

## 4. Az Al-Duna

Az Al-Duna vidéke a mai Szerbia természeti és történeti látnivalókban egyik leggazdagabb tájegysége.

Kevevárától két úton indulhatunk az Al-Duna felfedezésére. Ha a Kevevárától Szendrő felé vezető utat választjuk, a Duna-hídon átkelve a 24-es számú főúton Pozsarevác érintésével juthatunk a Dunához Veliko Gradište településnél. Ez az útvonal hatalmas forgalma, a sebességi és előzési szabályokat túlzott nagyvonalúsággal kezelő helyi autósok, kamionosok miatt jó szívvel nehezen ajánlható. Célszerűbb Szendrő várát és a város nevezetességeit külön megnézni, majd visszatérni a Duna bal oldalára és Kevevárától (Kovin) Fehértemplom (Bela Crkva) felé venni az irányt.

### *Szendrő, hivatalos nevén Smederevo*

Szendrő a Duna jobb partján, a Jessova torkolatánál, Belgrádtól 48 kilométerre délkeletre fekvő városka. Szerb neve a délszláv *Smeder* személynévből származik, jelentése: Smeder birtoka. A település kevésbé, inkább annak hatalmas és viszonylag épen fennmaradt 15. századi vára, illetve a várnak a magyar történelemben játszott szerepe miatt érdekes.

**A vár és története:** A vár helyének stratégiai fontosságát már a rómaiak is felismerték, Vinceium néven településük állt ezen a helyen. A ma látható monumentális, háromszög alaprajzú erődítményt Brankovics György szerb fejedelem építtette. A belső vagy kis vár 1428–30 között készült 6 toronnyal, palotával, melyet vizesárokkal és barbakánnal védtek. A külső vár építésére 9 évvel később került sor. A 10,5 hektár területet felölelő külső váron belül egy katonai és egy polgári település is volt. A külső vár falai a legkeskenyebb részen is 2 méteres, míg több helyen a 4,5 méteres vastagságot is elérik. A várfalak összhosszúsága 1,2 kilométert tesz ki, a falak védelmét 21 torony szolgálta. A külső várfalon kívül is voltak védművek, de ezeket ma már hiába keressük. A falak szerkezete kb. 20 méterenként teljesen eltérő, ami abból adódik, hogy a várfalakat egy-egy település idevezényelt jobbágyai építették, és egy-egy falu nagyjából 20 méternyi falszakasz megépítéséért volt felelős.

A környékbeli várakhoz mérten is kiemelkedő nagyságú erősséget látva felmerülhet a kérdés, hogy miért is építették Szendrő várát ilyen hatalmasra?

Lazarevics István szerb uralkodó 1426-ban Tatán egyezséget kötött a magyar uralkodóval, Zsigmond királlyal. Megállapodtak abban, hogy magyarországi birtokokért cserébe a szerb fejedelem halála után Nándorfehérvár magyar kézre kerül. Történt mindez magyar részről a török elleni hatékonyabb védelem megszervezése céljából.

Lazarevics halála után a szerb fejedelem Brankovics György lett, akinek a korábbi királyi székhely, Nándorfehérvár „pótlására” **királyi udvara befogadására alkalmas várat** kellett építenie, olyat, amely a török elleni védelem kihívásainak is meg tudott felelni. Ez az új vár lett Szendrő, ez a kettős funkció magyarázza a vár méreteit.

Szendrő vára a törökök elleni harcok állandó helyszíne volt. 1437-ben még sikertelenül ostromolták az oszmánok, huszonnégy évvel később azonban már bevették az erősséget.

Az 1448. október 18-19-i második rigómezei csatában ugyanazon a helyen, ahol 1389-ben a szerbek vereséget szenvedtek a töröktől, Hunyadi János serege havasalföldi segédhadak támogatásával megütöközt II. Murád török szultán hadseregével. Brankovics György nem vett részt a hadjáratban, sőt el is árulta Hunyadi. Így a törökök meg tudták akadályozni Hunyadi seregének egyesülését a Szkander bég vezette albán felkelőkkel, és súlyos vereséget mértek a magyar seregére.

*A vesztes csata után a szerb fejedelem Hunyadi János kormányzót elfogta, és Szendrő várában tartotta fogva. Elengedéséért 100 ezer forint váltásdíjat követelt, továbbá kikényszerítette Hunyadi nagyobbik fiának, Lászlónak saját unokájával, Cillei Erzsébettel való eljegyzését, amely azonban később felbomlott.*

1451-ben a Szendrőn megkötött egyezség vetett véget Hunyadi János és Brankovics György viszályának. A kor szokásainak megfelelően a megállapodás megerősítése érdekében megegyeztek Hunyadi János kisebbik fia, a gyermek Mátyás és a Brankovics unoka, Cillei Erzsébet eljegyzésében is. (A kiskorú Cillei Erzsébet 1455. végén meghalt.)

Hunyadi 1454-ben még felmentette Szendrő várát a török ostrom alól, halála után, 1459-ben a törökök azonban elfoglalták azt. Ez a középkori szerb állam létének végét is jelentette, így Szendrő várának vezető politikai szerepe is megszűnt. A törökök folytatták az erődít-

mény megerősítését. A vár köré még egy falat húztak, melynek védelméhez két kisebb négyzetes tornyot, és négy sokszögletű ágyútornyot is emeltek. A keresztény seregek többször megkísérelték visszafoglalni az erősséget a töröktől. Szendrő várának ostrománál halt meg korának kiváló hadvezére, a „törökverő” Kinizsi Pál 1494. november 24-én. A várat Szapolyai János is eredménytelenül ostromolta 1512-ben.

1688-ban, Nándorfehérvár visszafoglalása után a törökök átmenetileg feladták Szendrőt is, de két évvel később újra visszavették. A 18. század az osztrák-török háborúk jegyében telt ezen a környéken is, így a vár többször gazdát cserélt a század folyamán.

Szendrő várát 1805-ben a szerb felkelők megszürezték, de hivatalosan csak az 1867-es szultáni rendelet jutatta végleg a szerbek kezére. A 19. század folyamán Szendrő saját kereskedelmi flottával rendelkező gazdag kereskedővárossá fejlődött, köszönhetően annak, hogy a balkáni kereskedelem döntő része ekkor a Dunán bonyolódott.

A két világháborúban is szerepet kapott a hatalmas erődítmény. 1915 és 1918 között a Monarchia csapatai szállták meg, míg a második világháborúban német csapatok állomásoztak a falak közt. 1941-ben a várból tárolt lőszeranyag hatalmas detonációval felrobbant. Ez 2500 ember halálát okozta, és a vár is jelentős károkat szenvedett. A háború utáni helyreállítás során a falak nagy részét kijavították.

A külső várba ingyenes a bemenet, a belső vár megtekintéséért azonban fizetni kell.

Szendrő megtekintése után visszatérünk a Duna bal oldalára és Kevevárától (Kovin) Fehértemplom (Bela Crkva) felé vesszük az irányt. Nem sokkal Fehértemplom előtt Temespalánka (Banatska Palanka), illetve Ópalánka (Stara Palanka) felé jobbra lefordulva a főútról nemsokára kijutunk a Dunához, ahol komppal kelhetünk át a jobb partra. A kikötő melletti kis halászcsermelyében megvárhatjuk a kompot, amellyel 20-25 perces kellemes utazással érünk át a túlsó Ráma (Ram) városkába. A komp pontosan Ráma vára alatt köt ki.

## *Ráma, hivatalos néven Ram*

Ráma környéke már a rómaiak idejében is lakott volt, a ma is álló vártól nem messze feküdt az egykori Lederata nevű település. A vár szabálytalan ötszög alapú, egy sziklakiszögélésen épült az egykori római település köveinek felhasználásával. A figyelmes szemlélő a mai napig megtalálhatja a vár falában az egykori római múlt emlékét őrző latin feliratos köveket. Az öttornyú vár viszonylag épen megmaradt, ingyen látogatható, udvarán egy régi dzsámi maradványai is

fellelhetőek. A vár története a múlt homályába vész, valószínűleg már a 12. század előtt is erődített hely volt, a mai várat pedig a törökök emelték a 15. században.

## Veliko Gradište

Ráma várától a 105-ös, majd a 108-as úton hol a Duna mellett, hol kicsit eltávolodva tőle folytathatjuk utunkat Veliko Gradišteig. A környék jól kiépített fürdő- és nyaralóövezet strandokkal, kávézókkal, éttermekkel. Veliko Gradište szerb-román folyami határállomás, ahol nagy melegben kis pihenőt is tehetünk a Duna parton, vagy a part menti parkban sétálva.

Veliko Gradištétől szintén a Duna melletti – Požeženo és Vinci településeket érintő – út ajánlható, amely talán kicsit lassabb célhoz érést jelent, de látnivalóiban össze nem hasonlítható a főúttal. A Duna partja errefelé is már-már tengerparti hangulatot idéz, stranddal, kávézókkal, sok szép villával.

## Galambóc vára hivatalos neve: Golubac

Galambóc (Golubac) települést elhagyva a Duna mellett vezető útról nemsokára megpillantjuk Galambóc várának egyik oldalt a Dunába nyúló, másik oldalt a helyre felfutó falait. Az al-dunai várak közül ez a legjobb állapotban megmaradt és legimpozánsabb erősség.

A terület innen 100 km hosszan az úgynevezett **Vaskapu Nemzeti Park** része (szerbül Nacionalni Park Đerdap), mely összesen 640 km<sup>2</sup> területet foglal magában a Duna mentén.

**Galambóc vára** a falutól több mint 4 kilométerre, a Vaskapu-szoros bejáratánál áll. A Galambóci-szoros az első jelentősebb szoros az Al-Dunán. A Belgrádnál még 2 km széles Duna itt 400 méterre szűkül. Két oldalán magas hegyek közé szorítva folytatja útját, melyet maga vágott egykor a Kárpátok zömmel mészkő alkotta hegyei közé.

A parti utat keresztülvezették a váron, mivel a vár a Dunáig leér. Az áthaladás során legyünk figyelmesek, mert a vár adottságai miatt az út egyes helyeken beszűkül, ezért magassági és szélességi korlátozások vannak érvényben.

A 13. század végén a szerbek által emelt vár helyén már a római korban is erődítmény állt. A középkori vár több bővítésen esett át, mai állapotában is jól elkülöníthető a régebbi belső és az újabb külső várrész.

A vár az évszázadok folyamán a török–magyar háborúk gyakori helyszíne volt. Török kézre először 1391-ben került, de rövidesen a

magyarok szerezték meg. Zsigmond király idejében, 1427-ben szerb nemzetiségű várkapitánya 12.000 aranyért a török kezére játszotta át. Ezt követően a magyar király mindent megtett az erősség visszavételére, a Duna túlsó felén felépíttette Lászlóvárat, ahonnan kiindulva ostromolni kezdte Galambócot. Az ostromnak a török felmentő sereg megérkezése vetett véget, és végül Zsigmond is csak nagy nehézségekkel – egyes források szerint Rozgonyi István temesi gróf feleségének, Szentgyörgyi Cecéliának a segítségével – menekült meg.

Az ostromnak és a harcban férje oldalán bátran résztvevő Szentgyörgyi Cecéliának állít emléket Arany János Rozgonyiné című balladája:

- |  |  |
|--|--|
| <p>1. <i>“Hová, hová, édes férjem?”</i><br/> <i>“Megyek a csatába:</i><br/> <i>Galambócon vár a török,</i><br/> <i>Ne várjon hiába.”</i><br/> <i>“Megállj, megállj; édes férjem!</i><br/> <i>Ne menj még csatába:</i><br/> <i>Befordulok egy kicsinyég</i><br/> <i>Öltöző szobámba.”</i></p>       | <p>3. <i>Hej! ki hozza, kormányozza,</i><br/> <i>Ide azt a gályát?</i><br/> <i>Vagy már senki meg nem menti</i><br/> <i>Magyarok királyát?”</i><br/> <i>“Én, én hozom, gyöngye asszony,</i><br/> <i>Hajómat az éjben:</i><br/> <i>Ülj fel uram, Zsigmond király,</i><br/> <i>Te is, édes férjem!</i></p> |
| <p>2. <i>“Én kegyesem, szép hitvesem,</i><br/> <i>Ellenemre jársz-é?</i><br/> <i>Sima vállad, puha kebled</i><br/> <i>Töri az a páncél;</i><br/> <i>Félve tartod a nagy kardot</i><br/> <i>Remegő kezekben:</i><br/> <i>Mit keresnél, gyöngye asszony.</i><br/> <i>Véres ütközetben? (...)</i></p> | <p>14. <i>Lászlóvárott a magyarság</i><br/> <i>Vala bátorságban.</i><br/> <i>Hire futott a csatának</i><br/> <i>Széjjel az országban.</i><br/> <i>Egy árva szó sem beszéli</i><br/> <i>Zsigmond győzedelmét,</i><br/> <i>Mind a világ, széles világ</i><br/> <i>Rozgonyi Cicellét.”</i></p>              |

Több sikertelen kísérlet után végül 1481-ben Kinizsi Pálnak sikerült Galambóc várát visszafoglalnia. Ezt követően hamarosan újra, immáron több évszázadra török kézre került, és bár Nándorfehérvár 1688-as felszabadításakor átmenetileg a török feladta, az önálló Szerbia létrejöttéig török kézen maradt.

A vár környékén való barangolásunk során legyünk különösen figyelmesek. Egyrészt a figyelmetlen turista a hegy vagy a falak megmászása során könnyen szenvedhet balesetet, másrészt a környék a kígyók kedvelt élőhelye. A Duna-part felmelegedett kövei alatt, vagy a hegyre felfutó várfalak romjai között meglapuló állatok marásából minden évben előfordulnak balesetek.

Galambóc vára után az addig szélesen elterpeszkedő Duna összeszűkül, így jól lehet látni a túlsó oldalon a román folyópartot.

Érdeemes időről időre szemügyre venni a folyó medrét és a román oldalt, mert számos látnivaló vár ránk. Galambóc várával szemben a román oldalon a figyelmes szemlélő **Lászlóvár** (Szentlászlóvár) romjait pillanthatja meg a hegyen. A vár a már fentebb említett 1428-as Galambóc elleni hadműveleteket segítő épült, de 1482-ben is innen indult Kinizsi Pál Galambóc visszafoglalására. A mohácsi csatát követően Lászlóvár is a törökök fennhatósága alá került, akik a 16. század folyamán lerombolták az erősséget. Ma a romok közül kivehető még némelyik várfalnak és az egyik toronynak a maradványa.

A román folyópart közelében a Duna vizéből egy érdekes alakú szikla magasodik ki. Ez az úgynevezett **Babagáj szikla**. Neve török eredetű, jelentése „nagyapó”. Valószínűleg őrtoronyként használták a törökök a 16. században.

Galambóc várát elhagyva a folyóparton vezető úton 4 km-t kell megtennünk ahhoz, hogy a túlparton, a román oldalon megpillanthassuk a **Baross emléktáblát**. A hatalmas, 10 m hosszú, 7 m magas márványtábla szövegének egy része még a szerb oldalról is kibetűzhető. Baross Gábor Széchenyit követően az Al-Duna szabályozásának, hajózhatóvá tételének egyik legfőbb támogatója, képviselője volt. Nevét hallva jelentős munkái közül eszünkbe juthat a magyar vasúthálózat fejlesztése és a fiúmei tengeri kikötő kiépítése is.

A tábla felirata:

AZ ALDUNAI VASKAPUNAK ÉS A TÖBBI ZUHATAGNAK  
AZ MDCCCLXXXVIII. ÉVI XXVI. T. CZ. ÁLTAL ELRENDELTE  
SZABÁLYOZÁSA MEGKEZDETT

**I. FERENCZ JÓZSEF**

URALKODÁSA ALATT

**GRÓF SZAPÁRY GYULA**

MINISTERELNÖK IDEJÉBEN

**BELLUSI BAROSS GÁBOR**

KERESKEDELEMÜGYI MINISTER ÁLTAL

MDCCCLXXX. ÉVI SZEPTEMBER XV-ÉN.

ISTEN ÁLDÁSA LEGYEN E MŰVÖN ÉS MEGALKOTÓIN



A Duna, mint közlekedési útvonal biztosítása érdekében már a rómaiak korában is jelentős építkezések folytak.

*Tiberius császár 33-34-ben speciális utat építtetett a Duna menti Moesia tartományt megszálló hadseregével. Az elkészült faépítményt részben kifaragott sziklavájakra támaszkodó, részben közvetlenül a sziklákhöz erősített gerendák tartották, amelyek a víz fölé nyúltak ki. A gerendázatra fektetett fapallókon haladtak a hajóvontatók, valószínűleg ökrök. A megtalált emléktáblák tanúsága szerint az időjárás és a Duna ostromának kitett utat több ízben is – például 93-ban, Domitianus császár uralkodása alatt – helyreállították.*

A mai Erdély területén fekvő egykori Dacia tartomány meghódításának időszakában, Traianus császár teljesen megújította az utat, amelyet ezúttal tartósabb megoldásként a legtöbb helyen immár a sziklába faragtak bele. Erre az időszámításunk szerinti 100-ban befejeződött nagy munkára emlékeztet a mai napig Traianus császár emléktáblája. Az úttal együtt a mederben egy 3 km hosszúságú csatorna is épült a korabeli hajózás biztonságosabbá tétele érdekében.

A Római Birodalom bukásával a Duna hajózhatóságának kérdése hosszú évszázadokra feledésbe merült, míg nem **Széchenyi István** tevékenysége kapcsán a 19. század 20-as éveiben ismét előtérbe került. Az orosz-török háborút lezáró 1829-es drinápolyi békekötéssel a Fekete-tengerig szabadabbá vált a dunai kereskedelem, és az ezt biztosító hajóforgalom.

Széchenyi 1830. június 24-én Desdemona nevű evezőshajóján Pestről al-dunai utazásra indult, kíséretében volt egyebek mellett Beszédes József, kora egyik híres mérnöke is. A Vaskapu és a Kazán-szoros vidéke ekkoriban a Duna legnehezebben hajózható része volt. A meder szikláktól, zátonyoktól volt szabdalva, ezek és az egymást követő zuhatagok, örvények csak a legmagasabb vízállás idején és rendkívüli helyismeret birtokában tették lehetővé a hajózást.

Hosszas erőfeszítések után 1833. júniusában kapott Széchenyi királyi biztosi kinevezést arra, hogy hajózási utat építsen az Al-Dunán a gőzhajóforgalom számára. Széchenyi segítője Vásárhelyi Pál mérnök lett, aki az előző években már részletesen feltérképezte az Al-Dunát.

A nagy munka 1834-ben a legveszélyesebbnek ítélt sziklák felrobbantásával kezdődött. Hamarosan világossá vált azonban, hogy a kor

műszaki színvonal mellett a teljes hajózhatóság csak korlátozottan biztosítható. Így is sikerült azonban a hajózó utat az év 152 napjára biztonságossá tenni, illetve a bal part sziklafalába vájt hajóvontató utat (az ún. **Széchenyi-utat**) elkészíteni, melynek segítségével lehetővé vált a víz folyásával szemben is az áruszállítás. Az eredeti Széchenyi útból a folyó vízszintje fölött ma már csak a Baross emléktábla környékén maradt meg egy rövid szakasz.

Az Al-Duna szabályozásának következő szakasza a 19. század utolsó évtizedeihez kapcsolódik. Ekkor Wallandt Ernő tervei alapján Rupcsics György, valamint Hozspótzky Lajos irányítása mellett 11 kilométer hosszan alakítottak ki 2 méter mély, 60-80 méter széles mederrészt a sziklás folyóágyban, ezzel évi 290 napos hajózhatóságot biztosítottak a Duna ezen szakaszán.

*A csatornát 1896. szeptember 17-én Ferenc József osztrák császár és magyar király avatta fel a szerb és a román uralkodó jelenlétében. A felavatás úgy történt, hogy a három uralkodót szállító luxuszőzős maga vágta át a víz fölött kifeszített láncot. A koronás fők kifejezetten erre a célra készített aranykupát kaptak emlékül. Az avatás a korabeli Magyarországon óriási botrányt kavart azzal, hogy az ünnepségeken a szervezők a szerb, a román és a császári fekete-sárga lobogók mellé a magyar zászlót „elfelejtették” kitűzni.*

Az Al-Duna szabályozásának utolsó szakasza 1965–72 között zajlott a Vaskapu erőmű megépítésével és a Duna felduzzasztásával.

A román parti Baross emléktábla megszemlélése után utunkat tovább folytatva nemsokára átmenetileg el kell búcsúznunk a Duna partjától, hiszen az út lassan feljebb kapaszkodik a folyótól. A sziklafalak mellett haladva a Dunára lepillantva a vízből egy vár romjai kandikálnak ki.

## **Drankó vára, hivatalos nevén Drenkova**

Drankó várát, ezt a 14. századi magyar királyi végvárat egykoron közvetlenül a folyó partjára építették, hogy a vár legénysége ellenőrzése alatt tarthassa a szorosban az utat. Az erősséget a törökök többszöri ostrom után végül elfoglalták és lerombolták. A Vaskapu erőmű



---

építésekor a Duna felduzzasztásával a vár romjainak nagy része víz alá került, így ma már csak egy L alakú falmaradvány emlékeztet a déli végvári rendszer valaha fontos erősségére.

Drankó vára után nem sokkal elkezdődik a hosszabb-rövidebb alagutak sora, melyből a Vaskapuig összesen 21 vár az utazóra. Az alagutak számozása a másik irányból kezdődik. A 7. és a 6. számot viselő alagutak között kis pihenőt tehetünk Lepenski Vir településnél.

## *Lepenski Vir*

Lepenski Virnél 1967-ben a régészek több mint nyolcezer éves, a korai neolitikumban élt népesség települését találták meg. Feltárták U alakban – gondosan megtervezetten – egymás mellé épített és a folyó felé néző bejárattal rendelkező kunyhók nyomait, rábukkantak nagyméretű faragott kőszobraikra, gömbölyű köveikre, melyekre jellegzetes ember- és halarcokat véstek. Házi szentélyeket is találtak, valamint vallási és középületeik nyomát fedezték fel. A leletek arra utalnak, hogy a hajdanán itt élt emberek életmódja, mindennapjai, egyedi hiedelemvilága mind-mind a Dunához kötődött. Külön érdekesség, hogy egyes itt talált köveken az ékiráshoz hasonlatos jeleket fedeztek fel a régészek.

A leletek egy részét a duzzasztás miatt az eredeti lelőhelynél feljebb kialakított **kis múzeumban**, másik részüket pedig Belgrádban tekinthetjük meg.

## *Háromtorony, hivatalos nevén Tri Kule*

Drankó vára romjától úgy 25 km távolságban, 2-3 km-re Donji Milanovac előtt, közel a román parthoz a Duna vizében egy másik várrom, Háromtorony maradványát pillanthatjuk meg.

A duzzasztás óta a Duna vízállásától függ, hogy az egykori vár három tornyából mennyi áll a szárazföldön vagy a vízben. A legkisebb torony csak egészen alacsony vízállásnál látható. A vár építését Zsigmond király idejére teszik, és hasonlóan a többi al-dunai várhoz a középkori magyar határvédelmi rendszer fontos eleme volt.

Sajnos a Duna felduzzasztása óta a víz alá került várak romjai rövid idő alatt olyan sokat pusztulnak, mint a duzzasztás előtt évszázadok alatt.

**Donji Milanovacon** érdemes egy kis pihenőt tartanunk, megebédelhettünk, sőt a faluban benzinkutat is találunk.

## Kazán-szoros

Utunkat továbbfolytatva hamarosan elének tárul a Kazán-szoros, az Al-Duna legszebb, legizgalmasabb része. A folyó itt úgy összeszűkül, hogy szélessége a korábbi 400 méterhez képest alig éri el a 160 métert, mélysége pedig a 80 métert is meghaladja. Kétoldalt meredek, helyenként 700 méter magasba törő hegyek határolják. A szoros 9 km hosszú. A meder itt a 19. században, a szabályozás előtt még sziklával, zátonyokkal volt tele, örvények, zúgók, kisebb zuhatagok akadályozták a hajózást. A nagyesésű mederben felgyorsult víz a sziklazátonyok közt haladva, a mederben lévő zátonyokon megtörve úgy tűnt, mintha forna. A török eredetű kazán szó is üstben fortyogó vizet jelent.

**Jókai Mór** *Az aranyember* című regényben így írt erről, a Vaskapu erőmű megépítése előtt még igazán vadromantikus tájról 1872-ben:

*„A ránehezülő víztömeg törte-e magának e kaput, vagy a föld alatti tűz repeszté kétfelé a hegláncot? Neptun alkotta-e ezt, vagy Volcán? Vagy ketten együtt? A mű Istené! Ahhoz hasonlót még a mai istenutánzó kor vaskezü emberei sem bírnak alkotni. [...] A nagy, fenséges folyam-ós, mely megszokta a magyar sík lapályon ezerölnyi mederben haladni méltóságos csenddel, partjain a belehajló 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 hössé ifjul, hullámai szökellnek a sziklás meder felett, egy-egy roppant bérctömeg ül ki néhol medre közepébe, mint valami rémoltár; az óriási Babagáj, a koronás Kaszán szikla; azokat fenséges haraggal ostromolja, rájuk zúdulva elöl, 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. [...] Amint az óriás folyam a kőzátonyokon végighömpölyög, ahogy a sziklafalakat korbácsolja, ahogy a szigetoltárokra harsogva rohan, ahogy az örvényekben fuldokolva elmerül, ahogy a zuhatagok hanglépcsőin végigjátszik, s ahogy ez örök hullámcsattogást az örök visszhang e kettős fal között a túlvilági zene felségéig emeli, mely csupa orgona- és harangszó 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 veszély tudata mindenkit magában imádkozni kész.*”

A Kazán-szoros két részre tagolódik, a felső szűkebb és hosszabb Nagy-Kazán-szorosra, és az alsó, valamivel szélesebb (200 méteres), de rövidebb Kis-Kazán-szorosra. A kettőt a román oldalon a dunatölgyesi (dubovai) kiöblösödés választja el egymástól. Itt éri el a legnagyobb mélységét a Duna, a maga 85 méterével.

A Nagy-Kazán-szorosnál volt látható valamikor a **Széchenyi emléktábla**, amelyet a „legnagyobb magyarnak” a Duna szabályozásában szerzett érdemeire tekintettel helyeztek el 1885-ben a Széchenyi-út felett a következő felirattal:

SZÉCHENYI EMLÉKÉNEK  
A MAGYAR MÉRNÖK ÉS ÉPÍTÉSZ EGYLET  
MDCCCLXXXV

A Duna duzzasztásával a hatalmas tábla a víz alá került, a románok nem emelték azt feljebb. A Gróf Széchenyi Ödön Magyar Hajózási és Yacht Egylet 2005-ben az eredeti tábla szövegével megegyező kis-méretű táblát helyezett el az adott helyen.

A Traianus római császár sziklába épített útjának emléket állító szerb oldali tábla, a 2000 éves „**Tabula Traiana**” a Széchenyi emléktáblánál szerencsésebb volt. A Duna duzzasztásakor ez is a víz szintje alá került volna, ezért kivésték, és közel 40 méterrel magasabbra helyezték. A folyóról megtekinthető, ma is hirdeti Traianus császár érdemeit, még ha a római út nem is látható már.

Az 1-es számot viselő alagút után, a Kis-Kazán-szorosnál a román oldalon, a parton egy **kolostor** látható. Innen a szerzetesek éneke gyakran az egész szorost betölti. Szintén a román oldalon, a sziklába vésvé feltűnik egy hatalmas fej, **Decebal dák király feje**, aki i.sz. 87 és 106 között, a római hódításig uralkodott a túlparti vidéken. A román történelemfelfogásban fontos helyet elfoglaló királyra emlékeztető monumentális alkotás egy román olajmilliárdos pénzéből 12 alpinista munkájával készült 1994 és 2002 között. A 40 méter magas és 25 méter széles sziklaszobor méretét jól érzékelteti, hogy csak az orra 6 méteres.

A szorost elhagyva a túlparton nem sokára feltűnik **Orsova**. A mai város épületei az 1960-70-es években épültek, hiszen a korábbi időszak építészeti emlékei a Duna felduzzasztásának áldozatául estek.

A Duna közepéből a román oldali Orsova alatt az 1970-es évek elejéig kikandikált egy kis sziget, **Ada-Kaleh**. A mintegy 1800 méter hosszúságú és közel 500 méter szélességű sziget múltja igen érdekes. Lakói a török hódítás időszakától, a 16. századtól kezdve döntően törökök voltak. Az osztrák-török háborúskodás folyamán, a 17-18. században a sziget többször is gazdát cserélt. Az 1878-as Berlini béke felemás módon rendezte a sziget sorsát. Ada-Kaleh jogilag a török szultán tulajdonában maradhatott, viszont ténylegesen osztrák-magyar megszállás alá került. Kaszárnyájában osztrák-magyar katonák állomásoztak, de török lakói különleges jogokkal bírtak: hadkötelezettségük nem volt, adó- és vámmentességet élveztek. A szigetlakók gyümölcs- és dohánytermesztésből éltek, de helyzetéből adódóan a sziget a csempészek paradicsoma is volt. Az ide látogató egzotikus, különleges keleti atmoszférával találkozhatott, szűk sikátorokkal, bazárral, kávézókkal, mecsettel, török temetővel. Még 17. századi várral is büszkélkedhetett a sziget Veterani osztrák tábornok jóvoltából. Ada-Kaleh Jókai Mór számára *Az aranyember* című regényben szereplő Senki szigete mintájául is szolgált.

*Az első világháborút közvetlenül megelőző 1912-13. évi balkáni háborúk idejében a magyar-román-szerb hármashatárnál fekvő sziget sorsának rendezése hirtelen fontos lett a Monarchia számára. Ennek hatására 1913. május 12-én Krassó-Szörény vármegye főispánja, dr. Medve Zoltán Orsováról áthajózott a szigetre, és a török kormány képviselőjének bejelentette a sziget magyar közigazgatás alá helyezését. A közigazgatás átvételének szimbólumaként két magyar csendőr is érkezett a főispánnal a szigetre. Ezzel a lépéssel Magyarország lakossága egy csapásra majdnem 1000 fővel, területe pedig közel 1 km<sup>2</sup>-rel gyarapodott.*

Az első világháborút követően a sziget Románia része lett, és keleties hangulatát egészen az 1970-es évekig megőrizte. A Vaskapu erőmű építésekor a Duna felduzzasztásával azonban a sziget örökre víz alá került. Épületei egy részét a közeli Şimian szigetre szállították át, a lakosság azonban nem költözött az épületekkel együtt, döntő részük Törökországot választotta új hazájául.

Tekija települést elhagyva nem sokára megérkezünk a **Vaskapu** (szerbül Đerdap) **erőműhöz**, amely egyben szerb-román határátkelő-

---

hely is. Az erőmű hét év munkájával, jugoszláv–román együttműködésben 1972-re készült el, turisták előtt is nyitva áll.

*Az erőmű gátja 440 méter hosszú és 60 méter széles, építése során közel 3 millió köbméter betont használtak fel. A gát a folyó 2 milliárd köbméternyi vizét duzzasztja fel, 35 méterrel megemelve ezzel az eredeti vízszintet. A duzzasztással a hajózási problémák végképp megszűntek, ugyanakkor víz alá került a történelmi Orsova, Ada-Kaleh szigete, az egykori Széchenyi-út nagy része, a hajdani magyar végvári rendszer több Duna menti várának romja pedig ma érdekes látványt nyújtva a Dunából kandikál ki.*

A Vaskapu erőműtől délre még két további látnivaló érdemel említést. Az egyik a **Traianus** római császár által i.sz. 103-105 között építtetett **híd** maradványa. A saját korában igazi szenzációnak számító, 1 km hosszú és közel 15 méter széles hídból ma is látható a parton a hídfő maradványa, illetve alacsony vízállásnál az egyes hídoszlopok romjai is előbukkannak a Dunából. Hajdanán a császár légiói ezen a hídon átkelve vették birtokba a Kárpát-medence keleti felét, az egykori Dacia tartományt.

A Vaskapu erőműtől másfél kilométerre található **Kladovo** városka, melynek közelében, a folyó partján áll a 16. században a törökök által épített **Fetislam vár**. A vár nevének jelentése „a béke kapuja”, de „az iszlám kapujának” is fordítható. Az utóbbi jelentés a találékos, mert a 16–17. század folyamán ez a vár volt a török seregek egyik legfontosabb balkáni támaszpontja. A törökök Magyarország és Erdély elleni hadjárataik előtt itt pihentek meg hosszabban még biztosan hazai földön, és itt kaptak muníciót a hosszú útra és a harcra.