislenyből

**6.45** útitárs felvétel Pécs, vasútállomás parkolója

**7.45** útitárs felvétel Mohács, Fő tér

**Érkezés Udvar** határátkelőhelyre (Magyar-Horvát)

**Kiskőszeg, a Batinai csata emlékmű megtekintése**



**Indulás Batináról**, majd újabb határátlépés (Horvát-Szerb)

**Megállás az autópályánál**

**Érkezés Belgrádba.**

**A szállás elfoglalása, majd a Nándorfehérvári vár megtekintése**



**Indulás a hajóhoz,**



## 2 órás sétahajózás vacsorával a Duna és a Száva torkolatában



majd séta a szállásra a Hotel Jugoslavijába



## 2020. augusztus 03. (hétfő) **2. nap** 150 km + 120 km hajón



**8.00 Indulás a szállásról**

**9.30. Érkezés Szendrőre, vár megtekintése Indulás 10.30**



Smederevo (Szendrő) vára 1428 és 1430 között épült a középkori szerb birodalom északi határán. A szabálytalan háromszög alakú erődítmény két részből áll: a belső várból és az 1439-re elkészült külső várból. A külső vár falain mintegy két tucatnyi bástyát építettek, a fal téglanyagának egy része a környék római romjainak felhasználásával készült.

Építésének háttérében több ok állt: Brankovics György (Đurađ Branković) szerb fejedelem Nándorfehérvár pótlására tervezte a várat; hatalmas méretét indokolta, hogy a királyi udvar befogadására alkalmas erődítményt tervezett. Emellett természetesen a törökök elleni védekezés is indokolta a Duna partján álló vár létrehozását. Továbbá óvta a Duna és a Morava folyó által közrefogott mezőgazdasági területeket és a tőle délkeletre elhelyezkedő ércbányászati körzeteket.

1459-re elfoglalták a törökök a várat, amely a középkori szerb állam létének végét is jelentette. Ezután a smederevoi (szendrői) vár a környezetében lévő és elfoglalt hódoltsági területek irányítását látta el.

**12.00 Érkezés Veliko Gradistébe, a hajóhoz**

**Hajózás a Hotel Aquastar Danube hajójával a Kazán-szorosban Tekijaig, majd busszal a szállásig, Kladovóba. Késői ebéd a hajón**



A Kazán-szoros egy több szakaszból álló, 134 kilométer hosszú szoros, vagy szurdokvölgy része. (Galambóci szurdok, Gospodin Vir szurdoka, Nagy- és Kis Kazán-szoros, Sip-szurdok), mely az ókortól, azaz a nagy népmozgások és a folyami hajózás megindulásától kezdve természetes határként működött a Kárpát-medence és a Balkán-félsziget területei között.

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 "Kazán" elnevezés is, mivel úgy gondolták, hogy a víz mélyén lévő hatalmas, forró üstök miatt fortyog állandóan a víz. 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 kiobbantották, 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.



### **Szállás: Hotel Aquastar Danube \*\*\*\***

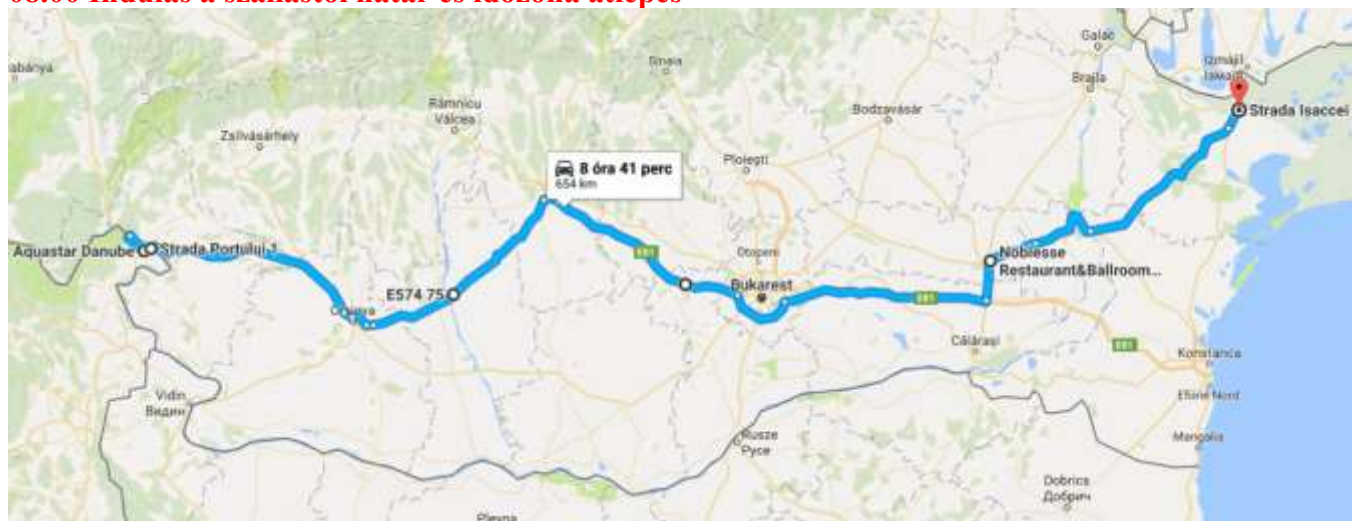
A szálláson fitness részleg ingyenesen igénybe vehető.



## 2020. augusztus 04. (kedd) **3. nap** 650 km

Reggeli 7.00-tól a szálláson

**08.00 Indulás a szállástól határ és időzóna átlépés**



**Közben 3 megállás, ebéd egy pihenőnél, majd, vacsora Slobozian.**

**Érkezés Tulcsára a szálláshelyre**

**Szállás: Hotel Duna Delta Danube \*\*\***

Itt 3 éjszakát töltünk. A szálláson fitness részleg ingyenesen igénybe vehető.





## 2020. augusztus 05. (szerda) **4. nap** 480 km

Reggeli 7.30-tól a szálláson

### **09.00 Indulás a Deltába**

**Csónakkal** indulunk a Duna Delta felfedezésére. Egy csónakba 11 személy fér el. Az út Tulceától Leteaig (a Sulina ágon Crisanig, onnan az ódunán majd a Marginean csatornán) kb. másfél óra. Ott **szekerek** várnak ránk, amikkel elmegyünk az erdőig ott **rövid séta**, megnézzük a vadlovakat, majd CA Rosetti falun át el a **sós tóig**. Ez kb két óra. Vissza Leteára ahol **ebédelünk** - természetesen halat. Ha valaki nem szereti a halat azt előre jelezni kell és akkor talán készítenek valami mást.

Ez újabb egy óra.

A visszaút Crisantól változna vízállástól függően áthajóznak pár tavon, amíg átérünk a Szentgyörgy-ágra Murighiol környékére és ezen az ágon hajózva érünk vissza Tulceára, ez kb. két óra. Tehát az egész kb. 8 óra. Ami azt jelenti, hogy 17 órára érünk vissza.



## 2020. augusztus 06. (csütörtök) **5. nap**

Reggeli a hajón (szendvics), ebéd a hajón.

### **6.00 Indulás a hajóval a Fekete-tengerig a Duna 0. km-nél található világítótoronyhoz.**

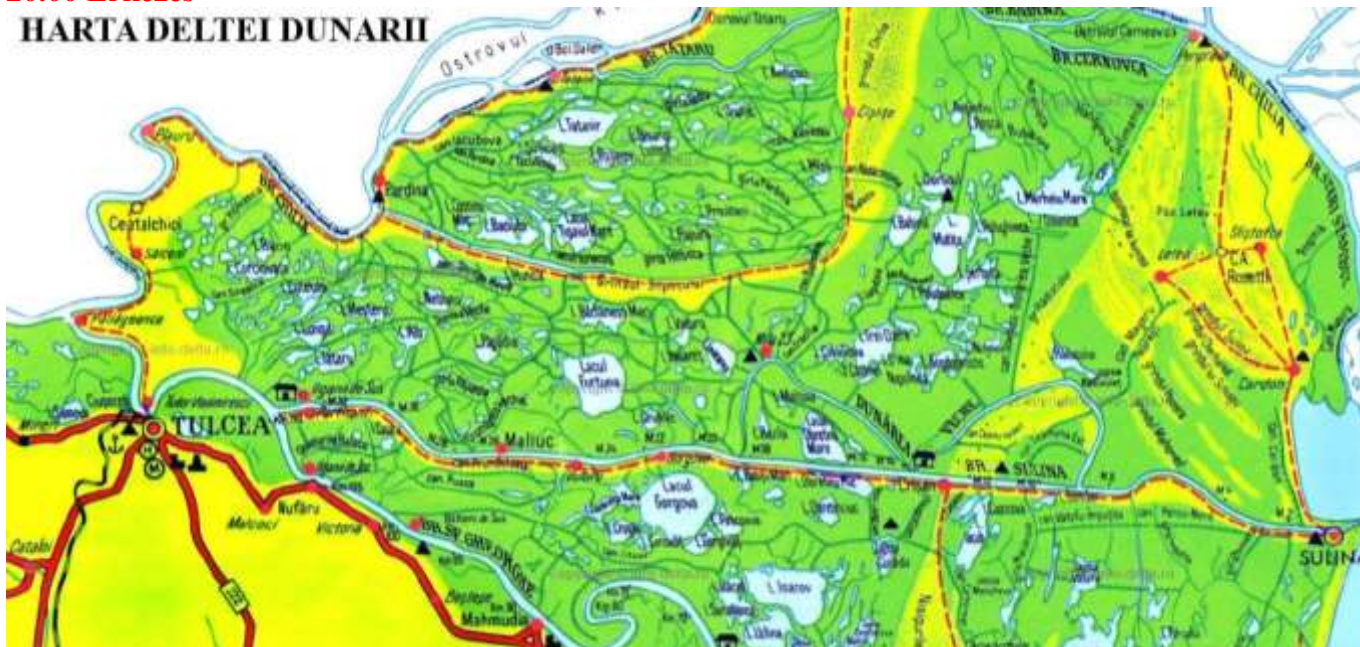
A 14 órás hajóút tartalmaz egy 2 órás pihenőt Sulinán, ahol elutazunk a tengerig.

Vállalkozó kedvűek meg is mártózhatnak a tengerben. Ezt követően indulunk a hajóval a 0. kilométerközig, majd ebéd, közben indulás vissza a szállásra egy vadregényes útvonalon.

Útvonal: Tulcea Arm – Sulina Arm -Maliuc-Gorgova-Crisan –I Sulina Channel – Sulina ( stationary) – and return Crisan - Dunarea Veche Channel - Mila 23 Village -I Olguta Channel - Fortuna Lake -Sontea Mare Channel -Baclanesti Lake -Nebunu Lake - Mila Channel

### **20.00 Érkezés**

#### **HARTA DELTEI DUNARII**



A Duna-delta délnyugaton a Dobruzsai-fennsíkkal határos, északon a román–ukrán határt képezi, keleten a Fekete-tengerbe torkollik. Koordinátái: 45° N és 29° E.

A Duna Pátlágeanca mellett két ágra szakad: északon Chilia és délen Tulcea. A déli ág Ceatal Sf. Gheorghe mellett megint ketté szakad: Sulina és Sfântul Gheorghe (Szent-György).

2500 évvel ezelőtt (Hérodotosz szerint) a Dunának hét ága volt.

A Chilia-ág a vízhozam 60%-át szállítja. Az évi 67 millió tonnányi hordalék következtében a Duna-delta területe évente kb. 40 négyzetméternyit növekedik.

A Sulina-ág a Delta közepén helyezkedik el, és a Chiliától eltérően egyenes vonalú. A medrét állandóan kotorják a hajózhatóság érdekében. A hossza 71 km és a víz 18%-át szállítja.

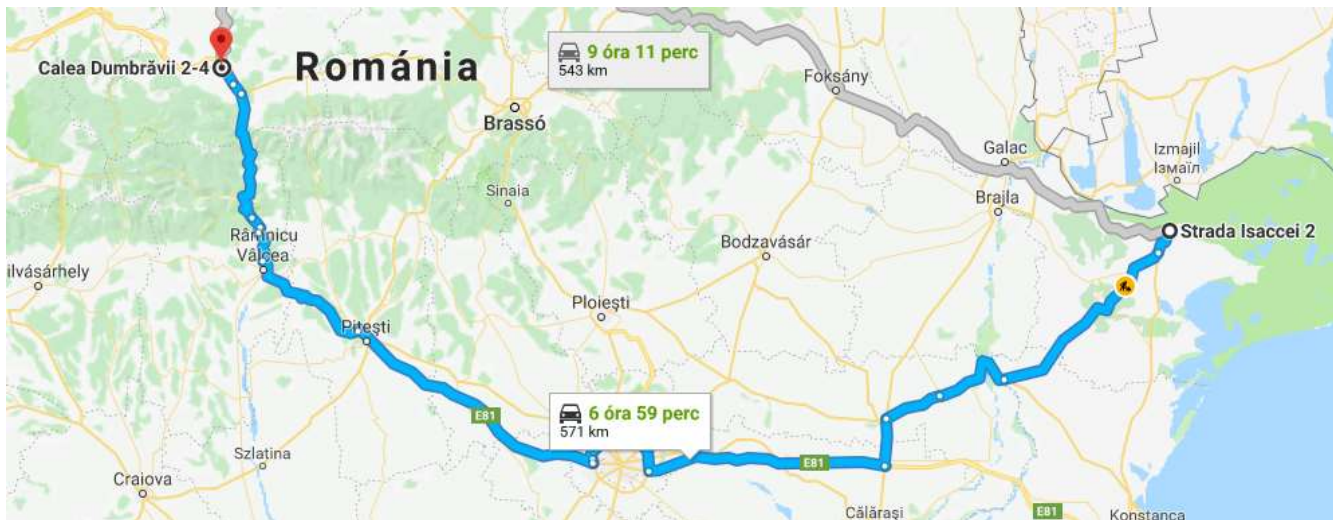
A Szent-György ág délkeleti irányú és 112 km hosszú. A torkolatnál található a Sacalin-szigetek.



**Ezzel megvalósítottuk tervünket.  
Végigkövettük a Duna útját születésétől elmúlásáig.**



## 2020. augusztus 07. (péntek) **6. nap** 570 km



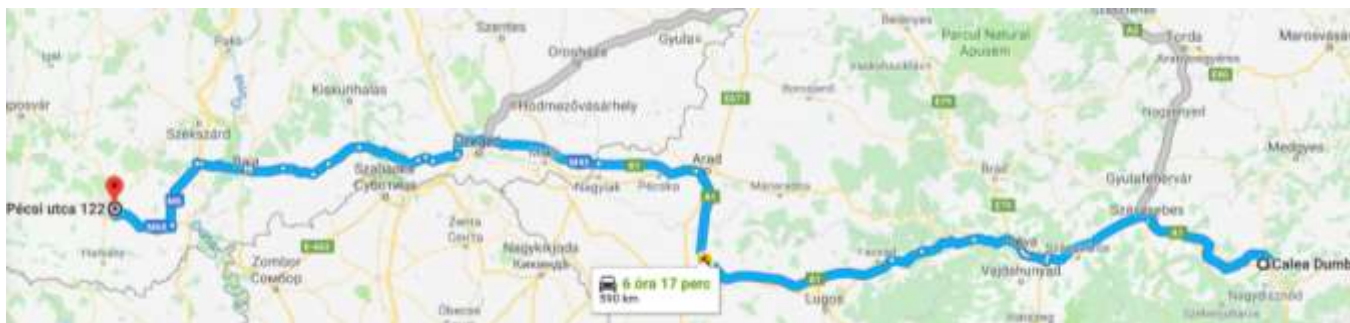
Reggeli 7.00-től a szálláson

**8.00 Indulás**

Közben több megállás és késői ebéd Piteștiben

Szállás: Nagyszebenben

## 2020. augusztus 08. (szombat) **7. nap** 590 km



Reggeli 7.00-től a szálláson

**08.00 Indulás**

**Közben megállások, illetve ebéd Szegeden.**

**érkezés Mohácsra**

**érkezés Kozármislenybe**

**érkezés Pécsre**

Jelentkezés és bővebb információ: Palotai János (06-30/48-777-38) e-mail: palotai@t-online.hu  
Családok Kulturális és Szabadidősport Egyesülete Kozármisleny