

# DESPRE DIRIJAREA NAVIGAȚIEI FLUVIALE ÎN ZONA PORȚILOR DE FIER ALE DUNĂRII ÎN EPOCĂ ROMANĂ

Călin Timoc

Dunărea a fost folosită în antichitate ca o importantă cale de transport, principala arteră comercială care lega Europa Centrală de Marea Neagră. Zona Clisurii Dunării reprezenta porțiunea cea mai dificilă pentru navigația fluvială, aproape pentru toate tipurile de ambarcațiuni.

Debitul rapid al apei precum și stâncile erau principalele obstacole în calea vaselor, Cazanele și Porțile de Fier ale Dunării fiind zonele cele mai greu de trecut.

Primii care s-au ocupat de regularizarea cursului Dunării în această zonă și de dirijarea traficului fluvial au fost romanii (Benea 1982, p.23-24; Petrovic 1995, p.130).

Se știe că cea mai intensă activitate edilitară în această zonă s-a depus în timpul lui Traian, în preajma războaielor daco-romane (Stângă 1996, p.75). Atunci *limes*-ul Moesiei Superior a fost puternic întărit cu trupe, a fost terminat tronsonul de drum rutier din zona Cazanelor început de împăratul Tiberius iar Dunărea a fost făcută navigabilă la Porțile de Fier prin construirea unui canal îndiguit, lung de 3000 m și lat de cca. 50 m (Tudor 1978, p.30, 61; Petrovici 1995, p.129-140; Timoc 1996, p.248).

Columna Traiană ne înfățișează în prima ei scenă *limes*-ul Moesiei Superior ocupat de garnizoane romane, iar din loc în loc turnuri de observație - *specula* - de formă pătrată care semnalizau între ele prin torțe (Vulpe 1988, p.21-22; Bobu-Florescu 1969, Taf. II).

Aceste rețele de turnuri apar destul de frecvent în zonele muntoase de *limes* și aveau de supravegheat și semnalizat mișcările barbarilor. Pe *limes*-ul Daciei Porolissensis, în partea nordică a Munților Apuseni, între castrerele de la Bologa, Buciumi și Porolissum asemenea linii de turnuri au fost surprinse arheologic (Gudea 1992, p.74-76).

Pe linia Dunării, între actualele localități Baziaș și Drobeta Turnu-Severin relieful malurilor fluviului a impus existența unei asemenea rețele de turnuri - *speculae*, care după constituirea provinciei Dacia și avansarea *limes*-ului spre nord a rămas alături de câteva castrere cu funcția de a asigura buna desfășurare a traficului pe acest dificil tronson navigabil. Acest lucru se impunea cu atât mai mult cu cât pe Dunăre navigația avea un caracter "internațional", pe lângă corăbiile romane circulau și diverse ambarcațiuni barbare, mai ales iazyge (Benea 1982, p.24).

Suntem însă de părere că o parte din aceste turnuri mai ales acelea din apropierea unor obiective importante cum ar fi porturi, canale, insule, vaduri de trecere sau poduri, în condiții de vizibilitate redusă deserveau navigația funcționând ca niște faruri păzite de armată.

În continuare vom încerca să analizăm posibilele construcții și turnuri care au fost până acum descoperite și care puteau fi implicate în sistemul de dirijare și susținere a traficului fluvial.

Ridicarea la sfârșitul anilor 60 ai secolului XX a Hidrocentralei de la Porțile de Fier și a lacului de acumulare a făcut practic imposibilă cercetarea arheologică a unor situri importante din imediata apropiere a malurilor Dunării, în zona Clisurii. De aceea, în susținerea argumentației părerilor noastre vom folosi vechile informații cartografice și literare ale lui L.F. Marsigli (1744), precum și rapoartele Comisiei Țărilor Riverane — "Donau Verein" — pentru regularizarea cursului Dunării de la sfârșitul sec. al XIX-lea precum și rezultatele săpăturilor arheologice efectuate.

#### *Drobeta*

Cercetările arheologice care au dezvelit în imediata apropiere a castrului, pe malul Dunării elemente de zidărie ce au aparținut unor amenajări portuare susțin părerea existenței unui turn circular ce deservea navigația în imediata apropiere a Drobetai. (Stângă 1996, p. 76-77; Davidescu 1980, p. 77-78).

Părerile în legătură cu acest turn, descoperit de Băroacăilă, sunt împărțite. Ioan Stângă este crede că am avea de a face cu un turn cu rol defensiv de a apăra portul drobetens și sprijină militar retragerea ambarcațiunilor romane în cazul unei confruntări cu sorți de izbândă defavorabile acestora (Stângă 1996, p.77). Ipoteza arheologului severinean este susținută de faptul că turnul se află în imediata apropiere a castrului și este legat printr-un zid gros de latura estică a castrului roman de la Drobeta.

O altă părere este cea a lui D. Tudor și M. Davidescu care văd în turnul circular legat cu zid de castru unul din principalul chei al importantului port fluvial de la Drobeta (Davidescu 1980, p. 78).

Nu excludem ideile exprimate mai sus, dar suntem înclinați să credem că rolul acestui turn circular era multiplu. Pe lângă paza și apărarea portului sigur avea și atribuții de semnalizare. Pe lângă dirijarea navigației în zona portuară a Drobetai, el semnaliza și podul lui Apollodor din Damasc, pentru navele ce circulau pe Dunăre. Importanța acestei semnalizări pentru navele mari era vitală deoarece pentru a trece pe sub podul de la Drobeta-Pontes acestea erau nevoite să execute manevre complexe, de coborâre a catargul central și să-și asigure din timp un curs printre pilele podului ce ieșeau din apă (Crăciunoiu 1983, p. 35-36).

Relieful Columnei lui Traian indică de asemenea prezența unui turn circular din piatră, foarte înalt în apropierea unui pod de vase în primul război dacic (Florescu 1969, Taf. XXXVII-XXXVIII). Nu se poate însă localiza precis scena.

#### *Insula Banului*

Ruinele antice de pe această insulă au fost semnalizate de ofițerul de geniu din armata habsburgică de la sfârșitul sec. XVII-lea L.F. Marsigli. El observa în partea dinspre aval a insulei ruinele unor ziduri circulare notate de el cu *g* și *h* (Marsigli 1744, p.23, fig. XXVIII). Zidul *g* indică existența unui turn circular, fără însă a avea și alte informații tehnice despre acesta.

#### *Sip*

Situația din această zonă este mai complexă și asta datorită existenței aici a canalului roman de navigație de la Porțile de Fier ale Dunării. Fără îndoială informațiile cele mai importante din punct de vedere arheologic le avem de la L.F. Marsigli, care a putut încă la vremea sa să admire ruinele romane de aici, înaintea lucrărilor austriece de regularizare a cursului Dunării. El cartă în împrejurimile Sipului — la ieșirea dinspre aval

(partea estică) din canalul de navigație roman – o bifurcare de diguri ambele terminându-se în apropierea apelor Dunării cu câte un turn: *a* și *b* (Marsigli 1744, p. 17-18, fig. XVI-XVII). Această situație topografică de pe malul sârbesc a fost confirmată de ing. Pál Vásarhelyi în 1834, cu ocazia primei încercări austriece de regularizare a Dunării la Cataracte (Aktenstücke 1880, Taf. "Eisernen Thor"). Păreerea noastră în legătură cu aceste turnuri este că ele aveau rolul de a indica navelor ce veneau dinspre aval intrarea în canalul de navigație și apropierea ambarcațiunilor de cea mai periculoasă zonă de pe tronsonul navigabil al Dunării: **Cataractele și Cazanele Dunării** de a se asigura corespunzător (Timoc 1996, p. 248-249). Totodată turnurile regularizau fluxul navigației prin canal, iar în caz de război apărau intrarea estică a acestuia.

Dimensiunile acestor turnuri nu se pot preciza cu exactitate. După scara oferită de L.F. Marsigli, turnul *a* ar fi de formă pătrată de cca. 25 m lățime și cca. 20 m înălțime, iar turnul *b* de formă circulară are diametrul de cca. 20 m (*Ibidem*, p. 245-246).

#### *Ada-Kaleh*

Cercetări arheologice pe insula Ada-Kaleh nu s-au făcut, dar o locuire umană este atestată pe toată perioada evului mediu. Importanța acestei insule în controlul navigației fluviale este deseori subliniată de istorici pentru epoca medievală și modernă. O ultimă imagine a acestei exotice insule o avem realizată de Direcția Topografică a Ministerului Apărării a RPR în 1962. Pe această hartă militară se poate observa că în partea de aval a insulei pe prima terasă a malului Dunării există o ridicătură de formă circulară a terenului, poate ruinele unui turn (?). O situație identică există pe insula Banului.

#### *Gradaniza-Gradisca*

La Porečka reka unde Dunărea cotește aproape 90° a fost un loc frecvent de acostare a navelor cu rame fluviale din antichitate înainte sau după traversarea Cazanelor. Acest lucru este dovedit și de amplele ziduri ale cheiului precum și de cele două turnuri (pomenite și de Marsigli - *Gradisca*) care-l încadrează (Petrović 1984b, p. 291). Fortificația - de 60 x 60 m - care apără portul de la Porečka a fost datată în sec. III-IV d.Hr. dar zona a fost, după cum demonstrează cimitirul de incinerare de aici, ocupată de romani încă din secolul I d.Hr. (*Ibidem*).

#### *Lepenski vir*

Pe terasa cea mai joasă, foarte aproape de malul Dunării au fost descoperite ruinele unui turn pătrat, de 5,10 x 4,90 m, de piatră de carieră cu grosimea zidului de 0,70 m. Fundația turnului este de 1,5 m adâncime și măsoară 1 m grosime. Întregul material arheologic recoltat din dezvelirea și golirea turnului este de secol III (Srejević 1984, p. 197-199).

#### *Livadice*

Foarte aproape de cursul Dunării și aproape unul de altul se găsesc un turn de piatră roman, un *speculum* - de 20 x 17,5 m - de la Male Livadice și un *castellum* - de 40 x 40 m - de la Velike Livadice. Autorul cercetărilor arheologice a constatat o demolare ulterioară a fortificației romane construite împreună cu turnul la sfârșitul sec. I - începutul sec. II d.Hr. Se pare că după terminarea războaielor dacice ale lui Traian și odată cu formarea provinciei Dacia se renunță la ambele construcții, a căror existență a fost strict legată de *limes*-ul dunărean de la sfârșitul sec. I d.Hr. (Piletić 1984, p. 192).

## Lista ilustrației Abbildungen

Fig. 1 - Zona Porților de Fier a Dunării după L.F. Marsigli (1744).

Abb. 1 - Die Eisernen Tor Gegend nach L.F. Marsigli (1744).

Fig. 2 - Ruinele romane de la Sip după L.F. Marsigli (1744).

Abb. 2 - Die römische Ruinen von Sip nach L.F. Marsigli (1744).

Fig. 3 - Turnul roman (b) din Dunăre, din fața castrului de la Cezava după L.F. Marsigli (1744).

Abb. 3 - Der römische Turm (b) aus der Donau, nahe den Kastell von Cezava nach L.F. Marsigli (1744).

Fig. 4 - Turnul și portul roman de la Porecka reka după L.F. Marsigli (1744).

Abb. 4 - Der Turm und der römische Hafen von Porecka reka nach L.F. Marsigli (1744).

Fig. 5 - Cataractele Dunării și ruinele romane din apropiere după L.F. Marsigli (1744).

Abb. 5 - Die Katarakten der Donau und die römischen Ruinen aus der Umgebung nach L.F. Marsigli (1744).

Fig. 6 - Turnul de pe insula Banului după L.F. Marsigli (1744).

Abb. 6 - Der Turm von der Banului Insel nach L.F. Marsigli (1744).

Fig. 7 - Posibilul turn de pe insula Ada-Kaleh după o hartă militară din 1962.

Abb. 7 - Der vermutliche Turm von der Ada-Kaleh Insel nach eine Militärmappe aus dem Jahr 1962.

Fig. 8 - Planul turnului fortificat de la Zidinac după Petar Petrovic (1984b).

Abb. 8 - Der Plan des verstärktes Turmes von Zidinac nach Petar Petrovic (1984b).

Fig. 9 - Planul turnului fortificat de la Pesača după Minic (1984b).

Abb. 9 - Der Plan des verstärktes Turmes von Pesača nach Minic (1984b).

Fig. 10 - Planul clădirii de la Gospodin Vir (post de pază a traficului fluvial antic) după Minic (1984a).

Abb. 10 - Der Plan des Gebäudes von Gospodin Vir (Überwachung- und Wehrpost des antiken Donauschiffahrtes) nach Minic (1984a).

Fig. 11 - Planul turnului roman de la Lepenski Vir după Srejovic (1984).

Abb. 11 - Plan des römischen Turms von Lepenski Vir nach Srejovic (1984).

Fig. 12 - Planul turnului roman de la Male Livadice după Piletić (1984).

Abb. 12 - Plan des römischen Turms von Male Livadice nach Piletić (1984).

Fig. 13 - Planul fortificației romane târzii și a portului de la Porečka reka după Petar Petrovic (1984b).

Abb. 13 - Plan des Spätromischen Festung und des Hafens von Porečka reka nach Petar Petrovic (1984b).

Fig. 14 - Turnul roman și castrul de la Drobeta după Alexandru Bărcăcilă.

Abb. 14 - Der römischen Turm und Kastell von Drobeta nach Alexandru Bărcăcilă.

Fig. 15 - Planul general al Porților de Fier ale Dunării cu rețeaua de turnuri romane (a. turnuri presupuse; b. turnuri descoperite).

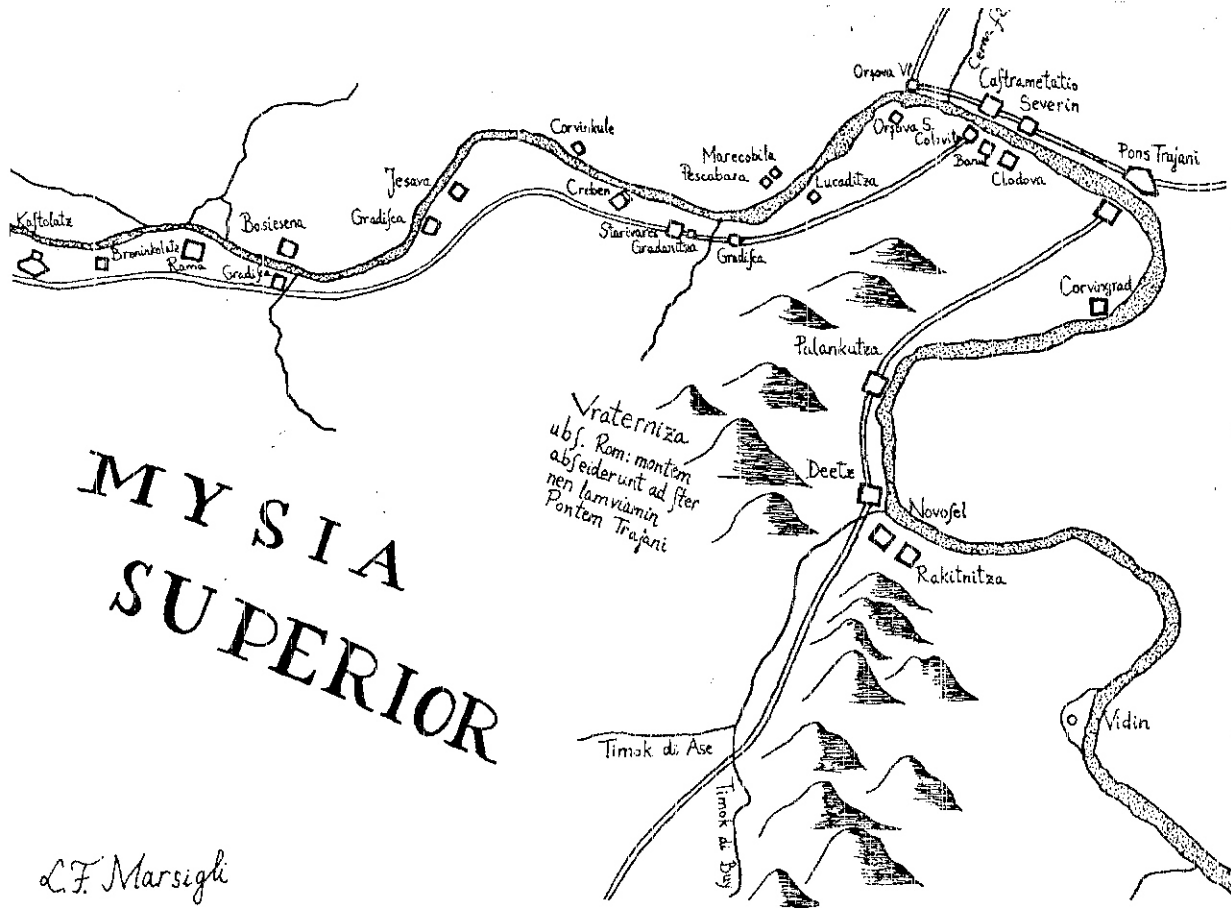
Abb. 15 - Der Gesamtplan des Eisernen Tores der Donau mit der römischen Turmlinie (a. vermutliche Türme; b. gefundene Türme).

## ÜBER DIE SCHIFFFAHRTSTEUERUNG IN DER EISERNEN TORE DER DONAU ZUR ZEIT DES RÖMISCHEN REICHES

(Zusammenfassung)

Die Donau war immer ein wichtiger Weg, die den Westen mit dem Osten des römischen Reiches und die Limesprovinzen mit die barbarische Nachbargebiete verband. Auf die Gewässer des Stromes durchfahren römische Militär- und Ziwillschiffe aber auch barbarische Boote mit Tauschwaren.

Deswegen eine gute Steuerung dieses Wasserstrasses war sehr wichtig in die römische Epoche. Darum wurden in der Eisernen Tor Gegend der Donau ein Netz von Türmen auf Inseln und Ufer errichtet, die die Schiffahrt durch Lichtzeichen steuerten. Nach die archäologischen Forschungen scheint es, daß diese Turmlinie entlang der Donau in 2-3 Jhr. n.Chr. am meisten aktiv war.



# MYSIA SUPERIOR

L.F. Marsigli

Fig. 1

Fig. 2

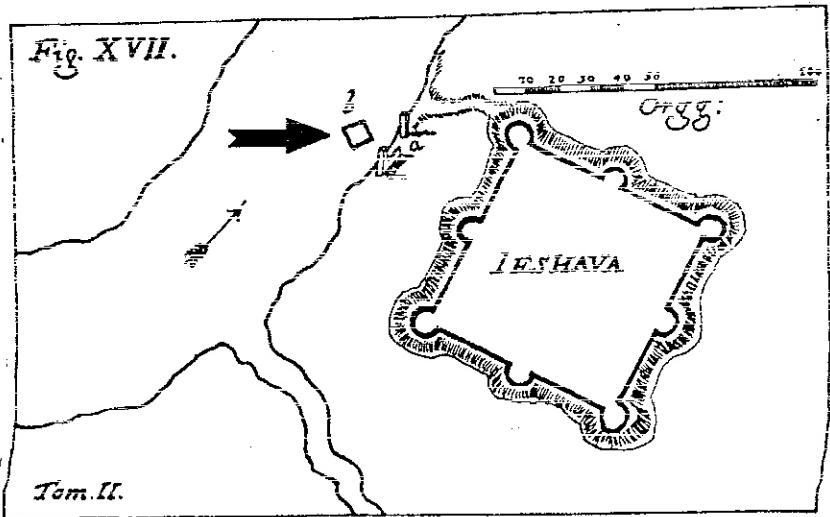
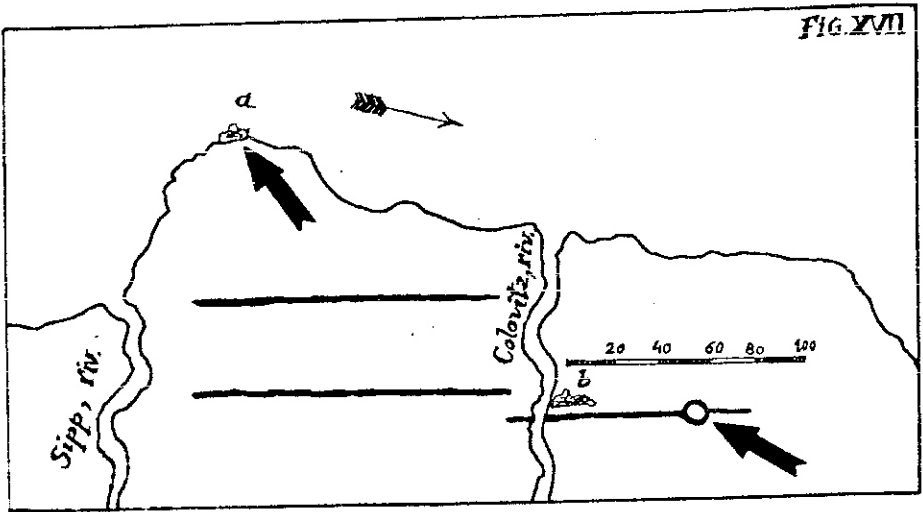


Fig. 3

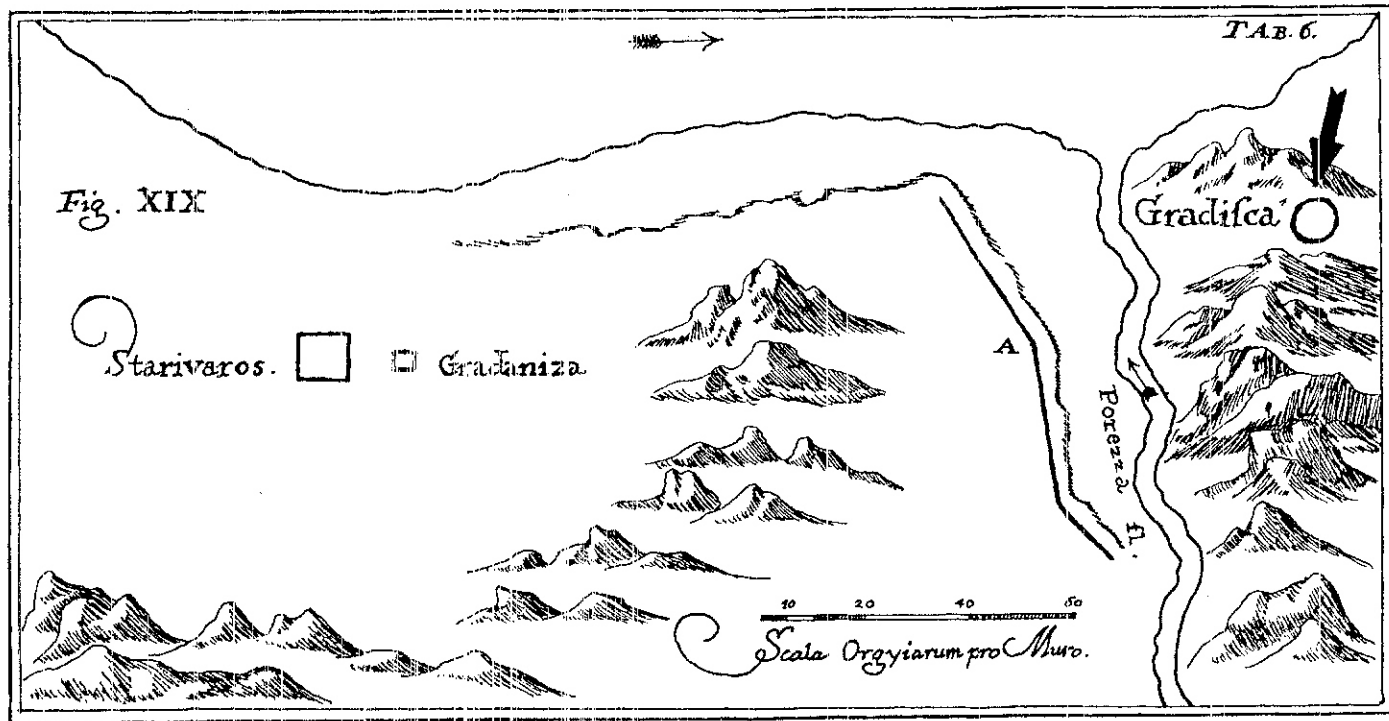


Fig. 4





Fig. XXVIII

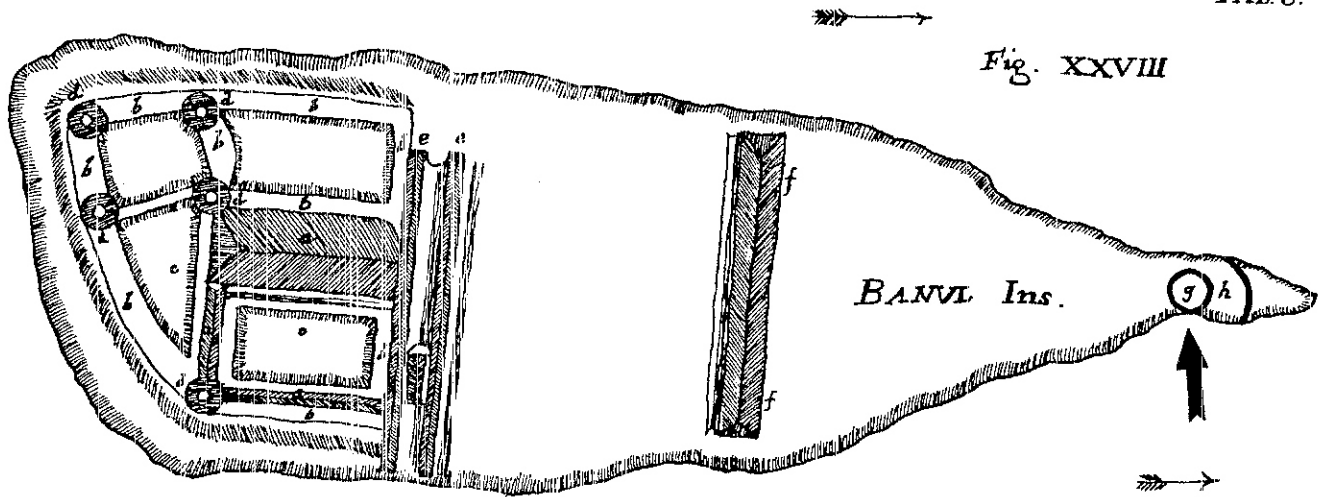


Fig. 6

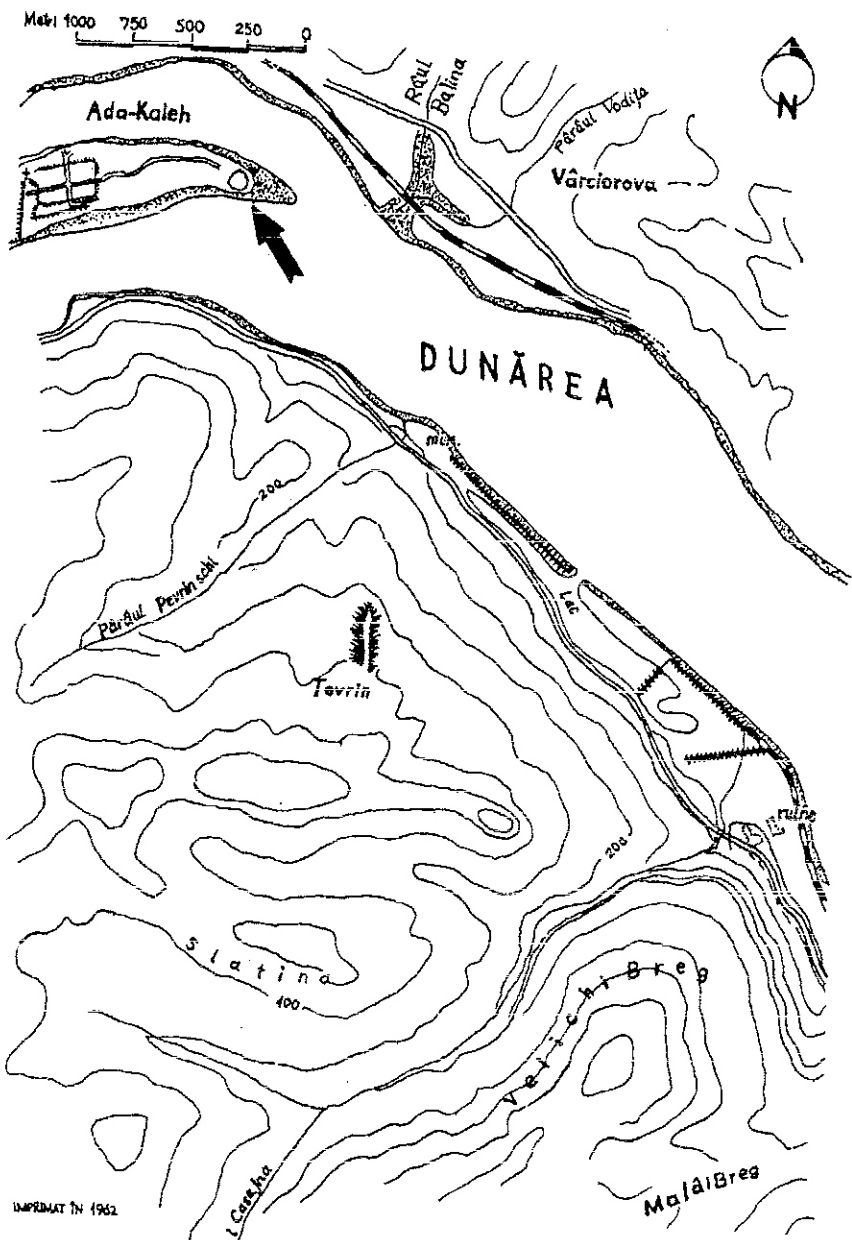


Fig. 7

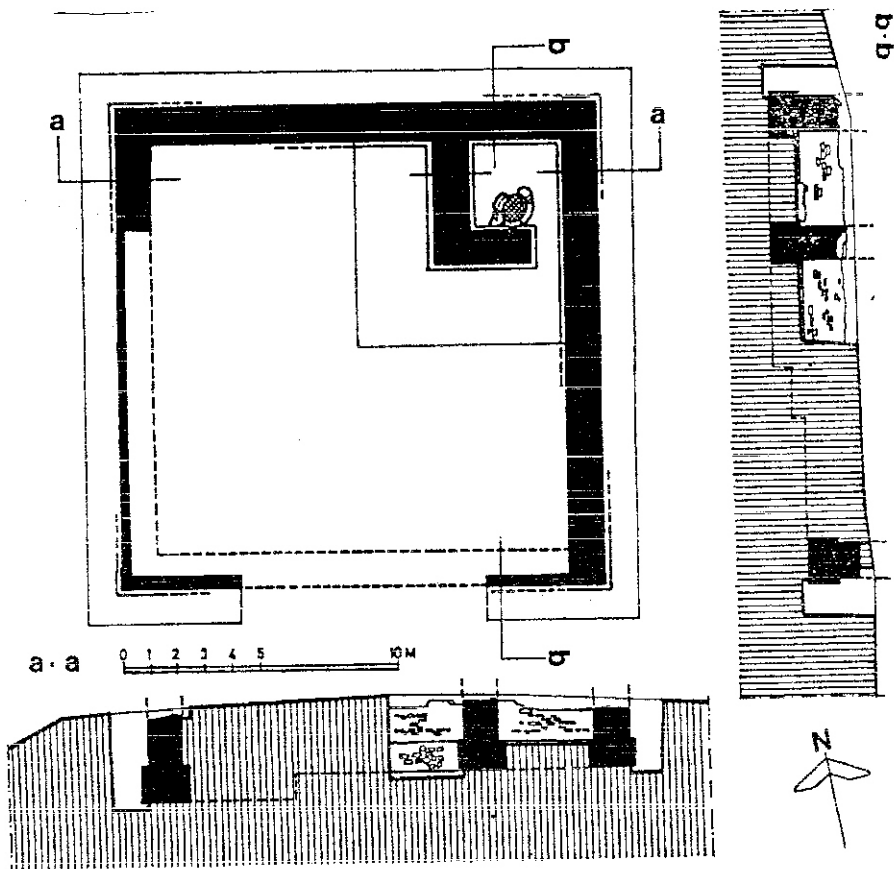


Fig. 8

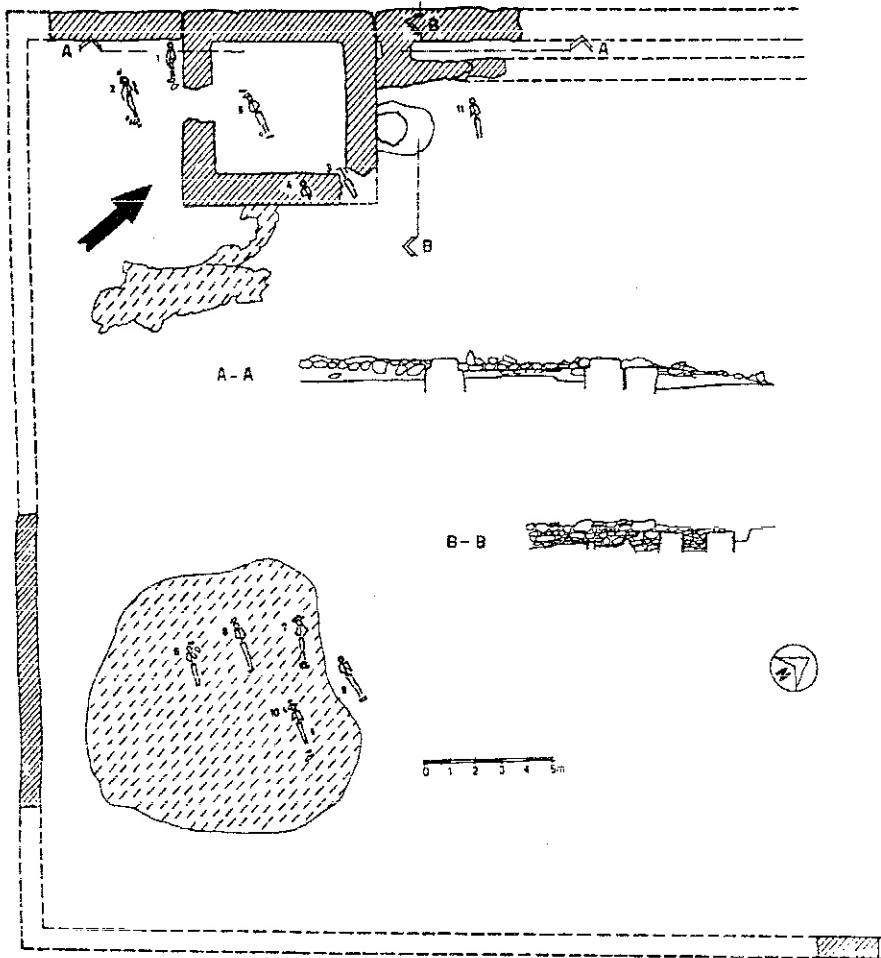


Fig. 9

Fig. 10

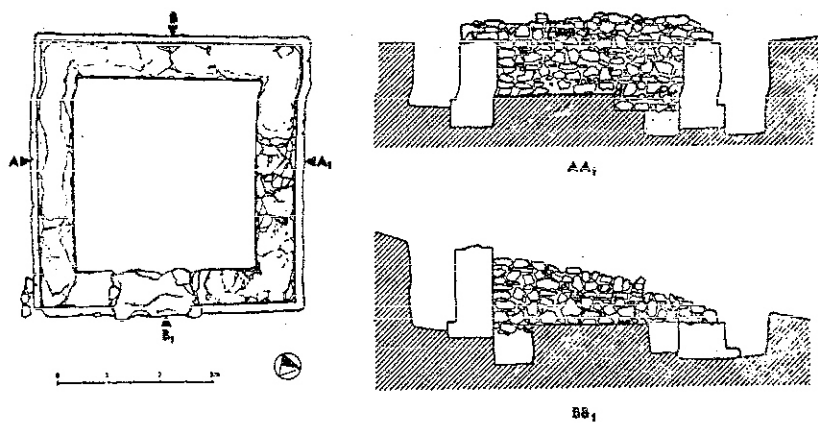
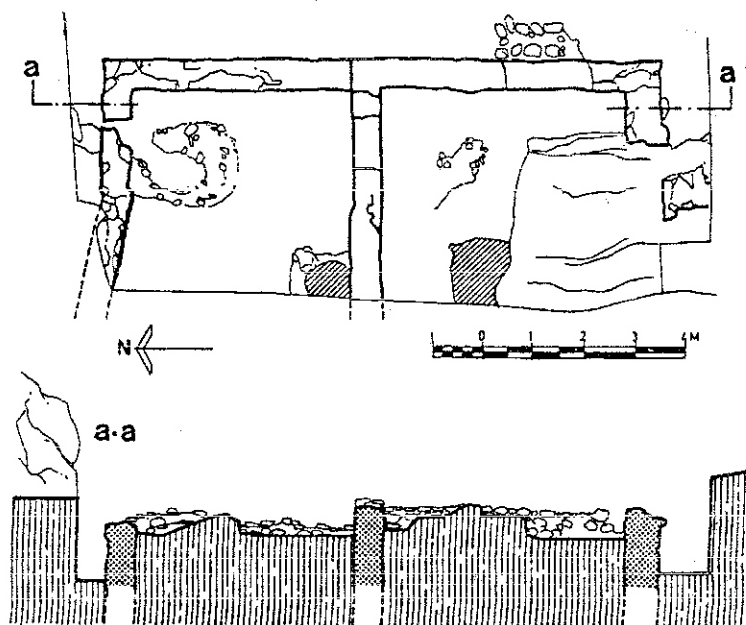


Fig. 11

Fig. 12

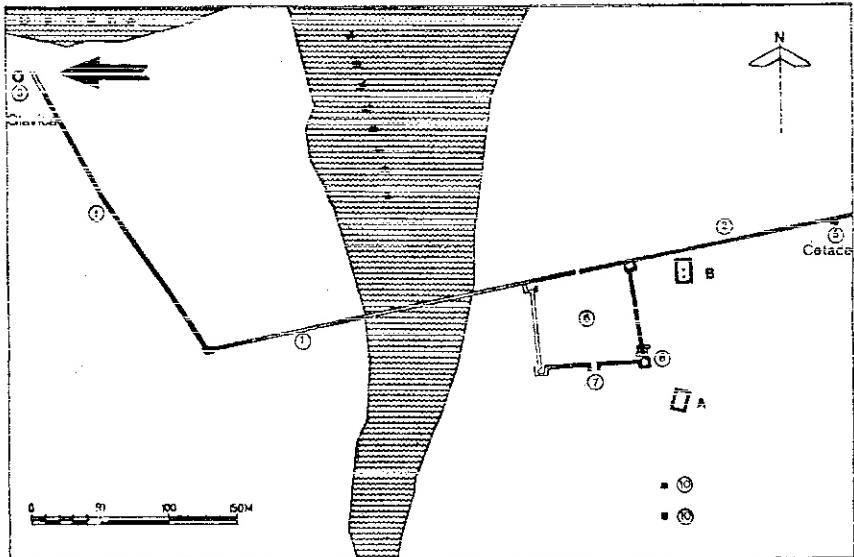
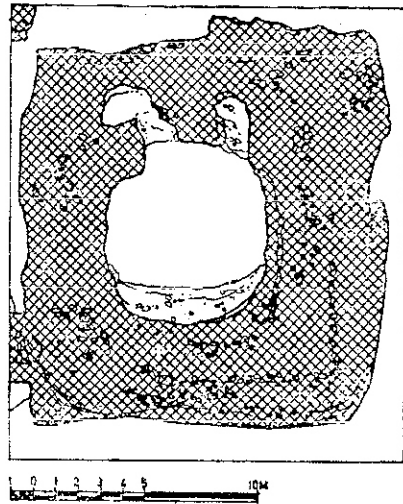


Fig. 13

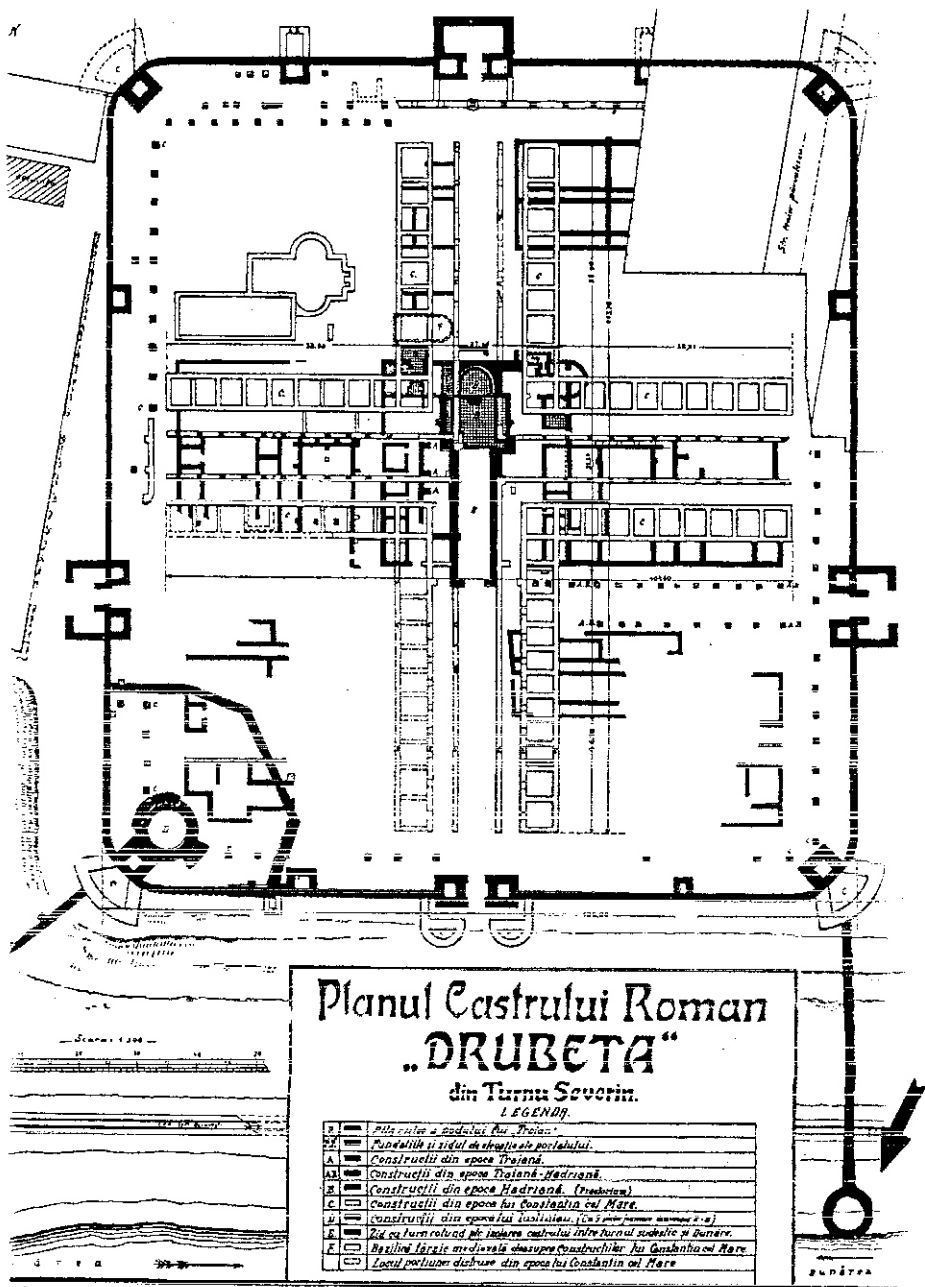


Fig. 14



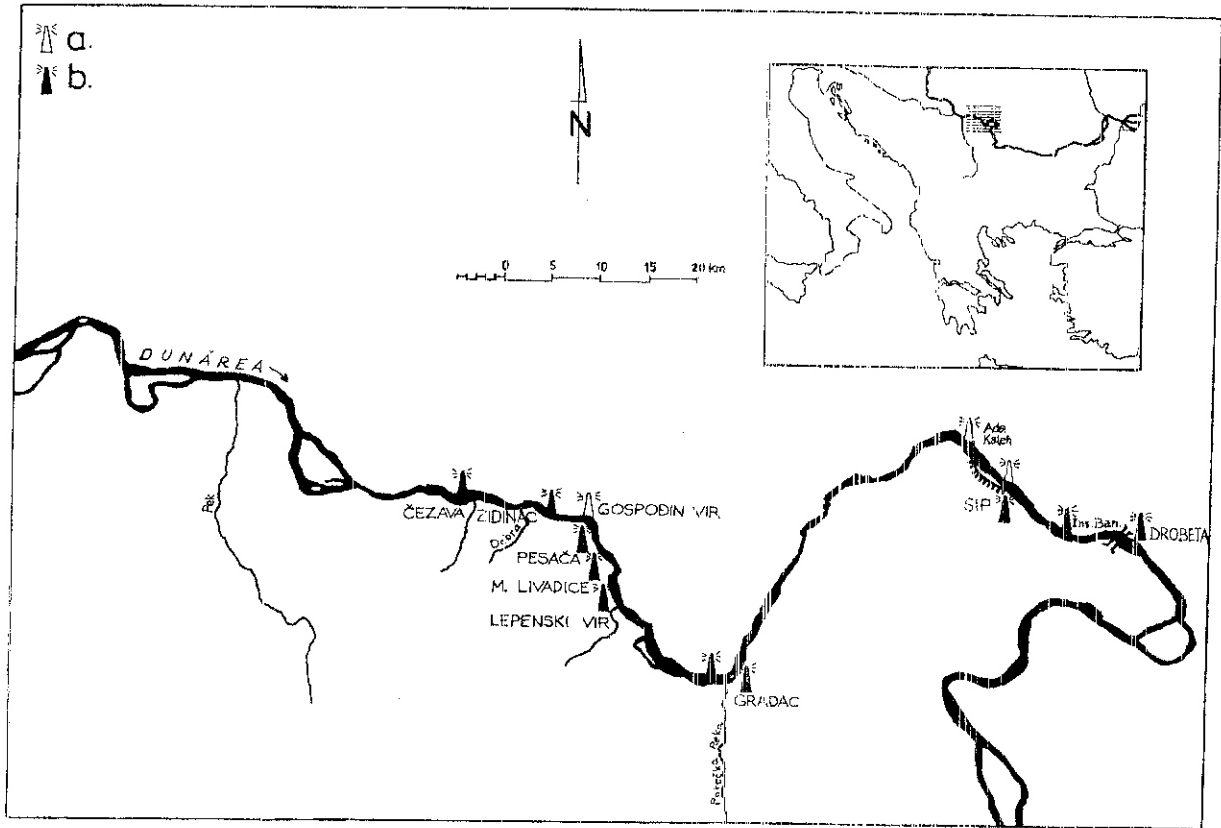


Fig. 15