

MÉLYTENGERI BŰVÁROK KERESIK SZEGEDNÉL A TISZÁBAN 1723-BAN ELSÜLLYEDT SÓSZÁLLÍTÓ DEREGLYÉT

# Egy legenda végére kerülhet pont



A Belvárosi és a Bertalan híd közötti szakaszon geofizikai műszerek segítségével azonosítják be a hajóroncsot és az oltárköveket

FOTÓ: KARNOK CSABA

**Egy nagy legenda végére kerülhet pont, ha kiemelik Szegeden a Tiszából az 1723-ban elsüllyedt, római kori oltárkövekkel megrakott sószállító dereglyét. A mélytengeri bűvárok hétfőn kezdik el a feltárást.**

Az európai királyságok és udvarházak az 1600-as évek derekán kezdték összegyűjteni a más kultúrákból származó történelmi ereklyéket és relikviákat. A bécsi udvartartás az 1700-as évek elején azzal a céllal fogott hozzá a történelmi kincsek összegyűjtéséhez, hogy azokból önálló gyűjteményt alakítson ki.

## Hajó a hullámsírban

1723-ban Mária Terézia édesapja, III. Károly császár azt a parancsot adta Giuseppe Ariosti grófnak, a Geier ezred századosának, hogy az Erdély területén végzett erődítési munkálatok során előkerült római kori kőgyűjtemény leg-szebb darabjait küldje fel Bécsbe. Az oltárkövekkel megrakott három – eredetileg sószállító – fahajó útvonala a Maroson vezetett Szegedig, ahol a sópajták kikötőben átrakodták a kőemlékeket, majd a Dunán útnak indították Bécs felé a hajókat. Szegeden azonban az egyik, tizenhét nagyméretű kőfaragványt szállító hajó elsüllyedt a Tiszán kikötési manőver közben. A dologhoz hozzátartozik, hogy a sószállító dereglyéket semmilyen meghajtó művel (vitorlát, evezők) nem látták el, így azokat csak egy nagyméretű kormánylapáttal irányították. A folyami dereglyék a folyók sodrásával közlekedtek, így a kikötés igen nehézkes és bonyolult feladat volt. A nagyméretű kőfaragványok miatt túlterhelt dereglye feltehetőleg fordulás közben megbillent és az oldalpalánkon betörő víz súlyától azonnal elsüllyedt.

## Tiszturak a Tisza parton

A császári parancsnak azonban engedelmessé kellett. Így már akkor megpróbálták kiemelni a hajót a Tiszából. A mentési munkálatokkal megbízott Johann Dörtsch Bel-

rádból hozott szakembereket a szerencsétlenül járt dereglye kiemelésére. A császári hadihajóról Szegedre vezényelt matrózok és tisztak ácsolatot készítették, majd egy csigarendszerrel a hajó két végét rögzítve megkezdték a kiemelését. Johann Dörtsch 1723. október 10-én kelt, a császárnak írott leveléből ki-

derül, hogy a mentést vezénylő de Billes gróf október 9-én nyolc órakor „az összes tiszturakkal együtt megjelent a Tisza parton, hogy jelen legyen a kiemelésnél. A munkát teljes buzgalommal nyolc és kilenc óra között kezdték meg, amely kezdetben szerencsésnek ígérkezett, tehát hogy senki sem kételkedett a jó eredményben, de jött a végzet.” Amikor ugyanis a víz felszínéig emelték a rakományt, megváltoztak a súlyviszonyok, s a hajótest a roppant tehertől összecsuklott, kettétört – majd visszasüllyedt a mélybe. „Az elsüllyedt hajó és a kövek fel-

színre hozatalának minden reménye elszállt” – írta Dörtsch a császárnak.

## Oltárkövek a homokágyban

Noha a kikötő pontos helyét, így a dereglyét és az oltárköveket már több esetben is keresték – legutóbb a kilencvenes évek közepén a szegedi Manta Búvárklub tagjai –, a kutatások eddig nem jártak sikerrel. A budapesti Octopus Tengeri Régészeti Kutató Egyesület tavaly kapcsolódott be a kutatások szervezésébe. Szalóky K. Attila, az egyesület elnöke elmondta: a különböző magáncégek és a város által támogatott, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatallal és a Móra Ferenc Múzeummal közös, 4 és fél millió forintba kerülő projekt hétfőn indul a Tiszán. A szegedi Kósa Zsigmondnak egy ismerőse mutatta be Szalóky K. Attilát. Miután a Tisza Volán felügyelő-bizottságának tagja megismerte a kutató egyesü-

## SZÉDSZEDTÉK A SÓHAJÓKAT

A legegyszerűbb kivitelű sóhajókat fenyődeszkákból készítették. A dereglyéket, miután megérkeztek rendeltetési helyükre, szétszedték és faanyagként értékesítették, mivel visszavontatásuk hegymenetben nem fizetődött volna ki. Hajóépítési szilárdságukat az egyízbeni felhasználás szabta meg. Az ezer mázsa raksúlyú kis sóhajók főként a Maroson és a Tiszán közlekedtek. Itt átrakták a rakományukat a hat-hétezer mázsa raksúlyú, tölgyfából készített állami sóhajókba.

let munkáját, figyelmébe ajánlotta a város vezetőinek az Octopus szegedi projektjét. A főszervező elmondta, örül annak, hogy egy kulturális örökség megmentése érdekében összefogott az önkormányzat a magáncégekkel. Kósa szerint ez példaértékű lehet a jövőt illetően. A főszervező bízik abban, hogy eredményes lesz a kutatás.

Szerinte a város nevezetessége lehet a konzervált és kiállított hajó, amely pozitívan hatna az idegenforgalomra.

– A hétméteres vízmélység a legideálisabb számunkra – mondta Szalóky K. Attila –, csak uszadék ne jöjjön. Első lépésként a Belvárosi és a Bertalan híd közötti szakaszon geofizikai műszerek segítségével beazonosítják a hajóroncsot és az oltárköveket. A vízállás azért kedvez a kutatóknak, mert így hét méter mélységig pontos, megbízható információt kapnak az üledék alatt rejtő tárgyak helyzetéről, méretéről, anyagáról. Szalóky úgy véli, hogy három-négy méter mélyen fekszik a folyó homokágyában az elsüllyedt dereglye.

## Mederfolyás a műholdfelvételen

A korabeli térképek, dokumentumok a szegedi vár északi rondellájától kétszáz méterre jelölték a sópajtákát. Az egyesület elnöke szerint a sószállító dereglyék a mai hajóállomás környékén, nem messze a folyó főszodrvonalától köthettek ki. A Tisza 281 évvel ezelőtt is ugyanitt folyt, ugyanilyen volt a partszakasz – állította határozottan Szalóky K. Attila. Ezt támasztja alá a geofizikusok által készített medervándorlási térkép, amely az 1600-as évek végén, illetve az 1700-as évek közepén elvégzett katonai felmérések, valamint a NASA műholdfelvételei alapján készült. Ezekből szerinte egyértelműen látszik, hol folyt a Tisza 1723-ban. A mérések eredményeinek elemzése után a mélytengeri bűvárok tesztgödröket ásnak és felszínre hoznak egy oltárkővet és néhány darabot a hajóból. Szalóky biztos abban, hogy megtalálják a hajóroncsot és a köveket. A teljes feltárást pontos költségei még nem ismertek, de az előzetes számítások szerint legkevesebb 60 millió forintból, három-hat hónap alatt végezhető el. Az egyesület elnöke úgy véli, egy nagy legendának a végére lehetne pontot tenni azzal, ha kiemelnék a hajóroncsot és az oltárköveket a hullámsírban.

SZABÓ C. SZILÁRD

## VÍZ ALATTI VÁROSON

Az Octopus Tengeri Régészeti Kutató Egyesület tagjai kilenc esztendeje kutatnak történelmi hajóroncsok után Afrika partjainál. A budapesti egyesületet a legjobb régészeti kutatást végző mélytengeri búvárcsoportok között jegyzik a világon. Szalóky K. Attilától megtudtuk, hogy a szegedi projekt után a román állam megbízásából a Fekete-tengeren kutatnak majd három, tengerbe süllyedt görög-római település után. A víz alatti városok – Histria, Callatis és Tomis – Konstanca mintegy 150 kilométeres körzetében található. Az i. e. 670 körül alapított települések a vízszintemelkedés miatt kerültek a tenger fenekére.



DM-grafika