

Tar Károly

Hazai utakon

riportok

A borítólapot Pusztai Péter készítette

Dacia Könyvkiadó Kolozsvár-Napoca, 1977

TARTALOM

EZER KILOMÉTER A DUNÁN

1. MI KÖZÜNK A DUNÁHOZ?
2. CSENDES KAZÁN
3. VÍZ ÉS FÉNY
4. PICURKÁVAL, NAGY HAJÓN
5. NÉHÁNY BIZONYSÁGOS JEL
6. HÁTTÉRNEK LEGSZEBB A TÖRTÉNELEM
7. BIZTATÁS A VISSZATÉRÉSRE
8. KÉNYELEMENBEN ÉS VIHARBAN
9. EGYMÁST VONZÓ VÁROSOK
10. ÚT A VÉGTELENBE

EZER KILOMÉTER A KÁRPÁTOKBAN

1. SŰRÍTETT SZÉPSÉG
2. SALUTI ET LAETITIAE
3. EMBEREK, HEGYEK, FÉNYEK
4. FÜGGŐLEGES TUTAJOK FÖLDJÉN
5. KICSI ERDÉLY
6. A KÁRPÁTOK GYÖNGYE
7. JÓ ÚTON, ZÁGONBA
8. SZOROSOK ÉS KÖTÉSEK
9. ENYHÉBB TELEK
10. VADREGÉNY ÉS RENGETEG

ÚJ VÁROSAINK

BÁNYÁSZVÁROSOK
NEVE: GYŐZELEM
VAS ÉS NÁRCISZ
PJOTRUSKA - FÉNYBEN

EZER KILOMÉTER A DUNÁN*

* Javított szöveg

1. MI KÖZÜNK A DUNÁHOZ?

Zötykölődik a busz. A keskeny, fekete bajuszos gépkocsivezető szerint a világ legrosszabb útján járunk. Az utasok tudják, hogy ez nem így van, de mert vitával még sehol sem javítottak utat, nem vitatkoznak. Különbözik nem tudom, miről beszélnek körülöttem, szerbül folyik a társalgás. Majdnem azt írtam, hogy idegen nyelven. Ez nemcsak hogy nem igaz, de sértő is. Hazánkban a szerb sem idegen, mint ahogyan a magyar és a német sem az. Korholom is magam, amiért anélkül indultam az országnak ebbe a sarkába, hogy legalább a társalgási zsebkönyvet átnéztem volna. Szerencsére, mi legalább kétnyelvűek vagyunk, együvé tartozásunk jele a román nyelv, amelyen megértjük és megértjük egymást.

Gyurgyievics Ilie a vidám gépkocsivezetők fajtájából való. Készséggel meséli, hogy a busz többnyire állandó utasai eddig a szép asszisztensnő és a kis termetű asztalos félig komoly, félig tréfás párbeszédén mulattak. Ebben most nem az az érdekes, hogy egy hétszepség órányi utazásra elfogadta egy hozzá nem illő udvarlását, hanem az, hogy az a kicsi, takaros tisztaság falu, a maga módján befogadta azt, aki a lakosság mindennapos egészségügyi ellátását végzi.

A következő megállónál én vagyok az egyedüli leszálló. Kemény, gránittörmelékes útra teszem a csomagom. Búcsút intek a busznak, amely tovább ringatózik a határ felé.

- Báziasról jött? - a hang a hátam mögül jön. Csodálkozó katona kérdez. Látom rajta, hogy itt ritkán fogadnak vendéget. - Kérem az iratait!

Odaadom. Közben felkapaszkodunk egy kis dombra. Várakoznom kell, hát nézegetem az utat, amelyen jöttem. Régi, híres út ez. Az 1833 és 1837 között épített Széchenyi út egyik vége itt, Báziason volt, a másik Orsován. Alacsony vízálláskor, amikor a Kazán-szoros és a Vaskapu ezer veszéllyel állta útját a hajósoknak, rengeteg árut szállítottak ezen erős ökrös szekerekkel.

A Duna partján húzódik az út, a folyó itt széles és nyugalmas, hegyek szegélyezik. Fentebb még szélesebb. Ahol a Nerva ömlik belé, van az 1075-ös kilométert jelző tábla. Innen kezdődik a román Duna. Ezer kilométernél hosszabb, kitűnő út, amelyen simábban siklanak az óriási uszályok, mint a legsimább aszfalton a gépkocsik. Roppant víztömeg, élő, mozgó út csodálatos, történelemtől terhes tájak mentén, a természet sokféle szépsége közepette.

Mi közünk a Dunához?

Vegyük elő a vonatok menetrendjét, és meggyőződhetünk róla, hogy ez a folyó a leghosszabb utunk, még a Szatmár-Tulcea közötti vasútvonal sem éri el az ezer kilométer hosszúságot. Aki nem járt ezen az úton, nem ismeri az országot. A Dunába ömlik minden folyónk. Ha közvetve is, de ide gyűl vize a Szamosnak, a Marosnak, a Tiszának, a Zsilnek, az Oltnak, az Argeşnek, a Ialomiţának, a Szeretnek, a Prutnak. A Duna vizének csaknem egynegyede romániai földből fakad...

Nem lehet nem miénknek érezni ezt a nagy folyót. Emlékszem egy orosz fiú áhítattal kiejtett „Volga anyácska” szavaira, amikor a hatalmas folyót megpillantottuk. Ilyen imádattal tartozunk mi is a Dunának.

Az ókorban gyönyörű istennőként ábrázolták; korszából vizet önt, jobbában szigonyt és nádszálat tart. Szépségeért, gazdagságaért szeretjük. Bölcsességeért. Azért, mert bár sokféle határfolyó, nem elválasztja, hanem összetartja Közép-Európa népeit. Hullámain nyolc országon keresztül hordozza-táplálja a testvériség gondolatát. Nagyságra Európa második, a Föld huszonegyedik folyója. Első abban, hogy nyolc ország mondhatja magáénak. Három fővárost

érint. Fenn, német földön is csatorna hosszabbítja útját, kijárat készül az Északi-tengerre. Nálunk Cernavoda és Agigea között újra indulnak a gépek. Rövidítjük útját a tengerhez. Még hasznosabb lesz a Duna. Tizenkét ország vizeit gyűjti fél millió négyzetkilométernél nagyobb medrébe, de számokban kifejezhetetlenül sokféle népek barátságát. Éppen ezért, a mi folyóimádatunk József Attila-i hangon szól: a Duna nekünk múlt, jelen és jövő.

Leülök a lépcsőre. A délutáni napsütésben sziporkázó fényét küldi felém a víz, amely zöldes-tiszta, mint a tenger, és nyugodt, mint egy tó. Elöttem a Balkán-hegység, a hátam mögött az Almás hegyei, a Szörényi-érchegység egy része. A roppant víztömeg a pannóniai síkságon gyűjt erőt arra, hogy legyőzze az elébe tornyosuló kősziklákat. Évekkel ezelőtt, valahol ezen a szakaszon kezdődött felgyorsulása, hogy összesen nyolcvanhat kilométer hosszú zuhatagain, néhol másodpercenként hat méteres sebességgel rohanjon tova, ki a román síkságra. De amióta áll büszkeségünk, a vízi erőmű gátja Turnu Severin felett, Belgrádnál is lemérhető az okos munka jótékony hatása, mélyebb és csendesebb a Duna.

Mielőtt útnak indultam, végignézttem-olvastam jó néhány, Dunáról szóló útikönyvet, számos riportot. Mind a régi, a tegnapi Dunáról szólnak. Az elmúlt években olyan sok minden történt itt, olyan nagyot változott a táj, hogy egyetlen útikönyv sem érvényes, csakis az összehasonlításra jók.

Nagy élmény újat látni, a felfedezés öröme különleges öröm. Hajlamosak vagyunk arra, hogy az ifjúság lelkesedését magától értetődőnek vegyük, pedig szerintem nincs lelkesedés a ma megértésén alapuló távlatok felfedezésének öröme nélkül. Ezért nemcsak kedvtelés, szép, vakációra való elképzelés, de belülről diktált kötelesség is megismerni hazánkat. Talán éppen ezért szerepel és hat újdonságként az a hajóskirándulás, amely végigutazást ajánl a román Dunán, a fiataloknak így alkalmuk lesz belelátni azokba a friss változásokba, amelyek a folyót és a part menti tájat szebbé tették. És tanúi lehetnek sok olyan, most kezdődő munkálatnak, amelynek befejezése elkövetkező éveink egy-egy ünnepe, emlékezetes eseménye lesz. Az olvasónak is ott kellene lennie ezen a kiránduláson, szebb vakációt számára elképzelni sem tudok. S ha az idén nem, sikerüljön ez neki jövőre. Úti beszámolómm nem titkolt célja: kedvet teremteni egy ilyen kiránduláshoz. Legszívesebben új útikalauzt írnék (magyar nyelven még úgysem jelent meg ilyen a hazai Dunáról), de itt, ahol évszázadokig alig változott valami, most és az elkövetkező években annyi minden változik, hogy már megjelenésekor túlhaladott lenne ez az útikönyv is. És ezért van az is, hogy bár tudtommal minden újat följegyeztem, az olvasó akár holnap induljon a Dunára, maradt neki bőven újdonság, rengeteg új dolgot fedezhet fel maga is, és bizonyos, hogy felejthetetlen élményekkel tér majd haza.

Különben az utazás régen mesterség volt. Sok nagy ember neve után ez a ma kicsit furcsa mesterség-megjelölés állt: utazó. Ma, amikor egyre inkább csak a többmesterségű ember lehet valaki, az utazás éppen úgy elmaradhatatlan része lesz életünknek, mint a középiskolai végzettség. A BTT (Ifjúsági Turisztikai Iroda) akár leckekönyvet állíthatna ki a fiatalok számára az ország és a világ megismeréséért kijáró vizsgajegyekkel.

Báziáson türelemből és szerb nyelvből kellett vizsgáznom. A türelem itt mindenki kötelessége. A helység neve magyarul *ordító* jelent, ugyanis a Dunának ezen a szakaszán télen a Kosáva nevű jeges szél az úr, miatta olykor még a hajózást is be kellett szüntetni. Így volt ez régen. Ma az erős motoros hajók rá sem hederítenek az ordító szélre.

A fiatalember szerint, aki végigkalauzol a környéken, ez a világ legszebb vidéke. Egy sziklára kapaszkodó házban lakik, akár az a néhány család, amely még itt maradt. Mert a vízállás emelkedésével a falu elvesztette eddigi fontosságát, kikötőjére nem volt többé szükség, a középületeket, köztük egy többemeletes szállót is, lebontásra ítélték. Moldovai

származású, de felesége révén nagyon is idevalósinak mondja magát, nem érti, minek kell a jó, még használható épületeket lebontani. A sokat látott Jozefics Szivkov, aki mellénk szegődött, siet kijelenteni, hogy olyan világ, mint most, sohasem volt még itt; az ellátás kitűnő, béke van és jövője a jónak, a szépnek. Ez a töpörödött öregember, aki büszkén viseli az országhatár védelmében szerzett kitüntetését, arról a múltból beszél több nyelven is, amikor itt sem volt fenéig tejfel az élet. Békés öregsége derűjével hisz abban, hogy még többet lehet tenni a jövő érdekében.

- Csinálni kell valamit ezekkel a félig lebontott épületekkel - mondja, és kéri, hogy jegyezzem fel. Jozefics Szivkov újságolvasó ember, bízik az írott szóban és abban, hogy az ország legtávolabbi sarkában is csak előre mehetnek a dolgok.

A falu legöregebb embere Lupici Milan. Nyugdíjazott vízállás-jelentő.

- Naponta egyszer jelentettem a vízállást. Ma, ha véletlenül nem működik az automata, háromóránként kell telefonálni. Tizennyolc évig csináltam ezt a mesterséget. Ismerem én a Dunát... Amióta megvan a gát, fél métert hízott, és lehet, hogy még tovább nő. Jó dolga van a hajósnépnek...

Munkásbusszal térek vissza Moldova Vechére, vagyis Ó-Moldovára. A buszban csupa fiatal ingázó, mind bányászok. Átrobogunk Pojejenán, ahol nemrég római kori vár maradványaira bukkantak.

Ó-Moldova is tartogat meglepetést. Először azért, mert a legutóbbi útikalauz (Mihail Marinescu: Pe firul Dunării) két, egymástól öt kilométer távolságra lévő helységről ír. Valójában három az. Az Ó- és Új-Moldova mellett fölépült egy többtucat tömbházas lakónegyed, amelyet, akármi lesz a neve, nyugodtan nevezhetünk Legújabb Moldovának. Míg itt minden a városi szinttel kacérkodik, Ó-Moldova egymás mellé épült, pasztellszínű házaival, csendes és ragyogóan tiszta utcáival mesés hangulatot áraszt. Ebben, de a környező szerb falvakban is, minden házon egy-két olyan ablak is van, amelynek külső kerete kiugró. Régen, amikor a dunai hajósok kedvelt kikötőhelye volt a falu, gyönyörű lányok könyököltek ezekben az ablakokban.

Ricu Petru, a kikötő kapitánya mesélte:

- Tizenhat éves koromtól kóboroltam a vizeken. Egyszer, amikor erre jártam, megláttam egy szerb lányt, és végleg itt maradtam. Hogy micsoda szép lányok vannak erre, azt láthatja. Elég, ha csak annyit mondok, hogy minden valamirevaló kultúrversenyt megnyernek a környéken. A közelben rezes meg más fémeket bányásznak. Városnegyeddel nőtt a lakosság, rohamosan korszerűsödik a kikötő, mi fogadjuk az országba be- és innen kilépő összes hajókat.

Végigsétáltam a falun. Széplányt láttam az egyik ablakban. Nem engedte, hogy lefényképezzem. Nyitott könyv volt előtte, felvételre készült, és nagyon szigorú volt. A szigorú lányoknak mindig sikerük van.

Ó-Moldováról gyorsjáratú busz visz Temesvárra. Minden reggel a Mehedinți nevű hatszáz férőhelyes, hófehér személyhajó indul, hogy száz kilométert tegyen meg a Duna legfestőibb szakaszán. Alig vártam, hogy végre utasai között legyek.

2. CSENDES KAZÁN

Felbúg a hajókürt. Messze hallatszik a kora reggeli csendben. Hófehér hajónk, a Mehedinți hangtalanul távolodik a parttól.

1050-től kezdtem a visszaszámolást. Érdekes, hogy a Duna hosszát is visszafelé számolták, nem forrásától, a Fekete-erdőtől, ahol valószínűleg tükörtiszta és csengettyűhangú, hanem onnan, ahol a Szulina-csatornán a tengerbe árad. Ezért, miközben a parton a messze látszó kilométertáblák egyre kisebb számot mutatnak, a Duna egyre nagyobb.

A Babakáj-sziklánál például, amely egy jókora, nyakig érő vízben álldogáló és viruló sziget után következik, két kilométernyi széles a Duna, hogy lennebb, az 1034-es táblánál hirtelen négyszáz méterre keskenyedjék, és a szürkésfehér mészkősziklák időtől patinás fekete falai között folytassa útját. Itt kezdődik a Kazán-szoros.

De a Babakáj-sziklánál (bár a hajó unottan elsiklik mellette) álljunk meg egy kicsit.

A bal parton a jó szemű utas könnyen észreveszi a régi utat, amely egykor a Kazán-szoros szikláiba vágva Orsováig és onnan Turnu-Severinig húzódott. Öreg eperfák szegélyezik (Ó-Moldova határában még eperfaerdő is van), a selyemhernyó-tenyésztés régi emléke. *Pescari* következik, egy takaros, kicsi halászfalu, régen a szürke Település név román megfelelőjét viselte. A part itt egyre meredekebb, végül hegygé növekedik. A hegy csúcsán a László-vár romjai látszanak. Előző napon felsétáltam a romokig. Csöndes, tiszta égboltú délután volt. Ültem a valamikori legszebb Duna-parti vár csonka tornyának árnyékában, előkészített fényképezőgéppel, hangtalanul sikló hajókra várva, hogy a táj nyugalmas szépségét megörökítsem. Legendák és hősök iránti tisztelet fékezte mozdulataimat.

A várat a XV. század elején építtette Zsigmond, nagy szerepet szánva e helynek a törökök elleni harcban. Kör alakú építkezés lehetett, a folyó felől magas fal, a túloldalon külső vár védte. Többször volt ez a hely a folyó túlsó partján, egy római castrum alapjaira épített vár elleni harc kiindulópontja. A túloldali erődítmény: Galambóc. Állnak még falai. Mindkét vár egyugyanazon mészkővonulat két kiemelkedő részén áll. A mészkővonulat Dunából kiemelkedő süvege a Babakáj szikla.

Golubac vagy Galambóc? Két dolgot juttat eszünkbe. Az 1428-ban itt lezajlott csatát, melyet Arany János híres balladájában, a *Rozgonyinéban* említ: „*Hová, hová, édes férjem? / Megyek a csatába: / Galambócon vár a török, / Ne várjon hiába.*” És egy másik balladát, a Iorgovánét, aki Herkulesfürdő vizében megmosakodva elűzte a sárkányt az olténiai hegyekből. A vitéz a Cserna hegyeiben utolérte és halálra sebezte a fenevadat, majd a kolumbácsi barlangba kergette. A sárkány kiömlő véréből itt halálos csípésű legyek keltek ki. Följegyezték, hogy a környékeliek úgy tudják: egyetlen kolumbácsi légy csípésétől elpusztult a szarvasmarha.

Kinizsi Pál is megfordult ezen a tájon: visszavette a töröktől Galambóc várát. A kolozsvári Mátyás-emlékművön talán éppen ezért a tettéért ábrázolta őt Fadrusz mester oly győzedelmes büszkének.

Középiskolás fiú verte föl a csöndet. Turkált a romok között. Érmegyűjtéshez volt kedve, hallotta, itt többfélét is találtak már. Mire megjöttek társai, és a romok feltárásának izgalmas feladatában megegyeztek, este lett.

- A resicai múzeumból járt itt valaki - mondják a fiúk -, hozzákezdünk az ásatásokhoz.

Időnk volt: megterveztük a vár jövőjét. Hogy turisztikai érdekességgé válik ez a hely, az nem vitás.

- Meglátja nemsokára szállodát, és nagyvendéglőt építenek ide... Mert itt mindig van min csodálkozni. Tódulnak majd ide az emberek.

Alattunk a mélyben utazóláda nagyságú uszályokat könnyedén vontatott egy hajó. A faluból friss vacsora illatát hozta egy fickándozó szellő...

Ide-oda kapkodom a fejem. Nem a legyek elől, mert a helyiek szerint a kolumbácsi legyek kipusztultak, és nem is az újonc hajósoknak kijáró három veder vizes fürdőre várva, hanem a rengeteg szépség miatt. Hegedűs Hubert *Dunán - tengeren* című könyvében olvastam, hogy a Babakájt Papagájnak is nevezték, mert a szikla közelében húzta ki a „cédulát” az, aki először járt erre. Kértem a Mehedinți kapitányát, Midan Ioant, mi a helyzet ezzel a csak nyáron kellemes zuhanyozással.

- Vidám szokás - mosolyodik el -, csak hogy most lennebb, a vaskapui vízi erőmű zsilipjei előtt van a helye.

Igen, most már a vízi erőmű a Duna nagy szenzációja, ezt tiszteli meg a hajósnép, a régi szokásnak új, emlékezetesebb helyet találva.

A Babakáj különben törökül Nagyapó-sziklát jelent, a felduzzadt víz szintjétől már csak néhány méter magas a szikla, régen világítótorony volt rajta. Ha fűjt a Kosáva, a Babakáj emberi hangon jajgatott. Innen az a szép szerelmi történet, amelyben a nép mesélő kedve a galambóci vár török pasájának feleségét és a László-vár vitézét összehozta. Persze a szenvedő fél ez alkalommal is a nő, akit éhhalálra a sziklához kötöztek.

De hagyjuk a legendákat.

A jugoszláv oldalon a kőbányában robbantanak, pár percig szünetel a gépkocsiforgalom a folyó menti úton. Ennek az útnak az építését Tiberius kezdte el éppen 1940 éve, és egy emberöltőre rá Traianus folytatta.

Bemegyek a vezérlőkabinba. Sănduleanu Nicolae, az első kormányos, aprókat mozdit a fogantyús hajókereken. Nem figyel felfelé, hogy vajon a László-vár megmaradt tornyán milyen zászló leng, hogy mit mutat, jön-e a kanyarban hajó vagy sem. Ha jön, van elég helye.

Beszéltem a jelzőzászlót kezelő ember fiával. Belőle már nem lesz jelző ember. És nem lesz halász sem, pedig egyszer már, éppen ott, ahol a sziklák előtt az előbb elsiklott hajónk, fogott egy tizenöt kilós kecsegét. Bányamérnök lesz. Vagy almérnök. Itt most ilyen szakemberekre van szükség. A csendes Dunától rendre elpártolnak a fiatalok. Izgalmas szakmák után néznek.

A Síp-csatorna fölött járhatunk, aztán a Sztenka következik, amely egykor csaknem hatvan méter széles volt. Aztán újabb csatornák következnek. A kapitány, ötikészes ember, mind felsorolja őket. Mindenikhez életek, emlékek kötik. És saját életének legnagyobb része. Hajókról, emberekről beszél, sokan lelték itt halálukat a sodró vizekben, éles és sunyi sziklákon. Az egykori idegfeszítő, kínos munka emlékeit, tragédiákat, megtoldja egy-egy újabb legendával. Elsüllyedt kincsekről, értékes hajórakományokról mesél, amelyeket talán most már örökre magának rejt a Duna. Közben nagyokat hallgatunk. A kormányos egykedvűen pöccint egyet-egyét a kormányon. A győztes ember elégtételével vezeti a hajót. Az utasok gyékényszékekben napfürdőznek a hátsó fedélzeten. A bárban kávé mérnek konyakkal.

Vajon mit szólna a kormányos arckifejezéséhez az az őse, aki a második század végén azon kínlódott, hogy a Kazán-szorost hajózhatóvá tegye. Vajon mit szólna ehhez Széchenyi, aki az ősök után vagy ezerötyszáz évre éppen egy ilyen júniusi napon indult el a Desdemonán, hogy

végigutazza a Dunát, és megoldást találjon végre a nagy kérdésre. Az ember itt hajózni akart. A Desdemona útja bizonyította, hogy az ember nem adja fel - ezeröttszáz év távlatából sem adja fel - a küzdelmet. Akár az erdélyi származású Vásárhelyi Pál, a „vízimérnök”, akinek a tervei alapján itt világhírű munkát végeztek. És még hány embernek kellene látnia ezt a győzelmes arckifejezést... Mindazoknak, akiknek a munkája nyomán 1896-ban megnyílt a Vaskapu-csatorna. És azoknak is, akik 1933-ban lehetővé tették, hogy felmenjen itt az első tengerjáró hajó. A hősiesség munkája emlékeztetője a Kazán-szoros. És ugyancsak világhírű tervnek kellett megszületnie ahhoz, hogy felülmúljon minden eddigit, és egyszer s mindenkorra megoldja a hajózás kérdését ezen a Duna-szakaszon.

Dorin Pavel, a hidroenergetika hazai tudósa indította el ezt a tercet, és nevelte a sok lelkes szakembert, akik végleges formájában kidolgozták a vaskapui hidroenergetikai rendszer tervét. Az ország, a szüntelenül építkező és gyarapodó ország nevelte ki azokat a hősokeket, akik megvalósították ezt a nagyszerű tervet. Mikó Ervin írt erről az emberről, ezekről a hősokekről. A Dunáról és a Kazán-szorosról is ír Mikó Ervin, de könyvében a mai tájat, a mai folyót senki se keresse. Ebből a könyvből csak a régi, a zuhatagos Dunát, a Duna-part vad tájait ismerheti meg az olvasó. Mindez ma már csak emlék. A magasodó víz évszázadokat törül le a Duna-szakasz egykor megváltoztathatatlanul hitt vidékéről. Amiről időszámításunk óta beszélnek utazók, hajósok és könyvek, nincs már. A dunai hajósok arcvonásaiból kisimult a félelem.

A régi küzdelmek emlékére mindkét parton táblákat állítottak. Múzeumnak is beillik a szoros. Víz alatti múzeumnak is. Búvárruhában megtekinthetők a harcsák, kecsegék, a fekete ikrájú acipenser fajtájú tok és a viza. És sok „helyi” hal: a dunai galóca, selymes durbincs, a kisbucó és a leánykoncér. A táblák, bárhog is figyeltem őket, nem tudom, víz alatt vannak-e már vagy fölötte még. A Baross-táblának Galambóc után három kilométernyire kell lennie, a bal parton. Az 1005-ös kilométernél van a Tiberius-tábla. Ettől kétszáz méternyire van a csatornák építéskor felfedezett Vespasianus-tabula és Domitianus-tábla helye. A 973,3 folyókilométernél a Széchenyi emléktábla. Itt a Nagykazán-szoros alsó bejárata. A Kiskazán-szoros a 968,8-965,4 km között van. És végül Traianus emléktáblája. Ezt a táblát magasabbra költöztették. A Turnu Severin-i múzeumban látható fényképmásolatáról a következő szöveg olvasható le:

IMP(erator) Caesar DIVI NERVAE F(ilius)
NERVA TRAIANUS AUG(ustus) GERM(anicus)
PONTIF(ex) MAXIMUS TRIB(unicia) POT(estate) IIII
PATER PATRIAE CO(n)S(ul) III
MONT(ibus excisis) A(mni)BUS
SUP(er) AT(is viam F)E(cit)

(Trajánusz császár az isteni Nerva fia, a germánok legyőzője, négyszeres néptribun, a haza atyja, háromszoros konzul, hegyet törve, a folyó mentén utat vágott)

Id. Zeyk János, erdélyi utazó 1838-ban kevesebb betűt olvasott a táblán, de leírja, hogy a tábla közepén „kiterjesztett szárnyú római sas bemetszve nyugszik”, ami most már nem látható.

A kapitány és a kormányos hallgatnak. Úgy viselkedünk, mint a múzeumban. A hajómotor is lepisszenti dugattyúit. Hogy is írta Ștefan Bănulescu?... „a történelem és a szépség tájai” tárulnak itt elénk. Drenkova, ahol egy percre megállunk, Thököly Imre nyomát is viseli, aki azért járt itt, hogy török segítséget kapjon a Habsburgok elleni függetlenségi harchoz. A Veteráni-barlang a török elleni hősiesség harcok színtere volt. A folyó fölé magasodó két hegy, a

Doi frați természeti műemlék. A 968-as kilométernél kell lennie annak a ritka-érdekes római napórának, amely csaknem kétezer éve mutatja az időt.

A grebeni szűkület után (999 km) a Duna neve Iszter. Mediterrán éghajlatú táj. Ötven méternél mélyebb a víz, égbenyúlóak a hegyek. Itt terem a csodálatosan sárga kazáni tulipán. Szárazföldi teknőcök játszadoznak a sziklamélyedések üde zöldjében. Lehetőség van itt egy nagy kiterjedésű, védett övezet létesítésére. A gát elkészülte előtt évekig a tudós emberek százai tanulmányozták a vidéket. Leltárkönyvük, a Vaskapui komplex atlasz, érdekes olvasmány. Csupa térkép a Duna vízmélységéről, a víz alá került helységek népességéről, lakóinak szokásairól. Hosszú karú, kék szemű és gesztenye hajú emberek lakják a környéket. Dubován vasat, Kozlán és Svinicán szenet bányásznak. Ingáznak Orsovára is. Ha leszakítasz egy gyümölcsöt kertjükből, nem számít lopásnak, viszont a tolvajt közszemlére teszik. Ezek az emberek a víz elől fennebb költöztették házaikat. Nyolc faluról van szó. Az egyik elkápráztató látvány. Az öböllé szélesedő folyóban hegyre kapaszkodó emeletes házak tükröződnek. A Duna vize sziklakapun jön és egy másik ugyanolyan keskeny sziklakapun távozik az öölből.

A kapitány kérésemre bekapcsolja a mélységmérő készüléket. Mosolyog. Nem hiszek a szememnek. Tengernek beillő mélység fölött úszik hajónk.

Néhány kilométerrel lennebb megismétlődik az előbbi látvány. Csakhogy nagyobb méretekben. Az óriási öböl partján, hegyek ölen félkaréjban, város csillog a napfényben. Megérkeztünk Orsovára.

3. VÍZ ÉS FÉNY

Orsovára olyan valakivel érdemes menni, aki ismeri a régi várost. Például Elekes Fricivel. Ő, ha éppen kedvében van, és nincs valami jobb ötlete, egy kormánycsavarással feltornáztatja PVC-Jaguárját a várost körülölelő hegyre, ahonnan kitűnően látszik a parttól számított huszonnyolcadik hullámfodor.

- Na, látod - mondja költői jólétesültséggel -, attól a fodortól egy kicsit balra, pontosan ott volt egy szimpatikus kirakat. Persze ingaórával és szép kicsi feliratokkal az időről. Hát ezen románul, magyarul, németül, szerbül, de még angolul is el lehetett gondolkozni. Gondolom, szeretnéd tudni, hol van most az az órásmester? S - igen! Hol vannak a régi idők?! Hol van az egykori Dierna? Ahol 896-ban Zuárdnak a bolgárokkal volt osztoznivalója. És a későbbi Ó-Orsova (mert az Új-Orsova Ada-Kaleh csodás szigete volt), szóval az az Orsova, amelyhez a sokféle dunai népeknek ilyen vagy olyan köze volt, a virágzó kereskedelem városa, az a mesés hely, ahol Dörmögő Dömötör kaviárt evett pereccel, és Herkules kazán-szorosi barlangjából fürdőjére menet megpihent?!

Ez az Orsova, és füge- és mandulafás ékessége: az ezernyolcszáz méter hosszú „zöld hajó” - mindez csaknem harminc méter mélységben, lenn van a víz alatt, amely csendes és megnyugtatóan zöldes, mint a ritka szép lányok opál-szeme.

A Legújabb-Orsova mintha csak az esti fények balettjét nézni rendezkedne be a tóvá szélesedő Duna-parton. Ilyen nagy és szép amfiteátrum nincs több a világon. A Legeslegújabb-Orsova (mert ilyen is van) olyan, mint a színház színes, mosolygós karzata, mielőtt a függöny felgördül. Még egy kis mozgolódás, egy kis igazodás, küllem- és bájigazgatás. Nézelődés, hogy vajon mindenki helyén van-e?

Mindenféle útikalauzok azt tanácsolják az erre járónak, hogy menjen föl az Allion-hegyre. Szép időben innen belátható a Kazán-szoros, és látható a város is, ahol nemcsak a dolgok, hanem az emberek is helyükre kerülnek... Nem mentem föl az Allion-hegyre, hanem elmentem, hogy megnézzem az Ipari tanulók sétányát. Tulajdonképpen ezt csupa nagybetűvel kellett volna írnom, mert nagyon szép sétányról van szó, amely a hajógyár és a kikötő között húzódik. Kibetonozták és feldíszítették. Nem sajnálták itt az izomenergiát - mindez első pillanatra látszik ezen a sétányon.

Szépen süttött a nap... Egy fiatalember felhívta a figyelmemet a Vaskapu nevű lapátkerekes, öreg hajóra, amely végleg kikötött itt, és most a pionírok nyári táborhelye.

Az öböl partján, félkörben kényelmes sugárút vezet, ilyenkor nyáron az ország, sőt Európa minden részéből látni ezen az úton buszokat és sok csodálkozó kirándulót, akik nem tudnak betelni a város és a környék szépségével. Emiatt innen mindig jókora késéssel indulnak más tájak felé a buszok, ami egyféleképpen a városnak kitűnő reklám: nem titkolja, hogy turisztikai központnak épül.

Orsova eddig is igen forgalmas hely volt. Most nem azért az, mert a város tizenötezer fiatalja sétálni szeret a Duna-parton, hanem mert innen indulnak és ide érkeznek fedélzetükön rengeteg kirándulóval a hajók. A folyónak ezen a szakaszán Orsova az egyetlen ki- és berakóhely.

Posderie Ioan, a kikötő fiatal főnöke hosszú felsorolásba kezd, mi minden kerül itt a hajókról vonatra és fordítva. Vasércet hoznak szovjet hajók, kokszot visznek osztrák és német uszályok. Fa, cellulóz, só megy át a rakodómunkások kezén, óriási emelők dolgoznak szüntelenül, és minden úgy működik, mint az a bizonyos óra, amelynek helye képzeletünk segítségével most is ott van a huszonnyolcadik hullámtól egy kicsit balra, harminc méteres mélységben.

A hajógyárban (amelynek jövője van, hiszen az eddigi javítások mellett éppen most kezdtek kis méretű dunai hajók gyártásához) részt vettem egy beszélgetésen, amelyet a titkár útra valóra szánt ahhoz a tíznapos táborozáshoz, ahová Mantu Gheorghe ifjú munkást küldtek. Aki azóta már visszatérhetett a kiképzőtáborból, és tapasztaltabban intézi a fiatalok ügyeit. Kisebb „győzelmeiről” már akkor hallottam egyet s mást Monica Benoneától. Például: társaival együtt felfedezett néhány olyan fiút, akiket az irigység arra ösztönzött, hogy néhány kollégájukat „kiszedjék” az esti líceumból. Elképzelem, amint fővezérük, egy különben okos és rendes gyerek, habzó sör és külföldi cigaretta felkínálásával próbálja rávenni estis barátját arra, hogy lehetőleg széles ívben elkerülje az iskolát.

- Ne gyerekeskedjete - mondták, inkább feküdjete neki ti is a tanuláshoz.

Most az estiseken a sor: lebeszéljük a lógósokat a lógásról.

Ezek után azt hiszem, az ember biztos lehet abban, hogy itt minden és mindenki a maga helyén van. Az a szobor is, amelyet Mihai Viteazul emlékére állítanak, mert 1595-ben elfoglalta a várost, és az az emlékmű is, amely a túlsó parton, Kocsa Adjelkovity szerb önkéntes törökök elleni küzdelmének és karóba húzását juttatja eszünkbe.

Továbbá jó példa a Cserna folyó. Két és fél évszázaddal ezelőtt sikertelenül próbálták szabályozni. Most gyönyörű híd áll fölötte, letekintve róla elcsodálkozhatunk tiszta és nyugodt vize varázsán.

De csodálkozni azon lehet, hogy Orsova és Turnu-Severin között nincs személyhajóközlekedés. Vagy legalábbis sokat szünetel. Igaz, a gyorsvonat húsz perc alatt teszi meg a két város közötti utat. Tulajdonképpen a két város egy, legalábbis nekem úgy tűnt; eggyé ötvözi az a kapu, amelyet keménységéről a *vas* jelzővel illettek, s most valóban így van, hiszen a vízerőmű 441 méter hosszú és 60 méter széles gátjában 80 ezer tonna vasszerkezet és csaknem 3 millió tonna beton van. Íme, hogyan válik egy évszázados metafora kézzel fogható valósággá. A másodpercenként 630 vagon vízmennyiséggel folyó Dunát is feltartóztatja ez a gát, felfelé a folyón, 140 kilométerre is érezni erejét. „Ne tessenek haragudni - állítja meg a gátóriás a lomha folyót -, igen, erre tessék! Tessék csak megtekinteni a világ legnagyobb Kaplan turbináit. Kérünk egy ügyes piruetet, és aztán újra szabad. A szép, szomjas síkságon majd megpihenhet.” Így a gát a Dunához. És a folyó teljesíti a gát tolmácsolta emberi kérést. Báziás és Turnu-Severin között harminchat méter szintkülönbségű a Duna. Innen roppant nagy ereje.

Orsovától Turnu-Severinig az utasok a vonat jobb oldali ablakaiban állnak. Valakinek az az ötlete támadt, hogy megkéri a vasutat, ezen a szakaszon csakis jobb oldali ablakokkal ellátott vonatok közlekedjenek. Nem tudom, mi lett a javaslatból. Tény az, hogy a Traianus nevű gyorsvonat utasai egytől-egyig a Dunát csodálják. Mondják, hogy ez már évek óta így megy. Akkor is volt mit csodálni, amikor itt építők dolgoztak. Naponta születtek a szenzációk. Most a zsilip munkáját lehet dicsérni: amióta működik, több mint 35 500 hajó ment át rajta a román oldalon.

Nemrég ünnepeltük a vaskapui hidroenergetikai rendszer átadásának egyéves évfordulóját. Mit adott egy év alatt a Duna? Nyugalmat a hajósoknak, kényelmes utat behemót uszályoknak. Tízmilliárd kilowattórát az országnak: ez körülbelül annyi, mintha lakosonként hat éget egy álló évig égettünk volna. És adta a munka hőseinek emlékét. Tízezer itt dolgozó, meg a velük együttérző, őket segítő milliók győzelemérzését.

Hét, nyolc, kilenc... Ezek a számok örökre bevésődtek az emlékezetünkbe. Hét évig, nyolc hónapig és kilenc napig tartott a küzdelem a Duna megszelídítéséért.

Hasonló győzelmi eseményért időszámításunk kezdetéig vissza kell nyúlnia az embernek ezen a tájon a történelemben: 105-ben épült a híres Damaszkuszi Apollodorosz hídja. Romjai mindkét parton látszanak még. De idézhetjük a Drubétának elnevezett dák lakóhely megalapításának eseményét is. Azon a helyen, ahol a folyót a Simian-sziget kettéhasította, ahogyan az a „drub” szó értelmezéséből (széthasítást jelent) kitűnik, dákok laktak.

Turnu-Severinben van a Navrom egyik központja. Néhány napot várnom kellett egy alkalmas hajóra, amely tovább visz a tenger felé. Az első utam a híres és valóban nagyon korszerű múzeumba vezetett, hogy Apollodorosz hídjának kicsiben rekonstruált mását megnézzem. Órákig el lehet itt ácsorogni. Ez a húsz köpilléres faépítmény egykor hihetetlen csoda lehetett. Ma játéknak tűnik. Nem írom le, hogy még mi mindent láttam ebben a nagyszerű múzeumban, csupán megjegyzem, hogy az itt eltöltött néhány óra után bárki értéssel szemléli majd a Dunát, szépségét az ész világánál még inkább meglátja.

A véletlen folytán másnap különleges élményben volt részem. Vasárnap reggel hét óra tájban megmozdult a város. Mindenfelől fiatalok indultak sorban, zászlókkal, csoportokba verődve, kirándulásra vagy ünneplőbe öltözötten, virággal, ünnepélyesen és vidáman, tréfás kedvvel... Hét kilométert gyalogoltunk, beszélgettünk. Ki a városból, át egy zabolátlan patakon, Cerneți község központjáig. Itt áll Tudor Vladimirescu emlékműve. A falu szélén van az az udvarház, ahol 1821-ben pandúrkapitányaival találkozott. Ez az évenként megismétlődő menetelés, amely Tudor Vladimirescut és pandúrjait megelevenítő lovasjátékkal, híres kiáltványának felolvasásával, hagyományos kultúrműsorral és vidám népünnepéllyel fejeződik be, kitűnő történelemóra, életre szóló hazafias élményt nyújt. És micsoda versengéssel jár a Tudor szerepét eljátszó fiú kiválasztása. Hetekkel az esemény előtt különleges gonddal növesztett bajuszú fiúkat látni a szervezők társaságában. És amikor évről évre újra felhangzik az érces hangú, harcba szólító kiáltvány, belepirul a lelkesedésbe a község parkjában összegyűlt fiatalok arca...

Különben Cerneți község nemcsak ezért híres. Helyén valamikor város állt. A zabolátlan Topolnița nevű patak áradása és a törökök pusztították el. 1833. április 22-én határozták el, hogy lakossága közelebb költözik a Dunához, a mai község helyére.

Ma Turnu-Severin az ősiséget jelölő Drobeta előnevet is viseli, meg a „Fény vára” jelzőt. Legszebb szabadtéri szobra az a három ágú beton gúla, amely a hidroenergetikai vállalat irodaháza előtt áll. Egy a sok ezerből, amelyekkel a Dunát elrekesztették.

Elmentem a gáthoz, bementem az óriási csarnokba, ahol hangtalanul pörögnek a turbinák. Beszéltem egy kolozsvári fiúval, aki itt próbálta ki a mérnöki oklevelét.

- Bevált - mondta egyszerűen, és arról beszélt, hogy fővárosi professzorok jönnek ide az almérnökre, hidroenergetikát tanítani. Legnagyobb hidroenergetikai megvalósításunk szomszédságában sokan tanulnak a főiskolai tagozaton. Irigylésre méltó helyzet. Hát volt még tanárnak szebb és hatásosabb szemléltető eszköze mint ez az erőmű?!

Lenézek a gátról. Óriási örvényekben kavarg s igyekszik tova a Duna. Vizén 15 000 tonnás petróleumhajókat, több ezer köbméteres uszályokat bocsátanak újukra az évszázados múltú hajógyárból.

Hová, merre mennek innen a hajók? Milyen utat nyit előttük a vén folyó? Hogyan élnek a folyami tengerészek? Kíváncsian vártam a hajók közül azt, amelyiknek a fedélzetén kérdéseimre választ kaphatok.

4. PICURKÁVAL, NAGY HAJÓN

A turnu-severini kikötő diszpécseri irodája kész bolondokháza. Nemcsak nekem tűnt így, mondták mások is. A sokféleképpen csörgő telefonok és az erélyes beszélgetések hangzavarában az ember tátog, mint a szárazra vetődött hal.

Fiatalasszony áll előttem. Bemond egy számot. A diszpécser mosolyog, körbefuttatja tekintetét a fatáblákkal tapétázott falakon, rámutat egy gombnyi fakorongra. És mondja, hogy a kérdéses hajó valamivel Bécsen alul úszik, s hazafelé tart. Az asszony is mosolyog, kiszól az ajtó előtt állók nőknek, hogy nemsokára itthon lesz a férjük. Aztán köszöni szépen.

Én következem. Megismétlődik a diszpécser mozdulata. Végigpásztáz a csupalyuk táblán, a széles, kék csík mentén, amely a Dunát ábrázolja. Hegymenet, völgymenet tele a folyó hajókkal. Azoknak, akik a számokat szeretik, ideírom, hogy a Dunán mintegy 4300 úszóegység van, 2,8 millió tonna hordképességgel. Összesen több mint hatszázezer lóerővel hullámoztatják a vizét, s ez a szám (szó szerint értendő) napról napra nő. Csupán a turnu-severini hajógyár ezer hajót készített a háború óta, egy részük a Dunán dolgozik. A legnagyobb hajóflottája a Szovjetuniónak van. A sorrendben a jugoszlávok, majd Románia következik.

A diszpécser közben távirati jelentést kap: egy hajó dolga végeztével tanácstalanul áll valamelyik számú folyókilométernél. Intézkedik. És int egy *sajnost*, ami azt jelenti, hogy völgymenet nem indul hajó. Tehát várnom kell.

Nem mondom, kellemes a lötyögés a „rózsák városában”. Hétköznapijainak is megvannak a szenzációi. Az egyik délelőtt például a város legszebben rajzoló tanulói óriási versenyben telerajzolták a múzeum felé vezető járda aszfaltját. A járókelők napokig kerülgették és megbámulták az ötletes, színes rajzokat. Innen akárki megtudhatta, hogy milyenek képzelik el a fiatalok városukat a 2000-ik esztendőben. Elmentem a városközeli Izvorul Bârzii nevű helyre is, ahol a világ legjobb *mititei*-ét készíti „nea Balică”. Törött bors, paprika és virágpor keverékű fűszerével aratja messze földön híres sikerét.

Sétáim közben sokszor vetődtem a Duna partjára. Legszívesebben a hajók nyüzsgését figyeltem. Persze mindannyiszor elkapott a mehetnék, hogy a folyó és a folyópart tömérdek titkát minél hamarabb kilessem.

Egyszer csak eljött a várva várt pillanat. Egy kicsi, fekete ember jött be a diszpécseri irodába. Gyorsbeszédű oltyán. Ő volt az első folyami hajóskapitány, akit pocak nélkül láttam. Mint később kiderült, a négy ikszet sem haladta meg. Rokonszenves, egyszerű ember. Megengedte, hogy nevét - Pițurnea Iustin - Picurkára egyszerűsítsem. Nos, Picurka legerősebb folyami hajónk, a Dacia kapitánya. Úgy jártam, mint a halász, aki nemhiába várta a szerencsét.

A Dacia valóban szép hajó. Büszkélkedni lehet vele. Félszáz méter hosszú, kilenc méter széles, orrán két ütközőt visel, ami azt jelenti, hogy nemcsak a vontatást, hanem a mostanában korszerűnek mondott tolatást is vállalhatja. Diesel-motorjai két és fél ezer lóerőt „termelnek”. Sebessége 15-20 kilométer, ami kétszerese a folyami hajóktól megszokott átlagsebességnek. A télen jégtörőnek használták a vízi erőmű körzetében, emiatt megkoptak kissé teherautókerék nagyságú hajócsavarjai, de még így is gyors és erős.

A kapitány végigmért egy pillantással, s már indultunk a hajóra. Ő legújabb feladatát mérlegelve (egy uszályokkal túlterhelt kis hajót kellett Calafat környékén kisegítenünk a bajból), én engedelmeskedve, mivelhogy ezt előírja a szabályzat a hajóra lépőnek. A hajósok

szabályzata egy ügyes kicsi könyv, és sok mindenfélét előír. De akármelyik hajón nyugodtan félretehetik ezt a könyvet, ha jó megértésben, egymást segítve, egymást kiegészítve élnek. Igen, a hajókon, bármelyik dunai hajón is, nemcsak dolgoznak, hanem élnek is az emberek. A hajó legénysége egyetlen nagy család (néha húsz tagú), íratlan szabályai közé tartozik, hogy egymás közötti nézeteltéréseiket a hajósok partraszálláskor rögtön elfelejtik. A sokféle embert egygyé forrasztja, hihetetlenül szívóssá teszi a közös munka, a hajósok szép és érdekes, de inkább egyhangú, nehéz munkája.

- Nagy a felelősség - mondta a kapitány, miután bemutatta a „vezérkart”, amely a tolató hajóknak kijáró magas hajóhídon, egy csupa-üveg kalitkában tartózkodott. Induláskor így szokás. Később csak a szolgálatos marad a kormánykerék és a vezérlőtábla előtt. Váltása szinte észrevétlenül jön, kényelmes papucsban, trikóban, néha, ráérős, hosszú utazások idején, a kapitányon kívül az első- és a másodkormányos is fölkapaszkodik az üvegkalitkába, de a távirász és a hajóinas is ott ücsörög a hajóhídon, figyelik a tájat, a szembejövő hajókat és az utat, amelyet a vízállástól függően tetszése szerint választ a kormányos. A hajós mesterség, de főleg a dunai hajózás, nagy figyelmet és emlékezőképességet követel. Csak az tanulhatja meg, akinek érdeklődése éveig kitart.

- Teljes gőzzel előre! - hiába vártam ehhez hasonló parancsot. A hajók legtöbbször automatikus az irányítás, ritkán vagy sohasem kell parancsokat ordibálni a szócsőbe. Ez már csak mutatóba van meg, szükség esetén telefont, hangosbeszélőt használnak helyette. A mai modern hajókon a kormányt és a motort egy ember kezeli. A mélységmérő gombnyomásra működik. Sötétben és ködben ott a radarberendezés. És mégis, a kapitányi kajútban beszélgetve megfigyeltem, hogy Picurka hallgatózik. Önkéntelenül is. Éjszaka is. Álmában is.

Egyszer a 223-as kilométernél viharba keveredtek. Hat megrakott uszály volt mögöttük. Lefelé tartottak a Dunán, s ha csak egyik uszály a hat közül rájuk szabadul, épen nem ússzák meg.

Éjszaka volt. Minden hirtelen jött. Olaru Eugen állt a kormánynál, egy mindig vidám fiatalember. Pillanatok alatt komolyra fordult a helyzet. Lecsengetett a kapitánynak, és már forgatta is szaporán jobbra a kereket. A lefelé tartó hajóknak ún. rondót kell végrehajtaniuk kikötés előtt, hogy a hajó orra a vízfolyással szemben álljon. Kikerült az uszályok elől, amelyek a part felé sodródtak. Újból csengetett a kapitánynak, hirtelen nem tudta, mihez fogjon.

- Jól van így - mondta a kapitány, aki már jó ideje állt a háta mögött. A motor erőlködő hangja költötte föl.

A hajóért és mindenért, ami a hajón van és történik, a kapitány a felelős. Nemcsak anyagilag. Egy újabb rendelkezés értelmében börtönbüntetés vár azokra, akik hanyagságból kárt okoznak.

A Duna gyönyörű hajósztráda. Mindkét partja tele van táblákkal, eligazító jelekkel, de egyetlen közlekedési rendőrt sem láttam, még bábut sem, mint az nagy gépkocsi-forgalmú országokban szokásos. Mégis a közlekedés szabályait ezen az „úton” is nagyon komolyan betartják. Nemcsak az egyre szaporodó hajók miatt, hanem mert ez az út sok száz kilométer hosszan határvonal is.

A 927-es kilométernél egy sziget bal oldalán hajóznak. Ez az Ostrovul Simian. A hazai Dunán majd minden szigetet valamiféle Ostrovnak neveznek, vagy csak egyszerűen Ostrovnak. A román-bolgár szakaszon csaknem száz sziget van, ebből negyven a mi országunk földje. A Simian-sziget termőföld volt. Most látni való nevezetessége van. Itt épül az Új-Ada Kaleh.

Ezt a jelzőt még rengetegszer fogom használni, s akik ezután járják majd be a Duna partok táját, valószínűleg még többször említik. Tehát: Új-Ada Kaleh.

Chiriac Ulyse (vagyis Ulisszesz, illetve Odüsszeusz) vitt át egy délelőtt erre az egykori Ada Kalehnál valamivel nagyobb szigetre, amelyen újjáépítik, a történelem során ki tudja hány-szor, a lerombolt csillagvárat. Köveit idejekorán kimentették a duzzadó folyóból és ideszállították. Különlegesen nagy és lapos tégláit a marosvásárhelyi téglagyár pótolta. Félig-meddig kész is a vár, de lakatlan. Törökjeit felszippantotta az iparosítással együtt korszerűsödő élet, egyelőre nem vállalják régebbi életmódjukat. Talán majd akkor, ha elkészül, és turisztikai érdekességgé válik az új sziget. Akkor újra kínálják a jó kávé és édességeiket.

Egyelőre csendes a hely. Amikor szükség van rá, fiatalok jönnek, vigyázva kirakják az építőanyagot, és körbeszaladgálnak a kész falakon.

- Hoskeldenis Ada Kaleh! - szólt régen az üdvözet. Isten hozta Ada Kaleh-n!

Ezt „írják” újra érdekes, kemény munkával.

- A Hollók szigete - mutatja a hajósina a következő, fákkal sűrűn benőtt földdarabot. A helyiek szerint az orosz-török háború idején kapta a nevét. A halottakkal borított sziget volt a madarak fő szálláshelye.

A kapitány kajütje amolyan átjáróház. Be-betérnek egy szóra a hajósok. A kapitány nem kér, ki miért jött, még a tekintetében sincs a fennebbvalónál megszokott számonkérés. Félttem is eléggé a tekintélyét.

Azt mondja erre az első kormányos:

- Egy pillanatig se féltse! Munkában szerezte, és azzal is tartja meg a tekintélyét. Ha kell, velünk húzza a kötelet...

- Milyen hát a hajósélet? - teszem fel a kérdést, amikor egyszerre többen is belépnek az ajtón. A szakácsnő válaszol leghamarabb. Szerinte nehéz. Különösen a fiataloknak nagyon nehéz, mert távol van az ember a családjától. Idősebb asszony a szakácsnő. Aznap ő maga is azért volt ideges, mert már két hónapja nem volt otthon. Félig becsípett fiatal hajós folytatja. Nagy hangon, mert a következő szigetről (Ostrovul Mare) úgyszólván kiszáll. Az apja jött utána fiatal felesége ultimátumával. A kapitány tudja, hogy ilyenkor mennie kell a hajósoknak. Engedélyt adott a távozásra. A fiú munkáját elosztják egymás között az emberek.

- Azt mondják, hogy a tengerészek részegesek. Ez nem igaz! - tiltakozik a fiatalember. - Persze, ezt most nem hiszik el nekem. De megmondom, tudják meg, miért ittam egy kicsit többet... Örömben. Igen! És mert egy kicsikét félek.

Hol az a férfi, aki két hónapi távollét után egy cseppet sem fél...

A Nagy Sziget csaknem minden férfilakosa hajós. Egy nemsokára nyugdíjas kapitány vitt el erre a szigetre, gyorsjáratú hajóján. A visszaindulás előtt meglátogattunk egy már nyugdíjas, még most is híres révkalauzt. Fia mérnök, lánya orvos. Azt mondta, a sziget egyetlen lakosa sem adja szívesen hajósok a gyerekeit. De ha az öregeknek újra kellene kezdeniük az életüket, csakis a hajóséletet választanák.

Délután ötkor találkoztunk a Segarcea nevű hajóval. Kezdődött a manőverezés. Mindenki csinált valamit a hajón.

Ekkor értettem meg a kapitány kedvenc mondását: *Köti sírva, oldja nevetve!*

Később, amikor a Dacia vontatókötelére kerültek az uszályok és egymás mellé simult a két hajó, a légénység kölcsönös látogatásokba kezdett. A szakácsnők, egymással versenyezve, jó vacsorát főztek. Alig vártuk, hogy megszólaljon az étkezéshez hívó csengő.

Este lett, mire eszembe jutott, hogy valahol a Cetatea - Galicea Mare közelében, az Országos Ifjúsági Építőtelep mellett haladunk el. Izmosodó kukoricatáblák és illatos gyümölcsösök közelében ott ezer fiatal azon dolgozik, hogy másodpercenként harmincöt köbméter Duna-vízet ezer kilométeres csatornába kényszerítsen. Harminchét termelőszövetkezet földjét öntözi majd ez a nagyméretű öntözőrendszer, miután tízmillió köbméter földet megmozgatnak. Hozzászoktunk már ezekhez a nagy számokhoz? Aki még nem, azt a Duna megújódó partjainak jelenben íródó történelme megtanítja-megszoktatja ehhez hasonló merészen nagy dolgokra.

5. NÉHÁNY BIZONYSÁGOS JEL

Szép nyári éjszaka van. A csend olyan, mint rég a kertmoziban, ahová kihallatszott a vetítőgép berregése. Egyhangúan zúgnak a motorok, a hajófarban nekidőlök a korlátnak, lassított panorámikus képben látom mindkét partot, fűzfák sötétjét, a parti fényeket, a víz szélén lopódzkodó csónakot, Valahol a jobb oldalon, a Timok vizével gyarapodik a Duna, itt a 846-os kilométernél van a jugoszláv-bolgár határ. Ritkaság: egyetlen oszlop három ország határát jelöli.

Ötven kilométerrel lennebb egy hajdan áporodott levegőjű kikötő: Calafat, most szó szerint is virágzó város. Calafatról 1424-ben tesznek említést egy adománylevélben. Itt kátrányozták a hajó víz alatti részeit, ami *călăfătuire*-nek nevezték. Itt sebesült meg Tudor Vladimirescu a török elleni harcban, itt esett el az 1877-1878-as függetlenségi háború első hőse. Ma messze látszó víztorony hirdeti a város korszerűsödését, 30 hektáros park és lakosonként öt-öt illatozó rózsától azt, hogy a korszerűt valóban komolyan veszik errefelé. Ezek szerint ma Calafaton 15 000 jó ember él.

Aki a virágot szereti... A várossal éppen szemben, a túlsó parton van Bulgária legősibb városa, Vidin.

Csend van, és egyre sötétebb az éjszaka.

Egy ilyen régi nyári estén, 1849. augusztus 23-án halászladik sietett lefelé a Dunán. Egy török halász jól fizetett fuvarért menekülőket szállított ide Orsováról. Az egyik menekülő Kossuth Lajos volt. Vidinnél szállt ki a ladikból, ide sietett később Bem is. Háromezernél több emigráns gyűlt itt össze. Ide tart Bălcescuval az élen a román forradalmárok bujdosó csoportja, de voltak itt lengyelek és olaszok is. A ragyogó kertek alatti katakombákban különféle nemzetiségű foglyok sínylődtek. Már a rómaiak idején, amikor húsz kilométerrel lennebb, a mostani Aranyszarv nevű kanyarban a római flotta állomásozott, a fegyverek beszéltek ezen a tájon. A második világháborúban antihitlerista központ a város.

A történelem során még sohasem volt olyan békés a két szemben álló város, mint a mostani időkben. A barátság és azonos célok érdekében munkálkodnak mindkét oldalon.

Calafaton magas partok között kanyarog a Duna, néhol több ágra szakadva, szigetek között. A román oldalon a gazdag termést adó, virágzó lanka zöltségnek, cukorrépának való hely. A 682-es kilométernél, ahol a Zsil ömlik a Dunába, rizst is termelnek.

Egy régi útikalauzban olvasom, hogy innen lefelé, néhány kisebb várost kivéve, semmi látnivaló nincs, az utas nyugodtan lefekhetik aludni. Vagy meghallgathat néhány történetet az egykori katasztrofális áradásokról, amelyek falvakat seprtek el a föld színéről, névtelen vagy alig ismert kikötőkről, amelyeket feltöltött hordalékával a folyó. Idegen utazók írták naplójukba az országnak erről a részéről, hogy „lakatlan puszta”. Falvak éltek föld alatti putrikban.

Ma rengeteget kell hozzátenni ezekhez az útikalauzokhoz, és holnap újra javítani kellene őket, ha azt akarnók, hogy a valóságot tükrözzék.

Néha, amikor elfelejtjük kikapcsolni a rádiót, a vízállásjelentésben Bechet, Corabia, Turnu Măgurele, Zimnicea, Oltenița és Călăraș nevét halljuk. Régen csak vízállásjelző állomások, kis kikötők, gabonaraktárak, ma fejlődő ipar az ismertetőjük. De ne vágjunk a dolgok elébe. Egyelőre még csak a Lankás vidék, a román síkság elején járunk.

A 650-es kilométernél akad látnivaló. Csakhogy víz alá kellene menni érte. Orlea és Vadin között a két hídfőn kívül ezer-ezerötszáz méter hosszan faoszlopokat állítottak a vízbe Cornelius Fuscus római tábornok katonái. A faoszlopokhoz hajókat kötöttek, a hajókra ideiglenes hidat építettek. Tudor Dumitru bukaresti egyetemi tanár kutatásai szerint lennebb, a 634-es kilométernél, az egykori Sucidava előtt köhíd állott. Traianusz hídjához hasonló, feltehetően Nagy Konstantin császár idejében építették. Negyven évig állott, 367-ben lerombolták.

Innen már csak négy kilométer Corabia. Régen az Erdélyből induló kereskedelmi utak végpontja. A méz, a vágómarha, a só útja a környéken érkezett a Dunához. Hosszú, nyikorgó szekérsorokról rakták át áruikat a kereskedők a hajókra, amelyek érkezése, állomásozása hangossá tette a kikötőket. Ma főleg gabonát rakodnak. Négy kilométerre innen, Islazon még ma is emlegetik a sórakodót. Sokáig csak erről volt híres ez a település. Aztán jött a forradalom. 1848-ról nem beszélhetünk anélkül, hogy Islazot ne említenénk.

Autóbusszal mentem Islazra. Turnu Măgurelétől kétóránként indul az e városhoz tartozó nagyközségbe. Az érkezés és az indulás között történelemórát tartottak velem új ismerőseim. Késő délután a néptanács környéke tele volt emberekkel. Először is az emlékművet kellett megnéznem, és elolvasnom rajta Bălcescu szavait a forradalomról. Az iskola igazgatója megmutatta azt a helyet, ahonnan felolvasták a kiáltványt. Belátom, hogy magyarázat nélkül semmire sem mentem volna. Az islazi Szabadságmező ugyanis most már egy kicsi tér. Hogyan gyűlhetett itt össze annyi ember? Az iskolaigazgatónak egy kis magyarázatért vissza kellett lépnie a XVII. századba, amikor a Brâncoveanuaké volt itt minden. Hét tanyaféleség volt a környéken, itt csak a földesúr használta épületek állottak. Turnu Măgurele akkor szabad kikötő volt, Islazon vásárokat tartottak. A forradalom előtti években a jobbágyok megfelelőbb ellenőrzése céljából ide telepítik a hét tanya lakóit, az utcák még most is viselik az egykori tanyaneveket. Zoe Brâncoveanu templomot is ígért nekik, amelynek alapkövét végül is június 9-én felszentelik. Ezt az alkalmat használják fel Heliade Rădulescu és Ștefan Golescu a híres kiáltvány közzétételére.

Ma a kiáltvány felolvasásának helyétől a Duna-partig tartó kilométeres út két oldalán szép családi házak sorakoznak. Félezer ember ipari munkássá vált az elmúlt két év alatt. A forradalom nemrég ünnepelt 125-ik évfordulóján méltón állapíthatta meg a szónok, hogy az egykori szabadságigényt jóval túlhaladva, a szocializmus építésének éveiben valósultak meg 1848 eszméi.

Visszafelé is az Olton kellett átmennem, és eszembe jutott, hogy az islazi embereknek a jövő éppen olyan kedves beszédtema, mint a múlt. A jövő ugyanis sokat ígér itt, az országnak ezen a táján is.

A néptanács elnöke szerint Islaz felemelkedésének harmadik lehetősége adódik az elkövetkező években. Az első száz évvel ezelőtt volt, amikor a görög földbérlők összejátszva a bíróval, megakadályozták, hogy ide kikötőt építsenek, mivelhogya elvonta volna a munkaerőt a mezőgazdaságtól. A második lehetőség: eredetileg ide tervezték a román-bolgár hidroenergetikai rendszer központját. De a túloldalon gazdag rózsaföldek kerültek volna víz alá, ezért másodízben a két ország közötti megállapodás alapján Turnu Măgurelétől 14 kilométerre, Cioara-Belene helyeket szemelték ki erre a célra.

Ha évekkel ezelőtt hallom ezt az igényt, azt mondom: szép álmom. A turnu-severini hidroenergetikai rendszer megépítése után semmi sem lehetetlen.

A Cerbul nevű, tíz lépésnél nem hosszabb „hajón” hárman teljesítenek szolgálatot. Köztük egy tengerész, a nyugdíjazás előtt álló Nicolău Mihai. Cernavodához tartoznak, de amióta földpróbákat vesznek az új gát helyén és az Energia laboratórium-hajó is itt van Turnu Măgurele alatt, a Cerbul futárszolgálatot teljesít, munkásokat, szakembereket szállít. Magukkal vittek gáthely-nézőbe.

Az úton az öreg tengerész magyarázott. Nemcsak nekem, hanem a hajóinasnak is, akit néhány hónap múlva a maga helyére képzel. Meglepően sok hajóval találkoztunk. Az öregnek mindenikről volt valami megjegyzése. KĀPITAN ANTINOV - olvassuk az egyikén.

- Az első kapitány, aki román révkalauz nélkül mert hajózni a Dunán - mondja az öreg.

Szovjet uszályok jönnek.

- Cekkerek.

- ?

- Zöldséget visznek a bolgároktól...

Egy szigeten kötünk ki, az 581-es kilométernél. Ostrovul Pavel, a régi térképen Ciorának írták. Vad vidék.

Mogoi Dumitru, a sziget belsejében zúgó szonda felelőse azt mondja, szerencsénk van, mostanában kevés a szúnyog.

- Kétszáz méterenként földpróbát veszünk, és a fővárosba küldjük elemzésre. Sok helyen megfordultam. Dolgoztam a békási és az argeși építkezésnél, Constanța-n a kikötőnél. Amikor meghallottam, hogy mi készül itt, kértem, tegyenek ide. Egy közeli faluban születtem. Nem tudom elmondani, hogy miért, de úgy érzem, itt a helyem.

Bejárjuk a szigetet. Mondják a munkások, hogy szerintük jók a földpróbák. Megbírja ez a föld a tervezett 2800 méteres gátat.

A Duna itt átlag tíz méteres eséssel másodpercenként hatezer köbméter vizet szolgáltat, amely évenként megközelítőleg négymilliárd kilowattóra villamos áram termelését teszi lehetővé.

Az úton visszafelé az öreg tengerész fiataloknak küldött üzenetét jegyzem fel:

- Gyertek, nézzétek meg a Dunát! Hogy idősebb korotokban, amikor újra végighajóztok rajta, legyen min csodálkoznotok!

Feltűnnek Turnu Măgurele kéményei és a terebélyesedő kikötő.

- Íme - mondja vidáman az öreg tengerész -, a legújabb, bizonyoságos jel: a föld gömbölyű.

6. HÁTTÉRNEK LEGSZEBB A TÖRTÉNELEM

„Már kezdenek feltűnni a gazdag teleormani földek végtelen táblái. Az ország egyik legáldottabb vidéke ez... Legnagyobb, legdicsőbb vajdáinkat látták harcolni ezek a helyek: Mircea cel Marét, Vlad Țepeșt, Radu de la Afumați-ot, Mihai Viteazult. Mihály vajda megvárta, míg a tél jéghidat vert a Duna fölött, aztán fergetegként csapott le a török hadakra, s inkább gyorsaságával, mint erejével zavarba ejtve őket, leverte és meghódította valamennyi várukat, az Ozma mocsaras vizétől kezdve le egészen a hullámzó tengerig.”

Vlahuță írta a századfordulón. Útirajzai tele vannak a szépség diktálta felkiáltójelekkel és történelmi visszaemlékezésekkel. A táj valóban festői és történelemtől terhes. Turnu Măgurelénél járunk. Ott, ahol az Olt vize, mint külön folyam húzódik végig a Duna medrében, mondják, leginkább kávébarna színű, agyagos.

Hány deci víz? Ezt is ki lehet számítani. De ez nagyon könnyű kérdés itt, ahol fergeteges iramban készül az Olt-Călmățui öntözőrendszer. Most, bizonyításul adatokat kellene felsorolnom, de éppen a fergeteges iram miatt nem teszem.

Beszéltem néhány fiatallal, akiket „esőt hozó embereknek” neveznek. Ők magukat vidáman és komolyan is a „természet egyensúlyán dolgozóknak” tudják. Hogy miért van nagyobb becsülete az utóbbi, tudományos ízű megnevezésnek, azt a municípium fiatal vezető reál beállítottságával magyarázza. Ők ugyanis pontosan kiszámították, hogy mi a teendőjük. A Dunába ömlő Olt vizének felét visszatérítik a földekre.

Aki látott már a szárazságtól repedezett földön égre fordított tekintetű, felhőt kémlelő kapást, az tudja, hogy mit jelent ez. Aki végigkövette a térképen az Oltot, és legalább egyszer megbámulta összefonódását a Dunával, azt is tudja, mit jelent ekkora mennyiségű víz visszatérítése a földekre. Nyár derekán 10 000 hektáron már öntöztek. Fiatalodik errefelé a föld.

És a város is. Az egykori „városka”, amely most címerében viseli a műtrágyakombinát rajzát. A Dunáról is ezt a hatalmas gyárat látni legelőbb: a víztornyot, a kéményeket, a délutáni nyüzsgést a kombinát bejárata előtt.

Nem mentem be a gyárba. A műtrágyát itt is éppen úgy készítik, mint például Marosvásárhelyen. Néhány vásárhelyi származású szakember ide is telepedett. A megszokott munka, a szép táj vonzotta őket. Bodărlău Mircea nemcsak vegyészmérnöki, hanem tősgyökeres helyi származású minőségében a gyárlátogatásnál látványosabb sétára hívott. Az új városnegyed egyik sarkában megnéztünk egy játszóteret. Ezt a játszóteret egy hónap múlva senki se keresse: toronyházat építenek a helyére. Tudták ezt a fiatalok, mégis megépítették nyári ajándékként, a kicsiknek. Arról is gondoskodtak, hogy a gyerekek ne a Pál utcai fiúk szomorúságával hagyják el ezt a grundot, elköltöztetik szebb helyre a maguk készíttette hintákat és tornaszereket.

Mit csinálnak még a fiatalok ebben a városban? Hosszú lenne a felsorolás. Már csak azért is, mert rengetegen vannak. Az Unirea líceum tanulói például azt találták ki, hogy Duna-albumot készítsenek. Már sok Duna-menti városba elküldték ezt az albumot, hogy a helyi fotóklub a legszebb felvételeket beleragaszthassa, s hogy a lányok népviseletbe öltöztetett, miniatűr babákat helyezhessenek el benne. A város szenzációi közé tartozik az a könyv is, amit Hamilcar Petrescu, a kombinát orvosa írt. A regényéről van szó. Hősei élő, valóságos személyek. Írója erre külön felhívja az olvasók figyelmét.

Visszakanyarodva a Dunához, egy gyönyörűsége alföldi erdő mellett tucatnyi kotrógépet találunk: óriási halastavat készítenek. Azt mondják, a Dunában most kevesebb a hal, mint régen. Vagy a halászszerencsével volna baj? A sokféle készülő halastavakból sejtem, hogy most mindkettőn kifognak.

A Duna-parti erdő mellől egy új útra térünk, neki az asztalsima szántóföldnek.

- Hová vezet ez az út? - Kísérőm elégedett. Kíváncsiságomért megjutalmaz. Először azt mondja el, hogy az utat a város fiataljai hazafias munkával építették. Ezen az úton a városhoz hat kilométernyire levő ősi Turris falaihoz jutunk. Sok száz éves „port” kellett itt ásóval, csákánnyal „letörüljenek” a fiatalok, hogy a helyiek emlékezetét felfrissítsék, figyelmüket felhívják: nevét a város innen kapta. Turris, majd Turnu, valóban figyelmet érdemel.

A történelem dicső és gyászos napjait idézi ez a hely.

Prokopiusznál olvashatjuk, hogy Traianus alapítása. Környékéről indult az a 235 kilométer hosszú égetett földfal és erődítménylánc, amely Pitești-en és Câmpulungon át Rucărig húzódott, és a Törösvári-szoros közelében ért véget. Följegyezte a történelem, hogy a római birodalom egyik végvára volt, a barbárok többször elpusztították. Justinianus fölépítette. Évszázadok következnek, a vár történetét homály fedi. De fényesen csillog krónikájának az a lapja, amelyre Mircea cel Bătrân és Zsigmond szövetséges harcát jegyezték föl. A török veszedelem elleni győzelmes harcok idején Mircea újraépíti és átalakítja a kör alakú várat.

Fiatalfák sorfala között megyünk „föl” a várba. Az út szélén virágok. A falak mentén padok. Kialakított hely szabadtéri előadások rendezésére. Háttérben a romos falak.

A legszebb díszlet itt: maga a történelem.

Búcsút intünk a 600-ik kilométert jelző táblának és a bolgár oldalon mintegy karzatra épült, romantikus szépségű városnak, Nikopolnak, amelyet éppen különleges szépségeért becéznek Kis-Konstantinápolynak. Szigetekre kerülgetve hajóznak lefelé. Zimniceánál az ország legdélibb pontját érintjük. A bal parton vele szemben Szisztov. Lennebb egészen Giurgiui minden áradáskor kilépett medréből a folyó, és tavakat, állóvizeket, nádasokat hagyott maga után. Az elmúlt években végzett lecsapolások és gátépítő munka ennek véget vetettek, sok ezer hektárnyi földön most cukorrépa és kukorica zöldell. A cukorrépát ősszel Giurgiuba szállítják a cukorgyárba.

Giurgiu a román Duna hosszának felénél fekszik. Annyi a híressége-érdekessége, hogy föl sem lehet sorolni. Nevét a város előtti szigeten a génuiaiak által épített vártól, a San Giorgiotól vagy egy erdélyi juhászattól kaphatta, aki erre felé legeltetett. Giurgiut Mircea cel Bătrân említi okiratokban először, 1403-ban. Felkészíti lakóit a török elleni harcra. Környékén Bocskay István is törököt ver a gyurgyevói csatában, de Mihai Viteazul és III. Mihnea nevével is találkozunk a város történetében. Mind a török elleni harcokban jeleskedtek. A XV. századtól a török uralja a várost. Ebből az időből maradt az Órástorony, amelyet 1934-ben renováltak. 1869-ben az ország első vasútja a fővárossal kötötte össze a Duna-parti várost.

Mostani érdekességei közül először azt említem, hogy híres tornya körül teljesen megújult, korszerűsödött a főtere. Itt van a legnagyobb folyami hajójavítónk. A lányok bizony csak tengtek-lengtek, amíg fel nem épült a szövőde. Készítenek a városban konzervet és csodálatos perzsaszőnyegeket, múzeumában (amelyet sehogy sem találtam, mert a város legújabb térképe is elavult a sokféle építkezés miatt) van egy 400 kilós tőkehal. Itt van ezenkívül egy jó pillantásnyira Rusze, a híres Sextanta Prista (hatvan hajó kikötője), amely nemcsak Traian idejében virágzott, hanem most inkább, hiszen csak ki kell menni a giurgiui kikötő vendég-

lőjének teraszára, és látható két ország legnagyobb dunai kikötőinek forgalma. Többek között egy akkora tengerjáró hajót figyelhettem meg, hogy amikor keresztbe fordult a folyón, a hullámok szökőárhoz hasonlóan indultak a két part felé. Huzamosabb ideig állomásozik ebben a kikötőben Carpați nevű hajónk, amellyel a hajózható Duna teljes hosszában kirándulni lehet.

És viszontláttam a Daciát is; a dokk csendes vizein tűrte, hogy szépítsék.

Úgy illett volna, hogy a legerősebb után a legrégebbi hajóval folytassam utam. Vártam is eleget a Decebalt, amelyről úgy hírelett, hogy kapitánya nyugdíjazás előtti, utolsó útjára indul Giurgiu kikötőjéből. Vulpe Mihainak hívják a kapitányt. A fia újságíró. Öreg, két lapátkerékes hajóját elsüllyesztették a háború idején. De a hajó sok mindent kibírt, kapitányával együtt megy nyugdíjba. Szenzációs utazás lett volna. Sajnos, nem sikerült. A Navrom itteni fődiszpécser, Veveriță mérnök mondta, hogy az öreg folyami rókát Turnu-Severintől visszatérítették. Még egy utolsó előtti utat tesz meg a Duna felső szakaszán. Így van ez már a folyami hajózásnál.

Emberem aztán mókusvidámsággal ugrott egyet, és a színes gombokkal tele táblán kinézett nekem egy hajót, amely lefelé tart. „Két, kavicsos tele uszályt visz a 400-as kilométerhez. Éppen magának való utazás.”

- Mi van ott? - kérdeztem kíváncsiskodva.

- Majd meglátja - felelte titokzatosan, és megint „ugrott” egyet: meghívott az augusztus eleji tengerésznapra. Köszöntem szépen, ki tudja, hol leszek én akkor! És valóban, ezt a nagy látványosságot sikerült lekésnem.

Jelentkeztem a Petroșani nevű vontatón.

Rozmárbajuszú kormányosa aznap délelőtt olyan hajmeresztő ügyességgel költöztette a dokk óriási úszódaruját a kikötő főépülete mellé, hogy a közeli strandolók azonnal odacsődültek.

A kapitány nyugodt, egyszerű ember. Maga is megbámulta ezt a manőverezést. Azt hiszem, rendkívül büszke volt beosztottjára.

A történetek hatása alatt indultunk az útra. A kétemeletes Barátság hídját mégsem kellett megmozdítani, mint a tengerjáró hajók átkelésekor szokták. Büszkeségünk és a kicsi vontatóhajó elfért alatta.

Hatvan kilométerrel lennebb, Oltenița város előtt, a manőverezésről a hajóépítésre tereltem a beszélgetést. Az egykori halászcsonak-építő műhely helyén emelt gyárban hétszáz hajó készült az elmúlt huszonöt év alatt. Az utolsó ötezer tonnás. A következő: egy tengerjáró teherhajó.

Ebben a Duna menti sajátosságokat tükröző, egyenes utcájú városban öt év alatt tízezerrel nőtt a lakosság száma. A következő öt évben ez a szám huszonötezerrel ugrik. Egyelőre húsz hektáron hajót építenek. És itt termel az ország legnagyobb fonodája.

Legszebb hajóink, a Carpați és az Oltenița személyszállítók „szülője” ez a város. Tessék csak megjegyezni a nevét. Az elkövetkező években sokat hallunk még erről a városról.

7. BIZTATÁS A VISSZATÉRÉSRE

A kicsi, kerek ablakon látom, reggel van. A tiszti kabinban aludtam, az egyik kormányos helyén, aki a legénység fizetéséért maradt Giurgiuban. A tiszti kabin elegáns helyiség. Berendezése két, falra erősített ágy, mosdó és falhoz erősített asztal. A szemben levő falakon két-két kajütblak. Kiugrom az ágyból. Ráhasalok a kifelé dülő falra, amely nem más, mint az egyre keskenyedő hajófenék egyik oldala. Nézném az eget. Rángatom a nagy csuklós-csavarokat, amelyekkel betették az ablakot, nem engednek. Így hát lemondok arról is, hogy kézfürdözzem a Dunában. Magamra kapok inget, nadrágot. A kajütök elé kirakott cipőkbe és papucsokba meg-megbotolva, felsietek a fedélzetre. Benyitok a szalonba. Senki. Bömből a rádió. Hat óra körül lehet az idő. Indulok a hajóorrba, hogy onnan meredek lépcsőkön fölkapaszkodjam a tájolóházhoz.

A hajókorlát és a hajótest közötti keskeny részt az egyik hajóinas mossa nagy buzgalommal. „Ilyen az élet - mondom neki egy együtt érző pillantással -, valakinek mindig sorosnak kell lenni.”

- Mindjárt megvagyok - vigasztal -, csak „fölmosom az előszobát...” - és fintorogva eltűnik a vécében.

- Nincs fenék! - hallom a hajó orrából. Aztán még egyszer. Fordítom a két szót anyanyelvemre. Nem tévedtem. Helyettesíthetem a „nincs-”et *nélkül*-lel, de a „fenék” marad. Nincs jobb.

Lassan haladunk. A hajóorrból látom, hogy egy keskeny csatornába jutottunk. Két oldalán sűrű erdő.

A Szőke furcsa terpeszállásban, piros-fekete rúddal döfködi a vizet. Minden döfésnél kiáltja az eredményt. Azt, hogy még nem érte el a folyó fenekét. Fenn a hajóhídon a kapitány áll. Kezében szócső.

Szájához emeli, és hátrakiált az uszályokhoz:

- Itt jó lesz? - Két lipován család az uszályok legénysége, mindenki készül a kikötésre. A hajósok egyformán kövér feleségei, a gyermekek, a kiskutya, a macska és egy ketrecnyi majorság. A két lipován nem szól, az idősebb csak akkor bólint és emeli a kezét, amikor kikötésre jó helyet talál. Ernyednek a vontatókötelek. Valami láthatatlan erő a part felé löki a behemót uszályokat. Az egyik lipován kiugrik a partra, egy fa törzse köré csavarja a drótkötelet.

Integetünk: hajós hajóssal találkozik még a Dunán.

A Szőke közben tovább nyomja a szöveget. Mondja is a kormányos a kapitánynak, hogy nem szükséges.

- Ami biztos, az biztos! - mondja a kapitány. - Nem árt, ha tanulnak a fiúk.

- Baj van a fiúkkal? - kérdem a kapitányi hídon lévőket, mert már többen vagyunk.

- Nincs - mondja a kormányos -, csak ne volna olyan „szép” a frizurájuk.

- Most ez a divat! - mondja a kapitány. - Ha tiszták, ha rendben tartják, mit törödsz velük?

Nézem a fiúkat. A Szőke tavaszikabát-vastag nadrágot visel. A Barnán farmer. A jövődöbéli kapitány-gyakornokon szintén divatos holmi. Csaknem mindig meztelenül járnak, irigylésre méltóan barnák emiatt, hajuk gondozott, tetoválás nincs rajtuk.

Ahány hajóst megkérdeztem a fiatalokról, azzal a kijelentéssel dicsérte őket: ma kevesen vállalják ezt a nehéz mesterséget. Leginkább csak azok, akiknek valami vaj van a fejükön.

Nem éppen így van. Petroșani-on a gyakornok bevallotta, hogy egy ellinkelt egyetemi év után végezte el a hajós iskolát. De ők, Szőke és Barna is, szépnek tudják mesterségüket.

- Aki három hónapnál tovább marad - mondják az idősebbek -, csakis abból lesz hajós.

- Velem együtt 46-on jelentkeztek - mesélte a Szőke. - Most már csak hárman vagyunk...

- Akik kalandot keresnek, ne jöjjenek hajósnak - vélekedik a kapitány. - Közülünk, régiek közül sem maradtak volna sokan, ha lett volna iskolánk. Ha tanulhattunk volna. Most tanulhatnak a fiatalok, és szerintem is, sok jobb mesterség és könnyebb munka várja őket a parton. De a hajózás több, mint munka...

A kapitány elmesélte küzdelmes életét. Igazat kellett neki adnom abban, hogy hasonlót nem kívánhat egyetlen fiatalnak sem. Viszont az egyre inkább fellendülő dunai hajózás képzett, határozott és munkabíró embereket kér. Csak később, egyik legkorszerűbb hajónkon értettem meg azt, hogy aki a háború előtt készült hajót irányítani, nem tudhatja, mennyire magas képesítésű szakemberek kellenek a jövőben. A korszerű hajózáshoz kevés lesz az erő és akarat. Műszaki tudás kell oda, nemhogy elemi, de még középiskolai végzettség sem lesz elegendő hibátlan vezetéséhez.

Közben megérkeztünk a csatornához. Puttonyos kotrógépek, mint vízen úszó családi házak álldogáltak a csatorna közepén. Más kotrógépektől csövek vezettek több száz méternyire, ahol hegyé tornyosult a kikötött iszap.

- Egyszer még el kell jönnie ide - mondta a kapitány, és lehívott reggelizni.

A reggeli ebédszerű volt. Sok hússal. Egy részét megettem. A fiúk még kértek.

A 375-ös kilométernél a Duna két ágra szakad. A jobb oldalon Szilisztra bolgár határváros. Mellette, ugyanazon a dombon, jól gondozott szőlővel kerítve, Ostrov. Az első román helység a Duna jobb oldalán. Neve, eltérően a megszámolni nehéz dunai szigetek nevétől, nem szigetet jelöl. Egykor, a mostoha dobrudzsai környezetben, bizonyára oázis volt, híres bortermő hely. Most is az, csak hogy időközben az öntözéses gazdálkodás térhódításával sokat változott a környező táj. Különben sziget is van itt elég. Többek között az egyik 120 kilométer hosszú, Balta Ialomiței-nek nevezik. A Régi-Duna és a Borcea-ág veszik közre. Nemrég lecsapolt, kitűnő termőföld ez Dobrudzsa és a Bărăgan között. De nádas is marad elég, fűzfaerdős, vadmadaras területek világa. A jövőbeni mesterséges halastavak helye.

Szilisztrával szemben a baloldalon Călărași, félszázezer lakosú város. Neve hajdan itt megtelepedett lovaskatonák nevéből származik. Itt volt valamikor a lovak átkelő helye (Vadul cailor). Most óriási motoros komp közlekedik a két part között. Negyedóránként fordul, mindegyre Mangaliára igyekvő személygépkocsikkal telik meg.

Kikötünk a kapitányság előtti mólón. Kánikula van. A kormányos pillanatok alatt levetkőzik. Fehér, mint a liba. Ólomgolyós vetőhálójával próbálkozik a part mentén. Amíg a kapitány új munkáért jelentkezik, a legénység sietve bekap egy sört a közeli kertvendéglőben. A hajó langyos ivóvize után a jéghideg sör mennyei öröm. Különösen a mi esetünkben: a szakácsné nem sajnálta főztijéből a fokhagymát.

Délután beutóbuszozunk a városba. Piacnézőbe indulunk: mire megjön a kormányos a pénzzel, tudjuk, mit kell, mit érdemes beszerezni a konyhára.

Aztán akaratlanul is leánynézőbe megyünk, mert velünk tart a legénység fele, többségük fiatal. A gépész hófehér nadrágot húzott és fehér cipőt. Ő a legelegánsabb közöttünk. A kapitány persze kivétel. Neki ragyogóan fehér ingkabátja van és tányérsapkája. Itt-ott aranystráfkokkal van földíszítve.

Călărași kisváros, de ellátása kitűnő. Papírgyára, készruhágyára, hús- és tejfeldolgozó üzemai ismertek. Megvesszük a helyi lapot. Az utcasarkokon hirdetés csábít: vegyünk részt a halászszerenyén. Az utolsó busz elég korán, nyolc óra tájban indul vissza az átkelőhelyhez. Nincs kedvünk gyalogolni, igyekszünk, hogy elkapjuk. A hajóinas és a barna fiú marad. Szombat van. Fiatalok. Táncolni akarnak.

Vacsora után benn ülünk a szalonban. A gyakornok a jövő heti étrenden dolgozik. Demokratikus szellemben készül az étrend, mindnyájan beleszólhatunk.

Később a szakácsnő gondterhelt szomorúsággal a fiáról beszél. Levelet, átiratot tesz az asztalra. Özvegyasszony a szakácsné, a fiát, hogy hetekig, hónapokig ne maradjon egyedül, nevelőintézetbe adta. A fiú megszökött onnan. Bátyja, aki felkutatta, alaposan „foglalkozott” vele. Fejsebét az anyja ápolta. Aztán újra visszaküldték az intézetbe. Most írt a fiú: „Nincs senkim a világon, ha te is elküldesz magadtól, anyám, többé nem ismerlek. Mit keresek én itt az árvák között, amikor nem vagyok árva?! Mit keresek én azok között, akik saját hibájukból kerültek ide?”

- Azt szeretném, ha szakmát tanulna - mondja az anya, és sírva fakad. - Ő pedig haza akar jönni Giurgiuba, és dolgozni a gyárban. Mit csináljak?

Családi hangulatban döntünk. A gyakornok rögtön írja a nyomtatott betűs kérvényt: adják ki a fiút, az anyja vállalja a nevelését. Ha szükség van rá, ezt az egész legénység aláírja.

Éjfél után körbejárok a hajón. A csend hangosra biztatja a hullámokat. A hajóorrban Szőke áll... Sőhajtozik. Nem szereti az ilyen szép, csillagos estéket. A szombat estéket kiváltképpen nem szereti szolgálatban tölteni. És más is nyomja a lelkét. Összeszólkkozott a kapitánnyal. Az első matrőz miatt történt az incidens, aki helyett az újoncok teljesítenek szolgálatot. A kapitány azzal érvelt, hogy a matrőz végzi a kikötést és más olyan fontos munkát, amit még nem bízhat a fiatalokra. Szőke szerint ez sértés.

- Nem jó ellentmondani a kapitányoknak - jegyzem meg nagy bölcsen, és a jóindulatú türelmességet dicsérem.

- Elmegyek - mondja szomorúan a fiú -, hiszen igazam van!

- Van időnk, tisztázzuk, hogy éppen ezért maradnia kell.

Másnap hajnalban „kikötőrendeztünk”. A Petroșani tolatómozdonyhoz hasonló szerepet kap. Uszályokat állítunk sorba. Forgolódunk. Amikor a kanyarban négy uszályal az orrán fehér tolóhajó jelenik meg, a kapitány ideadja a messzelátót.

- Az övök a jövő! - mondja sóvárogva. - Estére simán Galacon vannak.

- Akkor ez az én hajóm - mondom a kapitánynak. A hirtelen parancsra a kormányos belefekszik az álláig érő kerékbe, húzza-csavarja keményen. Hosszú-rövidet dudáltunk, hajónyelven ez azt jelenti, hogy balra fordulunk. És mértani pontossággal, a fentről jövő hajó mellé siklunk. A kapitány leparancsol a szalonba. Búcsúzóul ennem kell a kormányos halászsákmányából. A szakácsné ez alkalommal se mulasztotta el bő fokhagymalével leönteni a halat. Rövid a búcsúzás, hajót váltok menet közben.

Két meredek lépcsőt kell megmásznom a háromemeletnyi magasra épített hajóhídig. Ott egy matrózinges fiatalember vár.

- A hajónk neve Tâmpa - mondja, és bemutatkozik: - Călcă Ionel vagyok.

Annyira fiatal, csak másodszorra hiszem el, hogy ő a csodahajó kapitánya.

8 KÉNYELEMENBEN ÉS VIHARBAN

Gombnyomásra emelhető a tájolóház. Műszerfala előtt kényelmesen üldögél a kormányos. A kapitánya almérnököt végzett. A motorokat, a hajó minden berendezését értő, a hajózás sokféle fortélyát ismerő ember. A tájolóházban ízelítőt kapok a korszerű hajózásból. Először is a kormánykereket csodálom meg: gépkocsikormány. Előtte kényelmes forgószékben Bolboceanu Alexandru elsőkormányos. „Úrvezetői” kényelemben ül. Időnként, amikor hajó tűnik föl a láthatáron, elfordít néhányat a sokféle kapcsolóból. Két ujjal kezeli a titokzatosan persegő kormányt.

Leültetnek a beépített, otthonos kanapéra, ölembe nyomják a Duna-bizottság kiadásában készült részletes térképet. Könyvvastagságú album, térképein minden rajta van. A víz alatti homokzátonyok, a műemlékek, minden apró helység és jó néhány ajánlás, hogy a hajós mikor melyiket válassza a sokféle vízi út közül. Nézem: 365 kilométer van még a tengerig.

Érdekes, szép vidék. Kilométerenként egynapos sebességgel kellene végighaladni ezen a szakaszon, ha azt akarja az ember, hogy alaposan megismerje ezt a vidéket. Húszas átlagsebességgel vágatunk, kanyarban is. Elhagyjuk a Păcuiul lui Soare nevű bizánci vár romjait. A 335-ös kilométernél a kapitány a fedélzetre hív:

- Úgy tudom, valahol itt hidat építünk és Oltináig vezető utat. Onnan már csak egy ugrás lesz Adamclisi, ahol a Trophaeum Traiani emlékművet kell megtekinteni...

Utolérünk egy hajót. Kapcsolót fordít a kormányos; két hosszút, két rövidet szól a hajónk dudája. Azt jelenti, hogy bal oldali előzésre van gusztusunk.

- O.K. - túlköl vissza egy rövidet a cammogó. Aztán integetünk a jugoszláv kollégáknak. De most elől jön egy fényjel. Visszajelzünk. Nem a hajóinas integet a kék zászlóval, hanem egy drótketrecből kiugró kék tábla, gépi pontossággal. Élvezem ezeket a tömondatváltásnyi beszélgetéseket. Szükszavúak, akár a hajósok...

Váltják a kormányost. Derékig meztelenül, csakis sűrű, göndör, fekete szőrzetébe burkolózva jön egy bráilai ember. Télen is ez a munkaruhája.

Hattyúkat mutat egy kicsi szigeten.

Néhány kilométernyi hallgatás után jön a nagy bámulnivaló: Anghel Saligny hídjá Cernavodánál. Harminchét méter magasan a fejünk fölött, kifeszített acélcsipke 3850 méter hosszúságban. Innen, valahonnan a híd alól indul majd a Duna-Fekete-tenger csatorna. Emberem alig várja, hogy jobbra fordítsa egyszer majd itt a kormányt, s az új vízi úton néhány óra alatt elérje a tengert. Tervezget. Úgy beszél erről a készülő csatornáról, mint jómagam könyvespolcom bővítéséről. Aki megfordult a nyáron ezen a tájon (az idén az ország minden tizedik lakosa pihent a tengerparton), hasonlóképpen tervezgethetett.

Húsz évvel ezelőtt talán az ország legfiatalabb technikusaként itt kezdtem „iparos” pályámat. Még egy ok arra, hogy most a „magam” csatornája fölött egy kicsit elgondolkozzam. Hatvan kilométer hosszú, tengeri hajók közlekedésére alkalmas csatorna Dobrudza löszös síkságán. A tenger közelében sziklákba kell vágni a medrét.

Egy bukaresti fiúra emlékszem, akivel itt együtt dolgoztam. Most tervező valahol. Megismertem itt egy gépkocsivezetőt. Most közgazdász. Egy exkavátorost. Most mester. Rengeteg olyan fiatal ismerek, akik „akkori” lelkesedéssel jelentkeznek, ha szükség lesz rájuk az itt induló munkálatoknál.

Egy-két évtized múlva a Duna lépcsőkkel csendesített bővizű. Könnyen hajózható vízi út lesz. Másfélezer tonnás uszályok könnyen eljutnak majd a Fekete-tengertől talán egészen Rotterdamig. 3500 kilométer hosszú ez az út. A Duna-Majna és a Duna-Odera-Elba csatorna fontosságát meghaladó Duna-Fekete-tenger csatorna 240 kilométerrel rövidíti meg a hajók útját. Megépítése európai jelentőségű.

Ezen a tájon érdemes újra és újra végigsétálni a Duna-parton. Akárhol közelítjük meg a vén vizet, találunk partjain valami érdekességet. A múltba és a jövőbe szólít gondolati sétára számos látnivaló Cernavoda környékén is. Van itt a közelben egy régi vár, Capidava, a géták ajándéka. Alapjait ők rakták le. Később Traianus kiváló erődítménnyé építtette. Népvándorlók vívtak itt semmit sem kímélő harcokat. Falak omoltak, hullottak az emberek, de mert szerették a szülőföldjüket, maradtak, harcokba kezdtek, mindig újra építettek, és várták a jobb időket. Dákok, majd románok emelték magasabbra a falakat. Kiderült ez az ásatásokból, a feltárt rétegekből, a sírleletekből, feliratos kőtáblákból, amforák díszéből és a korabeli ékszerekből.

Tanulságos hely Capidava. Fiatal régészkedők helye. Nyolc évvel ezelőtt, nyári gyakorlatok idején alakult az első tábor, azóta minden évben idejárnak a cernavodai, a hârşovai, a constantai és a bukaresti régész-műkedvelők.

Amikor 1924-ben Grigore Florescu, a tudós Pârvan Vasile munkatársa felfedezte a Limes Danubianust, vagyis a római erődítménysort, Capidaváról is lefújta az ismeretlenség porát, de nem gondolta, hogy Dobrudzsa egykori legmonumentálisabb várának ilyen jövője lesz. Tervekről beszélnek errefelé az emberek, miszerint Capidaván szabadtéri múzeum lesz, tanulságos rendezvények, kellemes táborozások helye, falai alatt újra kikötnek a hajók.

Kimegyek a levegőre. A felső fedélzeten eső előtti fülledt meleg van. Valaki megmutatja a tágas fürdőt. Jólesik a langyos zuhany. Utána ebédre vagyok hivatalos. Tudorel, a családi ügyek miatt eltávozott szakács helyébe beugró hajóinas remekel. Tükörtojást és vargabélest eszünk. Jégbehűtött vizet kapunk hozzá. A sokasztalos, tágas szalonból négyzetméternyi nagy tálalóablakon belátok a csupagép, csillogó konyhába. Hiába, más, egészen mai világ ez itt. A Petroşani-on a tálalóablakon épphogy kifér a tányér leves. Kényelmes kajütök, rádió, tévé, könyvtár. Nagyobb kényelem, nagyobb sebesség. Cserében nagyobb figyelmet, több tudást követel.

Hârşovánál újra fenn vagyok a tájolóházban. Messzelátóval figyelem a csendes kisvárost. Festői környezet. A part finom homokján sok a napozó. Ásványvízforrások vannak a környéken és remek kirándulóhelyek. Ott, ahol egyesül a Duna két ága, Vadul Oii (Juhok gázlója) és Ghiurgheni között van a folyó legújabb hídjá; elegáns ceruzavonal a párás-kék égen.

Építésekor, valamivel a munkálatok befejezése előtt, a világ legszerencsésebb fiatalemberével találkoztam rajta. Az egyetem padjaiból egyenesen ide került, és joggal érezte úgy, hogy ő építette föl a hidat. Egy idő óta nem szerencsének mondják azt, amikor nagy és fontos dolgokat bíznak az erre termelt emberekre. Valóságosabban felelősségnek hívják. Az új dunai híd ezzel és nem kevesebb kiszámított merészséggel épült.

Újból nagy sziget következik. Brăila, és mezőgazdasága eredményeiért híres szigete. Most már egy egyetemi tanár-képű kormányos vezeti a hajót.

Hirtelen felhők kerekednek fölénk, elsötétül az ég, dörög és villámlik. Aztán olyan sűrű eső zúdul ránk, hogy alig látni ötven méterre.

Sovány, görögös arcú, vidám ember lép be az ajtón. Kabátot hoz a társának. Ők ketten kíséret. A sovány ember közel jár a hatvanhoz, egy hasonló, most éppen javításban lévő hajó kapitánya. Bekapcsolja a radart. Éppen jókor, mert körénk telepedett egy kis „éjszaka”.

A Tâmpa semmit sem veszítve sebességéből, falja a kilométereket. A kapitány a partizán-indulót dúdolván törölgeti az ablakot. Éppen csak hogy csináljon valamit. Munkája szükség-telen. A kormányos előtt keréknyi hely mindig száraz és tiszta az üvegfaon.

A chiscani-i cellulózkombinát mellett megyünk el. Átellenben a nagy sziget Fundul Marénak nevezett része. Tisztul. Amilyen gyorsan jött, olyan gyorsan elül a vihar.

- Nincs hajózás viszontagság nélkül - jegyzi meg a kapitány, és felemel egy telefonkagylót a sok közül.

- Itt a Tâmpa. Itt a Tâmpa! Völgymenet négy uszályal érkezünk. A 181-es kilométertől jelentkezünk. Vételre kapcsolok.

Brăila rögtön jelentkezik.

Mire a kanyarban feltűnik a város, már tudjuk, mi lesz az uszályok sorsa.

9. EGYMÁST VONZÓ VÁROSOK

Brăilánál a Duna harminc méter mély és tízszer ilyen széles. Régi emeletes házak, új ipari épületek könyökölnék a folyóra, ezer világító szemmel figyelik az örökös forgalmat. Este van. Hajónk a Tâmpa, elegáns fordulattal simul parthoz. Két uszályunk lehorgonyoz. Az egyiken faanyag, a másikon koks.

Gyorsan oldódnak a kötelek. Integetünk. Az uszály parancsnoka, aki, mert egyedül van - mindenek, matrózi minőségben már kinn van a parton, hurkot dob egy vasgombára. Jókorá gerendát kerítünk, hurkot kötünk rá, a kötel végét partra dobjuk az uszályosnak. Egyetlen rántással „megépíti” a pallót.

Amikor átmegyünk rajta a sietős kormányossal, akit kislánya kórházba utalásának hírére engedtek el, azon gondolkozom, hogy az uszályos miként jutott partra. Talány! Örökre titok marad.

A kormányos elrohan. A hajósok pedig rengeteg most a dolga. Különben is eleget nyaggattam már útközben.

Az uszályon dolgozó hajósok mindent maguk csinálnak. Főzés, mosás, takarítás és mellesleg hajózás a munkájuk. Az utóbbi még fiatalkorában néhány ujjába került hajósomnak, a hirtelen megfeszülő drótkötél szorította-roncsolta szét. Nehéz munkájuk elismeréseképpen engedélyezik, hogy akármikor magukkal vigyék családtagjaikat. Hajósom negyedik osztályos fia így juthatott el az idei vakációban Regensburgig.

Kikötés után, tudom, ráérősen mesélne reggelig.

Nem várhatok. Hívják a város fényei.

Eltévedni idegen városban izgalmas játék. Brăilán ez nem sikerült.

Egy osztrák törzstiszt tervei alapján úgy építették a várost, hogy minden nagyobb útja központi terére vezet. Ennek az amfiteátrum-alaprajzú városnak a közepén egy park van. Szokatlanul nagy gránitköves úton jutottam ide, pár száz méterre a kikötőtől. Leültem egy padra, hogy nyugodtan emlékezetembe idézzem azt, amit Brăiláról tudnunk kell. Először is azt, hogy itt már a történelem előtti korban éltek emberek. Már régóta jelentős kikötőhely, kereskedelmi központ volt. A törökök idején, Mihai Viteazul uralkodása alatt, és 1829 után még inkább: ekkor szabadul fel az oszmán fennhatóság alól. Panait Istrati városa. Kyrá Kyralina és Codin világa. Kilencven éve, hogy az író megszületett a Comorofca negyedi szerény kis házban, óvodáskorú, mikorra Anghel Saligny tervei alapján megkezdik a kikötő építését. Vasbeton silókat itt öntöttek először a világon.

A felsorolást másnap is folytattam, mert Dumitru Virgil személyében jó segítségre akadtam. Ez a görögös arcú fiú olyan érdekességekkel szolgált, amelyek nincsenek ugyan semmiféle útikönyvben, de mert a mával kapcsolatosak, ahogy mondta, szép sorjában bekerültek jegyzetfüzetembe. Ez a különös hangulatú Duna-parti város az elmúlt években nehézipari felszereléseket gyártó üzemmel, hengerművel, préseltfaelemek-gyárral és a Delta nádrengetegét könnyűszerrel cellulózzá és papírrá alakító kombináttal gyarapodott. Ebből akárki könnyen elképzelheti magának azt a sok új tömbházat, amelyekben rengeteg, sokféle mesterségű ember lakik (mint mindenütt, itt is új lakónegyedek épültek). Azoknak a számát is ki lehet találni, akik a környező falvakból ingáznak. Az itteni ifjúsági szervezetnél pontosan kiszámították, és nem ijedtek meg a nagy számtól, hanem kidolgoztak egy szabályzatot arra, hogy miként

működjenek az ingázók klubjai. Hogy mik ezek? Igazolvánnyal látogatható egy vagy több helyiség a falusi művelődési otthonban maguk választotta vezetőkkel. Jelvényük is van: sárga mezőben vörös kör, benne fehérén stilizált rajzzal kultúrház.

Másik nagy esemény: három hét alatt készült el ez a 17 szobás ifjúsági klub. Egy agyonstrapált vendéglőből alakították kedvük és ízlésük szerint a fiatalok. Élénk színű foltos-falfestés, ötletes eligazító jelek, pinceklub, spanyolos udvar, műkedvelő képzőművészeknek toronyszoba. A gyáriak délután, a diákok szünetében dolgoztak. Nem írom le, mi mindent láttam ebben a klubban. Egyet a sok jó ötlet közül megjegyeztem: F. N. barátai címmel alakult egy, a névadó és a kör tagjainak épülését egyaránt szolgáló, ezerféle, az ifjúságot érintő kérdés megbeszélésére lehetőséget nyújtó kör. A jó példa fölötti lelkesedéssel kértem: nekünk miért nincs olyan körünk, amelynek elnevezésével Sütő András, Bajor Andor vagy Lászlóffy Aladár barátjának vallhatják magukat a fiatalok?!

Virgil barátommal kószáltunk a városban, amikor az állán lévő ismerős gödröcskére pillantva rájöttem, hogy kire hasonlít. Kiderült, hogy ő a Tâmpán hagyott hatikszes hajós legkisebb fia.

Kértem, meséljen az életéről.

- Apám görög származású. Amikor elhalad hajóján a város mellett, anyámnak ki kell mennie házunk erkélyére. Ismerjük jól dudajelét. Régebben nagyon féltékeny volt az öreg. És azt akarta, hogy mindannyiunkból dunai hajós legyen. De egyikünkől sem lett hajós. Közbeszölt az ipar... Húsz kilométernyire van Galac, nehéziparunk fellegvára. De az is ipar, ahogyan a várossal szemben, a túloldalon a szigetet megművelik.

Virgil még emlékszik az ottani erdők vadregényes csónakázóhelyeire.

- Kukoricaerdő nő azon a vidéken. A vizeket lecsapolták. 70 000 hektáron negyven farm gazdálkodik. 118 Gloria kombájnt és 325 tehergépkocsit indítottak „harcba”.

Virgilt hallgatva értem azt a brăilai hajóst, aki órákig elvitatkozott egy galacival azon, hogy melyik város a fontosabb: Galac vagy Brăila. Vitájuknak, azt hiszem, csak akkor lesz vége, amikor a két város eggyé válik. Tizenkilenc kilométer választja el őket, és mindkét municipium óriási ütemben terjeszkedik, lakossága gyorsan gyarapodik. Ebben a vitában pártatlanul említtem, hogy Galacon az utóbbi években 40 000 lakást adtak át, és az egyik lakónegyednek a kicsinyítőképzős Brăila nevet adták. 15 000 tonnás szénszállítók készülnek a hajógyárban, a kohóknál akkora a termelés, hogy egyetlen elveszett perc sok tonna vas elvesztését jelenti. A kombinát külön kikötőt épít magának a Szeret és a Duna találkozásánál. Nehéziparhoz méltó ugrásra készül itt a vegyipar is. Kokszt, benzolt és kén készül hatvanöt hektáros üzemben, ahol a csövek hossza meghaladja a Bukarest-Galac vasútvonal hosszát. Nem folytatom. Az olvasó talán úgy is tudja, hogy ennek a *Ki mit tud?* versenyhez hasonló vitának a végén a versenyzők szokás szerint kezet fognak.

Galacra szárnyashajóval mentem, hatvan kilométeres sebességgel. Ez illik ehhez a városhoz. Nem volt időm arra, hogy újra bejárjam utcáit, Hegy, Tér és Völgy nevezetű városrészeit. Ismerőseimmel sem találkozhattam Nem hallgathattam meg Maksay bácsi történeteit az egykor itt megjelenő magyar nyelvű lapról, a szabad kikötőről, a gyakori tűzvészekről és áradásokról, amelyeknek hű fotókrónikása volt.

Galacra senki se jöjjön egy napra.

Galacon elámul az ember. Galac szép jövőnk városa.

10. ÚT A VÉGTELENBE

Galactól a hajósok mérföldben mérik a Dunát. 151 kilométer 80 mérföld. A rakétának nevezett gyorshajók félórás tulceai pihenéssel négy óra alatt teszik meg ezt a távot. Különben az utazás is pihenésnek tetszik rajtuk. A három helyiségre osztott hajóbelső igen kényelmes ülésekkel van tele, száznál több utas fér el fedélzetén. A legjobb a két nagyobb helyiséget összekötő folyosón. Az átjáró mindkét oldala nyitott, fényképezni is kitűnően lehet.

Visszanézek a városra. Külföldi turisták csodálkoznak mellettem. A Carpați sétahajó utasai mondták, nyilatkozták a sajtónak, hogy az elmúlt évtizedek alatt Galac Románia legszebb városává fejlődött. A szememnek hiszek. Három évtizeddel ezelőtt a háború csaknem eltörülte a föld színéről ezt a várost. Lőtték, bombázták. Hatezer épület földig égett. Ma talán a tengerjáró hajók is azért jönnek oly gyakran ideig, hogy megcsodálhassák.

Galac előtt a Szeret, utána ugyancsak a baloldalon a Prut ömlik a Dunába.

A történelemben innen a Dnyeszterig terjedő vidéket Etelköznek nevezzük. Folyóköz jelent. A Pruttól kezdődik a szovjet határ. Nagyon kanyarog a Duna, a térképen ez a kanyar „púpos” macskaháthoz hasonlít. Innen a neve: Cotul Pisicii.

A 102-es kilométernél a jobb oldalon Isaccea. Római erődítménye a Noviodunum nevet viseli. Az itteni hegyről kitűnően látható mindkét irányban a Duna. Körös-körül erdők és ligetek.

A XIV. században Abul Feda arab utazó időzik itt, nem tud betelni a táj szépségével.

A jelenkori utazó siet. Különösen a vakáció végi napokban.

Három út áll előttem, melyiket válasszam... A Duna-delta ötezer négyzetkilométernyi hatalmas terület. Bujazöld, virágos réteken, sűrű és letarolt nádrengetegben, dombok melletti lapályon ezer mozdulatlan vízű csatornán igyekszik a folyó a tengerbe. Három főútja közül a Szent György-ág a leghosszabb. A legtöbb vizet a Chilia-ág szállítja. A legjárhatóbb a Sulina-ág, illetve csatorna. 1856 után kezdték rendezését, mert majdnem olyan széles volt, mint amilyen hosszú. Most átlag hét méter mély, 130-250 méter széles csatorna.

De mielőtt elindulnánk a tenger felé, álljunk meg egy kicsit Tulceán. Mit látunk? Egy vadonatúj várost. Új utcákat, tömbházakat, vasút- és autóbusz-állomást, szállodát, kikötőt, egy óriási hűtőraktárt, amely előtt Polar nevű hajóink valamelyike időnként tonnaszámba önti a tengeri halat. Kicsit odébb van a nemrég beindult alumínium-kombinát. A főtéren látható Mircea cel Bătrân új lovasszobra. A közeli korszerű, emeletes áruházban minden kapható. Itt van a Delta-múzeum.

Itt székel a Delta élővilágára ügyelő intézmény. Egyik lelkes munkatársa Kiss János Botond, a szép, zsemleszínű, okos és bátor Viktor kutya gazdája. Őt is érdemes felkeresnünk. Csaknem egy évtizede a város lakója, ismert ember. Olyannak képzelem őt, mint a jó száz évvel ezelőtt itt megtelepedő Veress Sándort, Bem hadnagyát, a jeles mérnököt, aki naplója révén, amelynek *A magyar emigratio a Keleten* címet adta, a magyar olvasó számára elsőként tárja föl a deltai táj szépségeit.

Két jó vezetőnkkel és a harmadikkal, hogy ne felejtsem a bátor Viktort, nyugodtan nekiindulhatunk a világ legérdekesebb vidékének. De egy alkalom nem elég arra, hogy kiismerjük.

Még kevésbé szokjuk meg embereit, a kubáni sztyeppéről a XVIII. században ideszármazott lipovánokat, a dunaväsi kozákokat, akik II. Katalin cárnő haragja elől menekülve 1775-ben telepedtek meg itt. Az erdélyi juhaikat idáig terelő mokányokat; megismerni vendégszeretetüket és az utóbbi évtizedekben gyökeresen megváltozott életük gondjait. A Deltában félszáznál több település van. A Sulina-csatornán végighajózva alig néhányat láthatunk a takaros halászfalvakból. Ezek főutcája maga a csatorna, ahol már az óvodáskorú gyermek úgy kezeli az evezőlapátokat, mint a városi a trolibuszjegyet. Innen valók evezős sportunk világhírű bajnokai. Innen valók a híres útépitő emberek, akiknek szívóssága széki legényekéhez hasonló. Itt láthatók legeredményesebb halászaink, ők fogják a legnagyobb fekete ikrát hordozó halakat.

Hajónk kiköt Maliucban. Megtekinthetjük a Duna-delta növény- és állatvilágát bemutató múzeumot. Csónakkirándulást tehetünk gyönyörű tavirózsás vidékekre.

És minél többet időzünk a Deltában, annál inkább megszeretjük, és újra meg újra találunk csodálnivalót, anélkül, hogy végleg kiismerhetnénk. Csak madarakból több mint háromszáz-félét láthatunk errefelé. Már akinek szeme van ehhez. A fél világ madarai megfordulnak ezen a tájon. Kínából, Szibériából, Mongoliából, Afrikából jönnek, és jó otthonra találnak a nádasok ezerszínű, százféle növényzetének pompázó világában.

Nagy kincsünk a Delta. Nagynevű tudósok mondják: meg kell tanulnunk vigyázni reá. Viktor és gazdája gyakori deltai útjaik alkalmával is ebben járnak.

A csatornán nagy a forgalom. Többször kirándulójuk járnak. Némelyik úszó szállodákat vontat maga után. Ilyen szállodákban kapnak helyet az Ifjúsági Turisztikai Iroda kirándulói is. A csatorna partján a legnagyobb falu Crișan. Hét kilométer hosszú. Innen indulnak azok a vízi utak, amelyeken a deltai falvakat megközelíthetjük. Tizenhárom mérföldre innen, ott, ahol a 0 jelzésű tábla van a paron, Sulina áll. Erről a helyről még nem látszik a tenger.

Sulina város történetét Rădulescu Ioan nyugdíjas tanító ismeri. Őt könnyű megtalálni: a helyi turisztikai vállalat irodájában dolgozik. Bárként szívesen elkalauzol a művelődési házban lévő múzeumba, ő alapította, ő rendezi és gyarapítja tiszteletreméltó lelkesedéssel.

Ez a kis múzeum egy föníciai pénznek mondott érmével indult. Egyik tanítványa hozta be az iskolába, még évekkel ezelőtt. Ehhez az éremhez gyűjtött Rădulescu Ioan múzeumra való anyagot. Korabeli fényképek, újságkivágások, érmegyűjtemény és sok más érdekesség van itt, amit érdemes megnézni.

Meg kell nézni ezen kívül az 1802-ben épített és ma is működő világítótornyot. A tenger partjára építették, most kilométerekre van tőle.

Érdemes végigsétálni a főutcán, amely a csatorna partjára épült.

A kánikulában jólesik egy hűsítő. A hűsítőről jut eszembe, hogy beindult a város jéggyára.

A kerti cukrászda helyén állt az Europolisz kávéház. Jean Bart hasonló című regényének színhelye volt.

Nyár vége van, de még mindig sok a fiatal Sulinán. Időnként utcabált rendeznek, ami, az utca hosszát tekintve, kilométeres bál lehet. Három helyi zenekar egymással versenyezve buzgólkodik ilyenkor. Az ANILUS a legkedveltebb együttes. Nevét a várostól kapta: visszafelé olvasva: Sulina.

A hosszú dunai utazás a tengerél kellene hogy véget érjen. De hát hol van a tenger?

Időszámításunk után, 950 körül, amikor még bizánci kikötő volt ez a hely, és később, 1318-ban, amikor a genovaiak lakták, idáig nyomultak a tenger hullámai. Most partjai mélyen belenyúlnak a tengerbe. A folyó évenként két-háromszáz millió köbméter vizet visz a tengerbe és nyolcvanmillió tonna iszapot. Ebből a víz- és iszapmennyiségből Sulinára is jut néhány millió.

Végigmentem a csatorna partján, a kapufélfaként álló két új toronyhoz, hogy megkeressem azt a pontot, ahol dunai utam véget ér.

Nincs ilyen hely. A Duna - úgy tűnt - a kéklő végtelenbe, az egekbe ömlik.

1075 kilométer hosszúságban román földet érint a Duna.

Turisztikai versenyben ekkora távolságot kell megtenni a II. osztályú „Havasi gyopár” jelvényért.

Aki a Dunát választja útjának, többet nyer: megújuló kedvet arra, hogy ezt a történelmével sokat mondó, természeti szépségekben páratlan és egyre gazdagodó tájat újrajárja.

(1973)

EZER KILOMÉTER A KÁRPÁTOKBAN

1. SÚRÍTETT SZÉPSÉG

A Kárpátokat ajánlom az olvasó figyelmébe. Mégpedig melegen, mert az idei, az átlagosnál hidegebbre sikerült nyáron értéke van minden tiszta égboltú napnak. Hegyek csúcsain, felhők fölött kékebb az ég, aranylóbb a nap, bársonyosabb a zöld, a látóhatár szinte végtelen, és mert a ránk nehezedő nyomás is sokkal kisebb - úgy gondolom -, fürgé növekedésbe kezdünk; mint mondják: „hozzá nővünk a feladatokhoz”, amelyek most hegyek formájában, belélegzendő ózondús levegőrengeteg képében és a természet fölötti gyönyörködés örömeiben állnak előttünk. Különbö a melegen ajánlást nem kell azoknál forszírozni, akik úgy szeretik a hazájukat, hogy meg is akarják ismerni tájait.

Külön szerencsénk, hogy nekünk van mit megismernünk, a világ egyik legszebb országa a miénk. És tele van izgalmasabbnál izgalmasabb szépségű utakkal. Kövessük nagy folyóinkat, a Dunát, az Oltot vagy a Marost: hegyeken, völgyeken, gazdag síkságokon vezet változatos utunk.

Ám a legizgalmasabb mégiscsak a Kárpátok útja. Tekintsünk a térképre. A hegyeinket jelző barna sáv, könnyen elképzelhető, egyenlő szárú háromszöget alkot, amelyben a Déli-Kárpátok ötszáz kilométeres vonulata képezi az alapot. A Kárpátok útja nálunk légvonalban éppen ezer kilométer hosszú. Szélessége néhol száz kilométer.

Rákapcsolhatunk a legnagyobb gyalogjáró sebességre, ha egyszer megindultunk, nehezen kerülünk le róla. A kényelmes ember, a jövő embere számára bizonyára néhány napos helikoptertúrát ajánlanak majd a turisztikai irodák. Ez kitűnő felkészülést jelenthet majd az évekig tartó, a módszeres megismerés céljával elképzelt gyalogtúrához. Hegyjárást cél nélkül nehéz elképzelni. A hegyjárás legfőbb célja a testmozgás. Ezért biztosak lehetünk abban, hogy helikopterek, a kötélpályák a fogaskerekűek és a keskenyvágányú vasutakon kívül a kitartó, izmos lábaknak, az ide-oda kanyargó ösvényeknek továbbra is előkelő helyük lesz a hegyek megismerésére választott eszközök között. A legszívesebben Orbán Balázs vagy Calistrat Hogaş módjára járnám a szép helyeket, főleg szabadságom idején. De egyre szaporodó hegyi útjaink, a nagyszabású építkezések, a felépült és épülőfélben lévő vízi erőműrendszerek környéke ma már a sétaautózást is lehetővé teszi.

Ezek az új utak indultak Kárpátok-nézőbe. És rendszerint oda igyekeztem, ahol az elmúlt harminc évben besegített az ember is, tovább gazdagítva az amúgy is gazdag tájat és magamagát, hiszen ma már e hegyek embere sem a régi. Régi csak a fenyő illata, a felhők fodra, a vadvirágok színe, a hegyi patakok csobogása, a zergék szökellése, a kövek keménysége, a dombhátak lágy vonala és akaratunk az újulásra, értékeink megőrzésére.

Tavaly Sviniţánál (ahonnan még éppen ezer kilométer volt a tengerig) elhaladva, a Kazán-szorosban csodáltam a Kárpátok és a Balkán-hegység ölelésében a megszelídült Dunát. Aki járt ezen a tájon, éreznie kellett a hegyek hívását, félelmetes szépségüket. A hegy a víz anyja. A Duna a Vaskapunál mond búcsút a hegynek, amely útjára ereszti a folyót. Elválásukba beleszólt az ember. A vízi erőmű gátjával késlelteti, emlékeztet és hasznossá teszi ezt a búcsút.

Induljunk innen.

Új-Orsováról, amely ölében ringatja a Dunát, és csillogásával díszíti a víz tükkrét, mert ez a város napról napra szebb. Ez a város jó példa a megújulásra. Itt régi és új emlékek úgy keverednek, mint sehol máshol, mert az emlékek mindenütt fájnak, csak a jövő közelében nem. Ez a város pedig maga a jövő, a táj és az épületek természetes ötvöződése: kölcsönösen szépítik egymást.

De indulhatnánk Dubováról is, a Kis-Kazán és Nagy-Kazán közötti öbölből, ahol a legmélyebb a Duna. Egy kisebb Orsova virágzik itt a félkaréjban húzódó hegy oldalán, túl az új házak téglavörösén, vadliliomokat ringat a szellő a megemelt Traianus-tábla felé. Engedve ismerőseink biztatásának, a középutat választottuk, és fölrobogtunk az Orsova melletti hegyre, ahonnan fenséges kilátás nyílik. Itt gyönyörködni lehet, és hátat fordítani a Dunának.

Ez a hátat fordítás nem ment olyan könnyen, mint gondoltuk: az orsovai nagyvendéglőben Széles Anikó mosolya sem volt elég ahhoz, hogy elvonja figyelmünket a folyóról. Igaz, ez a Széles Anikó alig tizenéves, és Kovács Marikának hívják, teríteni sem terít oly hallgatagon, mint színésznő-mása. Irigyelni lehet: munkaidőben is élvezheti a szép kilátást, a pénzzel nem ő, hanem az édesapja bajlódik. Kovács úr pedig vidám ember, úgy otthon érzi magát Orsován, mint a Kárpátok a Duna mellett - innen megy majd nyugdíjba, akár holnap megteheti, ha kedve tartja.

Tavalyi ismerősömrre Vior Ştefanra gondolok, aki bármilyen okos és ügyes, most mégis továbbképző tanfolyamon van, s nem mondhatja el, mit gondolt ki még az idevaló fiatalokkal együtt arra, hogy városuk valóban a turisztika városa legyen, hogy ne csak fogadják a kíváncsi vendégsereget, de maguk is megismerjék a környező természet szépségeit. Minek megismerni ezeket a szépségeket - kérdezik olykor ismerősömet a kényelmesebbek, mire ő a híres Mallory szavaival válaszol: „Mert vannak!”

Hogy mi minden van Orsován, azt hiába is próbálnánk felsorolni.

Aszalos Péter is csak annyit mond erről, hogy van itt néhány emléke, amiért érdemes volt visszajönnie. Ez a jóképű, izmos fiatalember most szabadságát tölti a Duna melletti városban, és ha kibeszélgette magát régi ismerőseivel, elnézegeti a vadonatúj középületeket és némelyik családi házat, amelynek építését ő maga irányította, mert mestersége az építészet, és már katonáskorában is ezt gyakorolta ezen a tájon. Kértem Pétertől, ismeri-e a környéket, mert mi abban járunk, hogy megismerjük, és úgy vagyunk, mint az utazó ember, aki az indulás percében felijed, nem hagyott-e valamit otthon. Péter tud arról, hogy a Kazánok vidéke védett terület, a Kárpátok kanyargó „mondatának” végén ezen a ponton sűrítve adja a hegy a szépségeket. Amikor elkészül a sziklába vágott Duna-parti út, amely összeköti Orsovát Ó-Moldvával, mint egykor a most víz alatt lévő Széchenyi út, akkor Európa legszebb látnivalói közé sorolják a szorost. Ez a vidék, egyelőre amolyan „rejtett tartalékunk”, kiválóságai közül csak egy a mediterrán éghajlat.

Míg a kocsiban a hőmérő negyvenen felüli hőmérsékletet mutatott, az utunk végére hagyott Máramaroszigeten fürödni sem lehet a jéghideg Tiszában.

- Türelem kell ehhez - mondja Péter, aki szűkszávú, mint a bölcsek, és igaza van, mert már a felsorolás, hogy mi mindent kellene itt megmászni, megnézni, megkirándulni - olyan hosszú, mint egy dicsekvés, amelynek nem akar vége szakadni. Itt vannak az Orsovai-hegyek barlangostól, orrszarvú viperástól és kősziklán virágzó kazáni tulipánostól. Enyhébb vonalúak főnnebb az Almási-hegyek, tele sűrű erdőkkel, a Szörényi-érchegység gazdag vidéke. Érdekes a messze látszó, 2190 méter magas Szárkő, a Temes és a Strigy völgye, a Poarta Orientalis-hágó, a Vaskapu-hágó, és a Domogled lábánál a világ legszebb völgye, Herkulesfürdő.

Egy tudományos dolgozatban olvastam, hogy Kárpátjainkban 336 említésre méltó medence van, nagy része nem nagyobb öt négyzetkilométernél, nyolcvan és valahány medence száztól ezer négyzetkilométerig terjed. Ez talán azért van így, hogy aki nem erdős, havasi legelős hegyeinkért szereti a Kárpátokat, szeresse csodálatos völgyeiért, ahol - a történelem bizonyítja - évezredek óta zajlik a sohasem unalmas élet.

Ezen fellelkessedve fordítottuk a gépkocsi kormányát a Cserna völgye felé.

2 SALUTI ET LAETITIAE

Fölfelé haladunk a Cserna folyó völgyén. Eperfák, majd jegenyefák állnak díszőrséget az út két oldalán. Csernahévíz mellett, az országút bal oldalán a Bánsági szfinx szigorú arcát mutatja. A tíz méter magas furcsa sziklaképződmény a pontosan 1868 évvel ezelőtt erre masírozó római harcosokra sem tekintett másként, kőkemény arcvonásai nem remegtek a hódítók lépteitől. Talán, mert ezek a hódítók az új világ műveltségével vonultak itt el... A kövek és a népek nehezen tűnnek el, lassan alakulnak. Hogy mennyit „fejlődhetett” azóta a Bánsági szfinx, azt nehezen lehetne megállapítani. Szépségét, akárcsak a környező táját, nem is a változásban, hanem kitartó mozdulatlanságában mérjük. S ha már a köveknél tartunk, akkor illő megkeresni ezen a tájon a Iorgovan követ is, amelyről több népmese és népballada szól. Iorgovan egy bátor román mesehős, aki éppen a róla elnevezett kő közelében akadt össze a sárkánnyal, megsebesítette és elűzte innen a Duna túlsó partjára, a kolumbácsi barlangba. Iorgovan bizonyára úgy gondolta, hogy nem való erre a szép vidékre semmiféle rusnya állat, háború sem, mert a környék inkább kedveli a békés építkezést és a bölcs szemlélődést. Hogy mennyire igaza van Iorgovannak, azt csak manapság tudják errefelé, a történelem félreérthette a mesehőst, amikor kiváló harctérnek kiáltotta ki a Karánsebesig tartó völgyet. A rómaiak után rengeteg nép katonái forgolódtak a Cserna folyó partján, mind sietős volt az útjuk, ki a Dunaparra, ki az ország belseje felé igyekezett, és mellőzte a szemlélődést meg a fürdést.

Azon keveseknek a neve, akik ezt a luxust megengedhették maguknak, följegyeztetett a történelemben a környező sziklák és fürdőházak oldalán, hidak támpillérén, padokon, fákon és más ráérős helyeken.

Mi a szemlélődést a Dacia 1100-as első kerekénél kezdtük, amely kihatott talán afölötti jókedvében, hogy a sokféle helyre bevészt, bevágott, égetett és írott név, az „it voltam jucival” és a „SZERETLEK MARY”, valamint sok hasonló felirat aláírásuk és pontos dátumozásuk ellenére sem kerülnek be a történelembe vagy a világirodalomba. Csakis ettől hasadhatott ki a kerék: az út - amely a fővárostól Craiován, Turnu-Severinen és Orsován át Temesvárra és onnan a határig a 6-os számú főút nevet viseli - kitűnő.

Mehadia előtt jobbra fordultunk, mert erre vezet az út országunk egyik legrégebbi fürdőhelye felé. Herkules-fürdő különben európai nevezetességű hely, a Déli-Kárpátok szíve felé vezető völgyben. Itt a tél enyhe, a nyár langyos. Mielőtt ez utóbbiról meggyőződünk volna, tisztelettel emlékeztünk meg legrégebbi építésünkről, a damaszkuszi Apollodoruszról, aki nemcsak a turnu-severini Traianus-hidat építette, hanem itt Mehadiánál is készített egyet. Amolyan ujjgyakorlat-féle lehetett ez két nagyobb alkotás között, hogy el ne felejtse a mesterségét.

Herkules-fürdőre minket Golopența Mișu vezetett be, mégpedig a gépkocsivezetők természetes baráti gesztusával. Szabadnapos lévén éppen söröző kedvében volt, de egy vulkanizálás erejéig velünk tartott, amiből akárki láthatja, hogy a sofőrök különleges emberek. Szerinte ugyanis az egykori kaszinó épületének homlokzatán álló *Saluti et laetitiae* - vagyis *Az egészségnek és az örömeknek* - helyén nem illő egy durrdefekt bosszúságával megjelenni. Miközben elkészült a pótkerék, megtudtuk, hogy Mișu a fürdőhely legjobb gépkocsivezetője. Tizenegynéhány éve jött ide, s úgy megszerette a vidéket, hogy most már végleg itt marad.

Pecseneska falun áthaladva, két és fél kilométer hosszan a Cserna partjára épült üdülővárosba érünk, a hegyek szorításában minden négyzetcentiméternyi helynek nagy értéke van. És minden négyzetcentiméternyi hely történelmi jelentőségű, nagy és kis emberek gyógyultak itt ki köszvényükből és sok más betegségükből. A rómaiak ezért *Ad aquas Herculi sacras*nak (Herkules szent vizeihez) nevezték ezt a helyet. Sok híres ember - Bălcescu, Vasile Alecsandri - megfordult itt, királyokról, hercegekről és diplomatakról nem is szólva. A fürdőhely története iránt érdeklődve, zárás után, de bementünk a helyi múzeumba. Tavaly végzett történész az igazgatója, akiben mi Paschale Garofolo utódját látjuk. Ez az olasz történész írt elsőként tanulmányt a fürdőhelyről, és gazdag archeológiai anyagot tárt fel, amelynek nagy része most valahol a Duna fenekén van, mert Bécsbe szállítása közben elsüllyedt a hajó. Ez az ezerhétszázas évek elején történt, miután a fürdőhelyet újra felfedezték, és a régi római fürdőt eltakaró, beborító évszázados erdőt kiirtották. A környező lakosság robotban emelt néhány épületet, de az osztrák-orosz-török háború idején újra elpusztult minden.

1801 után megépül a Cserna medre, a fürdőpavilonok, utcák, középületek. Több mint száz éve áll egyik, a szűk helyhez illően keskeny terén Herkules szobra, amit mindenkinek illik megnézni. Az sem árt, ha ehhez a jóképű férfialakhoz mérjük magunkat, és megkíséréljük izmaink dagadásában is hozzáigazodnunk. Sokan itt jutnak el a felismerésig: még az istenek is jógáztak és fürdöztek! Vagy hegyet másztak, súlyt emeltek, és nem a sörözőben szerezték be a herkulesi erőt. Igaz, Herkules-fürdő gyógyvizeit reuma, foglalkozási és női betegségek, emésztési zavarok, valamint periférius idegrendszeri, légző- és mozgásszervi megbetegedések gyógyítására ajánlják. De aki két fürdőzés között, a tengerszinti 160 méter magasságról a Domogled természetvédelmi terület ezer méterrel magasabb helyeire fölkapaszkodik, vagy legalább az egy kilométernyire lévő Rabló-barlangig felszalad, az búcsút mondhat a pocakjának, és más örömeiben is részesülhet. A virággal borított hegycsúcsról jó időben a Vaskapuig is elláthat az ember. Olykor valamennyiünkkel előfordulhat, hogy nehezen élünk kilátás nélkül.

Nem árulok el titkot, errefelé rengeteg a szebbnél szebb kilátás.

Kapaszkodjunk például az Izzasztó-barlangig. Lépéseink szépen visszhangzanak. A szikla hasadékaiból néha meleg gőzök törnek elő, robajlik alattunk a föld. Ha ez sem elég izgalmas, menjünk fönnebb, a Fehér Kereszthez. Belátjuk innen az egész Cserna-völgyet. Útjaink alkalmával 2051 féle növényben gyönyörködhetünk. Már aki az itt lévő sokféleséget meg tudja különböztetni és számolni. Kettőt közülük a látogatók figyelmébe ajánlunk: a fürdőhely parkjának közepén álló százéves mamutfenyőt és azt a képzeletbeli virágszálat, amelyet a természet gazdagsága és szépsége fölötti kegyelet jeléül, mint valamilyen emlékmű talapzatán, itt illő volna valahová elhelyezni.

Aki erre jár, és ideje van, keresse meg az Ádám-barlangot. Nekünk egyszerűbb volt magát Ádámot megkeresnünk.

Adam Nicolae a helyi néptanács titkára. A fürdőhelyről azért tud mindent, mert nemcsak hivatali teendőjének érzi megismerését. 1961-től lakik itt, elhagyta a dohányzást, annyira tiszteli az itteni tiszta levegőt. Halomnyi tudományos könyvet olvasott el, hogy megfelelő szinten tudjon tárgyalni az ideérkező kutatókkal. A fürdőhely fejlődésének érdekében felül is bírálja munkájukat, átiratokban érvel, hadakozik a fürdő természeti szépségeinek védelmében. Bejárta e vidéket, talált egy barlangot, amelyet nevééről neveztek el. Kérdezzük tőle: hogyan kell egy barlangot felfedezni?

- Nem kerestem - feleli -, találtam!

Elnéztük ezt a szikkadt, rendszerető embert, és bár apró termetű, Herkuleshez hasonlónak találtuk. Ereje be is bizonyosodott, nemsokára egyre súlyosabb számokat diktált. 1949-ben 11 000 vendéget fogadott a fürdőváros. 1955-ben 20 000-nél többet, 1965-ben ez a szám megkétszereződött. Tavaly pedig megközelítette a 65 000-et. Sok a külföldi látogató. Itt is mindent építenek, bővítenek. Az elmúlt évben adták át a 360 férőhelyes szakszervezeti nyaralót. A titkár büszke arra, hogy a finnekéhez hasonló szaunafürdő is van. A meglévő 2400 férőhelyet 1980-ra 10 000-re emelik. 1200 méteres mélységben új hőforrásokat találtak. Fenn a völgyben a hét meleg és hét hideg forrás fölé sportuszodát álmodik a titkár. A meglévő, amelynek vize hűvösebb időben is kellemes - kicsi már. Herkules jövője herkulesi. Semmi-képpen sem képzelet szülte, színes pillangó. Valóságos pillangóból itt van ugyan elég, lepke-gyűjteményért ide érdemes eljönni. És a madarak is csodálatosak, kitűnő hangulatban füttyö-résznek; betegeknek, pihenőknek ez külön öröm, „*mert madárszívekben is lakik az ország*”.

Estefelé végigrobogtunk a Cserna partján, fölfelé a völgyben, addig, ahol a természet és az ember alakította sziklakádakban évszázados megszokással a környékeliek fürdőztek.

Úthengerek dolgoztak, készült az út, amelyen nemsokára a Cserna forrásához, a Retyezát két és fél ezer méter magas csúcsaihoz juthat el gépkocsival az ember.

3 EMBEREK, HEGYEK, FÉNYEK

Nálunk a hegyekben rengeteg az olyan ember, aki földrajzot csinál. Nem tanulja a hegy- és vízrajzot, hanem csinálja. Itt van például Coste Ion, akiről már eddig is sokat írtak az újságok, tízmillió köbméter sziklát mozgatott meg, hegyet fűrt, vízpartot igazított, erre ment az életéből huszonöt év, és mert országunk hegy- és vízrajza a nagy változások korát éli, a következő években is ezt teszi. Különben a munkakönyvébe bányász-építőmestert írtak. Másokat földgyalusnak, villamosszerelőnek, mérnöknek vagy kantinosnak hívnak, együttesen nevezem őket földrajzcsinálóknak és állítom: munkájuk irigylésre méltó. Ezzel nem azt mondom, hogy könnyű a dolguk.

Coste Ion például a Bumbești-Livezeni alagút fűrásánál kezdte szakképzetlen munkásként, aztán Petrozsénynél, Békásnál és a Vaskapunál igazított valamit a hegyeken, hogy munkájának csak a legfontosabb állomásait említsem.

Most a Cserna völgyében kozmetikálja, korszerűsíti a Kárpátokat, a Godján-hegyek derekánál, ott, ahol, mint a bányászok mesélik, a medvék a tárnanyílásig merészkednek kíváncsiságukban, a tisztásra, ahol a barakkok állnak, szarvasok járnak, a hiúzokat pedig az étkezde konyhájáról fölszálló illatok vonzzák egyre közelebb. Legalább ezer ember dolgozik itt, a Cserna-Motru-Tismana vízi erőműrendszer építésén. Körülbelül annyian, ahány ember a Coste Ion keze alól kikerült. A hegyek alakítását tehát az emberek alakításával együtt végezte.

Itt a Cserna felső folyásánál és a vele egy darabon párhuzamosan haladó Motru vidékén vizet vadásznak munkaidőben az emberek. A környék vizeit a Motrun és a Tismanán át a Zsilbe vezetik. S hogy ez sikerüljön, építenek egy 116 méter magas gátat, létesítenek egy 124 millió köbméteres gyűjtőtavat, sziklába vágnak 11 kilométer hosszú alagutat. Aztán egy hatvan méter magas gát építése következik, egy újabb gyűjtőtő, egy vízi erőmű... És így tovább. Utak, menedékházak, üdülők. Kényelem a természet lágy ölén. Néhány év múlva az iskolában tanítják, hogy mi minden van ezen a tájon, és hazánk gazdagságát bizonyítják hasonló létesítmények felsorolásával.

Sokan mondjuk, hogy szeretjük a hegyeket, egyre többen vannak azok, akik ismerik is hegyeink szépségeit, bejárták a havasi legelőket, megmászták a havas csúcsokat, a sziklákat, az erdőket, megnézték magukat a tengerszemek tükrében, végig követték a piros-fehér csíkokat, a kék háromszögeket, vagy más színű és formájú jelzéseket, sátoztak ott, ahol legközelebb voltak a csillagok, ittak a hideg forrásvizekből, és ujjongtak a szellőben ringatózó sokszínű virágrengetekben vagy a nonstop madárhangversenyen, felfrissültek a ruganyos szarvasok szökellése láttán. Hasonlóan üdítő látvány az önmagában szép természetnek a gyakorlatiasság szempontjából értelmet adó korszerűsítés felfedezése is.

A hegyeinket és vizeinket igazgató emberek fényt keresnek a vadonban. Erőből lesz a fény. A hegymászó fáradságát adja a kilátás szemet csillogtató szépségéért. A hegyek és vizek ereje úgy lesz a miénk, hogy a táj szépségében nem lesz változás. A táj kiegészül, több lesz az emberi tett szépségével. S ez az, amiért még azoknak is, akik nagyon jól ismerik hegyeink szépségét, érdemes lesz újra meg újra elindulni a régi és új jelzések nyomán. A Godján, a Szár-kő és a Domogled vidékén is.

A Kárpátokról írta Bálcescu: „Fenséges és tágas palotához hasonlító építészeti remekmű, ahol egybegyűjtve és büszkén kitarva láthatók mindazok a természeti szépségek, amelyek Európa más tájait ékesítik, és amelyekre ez az ország emlékeztet.”

Ezt a természet építette remekművet most mindenütt ember építette remekművek díszítik. A hegy ereje villanyvezetéken eljön hozzánk, segít mindenféle munkánkban, hogy időnk legyen - ne csak sóvárogjunk - elmenni a hegyekbe.

Vannak, akik kétezer kilométeres utat tesznek meg azért, hogy megismerjék páratlan szépségű vidékeinket. Most is tele van idegen rendszámú gépkocsikkal a Tismana-kolostor vidéke és a Zsil völgye.

Târgu-Jiu felől indulva sziklába vésett úton haladunk, a vasút egyik alagútból a másikba, egyik viaduktról a másikra tér, mindenütt vasbeton tető védi a lehulló szikladaraboktól. Ez a táj a kemény, a bátor emberek hazája.

A töröktől üldözve erre vette útját Tudor Vladimirescu, aki a padesi fennsíkon így biztatta az egybegyűlteket: *„Semmilyen törvény sem tilthatja meg az embernek, hogy rosszra rosszal válaszoljon. Amikor a kígyó utadba kerül, furkósbottal ütöd agyon, hogy életedet védjed. De hát meddig tűrjük még, hogy bennünket elnyelő sárkányok - egyházi és világi vezetőinkre gondolok - tovább szívják a vérünket? Meddig legyünk még rabjaik?”*

Évszázaddal később itt nevelkedett és harcolt a „zsili hősnő”, Ecaterina Teodoriu. A szabadságvágy, a forradalmi tett lángja itt soha ki nem alszik. 1944 októberében Erdőszentgyörgyön egy fehérhajú önkéntest temettek. Manoiu Gheorghe nyugalmazott kapitány volt, Ecaterina vőlegénye. Utolsó levelében az elnyomók elleni kiengesztelhetetlen gyűlöletéről ír. Ezen a tájon született, innen indult, gyalog, a nyáját terelgető juhászok megfontoltságával Párizsig, a világhírig tartó útjára Brâncuși. Eget támasztó végtelen oszlopában benne a hegyek méltósága, a földhöz kötöttség és az elvágyódás gondolata.

Nem messze az oszloptól márványtábla hirdeti, hogy itt volt a második világháború idején a politikai foglyok internálótábora.... Az elmúlt harminc év alatt sokat változott a város és az egész vidék. A Zsil mellett fölfelé haladva, Bumbești-től az egykori brigádosok ütemes dalát őrzi a táj.

32 kilométeren 39 alagút, 127 híd és völgyhíd.

Kemény itt a szikla. Fiatalokhoz méltó erőpróba volt, izgalmas feladat. A helyiek még emlékeznek arra, hogy kötélén másztak a mélységek fölé, a levegőben lógva dolgoztak, vágták a sziklát. Ezekben a hegyekben emlékek fénye ragyog. Jó, ha olykor visszatekintünk vele gazdagodó történelmünkre.

Vasárnap értünk Livazénybe, jobbról a Páring bólogatott ünnepélyesen 2518 méteres csúcsával, és egy vörös háromszög incselkedve hívogatott nyolcórás gyalogtúrára az Olt völgye felé és még tovább, a Fogarasi-havasok vidékére.

- Majd, majd egyszer - mondja ilyenkor az ember, és mondjuk mi is, abban bizakodva, hogy ez az óriási, ötoldalú, szögletes „drágakő” megvár minket. Addig is elgondolkozhatunk azon, hogy öt lejtőjének nevét miféle varázslat következtében keverték össze egykor az osztrák történészek. A Mândra, Graiul, Tăușul, Tăpșorul és Țapul most már a helyükön vannak, helyére tette őket a hazai földrajzi monográfia.

Napsütéses vasárnap délután volt, és az út melletti dombtetőkről bányászklányok párostól hajoltak a megpuhult aszfaltút fölé a sziklaerkélyekről, és a friss tisztásokról dal szállt messze hangzón, foszlányait beitták a hegyek. Balra fordultunk, és végigkocsikáztunk a szénmedencén, amely inkább virágoskert; a fekete színt inkább csak a föld alatt láthatja az ember és a bányászok arcán, akik munkájuk végeztével följönnek a napvilágra.

Lupényban tele voltak a főtéri padok nyugodt tekintetű, ráérős emberekkel, városi házak között falusi békesség.

A szénmedence öt városa közül Uricani a legfiatalabb, takaros kisváros, 8600 lakosa van. Lakóinak nagy része fiatal, mégpedig az ország minden részéből idesereglett fiatal: moldvaiak, olténiaiak, észak-erdélyiek. Eddig itt az volt a szokás, hogy az öregek nyugdíjazás után visszamentek szülőföldjükre. Most egyre inkább ittragadnak az emberek, kiváltképpen, aki feleséget is hoz magának. Kevés a nő ezen a vidéken. A néptanácsnál időnként tanulmányozzák, miként is állnak a születések számával. Megnyugtattak, hogy népesedési „tervüket” jóval az országos átlag fölött teljesítik, 1980-ra 12 000-re nő a lakosság száma. Gond nélkül persze itt sem lehet élni.

További utunkra, nehogy eltévedjünk, kalauzt ajánlottak. Dobai Ernő elektrotechnikus a város legjobb Retyezát-ismerője. Nem volt otthon. Hol is lehetne másutt szabadsága idején ez a környéken híres túravezető? Retyezáti sátoráborban. Utána indultunk, de már a Halsavölgyben eltévedtünk. Ide nemrég völgyzáró gát épült. Mellette motel. Ezt kerestük. Estefelé a Câmpul lui Neag menedékházban kopogtattunk. Innen kétórányi az Aranybarlang, nyolcórányira a Iorgovan köve, ugyanennyire a Bucura tó. Térképen a Peleaga (2509 méter) is közelinek és megmászhatónak tűnt a sokféle csúcs közül, és legalább tizenöt gleccservölgyet néztünk ki magunknak.

Vasárnap este volt. Tábortüzek gyúltak. A holdfény és a csend iránti tiszteletből nem kapcsoltuk be a táskarádiót. Nyitott ajtó és ablak mellett aludtunk, fenyőfák nyújtózkodtak az erkélyünk alatt.

FÜGGŐLEGES TUTAJOK FÖLDJÉN

Ünnephez illő az Olt völgye. A természet örök ünnepe ez a vidék; folyó, fény, hegy, havas, hang, csermely, csúcs, csönd. Korszerűséggel beoltott vad vidék.

Hétszáz kilométernél hosszabb az Olt útja, utolsó erőpróbáját a Vöröstoronyi szorosnál kezdi, a Déli-Kárpátok két óriása, a Páreng és a Fogaras között keresett magának utat, negyvenhét kilométernyi ámulnivalót hagyva maga után. Geo Bogza írta az Oltról: „*Útja a világban egy véget nem érő dal, egy hosszú szimfonikus költemény, amelyhez újabb és újabb dallamok kapcsolódnak...*”

A Lotru hangja mindenekelőtt. Căineni és Cozia között az Olt a Dunát utánozza, a Kazán-szorozhoz akar hasonlítani. Ott, ahol a térkép a Brezoi-medencét jelöli, csatlakozik hozzá a Lotru. Nemcsak a folyó legtöbbször csillogóan tiszta vize, hanem egy vidék, amely néhány évvel ezelőtt még félelmetesen vad, titokzatosan ismeretlen volt. Ţara Loviştei, vagyis A vadászat vidéke, a XIII. században Seneslav vajdasága, az első feudális jellegű román államalakulat. Régen negyven eldugott falu, ma a sokféle érdeklődés középpontja. Hetenként, havonként szolgál érdekességekkel. Ki ne hallott volna a lotrui vízi erőmű-rendszerről. Fantasztikus, nagyszerű vállalkozás, amely nem egészen tíz év alatt munkára fogja a hegyi patakok erejét, megközelíthetővé teszi a vidék természeti szépségeit.

Amikor először jártam a Brezoi-tól Voineasa-ig tartó úton, a legendákra figyeltem. Egy idevaló ember mesélte, hogy a Lotru völgye más nevén a latrok, a tolvajok, a hajdúk, a betyárok völgye volt, ezt bizonyítják a falunevek, amelyek makacs és végtelenül bátor emberek legendás tetteit őrzik. Ide húzódtak vissza, innen indultak igazságot tevő útjukra, a környék volt a váruk, a kiismerhetetlen erdők a bűvőhelyük. Évszázadok óta betyárokról szóló vadregényes történeteket mesélnek itt a nagyapák a gyermekeknek.

Amióta megkezdődött errefelé a munka, új legendák születtek. Izgalmas és igaz történetek ezek, bár tör helyett gépfűrész, löfegyver helyett dinamit, ló helyett nehéz tehergépkocsi szerepel bennük. A táj is más, a mostani: ismeretlen ösvény helyett hajtűkanyaros aszfaltút, barlangbűvőhely helyett kilométeres tárna a szikla mélyén, patinás fogadó helyett féligkészzen is hipermodern üdülőház.

Csak a fenyves marad változatlan a történetek háttéréül, megannyi függőleges tutaj, amelyek most sodró vizek helyett gumikerekekre dőlnek és szorulnak egymás mellé, az illatos fafeldolgozóig tartó út idejére.

Ilyen legendás alak például Balogh Lajos bányász, akinek hőstettét - 18 csille darabokra zúzott sziklát küldött felszínre egyetlen óra alatt - elemző részletességgel mesélik. És Bolnavu, az építőtelep nagy tekintélyű párttitkára, aki mint a váltott lovakon nyargalászó védelmező, mindenütt ott van, pedig itt tízezernyi ember harmincnál több csoportra osztva dolgozik hegyek oldalában, patakok völgyében.

Pillantsunk csak a térképre. Az Olttól 37 kilométer Voineasa, egykor kicsi hegyi falu, ma az építőtelep központja, négy év múlva Európa egyik legszebb üdülővárosa. A völgyet, amelyben kő-, vas-, beton- és üvegházaival terjeszkedik, egyik oldalon a Lotru-hegység 2000 méteres csúcsai, a Balului, a Piatra Albă, a Cristeşti, a Stefleşti, a Balindru, a Negovanul Mare, a Clăbucet, a Cota Mierle, a Dobronul, a Sterpul, a Pârcălab, a Dealul Mare és a Mare, a másik oldalon a Cocora, az Ursul, a Căpăţâna, a Beleoaia, a Nedeia, a Repedea, a Fratoşneau és a

Purin őrzik. Az alacsonyabbakat nem sorolom, nem mintha ismertek lennének, de ha legalább az említetteket megmássza valaki, biztosítom, hogy rámegy a szabadsága.

A környék új, legendás alakjai a gépkocsivezetők. „A pokol sofőrjei” - így nevezik őket. Majd mindenik gépkocsivezető fiatal. Különbözik miért is tartanak Brezoi után az országút fölött a feliratos táblát: Országos Ifjúsági Munkatelep. Beszéltem néhány idevaló sofőrrel, elvittek egy darabon újukra, nyakkendősen, frissen vasaltan vezetik a több tonnás kocsikat; akármelyik osztályon felüli vendéglő portása elégedetten tessékelné be őket, olyan gondozottak, de a magasságok fölött kanyargó ideiglenes utakon nem ilyen vágyak foglalkoztatták őket, hanem a hegy, amelyet azóta már felépítettek, mert 122 méter magas hegyet hordtak a Vidra patak elé, alapja fél kilométer, és úgy van megszerkesztve, hogy homokmagja, szikla-pajzsa nem engedi át a vizet; nyolc kilométeres, 300 millió köbméteres tiszta tó van a gát mögött; a pisztrángok szédülnek benne, olyan mély a vize, partjáról nemsokára vitorlások indulnak és vízisízhet majd, akinek van bátorsága. De még a legbátrabb vízisíző sem éri utol például Vass Ernőt, aki a Hargita aljából jött ide, és már az első napon olyan magasságba vezette Tátráját, hogy az emberek nem őt, de a helikoptert keresték, amivel szerintük kocsistól odaérkezett.

- Vai... - mondják a helyiek, és urazzák a gépkocsivezetőket, mert ők valóban a helyzet urai. Csodálkozásukat csak az értheti meg, aki tudja, hogy például Ciungetu olyan kicsi hegyi falu volt, hogy legszélesebb útját a legnagyobb jóindulattal sem lehetett többnek, mint ösvénynek nevezni. Most itt teherautók forgolódnak, a Latorița nevű hegyben, kilométerre a bejáratától, akkora turbinaház van, mint egy vásárcsarnok, széles autóúton lehet megközelíteni. Ezekben a hősökben nemcsak az tisztelhető, hogy veszélyes helyzetben is megmentik gépkocsijukat, 50 tonnát szállítanak játszi könnyedséggel, és tavaszi áradások idején, zord téli időkben hihetetlen kitartással, hanem azt, ami a jövő szempontjából lényeges: azt, hogy az építőtelep viszontagságai között is, a megkezdett üdülőtelep építkezéseinek színvonalához igazítják vasaltságukat, ingük és a kocsi színéhez nyakkendőjüket, tehát adnak magukra, mert szerintük az építőtelepen emberi módon lehet és kell élni. Az ilyen fiatalok hegyet mozgató, tengert térítő építőtelepén kevesebb a sár, a por, a kiismerhetetlen összevisszaság, több a rend, civilizáltabb a viselkedés, az emberek közötti kapcsolatok olajozottabbak. Sokan vannak, akik ezután már csak így akarják az építést. Bolnavu, a párttitkár leginkább. És kedves ismerősöm, Pop Ștefan mérnök is, a Vidra tó parti építőtelep vezetője, aki szabadságra nem haza, a fővárosba megy, hanem az édesanyja jön ide, és ideiglenes lakását is úgy rendezte be, hogy látszik: semmiről sem mond le kedvteléseiből, ugyanúgy festeget, rajzol, farag, barkácsol, mintha Bukarestben élne, illetve itt inkább, mert kihasználja azt, hogy ablaka mesés tájra nyílik, és munkatársai - egyben szomszédai - a barátai is.

Az idén továbbköltözik Pop mérnök, és vele megy az itt dolgozók java, újabb munkatelep várja őket valahol a Kárpátok másként szép vidékén. Az üdülőházakat, amelyekben már eddig is hideg-meleg víz, tv, telefon biztosított kényelmet, márványlépcsőzik, lakkozzák a faburkolatot, szidolozzák a kilincseket, a kantinból étterem lesz; egyszerre étkezhet itt az üdülőtelep minden vendége, a sí-, a bob- és a tenispályák tizenöt percnyi távolságra épülnek nemcsak a nyolcemeletes szállótól, hanem a kis családi üdülőházaktól is; drótkötélpályát szerelnek, a kikötőben csónakok világítanak fehéren...

Fönt a Latorița erdejében Moanga Nicolae, az erdészbrigád vezetője is elégedett.

- Régen nem törődtek az erdővel. Menjenek el a Dobronul hegyre. Több száz hektár nemesfenyő-telepítést láthatnak ott. És a Târnăveni is sok ezer tutajnyi faanyag nő, mégpedig pont olyan, mint amilyent Velencén használtak az építkezésekhez. Az ilyen fa száz évig tart még a víz alatt is...

Az erdő tele van gyümölcssel. Áfonya, málna, gomba. Az egyik évben háromszáz vagonnyit gyűjtöttek belőlük. És új turistajelzések várják a kirándulókat a Vidra és a Voineșu környékén. Tavaly az *Ariadné fonala* akcióban 25 csapat 1000 kilométer utat jelölt meg, olyan helyeket, amelyek eddig még nem szerepeltek egyetlen turistakalauzban sem. Íme egy 50 km-es szakasz: Cheile Latoriței-Voineasa-Ciunget-Valea Latoriței-Petrimanu-Vidra. Innen indul a kék kereszt jelöléssel a Vidra-Valea Streaia-Piatra Albă út. Szívesen járnám, szívesen sorolnám valamennyit. Nem lehet. Az önkéntesek 200 táblát, 25 kiló festéket használtak el útjelzésekre, és csak itt, a környéken. Minden úgy készül, hogy évek múltán akár a Téli Olimpiai játékokat is nyugodtan rendezhetik itt.

Négy megye nyolcvanhat hegyi patakját százötvenkét kilométernyi föld alatti csatornán más, nagy esésű csatornákkal összefüggő gyűjtőtávokba vezetik, felfogják, hasznosítják a tavaszi-őszi rohanó, hegyeket pusztító vizeket, és közelebb hozzák - máris közelebb van - a Lotru vadonát a városokhoz. Itt megy át a jórészt már aszfaltos út, amely összeköti az Olt völgyét az Zsil völgyével. Régen tutajok indultak innen. Most erő, fény és szépség úszik, kereng és kötődik, kincses Kárpátjainkat és igyekvő fiait dicsérve.

5 KICSI ERDÉLY

Azt írják a történészek, hogy a tapaei csatában annyi volt a sebesült, hogy Traianus császár ruháiból szakított egy-egy sávot bekötözésükre. Hatalmas, véres csata volt az első tapaei ütközet, győztes nélkül, mert a győztesek, a hazájukat védő dákok is sok embert vesztek. Ekkor még Plinius sem bátorítja Caniniust, hogy versben örökítse meg a dák háborúk történetét. Később is, amikor pedig Decebal már halott, hiába biztatja a költőt: „*Van tárgy, mely annyira új, gazdag és terjedelmes volna? Mely végre annyira költői s a legszigorúbb igazságosság dacára annyira kalandos volna?*”

A költő hallgat.

Ülünk a „miniatűr” Erdély csupa domb, csupa virág, csupa frissesség kapujában, a Retyezát lábánál. Előttünk a Hátszegi-medence. Százszor igaza van Ion Pop Reteganulnak: „*Drága Erdélyünkben tett gyakori utazgatásaim során meglátogattam néhányszor azt a vidéket is, amelyet Hátszegnek neveznek. Végtelenül szép Erdély, de szebb az a tája, amelyet ősidők óta így neveznek: Hátszeg országa... mert, bár kicsiny ez a táj, mégis mindent magába foglal, ami csak szép és jó egész Erdélyben. Hátszeget joggal lehet miniatűr Erdélynek tekinteni.*”

Ha annyi szépség láttán hallgatott a költő, oka volt rá.

Apollodorosznak könnyű volt. Traianus oszlopát éppen száz lábnyi magasra építette, és mindent elmondhatott a rácsavart domborművekben. A harcosok hallgatnak Traianus oszlopán.

Csak a táj beszédes. Petrozsény felől közelítve, az út mellett ott a Boli-barlang, talán itt rejtette el Decebal a kincseit. Banica közelében dák erődítmény: az egykori fővárosba, Sarmisegetuza Regiába, vagyis Grădiștea Muncelului-ba vivő utat vigyázta. Banicán különben mészkőbánya van, és olyan barlang fönna a falu fölötti sziklában, hogy a második világháború idején a helység egész lakossága befért. Volt itt egy középkori vár is, amelyet 1872-ben romboltak le, odébb Krivádián egy cár őrtornya látható.

Ülünk a domboldalon, karnyújtásnyira legalább tízféle vadvirág, könnyű szél ringatja valamennyit, nem tudunk betelni a táj szépségével.

Miért hallgatott akkor a költő?

Óraljaboldogfalván francia turistákkal találkozunk. A Kendeffy család történelmi nevezetességű műemlék-templomát akarják látni. Svetca Annamáriaéknál a kulcs. Átöltözik, és jön.

- Merci, merci... - mondja a tanárképző francia. Csodáljuk a freskókat. A rómaiak kivonulása után egy emberöltőre épült a templom. Van mit nézni rajta. De a kastélyba már nem visszük a vendégeket. A helyi termelőszövetkezet tulajdona - írja az útikalauz -, de ez sem kívül, sem belül nem látszik a kastélyon. Helyi kalauzunk, Annamária tudja: az idén megkezdik a műemlék restaurálását.

Hátszegen egy dombtetőn újra megpihenünk. Innen kitűnően látszik az egész völgy.

Priszáka felé a dák várak, a dákok vallási és politikai központja hívogat. Piskin a tiszteletreméltó Bem győzött Puchner generális hadai ellen.

Odébb, Tordoson és Alsótátlákon rajzos cserepekből és égetett agyagból készült bálvány-szobrocskákból, írásos agyagtáblákból egy harcias nő, Torma Zsófia a dákok előtti korszakról korábban hihetetlen dolgot állított.

Trója és Tordos között teremtetett kapcsolatot, és az általa feltárt majdnem ötezer éves múltban a sumérok felé mutat. Erdélyben ő az első nő, aki doktori címet kapott. *„Erdély őstörténetét kapcsolja be a művelt világ kulturális vérkeringésébe, s ezzel önmegismerésünk felé is új utat nyitott”* - írja róla közreadott leveleit méltató könyve előszavában Gyulai Pál, a kolozsvári történész.

Néhány kilométerrel arrébb, a Kenyérmezőn Kinizsi Pál a törökök fölött arat fényes győzelmet.

Győzelmes ember születik Bencencben is. Ma nevét viseli a falu; Aurel Vlaicu, a román aviatika úttörője.

Bármerre is lépünk, történelem fakad fel ebből a földből, mert mindig gazdag, lakott, és hazafias szeretettől buzgó emberek tája volt ez.

Karánsebes felé csak egy ugrás a római Dacia központja, Ulpia Traiana - Sarmisegetuza. Este érkezünk a romokhoz. Időette falait friss cement rögzíti. Négyszögű vár lehetett, egy-egy oldala fél kilométernyi. A szürkületben még jól kivehető a helytartó palotájának helye. Innen hatalmas kapu vezetett a fórumra. Olykor sok ezer ember gyűlt ide. Most csend van. A közeli kempingről téved erre időnként egy-egy fáradt gépkocsi reflektorfénye. Szél motoz a falak között, mintha láthatatlan tógák suhognának.

Valaki meglök, szólani kell.

- Uraim! Mi tudjuk, mi a helyzet Önökkel Daciában. Most is csodáljuk építkezéseiket, kultúrájukat, csodáljuk metropolisukat, Colonia Ulpia Traiana Augusta Dacia Sarmisegetuzát. Nézzék el nekünk, hogy köveiből építettük a környék templomait, a várakat. Volt itt elég. Jutott belőle Mátyás budai palotájába, Bécsbe, sőt azt állítják okos emberek, hogy Olaszországba is. Harcaikat is tudjuk, de egyre kevésbé értjük. Semmiféle harcot nem tudunk megérteni már. Harminc éve másként küzdünk mi már, és ennek a küzdelemnek a nyomai, elnézést, de vetekednek minden városuk együttes szépségével. Uraim! Nem messze innen, sűrű erdeinkben oly nyugodtan legelésznek a bölények, mintha nem is a harc jelképei lettek volna. Különben örvendünk, hogy kitűnően működött a hypocaustumuk, nálunk néha és néhol még panaszkodnak a központi fűtésre, a piac sem mindig a legragyogóbb. Ilyesmik foglalkoztatnak minket. De ha Koránsebesen túl portyáznak, kérem, figyeljék meg a Hunyadi János buzogányát, a török nagyon félt tőle. Mi sem ilyen, sem más fegyvertől nem félünk, mert nálunk a különböző kultúrrétegekből visszaintő hősök fölött a béke, az egymásra találás, a testvériség, a kölcsönös tisztelet, az új ember erkölce a honos. Nem azért, hogy dicsekedjem, de egy órányi autóbuszozásra született a költő, e jó katona - hiszen testőr volt -, Barcsay Ábrahámnak hívták. Kétszáz évvel ezelőtt a békére gondolt:

*„Szűnjetek már ércből ordító mennykövek,
Királyok játéki -, pusztító eszközök!
Térjen szelíd gazda vissza mezejére,
Vigyen ménkő helyett jó trágyát földjére.”*

Uraim, önök jobban tudják, ugye így gondolkozott Caninius is. Ezért nem írt, nem írhatott egy sort sem az itteni véres háborúkról. Ugye tudják: a költők beszédesen hallgatnak. Uraim, mi tiszteljük a költőket. Mi magunk is azok vagyunk! Csöndes hétköznapijaink szépségeit énekeljük...

A fórumon csend volt. Hova lettek a vitatkozó kedvűek?...

Mire visszamentünk a kempinghez, már nem találtunk szállást. Voltak, akik hirtelen megépített sátorokban várták a reggelt, hogy napfényben vallassák a csaknem kétezer éves város romjait.

Ennek ellenére vidáman ültünk vissza a hosszú úttól poros Daciába. És megindultunk a hegyek felé.

6. A KÁRPÁTOK GYÖNGYE

A Fogarasi-havasok helyét nagy piros-barna folt jelzi térképeinken. Még turisztikai térképeinken is rengeteg ott a fehérség, ami nemcsak legmagasabb hegyeinknek biztos jelzője, nemcsak az év legnagyobb részében hóval fedett hegycsúcsokat és hegygerinceket mutatja, hanem olyan országrészt, ahol hiányzik az emberi település, ahol nincs a gépkocsizók számára megnyugtató aszfalt vagy legalább homlokráncolással fogadott makadám út. A Fogarasi-havasok Kárpátjaink legérítetlenebb, ha úgy tetszik, legvadabb része, bár ez az utóbbi jelző túlzás, hiszen a sziklás hegyormok, ösvénnyé keskenyült hegygerincek felé kellemes völgyek, havasi fennsíkok vezetnek.

Menjünk el például Fogaras városába, és tekintsünk jó időben a kéklő hegyek felé. Miért pont innen, hiszen nemcsak erről a helyről szép ez a hegylánc. Talán csak azért, mert évszázadok óta titkokat rejtő, különös varázsú hely ez. 1310 körül Apor erdélyi vajda favárat épített itt. A XVI. században Majláth vajda ennek helyébe kőből és téglából erődöt emeltetett, ezt később Bethlen Gábor korszerűsítette. Ma is az általa elrendelt formáját őrzi. Ez a vár rendszerint asszonyok birtoka volt. 1599-ben Mihai Viteazul felesége lakott itt. Aztán a Brandenburgi Katalin volt. Lórántffy Zsuzsanna is töltött itt néhány esztendőt. I. Rákóczi György özvegye 1657-ben román tannyelvű iskolát létesített Fogarason. Az alapítólevélben meghagyja, hogy először román írásra és olvasásra tanítsák a gyermekeket, s csak azután latinra. Elvárta, hogy a magyar és román iskola tanulói egymás nyelvét kölcsönösen megtanulják. Itt élt a zaklatott életű Bethlen Kata, a XVIII. századi erdélyi emlékirók legjelesebbike, aki gyógyítással is foglalkozott. Sírkövére Bod Péter írt emlékeztető sorokat. Miért kedvelte ezt a helyet annyi nemes lelkű asszony? A kék messzeségért, a biztonságot nyújtó hegyekért?

Fogarason minden a hegyek felé irányítja figyelmünket. Még az is ami Mikszáth Kálmán itteni képviselőségével és Babits Mihály tanárkodásával kapcsolatos.

Megkeressük Babits kedvenc cukrászdáját, a főtéri Liliacult.

Belenézünk a friss újságokba. Azt írják a lapok, hogy négyszáz iskolás, nagy részük pionír, elérte a Fogarasi-havasok legmagasabb csúcsát a Moldoveanut. Negyvenen jutottak föl a 2534 méteres magasságba. Bátorságukat emléktábla őrzi. Valamelyiküknek sikerült rádióüzenetet továbbítania a fővárosba. A nagy dolgok mind piramis alakúak. Történelembe ágyazott széles alapjaival ilyen a mai fogarasi jelen is.

Mindenféle útikönyvek írják, hogy a Fogarasi-havasokban vannak legveszélyesebb hegyeink. Kipróbált turisták és alpinisták paradicsoma. A havas minden oldaláról indulnak utak csúcsai felé. Aki a kétezer méteren felüli hegyek megmászásának élményét gyűjti, az itt évekre való munkát kap: harmincnál több ilyen hegycsúcs van a Fogarasi-havasokban. Felsőporumbákról a Puha-csúcsra jutunk, Viktória városból hét-nyolc órai gyaloglással elérhetjük a legmagasabban fekvő menedékházat. Az argeși vízi erőműtől is több út vezet e hegyekbe.

A legújabb és legmerészebb út a „Transzfogaras”.

Fogarast elhagyva, a Brassó felé vezető út bal oldalán friss aszfaltszalag indul neki a hegynek. Ezen az úton nyugodtan lehet lelkendezni és csodálkozni, álmélkodni és hurrázni. Minden tájleírás helyett jobban lehet ezt számokkal érzékeltetni: egy és fél millió köbméternél több követ robbantottak, majdnem ugyanannyi töltést húztak, 180 000 köbméter védőfalat emeltek ezen a pontosan 90 kilométer és 169 méter hosszú úton, amelyen száznál több szerpentin, 550

híd és egy 887 méter hosszú alagút van. Ez az alagút közúti forgalmunk leghosszabbja, egyik bejárata a 2040 méteres szintnél kezdődik. 1970 márciusától építették a katonák, az ország minden részéről idekerült fiatalok. Az országnak ezt a vidékét az év hét hónapjában hótakaró fedi.

Tessék csak nyugodtan csodálkozni. És szenzációsnak nevezni. Így igaz. Hogy is állunk hát azzal a fehér folttal, amelyik a Fogarasi-havasok turistatérképein látható? Nem stimmel már. Át kell rajzolni ezeket a térképeket is. És nem nagy időközönként, hanem állandóan át kell rajzolni hegyeink térképeit, oly gyorsan változik a táj...

Mi Zernyest felől közelítettük meg a Fogarasi-havasokat, talán legérdekesebb része felől, mert ahhoz nem férhet kétség, hogy a Királykő környéke ilyen vidék. Zernyest főterén szép tábla mutatja, hogy itt az érdekességet több órás gyalogutak megtétele után találni meredek sziklafal, havasi gyopárral szegélyezett ösvények, ritka virágok formájában. A Királykőre hegymászó felszereléssel indul az ember és arra fölkészülve, hogy a hegyi napfürdőzést vacogással váltja fel, amikor váratlanul beborul az ég és sebes szelek indulnak mindenféle irányból. Zernyesten különben más érdekesség is van. Itt gyártják - immár húsz éve - kerékpárjainkat, melyekből a gyár műszaki igazgatójának segítségével huszonnégy-félét számoltunk össze. Egyik legkeresettebb a kettőbe hajtható *Pegas* kerékpár, amiből egyelőre még nem tudják a keresletet kielégíteni. A gyár évi kerékpártermelése meghaladja a 250 000-et. A kerékpáros kirándulók megnyugtatására följegyeztem, hogy az elkövetkező évtizedben tovább nő a választék, és évenként 100-150 000 „bringával” többet gyártanak.

Zernyestnek búcsút mondván a kiránduló Rozsnyó és a közeli Töröcsvár nemcsak történelmileg nevezetes, hanem festőien szép vidékén napokig tartó bolyongáshoz érez ellenállhatatlan vágyat. Persze ha nem volna, és nem világítana csillogásával a Kárpátok gyöngye: a Bucegi. A Bucegi és a Prahova völgye leglátogatottabb üdülő- és kirándulóhelyeink. Könyveket írtak róla, természeti szépségeit, festői vidékét dicsérve. Az elsőt egy Vaillant nevű francia írta, nagy szeretettel, még 1840-ben. Ő volt az, aki elsőként zászlót tűzött az Omul csúcsra. Ezzel az emberrel, akit mellesleg Bălcescu tanáraként is számon tartanak, kezdődött ezen a vidéken a turisztika. De feljegyezték, hogy megfordult ezen a tájon olyan híres ember is, mint Nicolae Grigorescu, Delavrancea és mások, akik, mint Vlahuță, tudták és vallották, hogy a szépségeket meg kell keresni. *„Minden fölvidámít itt: a tiszta levegő, az erdő suttogása, a vizek susogása, a fák közé elrejtett házak megvillanó fénye.”* - írta Vlahuță a *România pitorească* című könyvében. Megállapítása most is igaz, vidámságban nincs hiány a Prahova völgyében, és ennek mintegy „díszletfalként” álló hegyein sem, útjain megszámlálhatatlan sok a sétáló, a világ legkülönbözőbb részéből idesereglett kíváncsiskodó. A sétálást itt szó szerint kell érteni. Egyrészt, mert a hegycsúcsokon szépséges havasi legelőket találunk, másrészt, mert a hegyek megmászását leegyszerűsítik az egyre szaporodó drótkötélpályák. A Bucegi csaknem ötezer hektáros területe, a környezet fölé emelkedő magassága ellenére, a kezdő turisták közkedvelt helye, mert a hegymászó is olyan, mint a halász: szeret büszkélkedni eredményeivel. Ha leszámítjuk a várakozásra fordított időt, nem egészen tíz perc alatt kétezer méter magasságban folytathatjuk Sinaia-völgyi sétánkat.

A kötélpálya piros kabinja leheletkönnyen ér földet. Még néhány méter emelkedő, és ott állunk a Vârful cu Dor nevű csúcson 2006 méter magasban. Alattunk az itt-ott napfénytől megvilágított völgy. Felhők osonnak bárányszerűséggel. Mellettünk juhok legelésznek. Valamiféle sólyom áll, szélnek kitárt szárnyal, mozdulatlanul a levegőben. A sárga csíkos táblák katonás mozdulatlansággal őrzik az Omulra vezető ösvényt. A Babele nevű szélmunkálta sziklák közelében éppen újabb drótkötélpálya vasszerkezetű oszlopát emelik a magasba a munkások. Még be sem porosodott cipőnk mellett ritka virágok virulnak színharmóniába

komponálódva, és az egészre nem talál szót az ember, csak azt, hogy szép, és egy kicsit meg is hatódhat, mint ünneplőbe és áhítatba öltözött elődei a templomban. Fogadalmaknak is ideje és helye van itt: az ilyen örömeket nemcsak megismerni, ismertetni és megőrizni emlékezetünkben volna jó, hanem a valóságban is, mint a természetvédelmi területeket, amelyeket egyre inkább tágítani, kibővíteni van kedvünk vidámságunkat adó minden természeti szépségünkre.

7 JÓ ÚTON, ZÁGONBA

Egy lány meg egy fiú intett. Fölvettük őket, mert azonos irányba tartottunk: Kovásznára. Kis forgalmú ez az út. A hegyek látótávolságon kívül, valahol az úttól jobbra húzódnak, látványuk nem némít, nosztalgia és csodálkozás nem zavar, a szürke aszfalt egykedvűen fut alánk, beszélgetni kezdünk, ismerkedni utasainkkal, és segítségükkel - a környékkel, a Kárpátok belső kanyarulatával, amely nyugalmas öbölként időnként nagy embereket termett nekünk.

Néhány kilométer után már nem „valakikkel” utazunk, hanem egy nemrég végzett magyar-német szakos tanárnővel és egy utolsó éves technikumi hallgatóval. Tájat, embereket dicsérő szavaikból a szülőföld szeretetének jóleső melegét éreztük, nem valamiféle fölösleges rajongást, hanem az itt élők, de mozgalmasabb vidéket is megjártak és ismerők megszokottságán túli tiszteletét, azt a tudatöbbséget, ami egyszer-máskor mindenkit hazahív, de őket itt tartja, ide köti.

Jolánt már az új iskolai év foglalkoztatta, az előkészítés sokgondú ügye, a tervek, jobban mondva mindenből az, amit rábíznak, és ő vállalni tud. Lajos másnap kezdődő tengerparti üdüléséről és az utazással járó izgalmakról megfellebbezve kutatott emlékezetében, hogy Kovásznát előttünk méltóképpen dicsérhesse. A gyorsan megbarátkozók nyíltságával osztottuk élményeinket, és közben rá-rászóltunk Lajosra, hogy legyen szíves egy kicsit gondolkodni, és szépen fejlődő kétnyelvűségét bátrabban érvényre juttatni, mert az itálban a kevert lehet ugyan jó, de beszédben nem, s ha megfellebbezik magáról az ember, még ebben a „műfajban” is elbódulhat tőle. Lajos ugyanis eleinte a kényelmes hivatalosság párnáiról „nyomta a szöveget”, később - kis erőfeszítéssel - könnyen otthonossá vált a velünk való viselkedésben és a beszédben egyaránt.

Halastó mellett robogtunk el. Ősz eleji szél-hullámhosszon álmosító zenét fogtak a vízfodrok alatt sikló halak.

Megálltunk a Rétyi Nyír mellett.

Itt Vigh Pista jutott eszembe, aki a tavaly nyáron leheletkönnyű rajzokban leltárba szedte a környék szépséges tájait. Szükségtelennek éreztem elkattintani a fényképezőgépet. Az ő rajza több, mint a Rétyi Nyír. Minden itt készült fényképfelvételről pótolhatatlanul hiányzik a történelem, és legfőképpen Vigh Pista maga. De sétálni egyet a lakmuspapír érzékenységgű nyírfák alatt feltétlenül növekedést jelent, mint a tüdőt a friss levegő, lelkivilágunkat feszíti az érzékeny szépség, és a csendben az is megtörténhetik, hogy felötlik bennünk egy nyírfa fehérséggű gondolat.

- Növekedhetünk Zágonig?

- Az út jó - mondja Jolán. Lajos lelkesedik, hogy velünk jön. Tömött cekkerére szigorúan tekint, hátha ettől megfagynak az útra való süteménybe vásárolt margarinkockák.

Mint filmezéskor a csapó, csattannak a gépkocsiajtók. Az új jelenet kezdőképeiben jó tisztázni, hogy a patak, amelynek Fekete-ügy a neve, sem kereskedelmi, sem vesztegetési botrányhoz nem kapcsolható. Az „ügy” régről maradt kifejezés, vizet jelent, és csak szeretnénk, hogy mindenféle ügyeink a patak természetéhez híven így folydogáljanak. Lám, nekünk is egyszer be kell mennünk Kovásznára, mint minden valamirevaló bekötő útnak, hogy onnan a makadám- és aszfaltos utak tévesztőjében forduljunk a meghatározott irányba. Két „idegenvezetőnk” segítségével könnyű a dolgunk.

Kisvártatva egy kicsi falu apró terén állunk. Hazánkfia, Kőrösi Csoma Sándor oszlopra emelt mellszobra alatt. Kapuk nyílnak, vénasszonyok figyelmeznek reánk, a „már megint jöttek”-szerű elismerésükben mi is benne vagyunk. Van itt még egy piros Dacia. Utasai talán a világjáró által elűtött két diófát járják körül. Bemegyünk az emlékkiállításra, ahol térkép mutatja, milyen kicsi a világ és milyen nagy az ember, ha céllal indul.

Csomakőrösön nem mehetünk el a gondolat mellett: Kárpátjaink magasán túltevő emberekhez van szerencsénk igazodni. Ha lehet, próbáljunk meg hozzájuk emelkedni tetteiben, akaratban, szolgálatban, szívósságban, szilárdságban és mindenben, amit a hegyek is tanítanak. Próbáljuk meg utánozni a mosolygós fényű tisztásokat, amelyekhez legszívesebben egész életünket igazítanók és rögzítők felhőhajtó igyekezettel, ködporlasztó értelemmel. Könnyű a dolgunk. Csak el kell jönnünk ebbe a mindenkoron meleg emberséget felmutató Kárpát-hajlatba, ahol példaképet választhatunk: a dálnoki Dózsa Györgyöt, a zágoni Mikes Kelemen, a csomakőrösi vándordiakot, vagy közös gondjukért mindannyiukat; közük számítva Gábor Áront is, az ágyúöntőt, akit itt ért a halál, a mindannyiuk sorsából kivilágzó hősi vég.

Zágon előtt egy darabon szünetel az aszfalt. Gázló következik. Sekély, de vezetőt meggondolkoztató. Bátorsággal jutunk át rajta. Példáznak is jó az ilyen út: csakis az jut el Zágonba, aki Zágonba akar jutni!

- Otthon van-e Domokos Géza? - kérdi Jolán inkább önmagától, mint tőlünk, mert aki nekünk a Kritérium könyvkiadó igazgatója, neki szülőfalujabeli, ha már ott - vagy itt - jár az ember, illik betérni hozzá egy szóra.

Kapu előtt fékezünk vitát és kocsit. A mosogatódézs mellől kiemeljük Jolán kolléganőjét, az orosz szakos tanárnőt, jön, mutatja a látnivalót: Mikes Kelemen szülőházának helyét és a két tölgyet, amelyet kéz a kézben körbeérünk. És szívünk egyet a kert szénaillatából, belénk nyilall a közeli hegyek kékje, pedig csak Mikes előtt volt gát és akadály, és ő is - leveleinek friss nyelvezetével, no meg gondolatban - annyiszor áthágott rajtuk. Mégis, alig tudjuk levenni róluk a tekintetünket.

- Zágonig kell növekednünk! - fogadtuk meg ott, mert szép és járható út vezet Zágonba.

És mert úgy szeretjük Zágont, hogy nem, soha sem feledhetjük...

Kovácsnán dr. Benedek Géza, aki szerintünk egyaránt tapasztalt és fiatal orvos, a helyi üdültető vállalat főnöke, azt mondta, hogy 1600 borvízkút van a környéken. Már a római légiók idején híres gyógyvidék volt. A zágoni forrást nem feledve dicsérjük Kovácsna valóságos forrásait és földjét, ahol százhektáros környezetben akárhol is ütnek le egy rudat, gyógyvíz tör ott a felszínre. Megtalálhatók itt mindenféle összetételű vizek, amelyekért Európa legkülönbözőbb országainak üdülői híresek. Van itt olyan gázkitörés, hogy beleszédül a fölötté elszálló madár, de még a szakember is, aki vegyelemzi, és gyógyításra ajánlja. Itt vannak aztán a híres mofetták, itt található a világ legtisztább, 98 százalékos természetes széndioxidja, amely egyben a legrégebb eredetű is, mert nem forró; a csúszos ízületeknek balzsam. Itt van a gyógyító radioaktivitás, a levegő csodálatos iontartalma, amelynek regeneráló tulajdonsága ismeretes. A felsorolást szakember folytathatná. Mi főleg azt jegyeztük meg, hogy itt fürdözni, vizet inni, mofettázni kell és levegőt szívni; ez mind a természet kegyes ajándéka, a máj-, vese- és gyomorbajosok, a szívgyengék és reumások ezt nemcsak eszükkel, hanem felépülésükkel is átérzik. Mintegy 200féle betegséget gyógyítanak itt. Az ország egyik legismertebb szívspecialistája, Benedek professzor is itt él és gyógyít. Mindezeket csak azért említettem, hogy senki előtt se maradjon titok: Kovácsna éppen most fejlődik akkorát, amekkorát évszázadok óta nem volt alkalma fejlődni. Kalauzaink szerint hat szálloda épül, egyelőre. Az ifjú Benedek szerint a szakszervezeti üdülő 500 ágygal bővül. Húsznaponként

620 beteg érkezik a turisztikai vállalathoz, a szívkórház évi 7000 beteget lát el. Özönlenek ide az emberek az ország minden részéből, szívesen fogadják őket a vendégszerető kovásznaiak.

A sokemeletes új szálloda kávézójában ültünk le röpké beszélgetésre. A szállodában minden szoba foglalt volt, fiatal orvos interjú-alanyunk szintén. Éppen csak felsorolni tudta, hogy Dinculescu és Filipescu professzorokon kívül Konio Okanda híres japán szakértő, valamint egész sor erdélyi orvos foglalkozott behatóan a kovásznai gyógyvizek hasznosításával.

Talán legismertebb írónk botjára támaszkodva megy át a szálloda előcsarnokán. Mofettázni volt vagy gyógyfürdön?

- Kényszerpihenő... - Életkora és megküzdött élete ellenére jól bírja magát.

Ha munkájához itt újra erőt nyerve önéletrajzi könyveivel harcos-merészen a máig jut - ezt Kovásznának is köszönni fogjuk.

Régen kicsi világ volt Kovászna, ma forrásait buzogtatva fontossága nemcsak bennünk, városképben láthatóan is egyre növekszik.

8. SZOROSOK ÉS KÖTÉSEK

Székelyföldet a Kárpátok havasai tartják és óvják meg ölelésükben. Ezt nemcsak a térképről, nemcsak repülőről és gondolatban látni, hanem a valóságban is, a Csíki- és a Háromszéki-medencéből.

Egy alkalommal a robogó kocsiból kitekintve a körülöttünk magasodó hegyek nevét kérdeztem útitársamtól. Kiderült, hogy az előttünk lévő fenyves a Hargita. De az úttal párhuzamosan, a jobb oldali és a bal oldali hegylánc is Hargita.

- Be vagyunk a Hargitákkal kerítve? - kérdezte valaki kételkedően és érezhető gúnnyal.

A mégis igenlő válaszra, a Hargitákra néztünk fel tetézett kíváncsisággal, hanem szégyenkezve arra is rájöttünk, hogy nem ismerjük hegyeink nevét.

A Székelyföld sem annyira bekerített földrajzi világ, hogy onnan vagy oda út ne vezetne. Ezek az utak hágókon, szorosokon futnak vagy kanyarognak át, számuk egyre nő, a korszerűsítéssel rajzolódna ki az ismeretlenségből, mert azt tudni kell, hogy valamiképpen - keskenyen, rázósan, nehéz szekérút vagy ösvény formájában - mindig léteztek. Ezért érzem, hogy éppen most, a mi időnkben, tárulnak föl Kárpátjaink legtitkosabb titkai. Mi tárjuk fel őket a fejlődés érdekében, nemcsak a megismerésért, hanem a változtatásért is.

Megismerni való vidék éppen elég van a Keleti-Kárpátokban is.

A Háromszéki-havasok távolról lila-fekete hullámok. Zágon fölött az 1430 méteres Ebbát emelkedik, odébb a Lakóca 1777 méteres csúcsa, harminc kilométerre a hat méterrel alacsonyabb Penteleu. Közöttük őserdő.

Miért szeretjük az ismeretlent? Néha minden megszokottnál, az ismertnél is jobban. A szülőföldre például mindig visszavágyunk, de a táj és az élet ismeretlen titkaiért gondolkozás nélkül odahagyjuk. Hogy aztán egyszer, valamikor hazavigyünk minden titkot.

Jó volna néhány napra bemerészkedni az őserdőbe. Jó utak vezetnek arrafelé is. Kovásznáról műúton, Brassó felől Bodzafordulóig vonaton is el lehet oda jutni. A Kárpátok túlsó oldalán, a Buzăuból induló vasútvonal végállomása Nehoiașu. Új város ez is. A Bodzai-hágón át most már aszfaltos az út. A Háromszéki-havasokban még három út vezet át a kárpátaljai dombok borterme vidékére. A Csíki- és a Háromszéki-havasok találkozásánál van az Ojtozi-szoros. Előtte Bereck. Itt született Gábor Áron. És ide sietett egy július végi napon Petőfi Sándor Bem apót fogadni baráti öleléssel.

„A dal és a jókedv népe vagyunk, leányaink kárminpiros ajkát nyíló virággá nyitja a mosoly. Hiába keresnék nálunk a szomorúságot, komorságot: mosolyog az egész ország. Románia nem nevet harsányan. Mosolyog, akár a haza tája, és mosolya, az egész természet derűje átárad a nyelvbe és az íratlan irodalomba.”

Arghezi országdicseréte jut eszembe. És az, hogy olykor jól jött, kellett a testvéri felvidítás, hegyeink, völgyeink, vizeink, erdeink, termőföldjeink derűje.

Az Ojtozi-szorosban megismerkedünk egy sepsiszentgyörgyi gépkocsivezetővel. Zöldséget fuvaroz Moldvából. Füttyörésző jókedvét a szoros szépsége adta és az, hogy volt mit szállítania. Egy geológussal váltunk szót, nem hittük, amit mondott: a környék nagyjából még ismeretlen. Persze csakis geológus „szemmel” ismeretlen. Ami azt jelenti, hogy érdemes újra meg újra átkocogni minden vidéket, átkopogtatni minden szikladarabot.

Târgu-Ocna felé robogunk, balra húz a kormány. Szépségükkel vonzanak az üdülő- és üdítő helyek. Balra kitűnő út vezet vissza a Kárpátok aljába; Slănicul Moldovei éppen százhetvenöt éve kínálja ásványvizét.

Sóbányák vidéke, szondaerdők következnek és nyersolajkutak. Moinești-en egy sebész-orvossal találkozunk, akit minálunk is jobban ismer a környék lakossága. A környék sok négyzetkilométer olajmezőt jelent az idegennek, áttekinthetetlen csőrengeteg. Közöttük, rajtuk és velük dolgoznak az olajbányászok. Szabó Vilmos doktor évtizede az életüket vigyázza. Megnéztük vele a város terebélyesedő központját. Megállítottak; kezet ráztunk munkással, tanárral, milicistával. Köszöntöttek románul, magyarul, kevert csángó nyelven szóltak hozzánk. Nekünk is jutott az orvosnak járó tiszteletből.

Moinești közelében újabb út vezet át a Kárpátokon, Csíkszeredáig mindössze nyolcvankét kilométer. Jó kocsinak nem távolság.

Aki nem tud gyönyörködni a Tar-havasban és a Nagy-Hagymásban, annak is elég látnivalót kínál a Székelyföld. *Firtos*, a jó tündér nyomában járjunk, és akkor könnyűszerrel számba vehetjük emlékezetes helyeinket, mert *Tartod*, a gonosz, pusztított el ugyan belőlük, de az újdonságokkal együtt van még annyi, hogy érdemes legyen felkeresni a vidéket. A Nagy-Hagymásban, az Egyeskö nevű turistaháztól háromórányi gyaloglásra, az Olt és a Maros forrása vár, Borszéken az a víz, amit az itthoniak már 1770-től megszoktak, és amivel már a XVIII. századtól kezdve Bécsben is lehetett dicsekedni. Száz évvel ezelőtt Vasile Alecsandri is dicsérte, amit mi most akármikor megtehetünk, hiszen lakosonként, tehát gyermekekre és felnőttekre egyaránt egy és negyed liter palackozott borvíz jut évente. Még azokat is ideszámítottuk, akiknek a Málnási a kedvence vagy akiknek orvosi javallatra Hébet vagy másfajta (hány fajta?) ásványvizet kell kortyolgatniuk.

Borszékről kapaszkodtunk még vagy száz métert tengerszinti magasságunk fölé, egészen Bélborig, amely ritkaság: fenyves erdő közepében épült falu. Környékén hétszáz szénsavas forrás ered, amiből kitűnik, hogy a természetnek is vannak megmagyarázhatatlan túlzásai.

9. ENYHÉBB TELEK

„Sok víz lezúdul a Kárpátok szorosain termékeny mezőinkre, de egy sem nyit a hegyekben fényesebb, elragadóbb völgyet a moldovai Besztercenél. Uralkodása hosszában magában foglalja a Zsil vadságát, az Olt fenségeségét és a Prahova gazdagságát. Azok az idegen utazók, akik Dornától Piatra Neamțig tutajjal járták, a világ legszebb folyójának tartják!”

Vlahuțát idézem a sok neves író közül, akik erre jártak és válogatott szép szavakkal szóltak a vidékről. Pedig Vlahuță nem láthatta a békási vízerőművet, a 260 kilométer hosszú Beszterce folyó fénypontját. Amikor ő erre járt, a természet éles kontrasztban volt a nyomorúságos étellel. Vlahuță tíz évvel azután halt meg, miután Dimitrie Leonida, egy rengeteget dolgozó, lelkes természetjáró - akkor még nagyon fiatal mérnök - a Királyi Földrajzi Társaság előtt bemutatta *A Beszterce völgyével kapcsolatos gazdasági távlatok* című tervét. Nem vették komolyan. Negyedszázaddal később ezt a tervet leszavazták a parlamentben. Dimitrie Leonida?! Hol hallottam ezt a nevet? Tavaly, a dunai vízi erőműnél! Mert volt neki a Dunára vonatkozó elképzelése is. Tervei hatványozottan valóra váltak. A mi időnkben. Egyetemi tanárként ő nevelte föl az ország első hidroenergetikai mérnökeit.

A Beszterce-völgyi vízi erőműrendszer központja Piatra-Neamțon van. Egy hipermodern vezérlőteremből irányítják mind a 13 erőművet (Békás, Roznov I. és II., Zărnești, Costișa, Buhuși, Ravoca, Bacău I. és II., Piatra, Vaduri, Ringărați és Stejaru).

Roznovon fafeldolgozó üzem és műtrágyagyár van. Buhuși textilgyáráról híres, amely 1975-ben kilencvenéves. Itt van nem messze Săvinești és híres, nagyszerű műanyaggyára.

Újból Mikest idézem, aki Bacăuból kiindulva nem győzi dicsérni a tájat: *„...a mezők bé voltanak terítve virágokkal ... egyszóval mindenütt virágoskertben jártunk. De mit mondok? Mert nincs olyan kert, akiben annyi sokféle virág legyen.”*

Moldva most is ilyen virágos, ahogy azt Mikes Kelemen írta. A sokféle virág közé számíthatjuk a modern idők virágait, a fejlődő gyárakat, a tájba illő paszellszínű épületeket. Săvinești-től Piatra-Neamțig a Vegyipari Kombinát és a Műtrágya Kombinát környékén folytonosan építkeznek. A múlt ősszel indult be egy akkora részleg, amely megkettőzte az ország eddigi műszáltermelését. Ha ezt a mennyiséget gypájában kellene előállítani, ötmillió juhra lenne szükség. Nemsokára termel a műszálfonoda is, amelyet az ország első vegyes társasága, a RIFIL (Román-Olasz Fonoda) alapított. Az alaphoz mi járulunk hozzá nagyobb mértékben, a legkorszerűbb technológiával itt négyszer akkora lesz a termelékenység, mint a közeli buhuși-i fonodában. A Kárpátok hegyeinek lábánál tehát nemcsak szép, de igen hasznos virágokat is nyit az iparosító igyekezet.

Piatra-Neamț ősi városa. Igazán jelentőssé Ștefan cel Mare teszi. Várat épít itt és templomot. Uralkodása alatt alakult ki az ún. moldvai stílus, amely a bizánci architektúrát nyugat-európai gótikus elemekkel újította fel. Akkor Kamenica és Karácsonykő volt a város neve, tehát mindenképpen kő. Úgy hiszem, ma is találó név, hiszen nemcsak a természet bizonyítja ezt, de az emberek is, akik kőkeménységűre edződtek ezen a tájon.

Egy kőműves barátom hosszú órákig tudott beszélni arról a felejthetetlen élményéről, amikor ő a békási vízi erőműrendszer építkezésénél követ rakott. Időnként felpakolja családját oldalkocsis motorkerékpárjára, elmegy megnézni a szerpentineket védő kőfalakat, felesége ilyenkor nem tudja, miért olyan vidám a barátom, aki restelli a dicsekvést: azokat a falakat

tizenhét évesen, brigádvezetőként, az ő irányításával rakták föl. Húsz év telt el azóta. Még ma is felelősséget érez akkori munkájáért.

Különben Piatra-Neamț kellemes város, az új középületek és lakóházsorok közreveszik, közrefogják mindazt, ami régi és patinás; s ezek, mint nemes fémbe a ritka kő, úgy csillognak. A főtéren van egy óriási hőmérő, tetejében egy óra. Ilyenkor, ősszel jó tudni a változásokat, nézegetik is sokan, hogy állnak az idővel és az időjárással. Sok errefelé a kiránduló, az üdülő, nemhiába nevezik a várost Moldva Sinaiajának.

De mind a mai napig a legfőbb kiránduló Calistrat Hogas marad, az egykori gimnáziumi igazgató, aki a lapoknak küldött tudósításaiban addig teregette a város szennyesét, amíg az előjáróság visszaéléseitől megcsömörölve, avagy ennek „kérésére”, más elfoglaltság után nézett. Nyaranta nekiindult a hegyeknek, nem tudott betelni szépségükkel. Ezek a ma is megtalálható szépségek aztán mindenüvé elkísérték, nem tudott szabadulni tőlük, amíg papírra nem vetette őket, új fejezetet nyitva ezzel a román irodalomban, megkezdve azt, amit később Sadoveanu a művészi tökéletesség magaslatára emelt: háza múzeum. Érdemes megnézni köpenyét és kalapját. Íróasztalán ott van hű kísérője, a Pisicuța patája. Itt aztán elgondolkozhat az ember, miért volt érdemes tizennégyszer megmászni a Csalhót; kell ott legyen valami érdekes, valami nagyszerű. Házában minden tárgy, minden eltöltött pillanat biztat: menjünk, lépünk a nyomába. Hiába a sok gyönyörű hegyünk, mert csakis úgy lesz belőlük valami a mienk is, ha személyes ismeretséget kötünk velük. A Csalhót - hogy a környék és egész Moldova legszebb, legimpozánsabb hegycsúcsánál maradjunk - már Dimitrie Cantemir is figyelmünkbe ajánlotta Moldva leírásában. Ezt írja: *„Csúcsa közepén ősrégi, öt sing magas kőszobor emelkedik, mely húsz juhot és egy vénasszonyt ábrázol. E sziklából természetes forrás fakad, s nehéz megmondani, hogy a természet alkotta-e játszi kedvében, vagy valamely szobrász ügyes mesterműve...”* A tudós fejedelem Olümposzhoz hasonlítja a Csalhót, amelyről tiszta időben a tengerpart is látható.

Fölmentünk a békási víztárolóhoz. A gát: hegyek közé épített piramis a Csalhó lábánál. A tó: Boszporusz méretű. A Iași-i Egyetem itteni földrajzi-biológiai kutatóállomásáról egy laboránssal beszélünk. Azt mondja, amióta a tó van, megváltozott az időjárás, a tél enyhébb és hosszabb, a tavasz hűvösebb. Tanulmányozzák, hogy a Beszterce völgyében végzett nagy munkálatok milyen hatással vannak a környezetre, a növények és állatok életére.

A laboráns egy közeli faluban lakik, amelyet annak idején a mostani tó fenekéről költöztettek a hegyoldalba. Elvittük a faluig, és visszafelé se jöttünk „üresen”, Békásig velünk jött a falu gyermekgyógyászati asszisztense, akire, mint mondta, kilenc újszülött gondozása jut. Régen ezt egy hős anya egymaga elvégezte volna. Szombat volt, a kilenc gyermek „mamája” bálba igyekezett Békásra.

Békásról Nagy Imre képe jut eszembe. Nemrég láttam a gyulafehérvári képtárban. Ezen a csupa fény festményen sokaság nyüzsög, dolgoznak, szót váltanak, és akkora lendületben vannak az emberek, amit csak egy nagyszerű építkezésen, egy nagyon vidám és okos munka alkalmával látni. A távolban a cementgyár-óriás kéményei ontják a fehérséget. Most csak hangulatban hasonlít a képhez a valóság, a cementgyár kéményei is jobban dolgoznak, sokkal több cement kerül ki innen, mint az építés éveiben.

Gyergyóbékás után valamiért meghasadt a hegy. Éppen csak egy akkora - talán száz méternél is mélyebb - hasadás keletkezett, hogy néhány kilométeren át elfér benne a kitűnő műút, amely kígyózva fut a magasba. A meredek beleszorít a gépkocsi ülésébe, hátradőlve figyeljük az utat, amely megcélozza a bárányfelhős égboltot. Okos meteorológusok állítják, hogy ezen a vidéken a nyár ajándéka: ezernyolcszáz órányi napsütés. Aki résen van, az elkaphat néhányat

belőle, és ilyenkor jó felmenni vagyis inkább felkapaszkodni az egyik sziklára. Az idén ez egy különösen ritka alkalommal adódott, ugyanis, mint azt a helyiek mondják, az idei nyár egy nyugalmas csütörtöki napra esett.

A sziklát érdemes jól megnézni, mert feltevések szerint éppen ez az a szikla, amelyen pontosan 137 évvel ezelőtt Hegedűs János bátyánk alatt jócskán megremegett a mindenség, még azok a kődarabok is, amelyeket malomkőnek szemelt ki, s amiért összejárta a környéket. Ez az ember látta, amint leszakadt a hegy, földet, kősziklát, erdőt, juhnyáját és embereket is maga alá temetve, gátat alkotott, és elzárta a Békás patak útját. Azon a tavaszon a Gyilkos nevű mészkőszikla úgy teleitta magát vízzel, hogy két kilométer hosszan leszédült a völgybe. A patak vize később 10-12 méter mély tóvá duzzadt, és ellepte a lábon álló fenyőket, egyik-másik most is kilátszik a vízből, a meszes iszap tartósította őket. Ezek a fák valóban állva haltak meg.

Az úton minden időben sok a fiatal. Nehéz hátizsákkal, sátorral felszerelve gyalogolják be a vidéket. A Gyergyói-havasok, a Nagy-Hagymás, a Besztercei-havasok vagy a Kelemen-havasok a céljuk. Egy precíz matematikus ki tudná számítani, hogy országunkban egy lakosra hány négyzetméter hegy jut. És azt is, hogy személyenként hány fenyő, hány köbméter ózondús levegő, mekkora hóharmatos gyepek, tájkép és mekkora csodálkozás. De ki tartja nyilván az egy főre eső akaratot, amely minden nyáron útra készíti a természetjárókat!

10. VADREGÉNY ÉS RENGETEG

Utazásunk végén elmondhatom: Kárpátjaink amolyan igazi terra incogniták: talán éppen ezért annyira vonzóak. Ami jóleső kényszerként megmaradt bennünk ily hosszú utazás után, az nem más, mint az újabb felfedezések utáni vágy. Hegyeinkben van mit felfedezni: a fák között behulló napsugár, egy szippantás valódi levegő, egy zerge moccanása, egy cserzett arcú hegyi ember nyílt tekintete vagy csupán annyi, hogy ott még a kristálytisza patak sem fontoskodik, ha néha gondolatainkat hasonlítani tudnánk természetéhez, akkor nem kár a fáradságért: felfedeztük önmagunkat is.

Persze sokan vannak olyanok, akik nyilvánvalóbb dolgokért járkálnak a hegyeket. Tavaly a Kelemen-havasokban például volt egy geológus, akire most is szívesen emlékeznek vissza az odavalósiak: Butnaru Emilnek hívják. Kalapácsával orvos módjára kopogtatta a Borszék és Vatra Dornei közötti vidéket. Amikor megszületett a kislánya, éppen vasércet fedezett fel egy névtelen helyen. Így került a Luana neve a térképre - és a turistakalauzba. Mit szól majd ehhez a kislány? Megelégszik a saját nevét viselő barlang felfedezésével? Vagy belevág más, vadregényesebb vállalkozásba?

A Kárpátok rengetegei és az élet között sok a hasonlóság.

Mindenütt akadnak fehér foltok, ismeretlen helyek. Ezt leginkább a Racovițáról elnevezett fővárosi barlangász diákok tudják, akik amatőr létükre eddig huszonnyolc barlangot és ugyanennyi föld alatti járatot tártak föl. És a kolozsváriak, akik minden évben sok száz métert járnak be a sötét föld alatti ismeretlenségben.

A hegyek legjobb ismerői a favágók. Máramarosban, ahol a megye területének harminchat százalékát erdő borítja, egyre kevesebb a titok.

Például az sem ismeretlen, hogy az elmúlt harminc évben kétmillió hektárral több az új erdő. Minden tíz lakosra egy hektár új erdő jut! 1938-ban ezt írta az Enciklopédia: *„Az erdő-kitermelés eddig nem látott méreteket öltött, évenként 20-24 millió köbmétert vágnak, amely 20-30 százalékkal meghaladja az évi növekedést.”* Ma annyit termelünk ki, amennyi nem haladja meg erdeink növekedési képességét. 1950-ben a kitermelt fa negyven százalékát használtuk tüzelésre. Jelenleg e mennyiségnek már csak a felét, öt év múlva pedig tíz százalékát használjuk fűtésre. Erdeinkben eddig a legtöbb munkás favágó volt. A jövőben inkább faültetőkkel találkozhatunk majd. Máramarosi erdőmérnök újságolta: a fával való gazdálkodást a jövőben úgy kell elképzelni, mint a gabonatermelést. Éppen csak az „aratásra” kerül sor egyszer húsz-harminc év alatt. És lesz majd öntözéses, műtrágyázott erdőgazdálkodás is. Dió, cseresznye, juharfa, kőrisfa - ez lesz a sláger. Meg a gépesítés.

Visó környékén, fenn az erdőkben druzsbások duruzsoltatják gépfűrészkeiket. A szállítás is gépesített. Régen az állatokat biztatták az erdőben messze hangzó kiáltással, most másfajta hangokhoz szokik az erdő. Másszunk föl a Nagy-Pietroszra. Innen, egy sziklafalból ered az Iza folyó, s emellett még geológiai képződmények, jégkorszakbeli tó láthatók. Kétezerhatszáz hektáron terül el a csend: védett terület. A borsai líceum diákjai védnökséget vállaltak fölötté, nyaranta szívesen kalauzolják a vendégeket.

Minden erdő mesés - ezt még gyermekkorunkból tudjuk, de a Nagybánya körüliek különösen azok. Itt most szedik a szelídgesztenyét. A város lágy dombhajlataiban, Európában egyedülálló gesztenyeerdő van. Régen, ilyenkor ősszel, az egész várost belengte a gesztenye illata. Az elmúlt évtizedek alatt nagyot fejlődött a város: kinőtt a gesztenyeillatból.

Aki megismeri Máramarost, megszereti. Megyei gazdagságát és mindenekelőtt - embereit. E vidék nekem először „csak” Vida Gézát jelentette. A szobrászt, aki a máramarosi embert faragja minden szobrába. Múterme tele van máramarosi figurákkal. És jut belőle a közterekre is. Nagybánya új központjába az *Öregek tanácsa* szoborkompozíciója. A moisei-i emlékmű - amelyet a felszabadulás előtti napokban kivégzett máramarosi parasztok vesztőhelyén emelt - és az új szoborkompozíció közötti térben most már nemcsak a természet különlegességei a meglepőek, hanem az iparosodó táj életessége.

Máramaros a későn beálló tavasz és korán beköszöntő tél meglepetéses vidéke. Nyáron akárhányszor keltem át a Gutinon, mindig más színű virágrengeteg nyílt a tisztásokon. Azt mondják, olyan ez a vidék, akár egy roppant nagy váza, amelybe a természet egy bejárónó pontosságával mindig friss virágot helyez.

Máramaros az időelőtti történelem földje. Felsőbányáról írja egy oklevél, hogy „a tempore immemoriali”. Pontosan hatszáz évvel ezelőtt kelt ez az írás. Évekkel azelőtt pedig egy vajda fehér bölényt üldözve jutott el erről a vidékről Moldovába, ahol államot alapított - szól a legenda. Egy másik monda Pinteá Viteazult, II. Rákóczi Ferenc kuruc vitézét tartja fenn emlékezetünkben. Az erdőben, ahol most a bükkfa termése, a „zsír” hever az avar között, legendás sorsú partizánok jártak.

Máramarost jelenti nekem Földessy Viktor máramarosszigeti fazekas, aki a messze földön híres iza-völgyi sárgát kutatja-keresi, mint íróember a szót. Nem tud nélküle megenni. A fővárosi kerámia-kiállítások megbecsült mestere most élete megírásába fogott...

Gazdag vidék ez.

Máramaros adja az ország színesfém-termelésének csaknem felét. Jó, ha tudjuk: ha erre vetődünk, turistabakancsunk alatt kincseket rejt a föld mélye. Borsán új bányát nyitottak. Tegnap még itt volt az ország legeldugottabb sarka. Most ugyanakkora művelődési palotája van, mint amekkora a megyeközpontnak. Csakhogy az itteni hamarabb elkészült, hogy az itt élők a művelődésben is gyorsabban igazodhassanak a fejlettebb vidékhez. Készül az aszfaltos út Vatra Dornei felé, avatásra készül a kisváros. No meg a télre, amely egy időre behavazza soktitkú hegyeink útjait.

Kárpáti kirándulásunk nyári munka volt. Szerettem volna minden hegyoldalt megmászni, bebarangolni a fenyveseket, felkeresni a patinás történelmi nevezetességű helyeket, összegyűjteni minél több apróságot és nagyszerű érzést, a szülőföld szeretetének érzését. Ez persze nem nyári feladat. A szülőföld iránti szeretet; mint a fában az évgyűrűk: egyenes tartásunkat szilárdítják. Könyv, nyitva tartott szem, gyaloglás... - emberség kell hozzá.

(1974)

ÚJ VÁROSAINK

BÁNYÁSZVÁROSOK

1.

Az új városokat azért szeretem jární, mert nagyon kedvelem a régieket. Az ősi városokat. Nincs is annál szebb, mint egy hűvös sikátor, egy galambdúcos, tornyos ház vagy egy kovácsoltvas kapu, amelyet beszédes, öreg kövek fognak közre. Ennél már csak az ellentéte jobb: a nyílegyenes utak, a csupa üveg, csupa fény, pasztellszínű háztömbök. Mindkettőben egyugyanazon törvény munkál. A régiben sejtelmesen, a történelem homályába burkolózva, az újban a tudatosság csillogásával. Mert a városok kialakulásához nem volt elég egyetlen ember megmaradása a tájon. Évszázados városaink vannak, századok óta minden nemzedék felülbírálja az első városépítők határozatát, s törvényt hoz arról, hogy maga is továbbépítse-e a várost, vagy máshol telepedjék-e le. A város akkor és addig növekszik, míg mindenkinek jó, míg mindenkit befogad és kielégít. Az lehet, hogy régen ott alakultak városok, ahol víz, fű, fa és útkeresztződés volt. Ma a munkaalkalom, a megélhetési lehetőségek szülik a városokat.

De régen könnyebb volt, kevesebb volt annak a felelőssége, aki egy helyre mutatott, s ott városépítést hirdetett. Régen olyan ütemben nőtt ház ház mellé, hogy nyugodtan mondhatjuk: a városok maguktól épültek. Ma az utas felkiált a meglepetéstől: Né, egy város! - és nem győzi csodálkozással, a robogó vonatból vagy gépkocsi ablakából nem délibábot, hanem valóságos házrengeteget lát a tavalyelőtti szénaréten, az erdő alján vagy a bogáncsos ugaron. Új városainkban sietős a törvény: mindenkinek kellemes otthont kell biztosítani. Természetes az, hogy szépek új városaink. Különben, azt hiszem, nem vállalnák a felelősséget azok, akik helyét kijelölik.

Van egy város a Vlegyásza alján. Évszázadok óta kitűnően működő természetes fridzsider, a scărișoarai jégbarlang közelében. Alig járt aszfaltos út vezet ide, illatos szénafüveken, fehér-ségükkel messziről világító móc falvak között, ahol a mindig friss levegőben kilométerekről is elhallatszik a dal és a pásztorsíp hangja. Ennek a gyönyörű, vadregényes és talán sohasem kiismerhető tájnak a kapujában áll ez a város. Nemsokára a harmadik évtizedébe lép. Egy város, amelynek első tégláit 1953 őszén rakták le letarolt káposztaföldekre, talán nem is azzal a céllal, hogy várost építsenek. Hosszú barakkok voltak akkor már ezen a helyen, és bányászok jöttek, egyre több munkaerő kellett, és néhány év múlva település nőtt a barakkok helyén. Nemrég, amikor a tízemeletes toronyházakat építették, bontották le az utolsó barakkot. Ma csendes utcák sorakoznak a fák alatt, gyerekek játszanak az úttesten, a házi tenisz-bajnokság nagydíja egy valóságos salátástál, mintha csak rájuk mosolyogna a nagy ember, Petru Groza szobra. Olyan nyugalmas és biztató itt minden, mint valamikor az ő mosolya volt, méltán viseli hát a Dr. Petru Groza nevet ez a fiatal város.

Főtere az ötvenes évek stílusában épült, a négyszögben sorakozó házak közül a legnagyobb a bányavállalat irodáinak épülete. A tér közepén óriási, régóta száraz szökőkút tesz pontot a város történetének egy már lezárt időszakára, amelyet nevezhetünk nyugodtan hőskornak. A tér másik oldalán tiszteletábról a város mai hősei néznek le ránk. A néptanács alelnöke, mint ismerősöket mutatja be őket: van köztük bihari, móc, moldovai, oltyán, mezőségi, székely meg bánsági származású is.

Kemény, a munkát és a csendet szerető emberek telepedtek meg itt az évek folyamán. Először csak férfiak jöttek, aztán feleségek és lányok. Több bányavállalat és a bányafelszereléseket gyártó üzem, valamint más férfimunkát igénylő munkahely mellett kötöttárugyár létesült.

Ebben a városban, amely, ha jól összeszámoljuk, nincs két négyzetkilométer, mindenki ismeri egymást. Valahogyan olyan itt a hangulat, mint a nagyobb városokhoz ragasztott új városnegyedekben. A gyárak kívül esnek a lakónegyeden, a forgalom minimális, nincs zaj, nincs por, az ember itt nyugodtan eltűnődhet a felhőkig érő virágillatban, a világ és a város ügyein. De nem volna egészen új város, ha az emberek megelégednének a tűnődéssel. Mert nem lehet még azzal sem megelégedni, hogy jó a bányászkereset, kellemesen gyermekzajos a csend, a hegyek illata bejön a szobába, és a sétányon csupa ismerős ember köszön vissza. Ennek a kisvárosnak semmi köze a régi állott levegőjű kisvárosokhoz. Itt állandóan tervek nyüzsögnek az emberek fejében: miként lehetne még szebbé, még ismertebbé tenni ezt a várost. A fiatalok például egész nyáron át sáncot ástak: bevezették a vizet a városba. Eddig kútvíz volt. De a mély kutaknak már kevés volt a hozamuk. Azt mondják, a kisvárosokban unalmas az élet. Azt hiszem, inkább csendes.

Ebben a városban hatalmas a csend. Ezt úgy kell érteni: ügyelnek, hogy állandóan hatalmon legyen. A mellékutcákon nincs gépkocsiforgalom, apró focipályák vannak, mert a gyermek-lármát nem tekintik zajnak. Ebben a családi légkörben rengeteg emlék úszik. Például olyan emberekről, mint Valkai József, aki bányászból lett igazgató, s mindent úgy tett, mintha mindig mindent magának készített volna. És amikor valóban város lett ez a helység, akkor ő elbúcsúzott, hogy valahol az ország másik sarkában újrakezdje az építést. Ebben a városban az öregek mind ismerik egymást, és tisztelik azt, aki itt lépett nyugdíjba. Annyira például, hogy természetesnek veszik, ha Dragoş Valer nyugdíjas bányamester a Dragoş utcában lakik, amely a történelem közvetítésével az ő nevét is viseli.

Különben a moldovai, oltyán, bánági és erdélyi egyformán büszke itt új lakóhelyére, a gyerekek pedig beleszületnek a sokféle tájszólásba és az új szokásokba, amelyeket az új város alakít ki. Ilyenek a műszaki hajlam és a kirándulások kedvelése, ami, tekintettel arra, hogy a lakosság 80 százaléka fiatal, nagyon is természetes.

A város körüli falvakban járva, bárki egy pillantásból rájön arra, hogy ipari övezetben jár. Ezt a pillantást pedig ne a magas, új házakra vesse a kíváncsiskodó, hiszen ilyent eleget talál országszerte, hanem a kapukra. Ezek a kapuk a legtöbb helyen bádoglemezzel vannak borítva. De nemcsak azért, hogy a fémlemez a kapu faanyagát védje, hanem hogy szép legyen, s hogy valóban szépek ezek a kapuk, azt akárki láthatja a fémdomborításokból. Olyanok, hogy elég csak rájuk pillantani, rögtön látszik, olyan falusi ember munkája, akinek a kisujjában van a lakatos-, bádogos- vagy valamilyen más fémipari szakma. Ilyen és másféle iparos emberből - mert hiszen a bányászat ma már inkább gépkezelés - több mint hétezer jár ebben a nagynevű városban. Az ipar vonzza az embereket. A bányagép- és felszerelési gyár a következő években megkettőzi termelését. Ilyen és hasonló feladatok után följegyeztem, hogy a város utcáinak hossza tizenöt kilométer, az utolsó métereket most aszfaltozzák. Tizennégy hektáros zöldövezet fogja közre a négy-tízemeletes házakat. Tizenkét kilométeres fővezeték készül, jórészt hazafias munkával, s ezzel megoldódik a város egyik legszomjasabb kérdése, az ivóvíz-ellátás, s talán a központban lévő hatalmas szökőkút is működik majd. Diófákat ültetnek. Nem túlzás: a jövőben kertváros lesz.

2.

Gurul az ember a gumikerekeken az országúton, és egyszer csak elébe áll egy tábla, amely várost jelez. Nézi az ember a táblát, lassít, gondolkozik: micsoda város ez, amelyről nem tud. Gondolatban visszalapoz a földrajzkönyvében, és most már kissé bosszúsán töri a fejét, hányadik oldalon írtak valamit erről a városról?

De már benn is van a városban, ahol csupa új házak sorjáznak, és minden olyan, mintha csak egy nagyobb város új lakónegyede lenne. Tíz-húsz ével ezelőtt épült utcák, délelőtt kihaltak, mint falun, ahol mind a mezőn vannak, s csak az öregek ügyelik a csendet. És keresi az ember az öregeket, és nem leli, nem mintha nem volna itt elég csend számukra is, hanem mert az új városokban alig vannak öregek.

A látogató, aki ezek után nagyon gyorsan rájön arra, hogy földrajztudását sürgősen ki kell egészítenie, azon tűnődik, hogy miféle munka, micsoda parancsoló szükségesség lehet az, amiért emberek ezrei vállalják, hogy új helyen, új üzletben vásárolják a kenyeret, a cigarettát, új piacot szoknak meg, és a fiatal pincért is szívesen kitanítják, hogy néhány találkozás után már tudja: habosan vagy hab nélkül szeretik a sört.

Ha a látogató már több új városban megfordult, akkor nem a különböző mesterségek sajátos varázsában keresi a választ arra, hogy mi is az a munka, amelyért új szomszédot választ az ember és új kilátást szobája ablakából, sőt új futballcsapatot, amelyért lelkesedni és mérgeledni kell. Mert munka mindenütt sokféle van. És mindenütt ebben az országban egy a célja. Az új városok ennek a sokszor harchoz hasonlított munkának az első vonala mögé épültek. És mindenféle első vonalak mindig is első vonalba való bátor és lelkes embereket kértek. S ha ez így van, azon már a látogató sem tűnődik, hogy az új város délutánra megélénkült forgalmában csupa fiatal lát. Azt viszont megjegyzi magának, hogy érdemes a földrajzot újratanulni.

Például azt tessék nekem megmondani: hol van NUCET? A gyengébbek kedvéért még megjegyzem, hogy neve magyarul diófást, diófás kertet jelent.

Kolozsvártól légvonalban mindössze hetven kilométerre van egy kicsi város, amely természetesen viseli a leginkább hozzá illő nevet. Ugyanis Nuceten valóban sok a diófa. Biztosan több a diófa, mint ahány ház van itt, mert néhány utcányi emeletes épületből áll ez a város. A tömbházak magasan kiemelkednek a környezetből, a fiatal diófák árnyékából, amelyek csak évek múlva nőnek az emeletes diófa rangjára.

Utca, üzlet: két lépés város. Hosszát mérve rámondhatjuk, hogy falu. A jövő csendes, korszerű faluja. Ilyenek lesznek a faluközpontok, amelyekről a legutóbbi pártprogram szól. Vagyis inkább városok. Mert nemcsak a házak sokasága avat egy helységet várossá, hanem az az életszínvonal, amelyet lakosainak nyújtani tud.

NUCET - akár a Nagyvárad felé vezető úton tizenegy kilométerre eső szomszédja: DR. PETRU GROZA VÁROS - a bányászoké. Nyugalmas, szép hely. Alakul, növekszik ezután is. Pontos terv szerint, amelybe a csendet és a diófákat is belekalkulálták. Pár ezer ember - mindnyájunk öröme.

3.

Nem tudom, mi a helyzet Önnel, kedves olvasó, van saját fája. Nem, nem azt akarom, hogy a tűzifagondját ossza meg velem, bár olykor ez is időszerű kérdés. Remélem, tele van a faskamrája, vagy ha nincs szüksége erre, akkor otthonában, ugye, már vidáman kaparász a melegvíz a fűtőtestekben, s egy pillanatra elmerenghet azon, hogy miért is nincs Önnek saját fája, vagy legalábbis facsemetéje. Hogy mire jó a karcsú növendék fa? De hát kedves Uram, próbált-e jó fűhívó tavaszi időben körbepiszkálni egy karcsú facsemetét, lécet keríteni melléje, hozzákötözni szépen egy puha masnival, és derékig fehérbe öltöztetni a gyenge törzset? Gondolja meg, olyan ez, mintha gerincet nevelne a fába. Hát ez se szép? Hogy növekedni tanítjuk a fákat? Nem részletezem, bár láttam már olyat is, hogy valaki olyan jó szívvel nevelte fáját, még reggeli kávéját is megosztotta vele: gyökerére töltötte a zaccot. Inkább arról

beszélek, hogy Drobeta-Turnu Severin és Târgu Jiu között, talán éppen a feleúton, azt mondja nekem a kollégám, baj van, eltévedtünk. Ezen én roppant csodálkoztam, itthon még én sem szoktam eltévedni, öneki pedig az ország térképe ott van belenyomtatva kocsija gumijaiba. Elővettük a térképet, a térkép szerint mi egy tágas réten voltunk, ami a valóságban nem volt igaz, mert előttünk szigorú rendben csupa négyemeletes épületek magasodtak. És az épületek mellett és mögött, de még a közeli dombokon is rengeteg facsemete lábujjhegyen ágaskodott a tisztára törült égbolt felé. Mint később megtudtuk, a tisztára törülés teljesen véletlenszerű volt, a facsemetékkal azonban a következő a helyzet: ebben a városban minden egyes lakónak van facsemetéje. És nem úgy van az, hogy ha akarja, hazaviszi, ha akarja, elhanyagolja, vagy esetleg hátat fordít neki. Itt mindenki gondozásba vett egy facsemetét, és ez olyan példás dolog, hogy sietek ide írnia város nevét, hadd tudja meg az olvasó, a facsemeték dolgában hova kell mennie példáulért. Ezt a várost *Motrunak* hívják. Régebbi térképeken azért nem található, mert régebben ez a város nem volt meg. Csak a szén volt meg, mégpedig felfedezetlenül is nagy mennyiségben, ahogyan az később a szakemberek felméréséből kiderült. Azért építették ide ezt a várost, mert közel van a környező bányákhoz. És jöttek ebbe az új városba az ország minden részéből, hogy felépítsék ezeket a bányákat. Magyarok is vannak szép számmal. De most elhagyom a számokat, és inkább néhány érdekességről szólok, olyasmikről, amelyekről akárki láthatja, hogy az itt elültetett fáknek csoda-sudár jövőjük van.

Az egyik ilyen dolog az, hogy itt az emberek úgy mennek a városi néptanácsához és annak polgármesteréhez, akár a szomszédba. Ugyanis itt a néptanács ugyanolyan blokklakásban van, mint amilyenben a lakók maguk laknak. Ez egy cseppet sem zavarja a néptanácsot a működésében. És abban sem, hogy úgy szoktassa és nevelje a polgárokat, hogy büszkék legyenek városukra, hogy adjanak magukra. Például a megyében nekik van a legszebb díszkapujuk, hadd érezze az idegen, hogy nem akármilyen város határát lépte át. Ezenkívül színes képeslapot is forgalomba hoztak, a nehéz munkában fáradt embereknek nem kell hasonlatokon törniük a fejüket, ha azt akarják, hogy szülőhelyükön tudják, milyen városban élnek, egyszerűen küldenek egy képeslapot, és nyíllal jelölik lakásuk ablakát, mert ezen a szép képeslapon talán az egész város rajta van. És hogy ki ne hagyjam a jó dolgok felsorolásából: azért is büszkék az idevaló emberek, mert nekik olyan polgármesterük van, akihez valóban, mint egy jó szomszédhoz mindenféle magánügyekben fordulnak az emberek. Ezt a polgármestert Lolescu Tănăsénak hívják, s ha máshol nem, a kórus próbáin feleségestől mindig ott találni, mert itt az is városügy, hogy az emberek minél jobban megismerjék egymást, és megbarátkozzanak.

Ebben a városban huszonnégy nagy tömbház van és ugyanannyi bányászbrigád. A bányában dolgozik a lakosság fele. A bányászok majdnem mind gépkezelők, ez is mutatja, hogy munkájuk könnyebb, mint a régi bányászoké. Mégis, mikor leszállnak a mélybe, többek között megkérdi tőlük a mester, hogy hoztak-e magukkal szalonnát vagy húst. Itt, ebben a bányában nem lehet gyengén étkezni, a kollégák sem nézik el ezt, mert aki gyengén étkezik, az kevésbé bírja a munkát, s e fölött ugyancsak nem hunynak szemet.

Eredetileg, még a hatvanas években, nagyobbra tervezték ezt a várost, azt mondták, 1975-ig 75 000 lakosa lesz. Nincsenek még ennyien. Nem azért, mintha nem jönnének szívesen ide az emberek. Az utóbbi években nagy kapacitású fejtőgépeket helyeztek üzembe itt is, kevesebb bányász sokkal könnyebben, sokkal nagyobb mennyiségű szenet küld a felszínre, mint azt egy évtizeddel ezelőtt tervezték.

Egy akármilyen városi lap átlagolvasója rögtön észreveszi lapjában azokat a pár soros híreket, amelyek, mondjuk utcai verekedést megtorló bünvádi eljárásról szólnak. Motrun az ilyesmit nem is keresik az emberek, mert itt nincs egy pillanat verekedés. És ezen kívül, vagyis éppen ezért törvényszék sincs, mert Motru utcátlan város. Itt csak sétányok vannak, a város körül van csak út, ahol körbe forognak a gépkocsik, és kíváncsi emberek hajolnak ki belőlük, mutogatnak és bólogatnak, majd sietve kiigazítják régi térképeiket a nagy, tágas rét helyére, közvetlenül a Drobeta-Turnu Severint Târgu Jiuval összekötő aszfaltszalag mellé berajzolják a legfiatalabb bányászvárosunknak is méltán kijáró konvencionális jelet, a dupla karikát.

(1972)

NEVE: GYŐZELEM

Az új városokat, mindegyik új várost, szerintem nevezhetnék Győzelemnek. Az elsőt, amelyet 1949-ben kezdtünk építeni, mindenképpen joggal nevezik *Victoriának*.

Arra gondolok, hogy ezt a várost azért építették egy gyönyörűsége és szigorú hegység lábához, hogy az embereknek legyen hová fölnézniük. Nekem, kolozsvárnak is nagyszerű érzés fölnézni a Fellegvára. Különösen amióta egy sor toronyházzal tisztelték meg a zord sziklarakást. Ugyancsak jó érzés egy pillantást vetni a Felekre is: lássuk csak, a mértani pontosságú gyümölcsfa-sorokban mikor gömbölyödik-pirosodik a szigorú kertészrendet megmosolygó, jóízű alma. Victoria városban a fölnézéssel egy kissé más a helyzet. Itt hazánk legmagasabb hegycsúcsára, a Moldoveanu hófedte magasságába tekintenek az emberek. Ez egy kicsit jelképesen értendő, hiszen ez a hely a vegyészek városa, s nevében van, hogy a győzőké.

Sitea Eugen villanyszerelő az első között volt, akik itt munkához kezdtek.

- Fölépítettem a vegyipari kombinátot, és nyugdíjba mentem - sűríti egy mondatba életét. És ebben az egy mondatban benne van az is, hogy megszokta, sajátjának tekinti ezt a várost. És benne van ebben a lakonikus mondatban négy fia is, akik átvették helyét a kombinátban, amely az elmúlt években rengeteget bővült. És elvárás is, hogy mind a négyen itt dolgozzanak, itt éljenek ebben a városban, ahol születtek, a vegyészek virágzó városában. Mert ez egy olyan város, hogy itt minden lakosra, még a csecsemőkre is egyénenként 10×10 méteres virágoskert jut. A fiatalokra ennél sokkal nagyobb terület, hiszen ők azok, akik hazafias munkával rendszerben tartják a város zöldövezetét. Azt mondják, hogy itt annyira megszokták a virágápolást, fűnyírást, a fák és díszbokrok ültetését, hogy nem tűrnék, hogy a város ezt fizetett alkalmazottakkal végeztesse.

1949-ben olyan volt ez a hely, mint egy hegyet megmászni készülő expedíció tábora. Akinek akadt egy pillanatnyi ideje, az fölnézett a havasokra. „Valahol itt kell lennie a Moldoveanu csúcshoz, 2543 méter, ha befejezzük az előkészületeket, felsétálunk oda, legalább tudjuk, honnan világít a hó a szemünkbe, és honnan jön oly gyakran az a hűvös, kabátösszehúzó hideg lehelet.”

És gyárat gyár mellé építettek ebből lett a kombinát. Szerény épületek sora alkotja az utcákat, nyolcezer ember lakik és dolgozik itt, sokan vannak közöttük olyanok, akik az első lapátnyomra, az első téglára is emlékeznek. A városépítésnek csak a kezdetét ismerhetjük, mert ennek a munkának nem lehet vége sohasem. Itt, Victoriában sem gondoltak arra hogy a nagy mű végére pontot tegyenek. Nem is tehetnek, hiszen újonnan jöttek telepedtek le itt, családotól, háromszáz gyerek született egy évben: helyet kérnek maguknak a városban és a kombinátban is.

Nem tudom, milyen érzés lehet beleszületni ebbe a városba, bár úgy általában igaz az, hogy a fiatalok beleszülettek a győzelembe. A Victoria városi fiatalok például abba születtek bele, hogy olyan maguk korabeli főnökeik vannak, akikkel mindig talál a szó, és egy az akarat, hogy rendkívüli dolgokat cselekedjenek. Nem is olyan régen egy temesvári fiú jött ide gyakorlatra, majd az egyetemet elvégezve ide hozta a diplomáját is és a lányt, akit szeretett, és a legegyszerűbb munkától eljutott a legfelelősségteljesebbig. Pantea Ovidiunak hívják, alig harmincévesen lett a kombinát vezérigazgatója.

- Fiatalok városa ez - mondja a polgármester, s félig komolyan, félig büszkén azt állítja, hogy ő itt a legöregebb. A polgármestert Moraru Victornak, tehát Győzőnek hívják.

Amikor elkészült ez a város az építők egy kicsit kifújták magukat, fölnéztek a havasra, amelynek magasságát már nem érezték távolinak, mert a várossal együtt hozzáemelkedtek. És elnevezték munkájukat GYŐZELEMNEK.

(1973)

VAS ÉS NÁRCISZ

Egy régi feljegyzés szerint a szentegyházaskfalubeliek a lehetetlen dolgok közé sorolták a „ráknak vízbe öletését, a bikának toronyra húzását és a templom eltaszítását”. Ha valaki akkor nagy bátran azzal áll elő, hogy egykor ebből az útmentére ügyeskedett és falunak nevezett házsorból város lesz, akkor valószínűleg e lehetetlen dolgok felsorolása még hosszabbodik, mert a végén, a minden lehetséges kijelentés után, Szentegyházaskfalú városiasodása a legnagyobb lehetetlenségnek számított volna.

Ma ezt a lehetetlent ott látjuk az út jobb oldalán, még mielőtt Homoródról Kápolnára beérnénk: a nagy távolság ellenére is tisztán látszanak a vlahicai szép emeletes házak. Ezt a sok helységnevet azért soroltam fel, hogy el ne felejtsem azokat a falvakat, amelyekből *Vlahica*, Hargita megye nehézipari központja kialakul. Szentkeresztbánya is idetartozik, és ezt a nevet azért hagytam utoljára, mert talán ez a város magja, 1836-ban már dolgoztak itt a Gyertyánffy testvérek, tizenkét év múlva pedig Gábor Áron munkájával jegyzi be nevét örökre a vashámor történetébe.

Ugorjunk egy jót, a mába. Ma a vlahicai vaskohók külföldön is keresett szürke vasat csapolnak. Villanymotorházak, gépkocsialkatrészek készülnek belőle, miközben állandóan és nagy iramban fejlődik az üzem. Hogy ez így van, s nem másképp, bizonyítják a számok. 1938-hoz viszonyítva csaknem háromezer százalékkal növekedett az itt termelt javak értéke. Gondolom ez éppen elég ahhoz, hogy megértsük, nem is lehetett másként: Vlahicának várossá kellett növekednie. Hogy ez nem véletlen műve, tudjuk. És tudni fogjuk ezután is, mert elég lesz a városépítés kezdetének évét, 1948-at említeni, s egyből rájön az ember, hogy pártunk iparosítási politikájának gyümölcse ez a helység is, amit ma joggal nevezhetünk új városnak.

Emlékeznek még a vlahicaiak arra, hogy az ötvenes évek elején a párt küldött ide egy embert, aki sorba állította a székely legényeket, s maga is ott menetelt a sorban, amíg mindeniket mesterségre nem tanította. Barakklakásokat és két nagyolvasztót építettek a vezetése alatt.

Építkeznek, terjeszkedik most is a vasüzem. Az ipar teszi egyre inkább várossá Vlahicát. Éppen ezért van becsületük egy régi épületben még most is kattogó vízi kalapácsoknak, amelyek valamikor az iparosodás legelején fából faragott áttételekkel, ácsolt karokkal és fogaskerekekkel készültek, de ma is működnek. Két kovácmester a hagyományos módon lapátokat készít, a lehető legjobb lapátokat az országban. Különben ez az épület múzeum, Vlahica egyik nevezetessége.

Érdekességekben ugyancsak gazdag ez a vidék. Itt van mindjárt a vasüzem mögötti dombtető, amelyen nárciszmező húzódik. Lennebb, az út mentén a Lobogó nevű forrás, ásványvize csakugyan serény lobogással tör utat magának a felszínre. Vagy itt van, és főleg ott található, ahol a fiatalok vannak, Szabó bácsi, aki egy alkalmat sem szalaszt el, hogy fel ne említse: „A környék örökké tele volt eszös gyermekkel.”

Mit kell még tudni a fenyőfákkal és borvízforrásokkal körülvett városról? Annyit mindenképpen, hogy Udvarhely és Csíkszereda között található, terebélyesedő iparával, lakosainak gyarapodásával Székelyföld nevezetességei közé tartozik.

(1973)

PJOTRUSKA - FÉNYBEN

- Gyere, Pjotruska - kértem Jurcă Gheorghe nevű kollégámat az Unirea című megyei lap szerkesztőségében -, gyere, sétáljunk egyet a városban.

- OKAI, Bátyuska - mondta beleegyezően, de föl sem pillantott az előtte fekvő Karácsony Benő könyvből. - Még néhány oldal és...

- A világ legjobb írásának címére sem várhatok tovább - robbant közénk a szerkesztőségi titkár, akit mindenütt arról ismerünk meg, hogy nagymama-szigorúsággal tömi a nyomdát kéziratokkal.

Jurcă félretolta a könyvet, és öntudatosan átment egy másik szobába, nehogy sablonos címet találjon adni írásainak.

Lelkesen a derékszögű térre. Előbb félrehúdom a függönyt néhány emlék előtt.

Félrehúztam a függönyt a szerkesztőségi szoba ablakán, és leltározni kezdtem a háztetőket. A háztetők álmosítóak és szürkék, mint a hosszúra nyújtott beszámolók. Ezért fölemeltem tekintetemet a szenzációt ígérő szalagcím magasságába, a reggeli ködfátyolon át *Gyula-fehérvár* dombra épült falait nézegettem. A történelem engem mindig fölélénkít. Giovanni Morando Visconti olasz építész jutott eszembe; a vár utolsó átépítésekor ő készítette a terveket. Följegyezték, hogy húszezer jobbágy dolgozott itt. Ma a város lakossága 36 ezer, a vártól északra eső új lakónegyed építéséhez legalább ugyanannyi építőanyagot használtak fel, mint a tizenkét kilométer kerületű várhoz. Kézenfekvő az összehasonlítás: írhatnék újabb jó pontot a békés építkezés javára, ha egyáltalán szükség lenne a bizonyításra, ha azzal a feladattal bíznanak meg, hogy valakit a várépítésről sürgősen lebeszéljek. Nincs ilyen feladatom, különben is szeretem a várakat. Ha nagyon megerőltetem most a szemem, gazdagon díszített barokk kapujából is látok egy sarkot. Odébb a három parasztvezér emlékére emelt emlékmű. 1937-ben állították. Az ugyanebben az évben újra megjelent *Pjotruska* című regényében, Karácsony Benő így írja le a század eleji várost:

„A város bóbiskolva emésztett a langyos őszi napsütésben. A dóm tornyában a kontrabasszus harang törtézelmi méltósággal hármat kongatott. A puha dörrenések lobogva úsztak át a tetők felett, ki a szabad rétekre, ahol a szeptember végi délután bágyadt derűjében bogáncsok között elkésett lepkék csintalankodtak. A mészárosor felől egy elzavart komondor lassú ügetéssel kanyarodott ki a főtérre, beleszagolt az egyik gesztenyefa törzsébe, aztán a Fűszer-udvar című szatócsbolt grízes zsákjába, és lomha unalommal talpalt el a patak irányába. A város drótkerítése mellett néhány élemedett kofa fényesre sikált eperalmáit rakta halomra az alacsony asztalokon, és lassú kéjjel szívta sötét cseréppipáját.”

A lényeg pontos, a hangulat.

Még megvan a „derékszögben elhajló kettős tér”, ahol a regénybeli Csermely János elcsapott városi fogalmazó bolhaszínű felöltőjében, Kiriljovics Pjotruska alias Balthazar György pedig talpig igazmondó gúnyfegyverzetben elkezdték a porverést a kisvárosban, ami annyira jól sikerült, hogy szellemesen friss írójáról még halála után sem akartak tudomást venni a város lakói, nem ismerték el „sem gyulafehérvárinak, sem írónak”. Pedig Klärmann József helyi, leginkább hitelben dolgozó, életterlen szabómesternek, ennek a vajszívú ruhaművésznek

Bernát nevű fia itt cseperedik fel a város „Balaton háborgatásához hasonló kövezetén”, első karcolatait a *Gyulafehérvári Hírlap* közli, itt illenék őt a leginkább számon tartani.

- Mehetünk - szólal meg a hátam mögött Jurcă barátom, és valamiféle bocsánatkérés van a mosolyában, amiért voltam olyan szíves szerkesztői munkájában zavarni.

- Jól van, Pjotruska, most az egyszer még megbocsátom - mondom szigorúan, miközben elővesszük a jobbik énünket, szívünket pedig, mint egy fényesre dörzsölt rózsagyökérpipát, megtömjük tavaszi illatot füstölő lelkesedéssel, és megindulunk az L-alakú tér felé. Közben elmondom neki, hogy miért nevezem ezen a délelőttön őt Pjotruskának.

- A küzdelmed miatt, amit a hétköznapi ügyekben folytatsz, és mert nagyvárosi igénnyel, nevelő szándékkal nyúlsz minden témához. Mert számon tartod a változásokat. Rögzítsünk egyet s mást e múlt fölé emelt mából, Pjotruska, mostanában olyan gyorsan változik a kép, Gyulafehérvár képe különösen.

Pjotruska magát és a jövőt magyarázza

Elmegyünk a posta új épülete előtt. Szemben, a vár felé vezető út mellett egyszintes raktárszerű épületben üzletsor.

- Lennél olyan szíves ezeket jól megnézni - figyelmeztet a kollégám -, ugyanis ezeket nemsokára lebontják!

Átvágunk a két ház sor között meghúzódó parkon, és ott állunk a derékszögű tér sarkán.

- A várnegyedi lakótelep további fejlesztése mellett a városközpontot is beépítjük magas épületekkel. Az L hosszabb szárába, a most épülő szalagházal szemből, tizenegy emeletes tömbház kerül a mostani szegényes házak helyébe. A kisebbik szár bal oldalán láthatod új szállodánkat, egyáltalán nem kisvárosias. A régi szállodát, amelyet nagyképűen Európának neveztek, néhány évvel ezelőtt lebontották, üzletház épült a helyébe. A teret az Ifjúsági Klub épülete zárja le.

Négy kávézó hívogat egyszerre, de egyelőre kitartunk a jó kilátást nyújtó sarkon. A vár felé vezető úton állandó a nyüzsgés. Végében, amely térré szélesedik, buszállomás. Innen indul minden városi autóbusz. A vár felé, az állomásra, két irányba: a gyárak felé.

- Tetszik neked ez a város? - kérdelem, hogy valamiképpen az emberek irányába tereljem azt a számzuhatagot, amely a megvalósításokat kívánja híven tükrözni.

- Egyre inkább tetszeni fog! - jelenti ki mély meggyőződéssel, és arról beszél, hogy a következő ötéves tervben Fehér megye a gépgyártók, a vegyészek és a bányászok megyéje lesz. Az elmúlt tíz évben épült tűzállótégla-gyáron, felszerelésgyáron és porcelángyáron kívül üzemelni fog a gépgyártóipari öntöde, a szerszámgyár, a borászati töltőállomás. Megkezdődött a Művelődési Palota építése, mozi kap a várnegyedi lakótelep és 14 emeletes szállodát, szupermagazint, stadiont, sportcsarnokot. És még 6000 lakás épül.

- 1975-ben kétezzer éves múltjára emlékezik a város. 1800 esztendeje emelték municípiumi rangra. 375 évvel ezelőtt Mihai Viteazul lakott a várban, innen proklamálta Munténia, Moldova és Erdély egyesítését.

Jurcă Gheorghe is a várnegyedben lakik. Sohasem ül autóbuszra. Azért szereti ezt a várost, mert naponta megmártózhat történelmi levegőjében. Különben mőcvidéki. Visszahúzza oda a szíve. Az újságírást Déván kezdte, és mint az építők, amikor már csinos lett a hely, ahol a

munkát megkezdtek, összecsomagolt, hogy máshol kezdjen munkához. Közelebb került szülőhelyéhez. Újságírói tapasztalatait öregbítve közelebb az emberekhez. Hozzá fordulnak, ha lazál a kereskedelem, egy város nevében ő érdeklődik meg, mi újat nyújt az egészségvédelem, mi a helyzet a tejellátással és millió apró üggyel, amelyek - ha nem oldódnak meg - mindegyre visszaráncigálnák a város lakóit a kisvárosi színvonalra. Panaszlevelekkel járja a hivatalokat, és mérgelődik, dühöng a fölösleges idegességet, huzavonát okozók magatartásán: egy a harcias, mai Pjotruskák közül.

- A történelmen és az egyre csinosodó városképen kívül szeretsz itt még valamit? - kíváncsiskodom erőltetetten, mert legszívesebben a *Napos oldal* írójára terelném a szót. A Hunyadiak, Dózsa megkínzott testének a vár kapujára tűzött egynegyede, Bethlen Gábor emléke mellett őt is idézi nekem ez a város.

- Azt a rengeteg fiatal szeretem, akik itt mindent birtokukba vesznek. Együtt tanulni velük, és megismerni a múltat, megteremteni a jövőt - kell ennél szebb feladat?!

- Csak hogy ehhez több kell egy vezércikkhez való lelkesedésnél - figyelmeztet később Baltház komolyságával, és akaratlanul is arra gondolok, hogy milyen imbolygó lendülettel épült föl a felszerelésgyáriak legényszállása, amelyet havonta noszogattam lapunk erre való rovatában. A lemérhető építómunkára fordított erő hányszorosára van és lesz szükség a nevelésben, amelyben a történelmi múlt ismerete, az általános műveltség, az irodalomszeretet csak részek az egészből. Ebbe a nagy égboltba szorítanunk kell egy csillagnyi helyet Karácsony Benőnek is.

- A fiataloknak különösen szükségük van összehasonlítási alapra, abból lesz a lelkesedéshez szükséges kovász - mondom, és gondolattisztító célzattal bemegyünk a legközelebbi kávézóba. Ülve jobban megy a panaszkodás is.

Tömör vagyok, mint a boldogság. A régi induló és az új derű.

- Két éve járom gyakrabban ezt a várost, megkérdeztem vezetőket és egyszerű embereket, előttem hívtam föl a város legidősebb orvosát. Nem ismerik... Számodra kolozsvári könyvtárból kértem ki a könyvét. Fordításban is kitűnő, élvezetes és sokat mondóan hasznos.

„- *Nem ajkbiggyeszteni, nem morzsolódni, nem öregedni... Kis horzsolásokat nem fájlalni. Éjjeli tücskön nem elmélázni. Hosszú szakállt nem eresztetni. Préselt kakukkfűvet nem szaglászni. Bankjegyet garasra nem váltani... Hanem: Nekirugaszkodni. Kitavaszkodni. Friss hajnalokból nagyot lélegzeni... És újra megpróbálni...*” - olvasta újra a neki nagyon tetsző sorokat barátom. - Indulónak ez most sem rossz! - jelentette ki meggyőződéssel, és magával vitt a közkönyvtárba.

Három könyvtárosnő közül egy tudott róla. Azt mondta, első regényéből van egy példányuk. Kézről kézre jár, nagyon olvasott könyv. És volt egy könyvtárosuk, egy idős néni, aki órákat tudott mesélni könyvélményeiről, attól tudják, hogy egyszer a Zalatna felé igyekvő vonaton valaki nagyon szépen emlékezett egy Bernát nevű fiúcskára. Akiből, mint hallotta, később híres író lett.

- Léb néni - mondta szomorúan a könyvtárosnő -, meghalt a múlt héten...

Más személyt, aki ismerte az író, aki látta vagy hallott róla, nem ismernek.

Visszamegyünk a szerkesztőségbe.

A terepről visszatérő mezőgazdász kolléga a könyvre pillantva megjegyzi:

- Összeírtam a megyében született híres embereket. Nem árt, ha egy kicsit büszkélkedünk velük. Karácsony Benőről is írunk kell. A miénk...

- Derül - vidámodik velem együtt Pjotruska modorában Jurcă.

Karácsony Benőt nem fogadta be a kisváros. Befogadta újjászülető szülővárosa. Nosztalgikus hőseinek boldogságkeresése, konokul vidám hangja messziről jött, s a mai fényben, értve fogjuk őt megbecsülni.

-&-