



# KÁRPÁTI LAPOK

Magyarországi Kárpát turistaegyesületek kiadványa

A turisztág, a honismeret, a természetvédelem terjesztésére

Kiadó, szerkesztő: Nagy Péter ([peter.nagi@t-online.hu](mailto:peter.nagi@t-online.hu))



**Mályi József:  
Az Al-Duna képes  
története**

fotó: Mályi József



*A Dunának a Nagy-Kazán-szoros alsó kijáratánál található a mindössze 150 méter széles szűkülete. Háttérben Dunatölgyes látható*

## Tisztelt Kárpáti Lapok Olvasói, kedves kárpátos Barátaim!

Mint tudjátok, kétszer is végig jártam a Kárpátok főgerincét és évek óta vissza-visszatérek az Al-Dunához, közismertebb nevén: a Vaskapuhoz. Mit nekem a világ ezer és ezer csodája, „*börtönéből szabadult sas lelkem*”<sup>[1]</sup>, ha a Déli-Kárpátok és az Al-Duna csodálatos vidékein járok! „*Járhatok úton vagy hegy tetején*”<sup>[2]</sup>, repíthet csiribiri vitorlás hajó óceánok feneketlen vizén, számomra mégis az igazi varázslat a zord hegyek sziklafolyósójában magának mély utat vágó Kék-Duna.

Hosszú évek óta gyűjtöm a „Vaskapuról” szóló írásokat, százéves könyveket, hogy egyszer, valamikor a belőlük szerzett ismereteimet összerendezve, egy szép képeskönyv formájában nagyobb közönség számára is átadhassam. A Kárpáti Lapok szerkesztőjével, Nagy Péter barátommal arra gondoltunk, hogy mielőtt a könyv-kiadás hosszú, rögös útjára lépnek, Ábrám Zsuzsanna túratársunk – lektorunk által javított, elkészült részeket folytatásos regényként „*A turistaság, a honismeret és a természetvédelem*” szlogenjét zászlajára tűző KL olvasói számára „*ingyen és bérmentve*” előre bocsájtjuk.

„*A Vaskapunak kétezer éves históriája van, s négy nemzet nyelvén nevezik azt.*” Írja Jókai Mór „*Az arany ember*” című regényében. Igen nehéz feladat kétezer év históriáját térben és időben ábrázolni. Kell egy vezérfonal! A vezérfonal pedig nem lehet más, mint a regényben szereplő Szent Borbála útja, amely Galactól indulva a Dunán fölfelé először Traianus-hidjának romjaival találkozik, majd a Vaskapuvál, a Kazán-szorossal és halad-halad egyre feljebb a Senki-szigetéig és azon is túl. A hajón utazva, az időollót szélesre nyitva megemlékezünk a Vaskapuban hadiutat építő római császárokról, törökökről, az útépítő magyarokról és persze Jókairól.

Ennek az írásnak különleges időszerűsége is van: Hamarosan ünnepeljük Jókai Mór születésének 200. évfordulóját. 2025-ben az érettségiző diákok, biztosan sok Jókaihoz kapcsolódó tétellel fognak találkozni. Annak idején, amikor kötelező olvasmányként forgattam „*Az arany ember*”-t a kezemben, gyorsan átlapoztam a sok ismeretlen nevet is tartalmazó Vaskapus nyitójeleneteket. Ez a most íródo képeskönyv térképpel, sok rajzzal, metszettel, korabeli és jelen idejű fotóval a kezünkben kalauzol végig az egykor zuhatagos, kalandokkal teli csoadaországon. Talán segít tanárnak, érettségiző diáknak és a kíváncsi Olvasónak jobban megismerni a regény állomásait és a már régen elfeledett, világviszonylatban is kiemelkedő hősiesség munkát, amit Gróf Széchenyi István, később Bellusi Baross Gábor irányítása alatt a kiváló magyar mérnöki gárda – élükön Vásárhelyi Pállal – végzett az Al-Duna folyamszabályozásánál.

Ennek a most íródo könyvnek még nincs címe. Lehetne „*Vaskapu*” vagy „*Az Al-Duna képes története*”. Az alcímeként pedig „*Az a hajó jön*” kínálkozik – kölcsön véve Jókaitól az ogradinai őrállomás káplárjának hitetlenkedő felkiáltását – ezzel is jelezve, hogy „*Az al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása*”<sup>[3]</sup> a magyar világban szorosan kapcsolódott a dunai hajózás megálíthatatlan fejlődéséhez. Mindkettőnek: a Dunaszabályozásnak, a hazai gőzhajó gyártásnak valamint a dunai hajózás beindításának legelhivatottabb motorja Gróf Széchenyi István volt.

---

1 Petőfi Sándor: *Az Alföld*

2 Az idézett szöveg egy régi katonadalból való.

3 Gonda Béla 1896-ban megjelent könyvének címe.

## I. rész

### Találkozás Orsovával, Herkulesfürdővel és az Al-Dunának nevezetességeivel: a Vaskapuvál és a Kazán-szorosokkal

1995 decemberében, egy zimankós téli napon gyalogosan indultunk el Orsováról Herkulesfürdő felé. Célunk az volt, hogy elsőként, ráadásul télvíz idején, folyamatos gyaloglással járjuk végig a Kárpátok 1 500-1 600 kilométer hosszú fő vízválasztóját, vagyis az al-dunai Vaskaputól a Dévényi kapuig. Dunától Dunáig, kaputól kapuig.

Orsováról indultunk útnak, pontosabban Orsova vasútállomás alatt egy, a nagy tengerjárók számára kialakított téli „szálláson” pihenő, behavazott hajó fedélzetéről. Fogalmunk se volt arról, hogy milyen fontos magyar vonatkozású történelmi emlékhely fölött állunk.



Az Első Kárpát-koszorú Expedíció négytagú „gerincscsapata”.

(balról jobbra) Ferenci Miklós, Pap Imre, Mezey László és Mályi József.

A hajó közel az egykori Koronakápolna fölött horgonyoz

A Vaskapuról, a Kazán-szorosról és általában az Al-Dunáról akkoriban nem tudtunk többet annál, hogy két ország, Románia és Szerbia határszakasza. Jókai Mór izgalmas, kalandos történettel elevenítette meg ezt a zuhatagokkal teli dunai tájat „Az arany ember” című regényének vaskapu nyitójelenetében. A Vaskapu leírásából bennem csak egy kifejezés maradt meg: „átvadás”. És persze homályosan emlékeztem a szegény fehér cicának szomorú sorsára, akinek azért kellett elpusztulnia, mert egy elszabadult vízimalmom utazott, amely a Szent Borbála nevű gabonaszállító hajó útját keresztelte.

Előttünk a Déli-Kárpátok Dunáig érő lábai: balkéz felől az Orsovai-hegység, jobbkez felől a Mehádia utolsó magaslata, az őrtálló Allion-hegy. Hátunk mögött a ködbe burkolózott Duna magába rejtve titkait.

Herkulesfürdőn keresztülvágtatva felrémlett bennem egy, a '70-es évek második felében készült magyar film címe: „Herkulesfürdői emlék.”<sup>[1]</sup> Magára a filmre már nem nagyon emlékszem. Úgy rémlik, hogy a filmben egy fiatal férfi nőnek öltözött és a filmet végig kísérő zenét még ma is sokan emlegetik. Herkulesfürdő, az Osztrák-Magyar Monarchia korában fénykorát élő, hajdan arisztokrata fürdőváros még így, igen erősen lepusztult, tönkrement és tönkretett állapotában is csodaszép, sok-sok római kori emlékekkel. A császári pár, Ferenc József és Sissi többször is megpihent itt. A Mehádia vasútállomás, még a mostani siralmas állapotában is megőrzött valamit a császárváro pompájából.

Herkulesfürdőt elhagyva a négyfős „gerincscapatunk”, három vendég kolozsvári egyetemista társaságában bevette magát a Cserna-hegység

1 Sándor Pál: *Herkulesfürdői emlék* (1976). Zenéjét Herkulesfürdőn szerezte Pazeller Jakab 1903-ban, vagyis előbb volt a zene, egy könnyed, melabús keringő, majd jóval később született meg a zene hangulatára írt filmdráma.



*Herkulesfürdő mai állapotában*

erősen behavazott erdőrengetegébe azzal az elhatározással, hogy kezdő túraként egy hét – tíz nap alatt bejárja a Cserna, a Godján, a Kis-Retyezát és a Tulisa-hegység vízválasztó gerincét, egészen Petroszényig. Útközben szóba elegyedtünk egy helybéli havasi emberrel, aki hitetlenkedve csóválta a fejét, mondván, hogy akkora odafönt a hó, hogy a tervezett utat nemhogy egy hét alatt, de egy hónap alatt sem tudjuk végig járni.

Sajnos igaza lett. Két nap kimerítő hótapas után be kellett látnunk, hogy most a hegy győzött. Alig haladtunk, élelmünk útarányosan jobban fogyott a kelleténél, így – kénytelen-kelletlen – le kellett vonulnunk a Cserna-patak völgyébe. Maga a leereszkedés sem ment simán, hiszen függőleges, folyton leszakadó mészkő sziklafalak között kellett a helyes utat a völgy felé megtalálnunk, a pásztorösvényeket is vastagon hó takarta. Két nap alatt tudtuk lekínlódni magunkat a mélyben kanyargó, Herkulesfürdő – Baia de Arama útra. De bármennyire is nehéz és veszélyes volt a leereszkedés, azt azért érzékeltük, hogy a Cserna és a Mehádia között egy csodálatos, vad világ vendégei vagyunk.

Elhatároztam, hogy ide még egy párszor visz-szajvők.<sup>[2]</sup>

A Cserna völgye, Herkulesfürdő és a Vaskapu annyi látványossággal szolgál, hogy gyalogosan vagy kerékpárral, családdal vagy sokat próbált turista társasággal több tartalmas hetet is el lehet tölteni ezen a vidéken. Herkulesfürdő melegvízű forrásai, monarchiabeli szállodái, pazar palotái felejthetetlen élményekkel kecsegtetnek.

A város fölé tornyosuló Domogled teteje (1 106 m) jelzett turistaúton ma – némi sportos erőnléttel – bárki számára elérhető. Az 1970-80-as években a közel ezer méter magas függőleges mészkő sziklafalakon romániai hegymászók még sziklamászó versenyeket, szpartakiadékat rendeztek itt.

Az elhatározásomat, hogy visszatérek még erre a tájra, tettek követték. Először 2000-ben tértem vissza Orsovára, a Kárpát-koszorú Nemzetközi Túraprogram első szakaszának megnyitójára, amikor is Stefanov Titusz aradi túravezető vezetésével először jutottam el a Vaskapuhoz és a Kazán-szorosba. Titusz megemlékezett egy Orsova közelében hajdan lakott csodaszép szigetről – Ada Kaleh-ről, amit egykor törökök laktak. A Vaskapu I. vízerőmű és vízlépcső megépítése miatt a lakosságát elköltöztették, a szigetet vízzel elárasztották. Közel harminc méter mélyen alussza örök álmát.

A jól felkészült túravezetőnk mesélt egy, szintén víz alá került, a Római Birodalom határán Kr.u. 1-2. században épített hadiútról is – a „limesről”, pontosabban: a „ripae”-ről – amely a Duna jobbpartján futott, a mai szerb oldalon.

*2 Utunkat a Cserna völgyében folytattuk tovább Cerna-Sat román faluig. Onnan kapaszkodtunk vissza a Godján-hegység vízválasztójára. Az Első Kárpát-koszorú Expedíció 1996. május 1-én ért célba a Pozsony melletti Dévénynél.*



Traianus-tábla a szerb oldalon

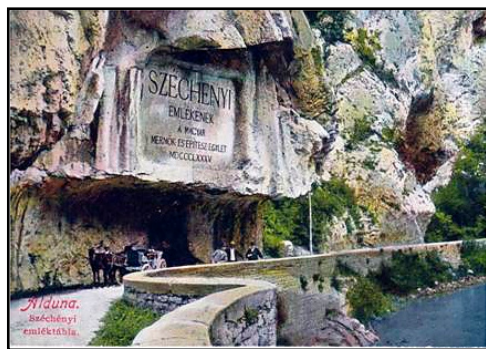
A Kazán-szorosokat látogató turisták számára „kötelező program” megtalálni először is a Traianus-táblát, ami a Miroč-hegység sziklafalába vésvé, vagyis a szerb oldalon található, közvetlenül a Duna szintje fölött. Nem messze a Traianus-táblától fölfelé, immáron a román partok mentén keresendő a másik látványosság, Decebál hatalmas sziklaarca. Ottjártunkkor a



Decebál sziklaarca 2000-ben faragás közben

hős dák király arcmását, egy idegenbe szakadt román milliárdos megrendelésére, éppen ipari alpinisták faragták a közel 40 méter magas sziklafalba. Igaz, éppen nem volt orra szegénynek, mert faragás közben letört, de ezt igen hamar pótolták – betonnal.

Titusz mesélt a Széchenyi útról is, ami egykor a magyar oldalon (most Románia) segítette a hajók felvontatását a sziklalépcsőkön lerohanó ár ellenében. Az útnak már semmi nyoma, ahogy az út építője emléktáblájának sem. Osztozva Ada Kaleh sorsában, mélyen víz alatt alussza örök álmát.



Széchenyi egykori emléktáblája

Ez alkalommal jutottam el a Nagy-Kazán-szorosban a Succaru Mare (Nagy-Sukár) országút felőli oldalából nyíló Ponicsova-barlang felső bejáratához. Hatalmas sziklatömbök között kanyarogtunk le a barlang szájához. (Azóta többször is kerestem azt a lejáratot, de nem találtam rá.) A Ponicsova-barlangba kisebb hajóval a Duna felől is be lehet menni. Vezetőnk sokat mesélt az itteni, törökökkel vívott hősiességű csatákról.

2000 nyara óta, többször jártam az Al-Duna vidékén. Titustól hallottakat azóta sikerült alaposan kibővítenem, de még mindig találok a világhálón nagyon átgondolt, alapos írásokat. Persze pontatlan fércműveket is, szép számmal...

A Fekete erdőtől a Fekete tengerig a Duna folyam vitathatlanul egyik, ha nem a legszebb vidéke az Al-Duna. Hatalmas hegyek és sziklafalak között utat törve magának, vad zuhatagjaival sok művész – író, költőt, festőt – csalogatott magához isteni talentumaik kamatoztatására. Vajon mit rejt a most a vízerőmű betonkolosszusa felé cammogó óriás folyam hallgatag mélye? Vajon, mit írnak róla korabeli, megsárgult régi krónikák és mit ír róla Jókai Mór?

*„A nagy, fenséges folyam-ös, mely megszokta a magyar sík lapályon ezerölnyi mederben haladni méltóságos csenddel, partjain a behajlító fűzfákkal enyelegni, kilátogatni a szép virágos mezőkre s csendesen keleplő malmokkal beszélgetni; itt összeszorítva száznegyven ölnyi sziklagátba, hah, mily haraggal tör rajta keresztül! Akik idáig jöttek vele, nem ismernek reá. Az ősz óriás szilaj hőssé ifjul, hullámai szökellnek a sziklás meder felett, egy-egy roppant bértömög ül ki néhol medre közepébe, mint valami rémoltár; az óriási Babagáj, a koronás Kaszán szikla; azokat fenséges haraggal ostromolja, rájuk zúdulva elől, s mély forgatagokat örvényítve mögöttük, feneketlen árkot vájva a sziklamederben; s aztán csattogva, zúgva rohan alá a kőlépcsőkön, mik egyik sziklafaltól a másikig nyúlnak keresztül.*

*Néhol már legyőzte az útját álló torlaszt, s a széttört sziklákon keresztülomlik tajtékozva, mástutt megtorlik a kanyarodó szoros bércfalánál, s a ráhajló szikla alá ásta magát örök habjaival. Néhol szigeteket rakott le a legyőzhetetlen sziklák mögé, új földalkotásokat, mik semmi régi térképen nincsenek; azokat benötte vad fa és bokor, azok nem tartoznak semmi államhoz, sem magyarhoz, törökhöz, sem szerbhez; a senki országa az, adót nem fizető, urat nem ismerő, világon kívül eső, meg nem nevezett föld! Másunnan meg elhordta a kikezdett szigetet bokraival, erdőivel, kunyhóival együtt, s letörülte alakjaikat a térképről.”*

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[3]</sup>

Amikor „Az arany ember”-t térképpel a kezünkben próbáljuk olvasni, azt láthatjuk, hogy a Vaskapu leírásakor az író szabadon mozog térben és időben az Al-Duna zuhatagos vidékein, leginkább a Senki-szigete helyének meghatározásakor. A Vaskapu határait kinyitja a Traianus-hídtól egészen föl Szendrő váráig, de a korabeli Vaskapu vadságát, a Vaskapuban zajló életet és az Al-Duna hangulatát ő írta le a legszemléletesebben.

Tőry Kálmán<sup>[4]</sup> így ír erről:

*„Jókai e feledhetetlen Al-Duna – leírása nemcsak költői szépségével hat, de szinte a tudományos ismertetések egzaktóságával vetekszik. Ennél tömörebben és megkapóbban aligha jellemezték valaha is ezt a tájat, mely nemcsak Jókai regényének, „Az arany ember”-nek szolgált színhelyeül, hanem a kor tájfestői Európa legtávolabbi részeiből, még Angliából is gyakran felkeresték.”<sup>[5]</sup>*

### „Evés közben jön meg az étvágy.”

Minél többet olvastam az al-dunai Vaskapuról és az ottani többi zuhatagról, annál több kérdés merült fel bennem. Például:

Tibériusz császár volt az első, aki a Római Birodalom határán, az Al-Duna mentén, a hajóvontatást lehetővé tevő, sziklafalba vésett utat építtetett a legvadabb zúgók fölé. Traianusnak van egy hatalmas emléktáblája, Tiberiusnak, az első építőnek nincs. Ha mégis lenne, hiszen a római légiók minden császári hőstettet, építményt kőbe vésetten megörökítették, akkor az emléktáblája és az általa vésetett út vajon hol található?

4 Az Al-Duna szabályozása, Vízügyi Történeti Füzetek 5. füzet Budapest, 1972.

5 William Henry Bartlett (1809-1854), George Edwards Hering (1805-1879), Johann Ender (1793-1854), és ikertestvére: Thomas Ender (1793-1879), Jakob Alt (1789-1872), és fia Rudolf von Alt (1812-1905) és a magyar mesterek közül: Telepy Károly (1828-1906), Mednyánszky László (1852-1919).

Az első sejtésem az volt, hogy ez a valahol a Vaskapuban keresendő, hiszen a Vaskapu büszkélkedhetett a Duna legnagyobb és legveszélyesebb zúgóival. Sejtésem nem talált, mert a Vaskapu jobb oldalán viszonylag könnyűszerrel lehetett hadiutat építeni, nem kellett ahhoz sziklafalat vésni. A második lehetőség a Kis-Kazán-szoros alsó bejáratánál kínálkozott, ott ahol Traianus táblája található.

Hol lehet az emléktáblája, hol lehetett az általa épített út? Itt adott a meredek sziklafal és a konzolos gerendázat nyomai is több híres festő vaskapus festményén jól kivehetőek, de hiányzik az a bizonyos zúgó.

Az Al-Duna „áttöréses” zuhatagos vidékének közepe táján egy hatalmas „V” betűt láthatunk a térképeken. Ennek a „V” betűnek nyugati szára a Felső Klisszura, a keleti szára pedig az Alsó Klisszura. Az Alsó Klisszurában található a két Kazán-szoros, majd a folytatásban Orsova,

végül a híres-hírhedt Vaskapu. Amikor a Vaskapu szóba kerül, akkor valójában a Kis-és Nagy-Kazán-szorosról az Al-Duna leglátványosabb szorosairól beszélünk.

Föntről lefelé (D-DNy-ról É-ÉK felé) haladva a Dunán, Ogradinánál kilépve a Kis-Kazán-szoros kapuján, található a balparton Decebál szobra, a jobbparton Traianus táblája jelezvén, hogy itt komoly történelmi színhelyeken járunk, ahol komoly beavatkozások történtek a folyam hajózhatóvá tételében. A Felső Klisszurában a krónikák szerint négy császártáblával is találkozhatunk, és amikor fölfelé már-már elhagyjuk az Al-Duna zuhatagos vidékét, a balparton szembe jön velünk az Al-Duna legnagyobb sziklába véssett táblája az un. Baross-Szapáry tábla.

Vajon mi történhetett a Felső Klisszurában, hogy ott öt tábla is megemlékezik az útépítők fáradságos munkájáról?



W. H. Bartlett: Traianus-táblája és a Kazán-szoros  
(metszet, a Duna Múzeum archívumából)

Nos, van kérdés elég. A következő fejezetekben ezekre a kérdésekre keressük majd a válaszokat. Jókai Mór regénye, „Az arany ember” vaskapus nyitójelenetéből is többször idézgetve, festményekkel, korabeli és újkori (fény)-képekkel színesítve szeretnénk élvezetes utazásra hívni a kíváncsi olvasót, a majdani utazót.

## II. rész

### **Az al-dunai Vaskapu helye Európa térképén. A Duna legjei. Sulina és a Duna folyamkilométer meghatározása. Az Al-Duna földrajzi szakaszolása**

#### **A Vaskapu keletkezése és kialakulása**

*„Egy hegylánc közepén keresztültörve tetejétől talapjáig, négyérföldnyi messzeségben; kétoldalt hatszáz lábtól háromezereg emelkedő magas, egyenes sziklafalak, közepett az óvilág óriás folyama, az Ister: a Duna.*

*A ránehezülő víztömeg törte-e magának a kaput, vagy a földalatti tűz repeszté kétfelé a hegyláncot? Neptun alkotta-e ezt, vagy Volcán? Vagy ketten együtt? A mű Istené! Ahhoz hasonló még a mai istenutánzó kor vaskezű emberei sem bírnak alkotni.”*

Jókai Mór: Az arany ember

Neptun – Neptunus a római mitológiában a vizek és tengerek istene, Volcán a vulkánosságé. A fenti kérdéseket laikus fejjel nem is olyan egyszerű megválaszolni. Évszázadokon keresztül vitáztak rajta teológusok és geológusok, az ég és föld titkait kutató szakemberek, tudósok.

*„Isten ismét szólt: Gyűljenek össze az ég alatti vizek egy helyre és emelkedjék ki a száraz! Úgy is történt.”* – szól az Írás.

I. Mózes 1:9

*„Ki, illetve felemelkedett a száraz, a vizek pedig utat kerestek maguknak a nagy tavak felé. Isten a szárazat földnek nevezte, az összefolyt vizeket pedig elnevezte tengernek.”*

I. Mózes 1:10

Abban mindkét tábor egyetérthet, hogy a Kárpátok hegyei, ha nem is egy nap alatt, de valamikor nagyon régen, lassan emelkedni kezdtek és a Pannon-tenger vizei a nagy tengerek, óceánok felé igyekeztek utat törni maguknak, elválasztva egymástól a két testvért: a Kárpátokat és a Balkáni-hegységet.

Az ókor embere számára a nagy, néhol félelmetes hegyek oly mértékben elválasztották egymástól a Duna felső és alsó szakaszát, hogy ezek külön néven folytatták útjukat: a felsőnek Danubius vagy Danuvius, az alsónak, mely a nagy tengerig utazott, az Ister nevet adta.

Az Ister nevét kutató nyelvész professzorok ógörög, kelta és trák eredetek között keresgélnek. Laikus fejjel azonban, nem nehéz azonosságot találni Ister és a sumér Istár, a termékenység és a háborúság istennőjének nevével. Ha jól belegondolunk, igen találó a hegyek sziklavilágával gigászi harcot vívó, majd a síkságra kilépve földeket megtermékenyítő, immáron szelíd folyónak az Ister nevet adni.

#### **Földrajzi helymeghatározás, fogalmak tisztázása**

Mint már utaltam rá, a Vaskapu, pontosabban a két Kazán-szoros népszerűsége az utazók körében nőttön nő. Egyre több írott és mozgóképes útbeszámoló készül e gyönyörű vidékről. A lelkes tudósítók, ahogyan ez már lenni szokott, sok téves vagy elavult adatot is megosztanak a világhálón. Egy drónokat is reptető például Galambóc várától eredezteti a Kazán-szoros bejáratát, habár a valóságban Galambóc várától a Nagy-Kazán felső bejáratáig még 66,7 folyamkilométert (fkm) kell a folyón lehajózni. Bár szerettem volna mellőzni a száraz adatokat, indokoltnak látszik több dolgot is pontosan meghatározni.



**Dunaforrás Donaueschingen-nél**  
(Lichtemotivist de-Tobias-Raphael-Ackermann.  
Die Donauquelle in Donaueschingen

<https://www.hochschwarzwald.de/erleben/ausflugsziele/ausflugsziele-schwarzwald/donaueschingen>

## A Duna eredete

A Duna a németországi Donaueschingen-nél, 678 m-en (jelképes forrásszint) ered a Fekete-erdőben és 2 850 fkm megtétele után a 817 000 km<sup>2</sup>-nyi vízgyűjtő területéről összegyűjtött vizeit egészen a Fekete-tengerig szállítja.

A Duna a világ legnemzetközibb folyója, 10 országon folyik keresztül: Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia, Bulgária, Moldova és Ukrajna. Leghosszabban Romániát (1 020 fkm), legrövidebben Moldovát (600 m) érinti. Több jelentős település is emelkedik a partjain, köztük négy jelenleg főváros: Bécs, Pozsony, Budapest és Belgrád.

Feketeerdő az eredete, Fekete-tenger a végzete, mégis „Európa két szalagja”-nak nevezik.

A Duna egyik jelentős mellékfolyója a svájci Alpokban eredő Inn. Passaunál találkoznak, ahol az Inn vízhozama 7%-kal nagyobb a Dunáénál! Az Inn a Maloja-hágó közelében a Berni Alpokban ered 2 484 méter magasságban, míg a Duna Berg forrása 1 078 méteren található.

A Duna hossza a Rajna–Majna–Duna-csatorna megépítésével 3 483 km-re módosult és így ez a transzeurópai folyosó a világ leghosszabb belvízi útja is.

Érdekesképpén ide kívánczik az az adat is, hogy még így sem a Duna, hanem „csak” a 225 méteren eredő Volga „anyácska” Európa leghosszabb és legbővizűbb folyója, teljes hossza ugyanis 3 531 fkm.

A Majna-csatorna megépítésével, majd az 1992. szeptemberi átadásával, valóra vált Nagy Károly (*I. Károly frank király (742-814)*) egykori álma, hogy „transzkontinentális” vízi úton hadi és kereskedelmi összeköttetés létesüljön az Északi-tenger és a Fekete-tenger között.

Nagy Károly idejében a csatornát el is kezdték ugyan építeni, de az építkezés rövid próbálkozás után, hamarosan félbeszakadt és hosszú időre leállt.



**A három folyó, az Inn, a Duna és az Ilz összefolyásának városa: Passau**  
(Fotó a Die Deutsche Donau, <https://www.deutsche-donau.de/poi/dreifluesseeck-25534/>)

## A Duna fekete-tengeri torkolata, a „0” kilométere, Sulina

A folyók folyamkilométereit, amely egy rögzített folyamhajózási alapfogalom, a torkolattól visszafelé számolják. Ez a hely viszonylag pontosan meghatározható. Pontosabban, mint a forrás, amely csak hozzávetőlegesen jeleníthető meg, hiszen általában a legfelső folyás körüli vidéket jelenti. A Duna „0” kilométer pontját a fekete-tengeri Sulina város (Románia) 1869-1870 között épített 17,34 m magas, akkor még a tengerben álló világítótornyától számítják. Sulina a „négy világítótorony városa” a Duna-delta három fő ágának közepső, a tengerjáró hajók számára kialakított folyosója végén található. Igaz, hogy a sulinai torkolattal (és általában a torkolatokkal) is akadhat néhol probléma. A folyók nagy mennyiségű hordalékot szállítva, folyamatosan feltöltik a torkolatvidéket. Így történhetett, hogy a sulinai világítótorony is már két kilométerrel beljebb „vándorolt” a szárazföld belseje felé.



*Sulina városkában található 1869-1870 között épített 17,34 méter magas, egykor még a tengerben álló világítótorony  
(Old Lighthouse-Sulina / ICEM Tulcea  
<https://www.icemtl.ro/sulina-en/>)*

## Amikor a Vaskapu helyét keressük a térképeken, először is két kérdést kell tisztáznunk:

Elsősorban el kell döntenünk, hogy „melyik” Dunáról beszéljünk. A Duna arculata a Vaskapu I. vízerőmű és vízlépcső megépülése után nagyot



*Vaskapuban a Prigrada sziklapadon fölfelé kapaszkodó gőzhajó  
(A Duna Múzeum archívumából)*

változott. A változás előtti vagy utáni helyzetről beszéljünk? A hajdani, a hajózásra nézve a legnagyobb akadályt jelentő Vaskapura manapság rá se lehet ismerni.

A duzzasztás előtti Al-Duna a hét nagy szorosával, rengeteg zúgójával és hajózási nehézségeivel, sokkal izgalmasabb és persze látványosabb is volt, mint a jelenkorban. Időben igyekszünk tehát Jókai korába visszatérni.

## A második kérdés: mit is nevezünk Vaskapunak?

*A Balkáni-hegység és a Kárpátok között a nagy tengerek felé kiutat kereső Duna folyam „áttörés”, zuhatagokkal szabdaltszakaszát magyar Al-Dunának nevezzük<sup>[1]</sup>.*

Jelenleg az Al-Duna határfolyó Románia és Szerbia között; Jókai idejében Magyarország és Szerbia határvidéke volt.

Az Al-Duna a Néra-folyó torkolata alatti Bázias (Bazias) településtől (egykori postaállomás, átrakóhely, 1 072 fkm), pontosabban a Déli-Kárpátok részét képező, Lokva-hegység lábánál kezdődik és a Kárpátokon túli Kis-Vaskapuig (938 fkm) tart. A teljes hossza közel 134 fkm. Az Al-Dunának az Orsova alatti, hajózásra nézve legvesélyesebb, kb. nyolc kilométer hosszú szakaszát nevezzük Vaskapunak (951-942 fkm), de a köznyelv a Duna egész al-dunai szakaszát

Vaskapuként emlegeti<sup>[2]</sup>. Az Al-Duna nyugatkelet irányú folyása négy jól elkülöníthető szakaszból, ezen belül hét, nehezen hajózható, „szellős” – zuhatagos szorosból áll.

*Az első, már a hegyek közé préselődött szakaszt a Néra folyó torkolata alatti Báziasztól Berszászkaig (Bérzasca) számítjuk. Itt a Duna nagyjából nyugatkeleti irányba folyik, hossza kb. 55 fkm. Ezen a kezdetben még szellős vidéken található az 5 km hosszú és 2,5 km széles Moldova-sziget és a folyó baloldali ágának közepéből ágaskodó, híres Babakáj-szikla a „Nagy Apó”.*

*2 Jókai is, amikor a Vaskapuról ír, leginkább a Nagy-Kazán-szorost írja le. Az elszabadult vízimalom-jelenet pedig a jóval feljebb található Tachtalia-zuhatagnál játszódik.*



*A Nagy Apó sok hajósnak okozott kellemetlenséget, amikor a hajó még létező Moldova-sziget és a balpart között szűkre szabott folyosóban próbált a vízből kiágaskodó szikla mellett elszállni. Háttérben Galambóc vára.*

*A Moldova-sziget is eltűnt a Vaskapu I. vízerőmű megépülése után  
(Fotó: Mályi József)*

*1 „Földrajzi szempontból a Dunának három jellegzetes szakaszát különböztetjük meg: a Felső-Dunát, a forrástól a Morva-folyó torkolatáig, ahol a folyó a hegyvidékről kilép a síkságra, a Kárpát-medencén belüli Közép-Dunát és a Vaskaputól a Fekete-tengerig terjedő Alsó-Dunát.” Töry Kálmán: Az Al-Duna szabályozása.*



W.H. Bartlett metszete a Galambóci várról és az első szorosról  
(Magyar Gábor gyűjteményéből)

A jobbparton áll őrt Galambóc vára és a balparton a Galambóccal farkasszemet néző Lászlóvár, vagyis a két vár megmaradt romjai.

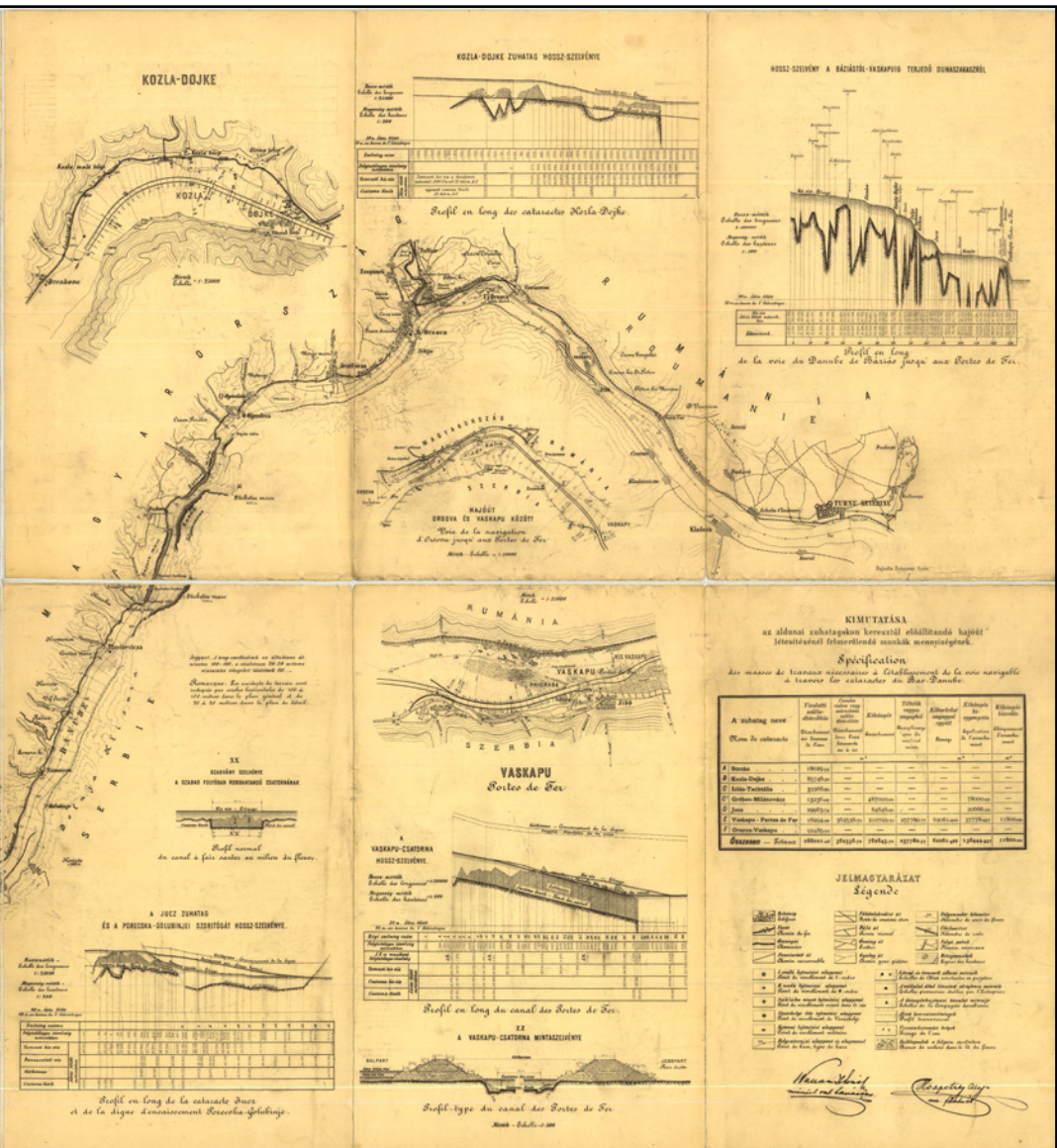
Ők ketten örködték az első szoroson, a Galambóci-szoroson, ahol a Duna szélessége alaposan lecsökken, mélysége és sebessége megnő. A galambóci-szorosot a Sztenka-zuhatag követi, amely az első jelentősebb akadályát jelentette a teher – és személyszállításos, mentrendszerinti hajózásnak.

Az Al-Duna *második szakasza* a Felső-Klisszura<sup>[3]</sup>. Ezen a tájon a Teremtő egy észak felé nyíló hatalmas „V” betűt formázott Európa térképére. Formája és földrajzi elhelyezkedése hasonlatos a magyarországi Dunakanyar gyönyörű vidékéhez. A „V” betű nyugati szára

a Felső-Klisszura, amely D-DK-i irányba fordulva, közel 30 fkm-t megtéve éri el a Porecska-patak torkolatát Donji Milanovac-nál. Híresebb szellői: a Kozla-Dojke-zuhatag, az Izlás-Tachtalia-zuhatag, a Grében-sarkantyúja és a Vrány-sziklatüske. Az Izlás-Tachtalia-zuhatag és a Grében-sarkantyújának hármását „Czerberus-fej”-ként is emlegették, mert itt adott randevút egymásnak sziklazátony, zuhatag és az örvényekkel teli ellenáramlat. A Vaskapu után ez a rész volt az Al-Dunán a folyami hajózás szempontjából a második legveszélyesebb szakasz. (A Duna-szabályozását az 1890-es években Bellusi Baross Gábor, a „vasminiszter” indította el, a nyitőünnepség során a Grében-sarkantyú lerobantásával. No, de ne szaladjunk a dolgok elébe!)

3 Klisszurából kettő is van, Jókai csak egyet említ.





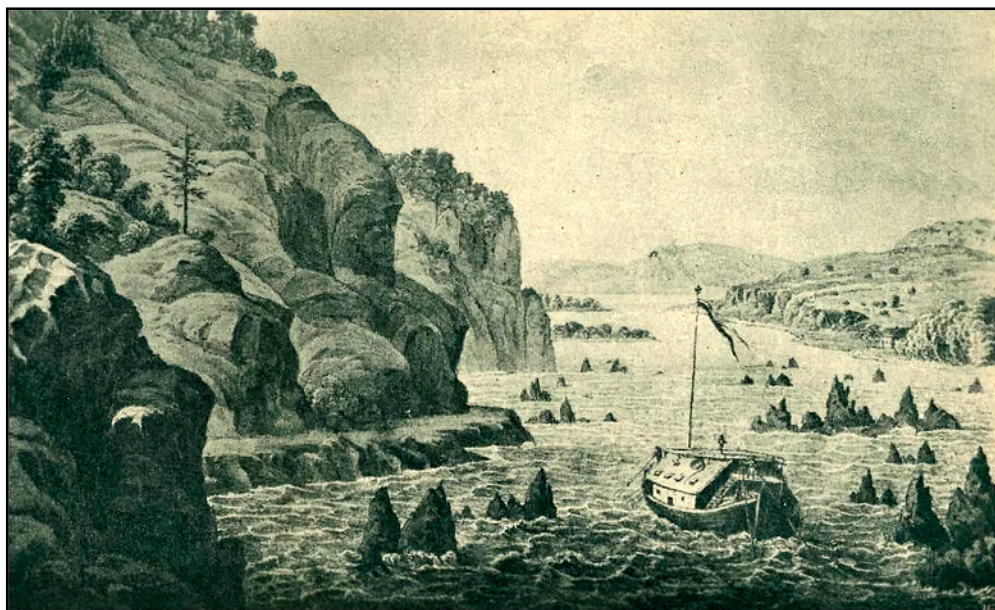
dályainak átnézete 1896.

A *harmadik szakasz* hossza Donji Milanovactól (a történelmi Magyarország legdélebbi pontja) Ogradináig <sup>[4]</sup> 25-30 fkm. A hatalmas „V” betű keleti szára DNy-ról É-ÉK-i irányba halad és Alsó-Klisszurának neveztetik. Nevezetesebb szellői, állomásai: rögtön a jobbról érkező Porecskapatok torkolatánál a Jucz-zuhatag található, majd Északra haladva előbb a Nagy-Kazán-szoros, majd a Kis-Kazán-szoros következik.

4 Ogradina = Ó-Asszonyrét. Ó-Asszonyrét a Duna balpartján, az egykor volt magyar parton található. A korabeli katonai (75:000-es) térképeken a megfelelő térképszelvényen is, mint Ó-Asszonyrét szerepel. Jókai következetesen Ogradina-ként említi.

Ogradinától Szőrényvárig (Turnu-Severin) közel 30 fkm hosszú a *negyedik szakasz*. Az óriás folyam ezen a szakaszon előbb ÉK-i irányba vájja ki útját, majd szinte derékszögben megtörve DK-nek fordul. Útközben találkozik a Cserna-patak torkolatánál létesült Orsova városával, az Al-Duna fővárosával, Új-Orsovával, majd az Al-Duna legnagyobb akadályát képező Vaskapual.

A Duna Jókai idejében Dévénynél belépve 745 km hosszúságban tisztán magyar földön folyt tova, míg Zimonytól (Zemun – Belgrád ÉNy-i városrésze) az Új-Orsova alatti Bahnapatakig további 226 km-t tett meg, magyar-szerb partokat mosva.



*Hajók a Vaskapu zuhatagban a 19. század elején*  
(A metszet Gonda Béla gyűjteménye „A magyar hajózás” története című könyvből)

### III. rész Időutazás térben és időben, a Szent Borbála útja. A dunai gőzha- józás kezdetei. Traianus hídja, Turnu Severin, Kladovo, Fetislam. Luigi Fernando Marsigli

*„Mert a Vaskaputól elkezdve föl egész Klisz-szuráig mind a két part minden sziklaormának, barlangjának, a meder minden sziklájának, szigetének, forgatagának van története, tündérregéje, népmondája vagy zsványkalandja, mikről beszélnek a világtörténet könyvei, vagy a sziklába vágott betűk, vagy népénekesek danái, vagy a hajósok szájhagyományai. Egy kövé vált könyvtár az; a sziklák nevei a kifelé fordított könyvek sarkai, aki azokat ki tudja nyitni, egy-egy regényt olvashat belőlük.”*

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[1]</sup>

Kedves Olvasó! Képzeletben utazzunk végig az Al-Dunán a Kis-Vaskaputól egészen föl Galambóc váráig. Nyitogassuk ki a világtörténet könyveit, járjunk utána, hogy a sziklába vágott betűk mely nagy neveknek állítanak örök emléket, kik azok, akiket méltónak tartottak arra, hogy száz, kétszáz, sőt akár kétezzer évig is emlékezhesen rájuk a hálás utókor? Mit akarhat nekünk elmondani e kövé vált könyvtár? És mi mindent szeretett volna még Tímeán keresztül Tímár Mihály elmesélni nekünk, olvasóknak, ha a kis török leány a lelkes mesemondót végighallgatta volna?

*„A Vaskapunak kétezzer éves históriája van, s négy nemzet nyelvén nevezik azt.”*

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[2]</sup>

Időutazásunk alapjául leginkább azt a rövid időszakot választanám ki, amikor még „az istenutánzó kor vaskezü emberei” ezt a vad csodavilágot nem tudták teljesen a maguk elképzelései szerint átalakítani, amikor még nagytetű vizák úsztak fel

a Fekete tengertől egészen Bécsig. Az Al-Duna, a „szilaj hőssé ifjult ősz óriás” még megmutatta, hogy ki az úr ezen a vidéken, de már a vaskezü ember is felvette a harcot hatalmas szikla gátakkal, sebes, nagytömegű víz áradattal szemben hittel, tüsszel, önpusztító nekibuzdulással. Megkísérelte a lehetetlent, hogy az éppen megszülető (gőz)- hajói számára biztonságos utat vessen veszélyes zuhatagokon át az Északi tengertől a Majna-csatornán keresztül a Fekete tengerig. Utazásunk alkalmatossága legyen a gabonaszállító Szent Borbála fedélzete!

Álmodozunk. Álmodunk egy újabb, szebb, jobb világot. Lehet, hogy nekünk nem sikerül megvalósítani őket, mert túlálmodtuk kereteinket, de jönnek új álmodók, akiknek már több, jobb, tökéletesebb eszközök állnak rendelkezésül. Széchenyi álmodozó volt, de megmozgatott egy egész világot Bécsről Konstantinápolyig. Álmodott lóversenypályát, hidat, Duna-kereskedelmi hajózást a Dunán és Duna-szabályozást. Sok meg is valósult ezek közül, némelyik csak részben, de végig keményen, állhatatosan küzdött azért, hogy álmai az országa javára valóra váljanak. Méltó társra talált az elnyúlhatetlen hitt Vásárhelyi Pál mérnök személyében. És aztán jött Bellusi Baross Gábor, aki igyekezett méltó követőjük lenni, mindkettőjüket hősnak, példaképének tekintette, nem törődve saját egészségével sem. A három kiváló férfiú megvalósult művei már több mint ötven éve, mélyen víz alatt alusszák megvalósult műveiket. És volt egy, a balatonfüredi magányába zárkózó kortárs álmodó, aki papírra vetette saját álmait. A képzelet szárnyain járta be az Al-Duna sziklás, zuhatagos, ezer veszélyt rejtegető csodabirodalmat. Nyolc héten át írt és írt, és az írása mindmáig megmaradt. Itt van az asztalomon, és még sok ezer asztalon, sok ezer polcon szerte a nagyvilágban.

Amikor a Jókai korabeli Vaskapura és az egész zuhatagos Al-Duna varázslatos formavilágára vagyunk kíváncsiak, akkor az első kérdésünk talán az lehet, hogy az író szerint a Szent Borbála vajon mikor is tehetette meg kalandos útját azokon a vad vizeken?

1 A Szent Borbála és utasai

2 A Vaskapu

## Indul a gőzhajó. Gőzhajóval a Dunán

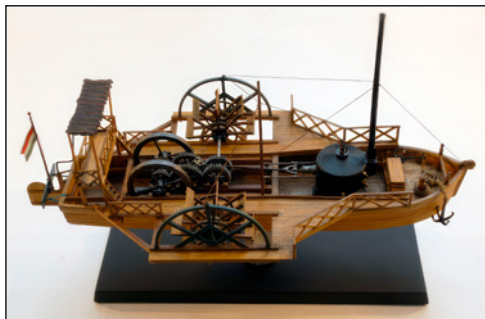
„Történetünk idejében még nem jártak a Dunán gőzhajók. Galactól elkezdve fel a Majnacsatornáig kilencezer ló járta a partokat, a hajók felvontatásával fűradva; a török Dunán a vitorlát is használták, a magyar Dunán nem.”

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[3]</sup>

Magyarországon az első, I. Ferenc császár feleségéről, Carolináról elnevezett gőzhajót, az 1816-17-es években építette Bernhard Antal pécsi ezermester és 1817. március 21-én indította próbaútra a Dráva közeli Sellyén. A hajót ezt követően Bécsbe vontatták és 1820 júliusától már rendszeres forgalmat bonyolított Pest, Buda és Óbuda között mígnem, május 9-én rejtélyes körülmények között léket kapott és elsüllyedt. Kiemelték, megjavították, egy évig még szolgálta a két várost, majd végkép kivonták a forgalomból. A gőzös maga nem szállított semmilyen rakományt, utasokat: az – amúgy kevés számú – utas is a hajó után kötött uszályt vette igénybe. A hajó után volt kötve egy utas vagy teherszállító ladik.

Időközben megalakult az Első Osztrák Duna-Gőzhajózási Társaság (DGT), németül: Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft (DDSG).

### 3 A Szent Borbála és utasai



A hajó makettje a Közlekedési Múzeum gyűjteményében. (Fotó: MMKM)



A DDSG kőbe vésett címere  
(<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/8/83/DDSG.jpg>)

„E nagyszabású vállalat létesítésében a vezérszerep a már akkor az ország kulturális és gazdasági föllendítésére irányuló mozgalom élén álló lelkes főúrnak, gróf Széchenyi Istvánnak jutott.”<sup>[4]</sup>

4 Gonda Béla: Az Al-Dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása, 25-26. oldal.



Franz I. dunai gőzhajó  
(Forrás: Duna Múzeum [https://vizmerce.blog.hu/2019/03/13/franz\\_i\\_az\\_elso\\_rendszerezen\\_kozlekedo\\_dunai\\_gozhajoj](https://vizmerce.blog.hu/2019/03/13/franz_i_az_elso_rendszerezen_kozlekedo_dunai_gozhajoj))

A részvénytársaság első gőzhajója, a „Franz I. 1830. szeptember 17-én tartotta próbaútját a Dunán. Az 1831-es évben négyszer eljutott egészen Moldováig. Kazinczy Ferenc így ír róla midőn 1831. április 7-8-án Pestről Vácon, Esztergomon, Komáromon át „Győr alá” utazott:

„A' gőzhajó nálunk egészen új jelenés lévén; első útját tavaly tette, Septemberben, Bécsből Pestig; festeni fogom azt. – Míg a' Duna' egyéb hajójának teknője üreg, 's a' vendégszoba rajtok kiáll a' teknőből, a' gőzhajón a' vendégszoba egy felfordított teknő' üregében látszik lenni, 's a' vendégszoba rejtve van. Oda, és a' kemenczéhez grádicsokon esik a' lemenés. A' régibb alakú hajókat evező-legények hajtják: ezt a' gőz' segédje által olly kerekek, mint a' vízi-malmokéi. A' vendégszoba a' hajó' farában van, a' közembe-reké a' közepében, 's a' kettő közt emelkedik a' füst' vastagabb, 's a' gőz' vékonyabb kéménye, a' füsté öt hat öl magasságra, fejjére mázolt 598 vas pléhekből; olyan a' gőzé is, de az sokkal kurtább. Hogy ezeket a' szél' le ne törhesse, a' füst' kéménye vitorla-kötelekkel van a' hajó' széleihez és egy magasán kinyúló árboczhoz csatolva. A' kémény' 599 és árbocz' sorában néhány négyszögü nyílások vannak, 's a' fűtők és a' gépely' intézője ezen vesznek világot.”

„Még csillagos vala az ég, 's az úczák' lámpáji nem aludtak el egészen, midőn kimenék a' hajóra, hogy el ne essem a' vízi-útazás' örömeitől, ha késni találok. – Lábaim alatt, midőn a' hajó' teknőjére felléptem, már pözsgé a' kisedd Vulkán, 's a' füst feketén tekerge ki kéményéből. Végig menék a' hajón, 's megállék a' nyílások mellett, látni mint égnek a' kemenczék, 's a' gépely' csudás alakú rúdjai 's kerekei mint mozzanak lassú nehéz löködésben. A' féléjszaka' és félreggel' kétes fényében még ki nem leheté ismerni a' körültem ingók' arcaikat. De végre virrada, 's a' csillagok tűnni kezdenék. Kapitányunk indulót lövete.”

Kazinczy útja Pannónhalmára,  
Esztergomba, Vácra.  
Megjelent Pesten 1831. április 30-án.

Széchenyi 1833. július 5-én a társaság gőzössel utazott le Pancsovára, hogy találkozzon Vásárhelyivel és megbeszéljék a Duna-szabályozási munkákat. A korabeli krónikák szerint a Vaskapun 1834. április 14-én a „Duna”, később „Argo” névre keresztelt gőzös haladt át elsőként.

Ezek alapján a Szent Borbála jóval 1834 előtt járt a Vaskapuban. A pontosabb időpontot Teréza mamától kaphattuk meg, amikor elmeséli Tímár Mihálynak a szigetlakók kalandos történetét.

„Hanem egyszer aztán jött az Isten ostroma: az 1816-i rettenetes év.”

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[5]</sup>

Tímár Mihállal való találkozásakor éppen:

„Tehát takaréktáram is van; de pénzem nincsen. Gazdagnak mondom magamat – és egy fillér sem volt a kezemben tizenkét év óta!”

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[6]</sup>

Teréza mama története szerint 1816+12, – vagyis 1828-ban járunk. Világos, egyértelmű, pontos időpont. Csakhogy van ezzel egy kis bökkenő.

Jókai elbeszélése szerint, a Szent Borbála útjának idején a Vaskapu már az „istenutáznó kor vaskezü embereinek” a természetbe való beavatkozásainak nyomait viseli:

„a sziklába vágott hosszú padmalypart, egy országút, melynek boltozata is van; az óriási kőhid oszlopmaradványai, az emléktábla a szikla oldalába domborműként vésvé, s a meder közepébe vágott százlábnyi széles csatorna, melyen nagyobb hajók járhatnak.”

Jókai Mór: Az arany ember

5 A szigetlakók története.

6 A szigetlakók története.

Gróf Széchenyi István vezetésével Vásárhelyi Pál és munkásai 1833 és 1835 között készítették el a Vaskapu időszakosan hajózható csatornáját és a 1833-1837 között a balparti hajóvontatást. Hogyha a Szent Borbála már a százlábnyi széles csatornán haladt keresztül és már a boltozatos országút is megépült, akkor jóval 1837 után járunk.



A Széchenyi út egy részlete, háttérben a Nagy-Kazán-szoros legszűkebb kijárata (Kalnik-szűkület). A párkányon az 1890 szeptemberében kezdődő munkálatok egyik irányítója, Hoszpotzky Alajos főmérnök ül. Hutterer Géza orsovai fotográfus munkája az 1890-es évekből. (A Duna Múzeum archívumából)

A regényben fontos szerepet kap a hajóvontatásra alkalmas országút, hiszen a Szent Borbálát a vontatóúton dolgozó hetvenkét ló vonszolja fölfelé az ár és a viharos szél ellenében. Jókai az országút kapcsán nem említi Széchenyi nevét. Valamelyest megbocsátható neki, mert azt a bizonyos utat csak 1885-ben nevezték el a grófról. A regényből ugyan sejthető, hogy a jobbparton lévő hosszú padmalypart, a régi római hadiút is alkalmas lehetett hajóvontatásra, de azt az országutat, illetve a vontatóutat „melynek boltozata is van” a magyar oldalon, a Kis-Kazán-szoros felső bejáratánál, Dunatölgyesenél (Dubova) vésték a sziklafalba.

A fentiek alapján nehéz eldönteni, hogy a Szent Borbála mikor is járt az Al-Dunán, de

végül is a regény szempontjából nem is lényeges az utazás pontos ideje. Hagyjuk hát az írói képzeletet szabadon szárnyalni térben és időben! Nekünk, akik Jókai korába kívánjuk beleképzelni magunkat és egy rövid időutazásra indulni a Vaskapuba, úgyszintén nem fontos egy meghatározott időpontot kijelölni. Az 1800-as években, néhány évtized alatt annyi minden változott az Al-Duna vidékén, hogy jobb, ha mi is egy kicsit nagyobbra nyitjuk időöllöt.

## Traianus hídja

A Galacról induló Szent Borbála utasai Havasalföld déli határán a török Dunán felhajózva, megérkeztek a nagy hegyek lábához, a Déli-Kárpátok és a Balkáni-hegység kapujába. Turnu-Severin keleti határában, rögtön kétezer évet ugorhatunk vissza az időben. Óriási kőhid oszlopmaradványai emlékeztetnek arra, hogy a Vaskapunak csakugyan kétezer éves története van.

Kr. u. I. század vége felé (84-85) Decebal dák király megtámadta a Balkán-félszigeten lévő Duna menti római területeket. Ez részéről nem volt egy bölcs döntés, hiszen az akkori római császár Domitianus igen erős és hírhedten véreskezű uralkodó volt. Amint a Rajnán túli germán törzseket legyőzte, két ízben is megmérkőzött Deceballal. Bár a harcok 89-ben Decebal vereségével végződtek, a dák vezér előnyös békét tudott kötni Domitianussal.

Domitianus meggyilkolása, majd ezt követően konzulból lett új császár, Nerva halála után, 101-ben a következő imperátor, Traianus is hadjáratot indított Decebal ellen. Legyőzte a dákok királyát, elfoglalta a fővárosukat Sarmizegetusa-át is, majd 102-105 között – nyilvánvalóan hadi céllal – a balparti Drobeta és a jobbparti Kostol között 1 135 m hosszú, 15 m széles és 54 m ívhosszúságú kőhidat építtetett. Főépítésze és egyben hadmérnöke a Damaszkuszi Appollodorosz volt.



A Dunán átívelő Traianus-híd 1907-es rekonstrukciója E. Duperrex mérnök által  
 ([https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9f/Trajan%27s\\_Bridge\\_Across\\_the\\_Danube%2C\\_Modern\\_Reconstruction.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9f/Trajan%27s_Bridge_Across_the_Danube%2C_Modern_Reconstruction.jpg))

A rekonstrukció alapján az elkészült alkotás 15 m széles és 19 m magas volt és mindkét végét őrtorony védte. Húsztalazott pillér tartotta, a felső szerkezete valószínűleg tölgyfából készült. A pillérek közötti 54 méteres átívelés a korépítészeti csodája volt. A hídépítész ezt a remekművet, több mint ezer évig nem tudta felülmúlni. Az őrtornyok közelében – castrumokat –, katonai táborokat létesítettek. Traianus Drobeta-nál, az északi hídfőállásnál, 103-ban újabb erődítményt is épített. 106-ban végleg legyőzte Decebalt, aki menekülés közben öngyilkosságot követett el. Decebal halála után országa megszűnt létezni és Traianus a Duna jobbpartja mentén, háboríthatatlanul folytathatta elődei: Tiberius, Vespasianus és Domitianus megkezdett, a sebes víz fölött sziklába vágott, hadiútépítő munkáját.

Egyes krónikák azt jegyezték fel, hogy Traianus hídját féltékenységből az utód, Hadrianus leromboltatta. Ennek valószínűsége azonban igen csekély. A legtöbb forrás szerint, az egyre gyakoribb barbár betörésektől tartva, Aurelianus császár romboltatta le 271-ben, miután átengedte Dáciát a gótoknak.

A híd romjait Turnu-Severin keleti határánál kell keresni.

*„Az elmúlt években különösen a szerb szakemberek álltak ki a világtörténelmi jelentőségű híd*

*védelme, sőt, esetleges teljes rekonstrukciója mellett is – utóbbi anyagiak híján nem valósult még meg.”*

Traianus hídjának maradványai  
 (Forrás: Műemlékem.hu)

## Turnu-Severin / Szörényvár

Induljunk hát tovább a Szent Borbálával felfelé a török Dunán Orsováig. Első állomásunk a Duna balpartján fekvő Turnu-Severin, török ellenőrzés alatt álló város, fontos vízi és szárazföldi hadi utak találkozási pontja.

Történetünk idején még a portához tartozott. Volt már Drobeta, Turnu-Severin, Szörénytornya, Szörényvár és a mostani, a „hődák” korokat idéző Drobeta-Turnu-Severin. Korabeli krónikák Drobeta első átkeresztelését Severinre a 193-211 között uralkodott Septimius Severus császár nevéhez kötik. A „turnu” előnév bizánci eredetre vezethető vissza és tornyot jelent, vagyis Severus tornya. A magyar nevét az előkelő származású itáliai szerzetes, „Róma lelkiismerete”, Noricum Szent Szeverin, Bajorország védőszentjéről kapta.

*„És az ő tiszteletére szentelték fel a magyarok által felépített Szörényvár első katolikus templomát, ezáltal tőle ered a település elnevezése is.”*

dunaszigetek.blogspot.com/2022/02/ho-va-tunt-turnu-severin.html

Amikor a Kárpátokon túli erődváros neve szóba kerül, nekünk, magyaroknak kellemesebben cseng fülünkben Turnu-Severin helyett a Szörénytorna vagy Szörényvár megnevezés, hiszen a 13. századtól a 16. századig a magyar királyok fennhatósága alatt állt, mint a Szörényi bánság székhelye. Ez idő alatt a magyar végvárrendszer egyik legfontosabb védőbástyája volt. A korabeli krónikák elsőként az 1227-ben betörő kunokat meghódoltató IV. Béla Árpád-házi király nevét említik, majd a bolgár cárság támadásainak, a havasalföldi román vajdák áskálódásainak és törökök támadásainak ellenálló bánokat és magyar királyokat. Felleljük Luxemburgi Zsigmond királyt is, aki az 1419-es balkáni hadjárata során, bolgárföldön legyőzött egy kisebb török sereget. Az 1428-as törökökkel szemben vesztes galambóci csatája után, nem bízva a szerbek „barátságában”, 1429-től 1435-ig a német lovagrendet bízta meg Szörényvár őrzésével. A krónikák Hunyadi Jánost is a szörényvári bánok közé sorolják, akit 1439-ben Albert király nevezett ki a Szörényi bánság élére. Több, mint valószínű azonban, hogy nevezett János a törökverő Hunyadi János öccse volt! A zűrzavaros időkben máskor is előfordult már, hogy azonos nevű testvérek álltak együtt a történelem színpadán.

*„Ifjabb Hunyadi János (1419 körül – 1440 vagy 1441) Serbe fia Vajk és Morzsina Erzsébet fia. Hunyadi János öccse, I. Mátyás magyar király apai nagybátyja. 1439-1440-ben szörényi bán volt.”*

Többet megtudhatunk ifjabb Hunyadi Jánosról és a Szörényi bánság történetéről, ha elolvassuk a Magyar Tudományos Akadémia Történelmi Bizottsága gondozásában 1878-ban megjelent, Pesty Frigyes, csupán csak 1488 oldalas, A Szörényi Bánság és Szörény Vármegye Története című háromkötetes tanulmányát.

Annyi bizonyos, hogy a nagy hegyek szorításából kilépő óriás folyam balpartján őrt álló történelmi város a török korig fontos határvédelmi feladatokat látott el. Előbb a bolgárok terjeszkedésével szemben védte Magyarországot

határát, majd a törökkel szemben. A török birodalmon belül szerepe elhalványult.

## Kladovo – Fetislam

Turnu-Severintől délnyugatra, a Vaskapuhoz egyre közelebb, a Duna szemközti partján fekszik Kladovo, Turnu-Severinhez képest jóval kisebb szerb városka. *Luigi Fernando Marsigli* olasz földrajztudós 1726-ban készített *nagyon értékes Vaskapu térképén a balparton megjelenik Szörényvár és Traianus hidja, a jobbparton viszont csak a törökök által 1524-ben épített Fetislam vára (Iszlám kapuja) látható. A vár mellett település nem rajzolódik ki, pedig a vár építésével egyidőben a törökök egy határőr-hadtáp várost is építettek a magyarok által 1502-ben lerombolt város helyén.*

*„A szükséges felszerelésnek és élelemnek csak egy részét voltak képesek magukkal szállítani a vonuló seregtettek, az ellátmány jelentős része vízi úton, főként a Dunán követte a hadat. Jellemző, hogy a nagy török felvonulások ritkán hagyták el a folyó vonalát...*

*A vízi szállítás még a hadjárat megindítása előtt komoly szervezést és előkészületeket igényelt. Időben rendelkeztek szállítóhajók, naszádok, sakkák építéséről, valamint idejekorán megkezdték a folyami matrózok toborzását is. A biztonságos vízi szállítás lebonyolításához szükség volt folyó menti*



*Fetislam felújított vára felülről nézve, háttérben Drobeta-Turnu Severin iparváros (<https://kladovo.org.rs/download/tvrjdjava-fetislam-2/>)*



Marsigli 1726-ban készített térképe, amelyen feltüntette Traianus hídjának pontos helyét ([https://hu.wikipedia.org/wiki/A\\_Vaskapu\\_%C3%A9s\\_k%C3%B6rny%C3%A9ke\\_a\\_r%C3%B3mai\\_t%C3%B6rt%C3%A9nelemben#/media/F%C3%A1jl:Map\\_with\\_Trajan's\\_Bridge\\_and\\_Roman\\_Ruins\\_in\\_Danubius\\_Pannonico-Mysicus\\_1726\\_by\\_](https://hu.wikipedia.org/wiki/A_Vaskapu_%C3%A9s_k%C3%B6rny%C3%A9ke_a_r%C3%B3mai_t%C3%B6rt%C3%A9nelemben#/media/F%C3%A1jl:Map_with_Trajan's_Bridge_and_Roman_Ruins_in_Danubius_Pannonico-Mysicus_1726_by_))

*hajóépítő üzemekre, raktárbázisokra, kikötőkre, és az azokat vigyázó várakra, palánkokra...*

A Dunán felfelé innen induló hajószállítmányok fontos szerepet játszottak az 1521-ben elfoglalt Belgrád (Nándorfehérvár) és az oda érkező, a Magyar Királyságot támadó hadsereg ellátásában. A Vidin fölötti Duna-szakasz egy része azonban igen nehezen volt hajózható, ráadásul a Vaskapuzsoros déli bejáratát az erős Szőrény vára őrizte a magyar oldalon, valamint feljebb, a Cserna folyó torkolatánál Orsova erőssége is veszélyeztette a török hajósokat. A legnagyobb nehézséget azonban nem a magyar várak, hanem az Al-Dunánál meredek sziklafalak között vágató, sziklazátonyokkal teli, szélszelyes vízjárású folyó okozta.”

Szabó Tibor: Fetislam – egy török örödmény a Vaskapunál

Lassan, egyre nagyobb aggodalommal telve megérkezőnk a Duna legveszélyesebb, zuhatagos szakaszához.

„S e fenséges helynek hangja is oly isteni. Egy örökké tartó egytetemes zúgás, mely hasonlít a némasághoz, oly egyforma, s az Isten szavához: oly érthető. Amint az óriás folyam a kőzátonyokon végighömpölyög, ahogy a sziklafalakat korbácsolja, ahogy a szigetoltárookra harsogva rohan, ahogy az örvényekben fuldokolva elmerül, ahogy a zuhatagok hanglépcsőin végigjártszik, s ahogy ez örök hullámcsattogást az örök visszhang e kettős fal között a túlvilági zene felségéig emeli, mely csupa orgona és harangzó és elhaló mennydörgés, az ember elnémul, és saját szavát meghallani retteg e titáni zengés közepett. A hajósok csak jelekkel integetnek, a halászok babonás hite tiltja e helyt a szót: a vesztély tudata mindenkit magában imádkozni kész.

*Mert valóban, aki itt végighalad, amíg e sötét falakat látja itt maga mellett kétfelől, mintha saját kriptája falai között evezne végig.”*

Jókai Mór: Az arany ember<sup>[7]</sup>

Jókai ugyan nem tudatja velünk, hogy a hajóbiztos hol egyezett meg a hajóvontató hajcsárokkal, de az bizonyos, hogy hetvenkét fogatolt igásló került a Szent Borbála elé a jobbparton. A korabeli vontatóállomás Fetislam erőd közelében lehetett. Innen indultak Magyarország elleni csatákra a hatalmas török seregek is.

Kladovo szerb város után egészen fel Új-Orsováig (Ada Kaleh) 18 fkm-t kell a hajóknak megtenniük. Ebből 8 fkm a Vaskapu, melyben Sibb (mai térképeken: Sip) és *Gura Văii közötti 2,5 kilométeres szakaszon (944-941 fkm) a Duna 7,6 m-t esik.* Sibb jobbparti településtől kezdődően, a balpart irányába rézsútosan fölfelé 2 km hosszban, 250 méter szélességben emelkedik a rengeteg sziklaszirtról álló, hírhedt Prigrada sziklapad; az ezen a természetalkotta gáton átbukó vizek veszélyes forgókat, örvényeket okoznak.

Sporthajósoknak (kajakosoknak, kenusoknak) kihívás, csemege, nagy kaland ekkora bukón borulás nélkül leereszkedni, személy – vagy áruszállító hajósoknak viszont életveszélyes feladat volt az állandóan változó vízállások között, sziklazátonyok, zuhatagok és örvények útvesztőjében mindig megtalálni a helyes utat. Itt az alábukó víz sebessége elérte, alacsony víz-álláskor meg is haladta az 5 m/s (18-20 km/h) sebességet. A lefelé irányú közlekedés nagyon veszélyes volt, de nagy szakértelemmel, nagyon ügyes kormányzással, még csak-csak le lehetett ereszkedni. Fölfelé azonban a sebes víz ellenében igen komoly vontatóerőre volt szükség. Ehhez kellett a nagyszámú igavonó állat.

## Gróf Luigi Ferdinando Marsigli

Adatgyűjtés közben, egy adott témához kapcsolódóan a világhálón „szörfözgetve”, sokszor olyan adatra bukkanhat az ember, amire nem számított, amiről nem is tudott vagy, ami már réges rég a feledés homályába merült. A Vaskapu alsó szakaszát kutatva, így ütköztem először Marsigli Vaskapu környékéről készített térképébe, később pedig, amikor a császártáblákat keresgéltem a Felső-Klisszurában, Téglás Gábor az „*Újabb adalékok az al-dunai zuhatagok sziklafeirataihoz*” című dolgozatában többször megemlített neves földrajztudós nevébe és az ottani munkásságát méltató szösszenetekbe<sup>[1]</sup>.

*Gróf Luigi Ferdinando Marsigli (Bologna, 1658. július 10. – Bologna 1730. november 01.) olasz hadvezér és hadmérnök, diplomata, földrajztudós, hidro-kartográfus, botanikus, régész, műgyűjtő, utazó, tudós, nyelvész-filológus, katona és kalandor.*

Olasz nemesi család fiatalabb fiaként önként választotta a katonai pályát, majd a nagyobb érvényesülés lehetőségében bízva a Habsburg Birodalom kötelékébe jelentkezett. 1686-ban az osztrák hadsereg ezredesként, jelentős szerepe volt Buda várának visszafoglalásában és a későbbi ütközetekben is.

A „*Buda visszafoglalása*” című wikipédiás szócikk „*Veszteség, helyreállítás*” fejezete így emlékszik meg Marsigliről:

*„A várost és a várat teljesen szétlőtték, a házak leégtek, nagy volt az anyagi kár.*

*1 Luigi Ferdinando Marsigli nevét többféleképpen írják, a fent látható metszeten Marsilli-nek, máshol Marsili-nek, latinosan Marsilius. Téglás Gábor a dévai gimnázium igazgatója, régész és az MTA levelező tagja Luigi Ferdinando Marsigit következetesen Marsigli Lajosnak nevezi.*



Forrás: (<https://blog.oszk.hu/foldabrosz/luigi-ferdinando-marsigli-fordulat-magyarorszag-terkepi-abrazolastorteneteben>)

*De egy olasz hadmérnöknek – Luigi Ferdinando Marsigliinak – sikerült megmentenie a várban található Mátyás-kori Corvinák megmaradt darabjait.*<sup>[2]</sup>

A karlócai béke (1699) után Marsiglire bízta az új határvonalak megállapítását és megjelölését. Térképezte a Dunát és összeállította a Duna mentén található vadon termő növények katalógusát.

Még életében minden gyűjteményét, könyvtárát, kéziratát és térképét Bologna városának ajándékozta, ezzel lerakva a

2 ([https://hu.wikipedia.org/wiki/Buda\\_visszafoglal%C3%A1sa](https://hu.wikipedia.org/wiki/Buda_visszafoglal%C3%A1sa))

bolognai Tudományos Akadémia alapjait<sup>[3]</sup>. Az 1693–94 évi árvízi térképei és mederfelvételei a Duna első vízrajzi felvételei, amelyek az árvízi magasságára vonatkozó feljegyzéseket is tartalmaznak, így gazdaságtörténeti és vízrajzi szempontból egyaránt forrásértékű munka<sup>[4]</sup>.

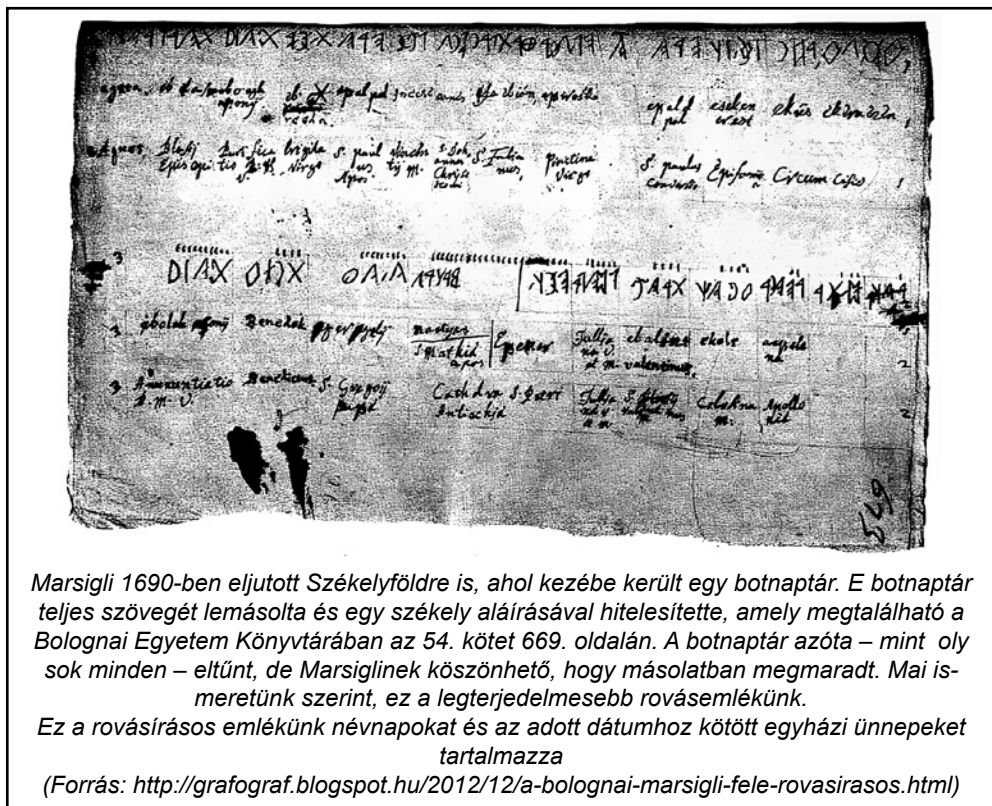
Marsigli nemcsak kiváló hadvezér, de tudós is volt. A pápa elkötelezettjeként a kereszténység védelmében a Habsburgok oldalán harcolt a törökök ellen, majd többször is megütközött Thököly Imre tatárjaival. 1689-ben jutott el a Vaskapuba. „A környéken töltött téli szállás idejét arra használta fel, hogy megtekintse a római idők emlékeit, köztük Traianus hidjának maradványait és tanulmányozza a vaskapui Duna-szakasz halállományát. Ekkor született meg – ahogy írja – a Duna-völgyről írandó nagy összefoglaló munkájának terve.<sup>[5]</sup>”

Hazánkra vonatkozó fő művei: Danubialis operis prodromus (Nürnberg, 1700); Danubius Pannonico-mysicus (I – VI., Hága és Amsterdam, 1726, 1741, 1744. A térképek külön kiadva: La Hongrie et le Danube, Hága, 1741).

3 Irod. Beliczay Jónás: *M. élete és munkái* (Bp., 1881); Veress Endre: *A M. centenáriumi kiadványok magyar vonatkozásai* (Magy. Könyvszle, 1930); Gianola Albert: *M. Alajos Ferdinánd és Erdély* (Erdélyi Múzeum, 1931); Fodor Ferenc: *A magyar térképírás* (Bp., 1953); Horváth Árpád: *M., a magyar föld fölfedezője* (Élet és Tudomány, 1955).

4 <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-eletrajzi-lexikon-7428D/m-76AF9/marsigli-luigi-ferdinando-marsili-grof-76C7>

5 Jászay Magda: *Marsili, a katona, diplomata és tudós Magyarországon a török kor alkonyán. Történelmi Szemle XLI (1999) 1-2: 31-52*



### Gróf késmárki Thököly Imre

(Késmárk, 1657. szeptember 25. – Ízmit, 1705. szeptember 13.)

A 17. század utolsó harmadában meggyengült a porta ereje Magyarországon. A szultán seregei 1683-ban sikertelenül ostromolták Bécsnek büszke várát. A császáriaktól kezdve igyekeztek Magyarországról is kiszorítani a török seregeket. Thököly a „bujdosók vezére” 1684-ben Érsekújvárnál kurucokból verbuvált seregével a törökök oldalán harcolt Antonio Caraffa osztrák tábornagy seregével, ahol először került szembe Veterani ezredessel is. 1689 nyarán ostrom alá vette Ada Kaleh-t, 8000 fős kuruc-román-török-tatár sereggel elfoglalta Orsovát, majd Újpalánkot. A Törösvári-szoros felől támadó Thököly 1690 nyarán a zernyesti csatában fényes győzelmet aratott az erdélyi véderő és a császári csapatok felett. Nagy ellenfele – Teleki Mihály – erdélyi főgenerális elesett, Donatus Heißler altábornagyot fogságba ejtette. Ezzel a győzelmével átmenetileg sikerült megszereznie az erdélyi fejedelmi címet. 1691. január 2-án a már tábornoki rangban harcoló Veteránival szemben a törösvári csatában vereséget szenvedett. A fejedelem alig tudta elkerülni a fogságba esést. Ez év nyarán még megtámadta Orsovát és Ada Kaleh-t, de a császári seregek onnan is kiszorították.





*Az új orsovai katolikus templom. A templom előterében márványtábla emlékezik arra, hogy a Szent Korona 1849-és 1853 között Orsován volt elásva. Az elásás helyén Koronakápolnát építettek, ami a Duna duzzasztása miatt víz alá került*



*Ada Kaleh sziget alatt a balparton a Vodnica (Vodița) patak torkolatánál állott egykoron Magyarország és Románia határa. A kereszt emlékeztet Ada Kaleh-ra és talán az egykori határállomásra is. Magyarország határa a sziget alatt hagyta el a Dunát és a Bahna patak mentén indult el a Déli-Kárpátokba*