

D. TUDOR



# PODURILE ROMANE DE LA DUNĂREA DE JOS



PODURILE ROMANE  
DE LA DUNĂREA DE JOS





ISTORIE ȘI CIVILIZAȚIE

D. TUDOR

PODURILE ROMANE  
DE LA DUNĂREA DE JOS

EDITURA ACADEMIEI REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

București — 1971



## CUVÎNT ÎNAINTE

*Acum o jumătate de veac, împreună cu alți colegi de clasă de la liceul „Traian” din Tr. Severin, ne scăldam adesea în apa Dunării, pe timpul zilelor toride de vară. Sectorul nostru predilect de baie era lângă ruinele podului lui Traian, pe ale cărui zidări din dunga fluviului ne întindeam sub razele binefăcătoare ale soarelui. Multe gânduri ale copilăriei îmi zburau atunci către misterul tehnic al acestei nepieritoare construcții și către genialul ei arhitect din Damascul Siriei. Lecțiile unor minunați dascăli de istorie de la liceu și explicațiile entuziaste ce ni se dau despre aceste ruine, de către directorul școlii, Alexandru Bărcăcilă, mi-au trezit interesul științific pentru podul lui Traian.*

*Tot în acei ani, se redeschisese șantierul de săpături între ruinele complicate ale castrului roman ce străjuise podul lui Apollodor. Directorul nostru numea zilnic câte un elev din fiecare clasă pentru supravegherea descoperirilor. Ziua de neuitat pentru mine în care am fost repartizat și sectorul meu de supraveghere au făcut vilvă printre colegi, prin descoperirea intactă a unei mari amfore și a unui pumn de monede de aramă. Peste câteva zile a apărut în mijlocul ruinelor un domn îmbrăcat numai în negru, ca un pastor protestant și căruia directorul nostru îi spunea cu glas foarte amical „Vasile”. Am aflat mai apoi că era Vasile Pârvan, pe care l-am zărit atunci pentru prima și ultima oară.*

*Podul, ruinele romane ale Drobetei și muzeul de la Tr. Severin mi-au îndreptat pașii pentru totdeauna spre arheologie.*

*Ca explorator de aproape patru decenii al cetății Sucidava de pe malul aceluiași fluviu, am avut alături ruinele podului lui Constantin cel Mare, ale cărui enigme tehnice au intrat de asemenea în cadrul preocupărilor mele științifice. Oferită întâmplare m-a dus apoi la identificarea unui al treilea pod roman, vecin celui de la Celei, situat în bălțile Dunării dintre Orlea și Vadin.*

*Despre toate acestea am scris mai multe studii, publicate în țară și peste hotare. Cu anii, ajutat și de către colaboratorii mei de pe șantierul arheologic din zona Sucidavei, am acumulat noi date arheologice despre aceste monumente.*

*În zilele noastre, pe Dunăre, două mari poduri, și un al treilea recent inaugurat, constituim indria tehnicii românești. Statul nostru continuă astfel tradiția romană, folosind cele mai moderne mijloace de construcție pe care un Apollodor nu le-a avut la îndemână. Podurile de azi cimentează legăturile de prietenie, de schimburi culturale și economice cu vecinii și nu mai sînt elemente ale agresivității, ca în epoca antică.*

*Monografia de față nu este o republicare de vechi articole, ci o sinteză istorico-arheologică privitoare la cele opt poduri de la Dunărea inferioară, pe care împărații Romei, cu lemn sau cu piatră, le-au legat de solul bogat al Daciei, ca să-și treacă oștile și să deschidă căi de pătrundere ale civilizației și culturii latine.*

București, 18 mai 1970

Prof. univ. dr. doc. D. TUDOR  
MEMBRU TITULAR AL ACADEMIEI DE  
ȘTIINȚE SOCIALE ȘI POLITICE

## ABREVIERI

- AO**  
Aschbach, *Trajans Donau-  
brücke*
- BCMI**
- CIL**
- Cichorius, *Trajanssäule*
- Cohen <sup>2</sup>
- Decei, *Podul lui Traian*
- Duperrex, *Podul lui Traian*
- F.H.G.**  
**ILS**
- *Arhivele Olteniei*, din anii 1931—1937.  
— J. Aschbach, *Über Trajans steinerne  
Donaubrücke*, Wien, 1858 (extras din  
*Mitth. der K. K. Central-Commission  
zur Erforschung und Erhaltung der  
Baudenkmale*, III, 1858, p. 161—174).  
— *Buletinul Comisiunii Monumentelor  
Istorice*, din anii 1936—1940.  
— *Corpus Inscriptionum Latinarum*.  
— C. Cichorius, *Die Reliefs der  
Traianssäule*, Berlin, 1896—1900,  
vol. II—III (text și planșe).  
— H. Cohen, *Description historique des  
monnaies frappées sous l'Empire  
romain*, ed. a II-a, 7 vol., Paris, 1882.  
— A. Decei, *Podul lui Traian de la Tr.  
Severin*, în *Anuarul Inst. Studii  
Clasice* — Cluj, I, 1928—1932,  
p. 140—177.  
— Ed. Duperrex, *Studii asupra podului  
lui Traian de peste Dundre la Tr.  
Severin*, în *Buletinul Societății Poli-  
tehnice*, XXIII, 3, 1907, p. 153—189.  
În extras: *Podul lui Traian peste  
Dundre lângă Turnu-Severin. Încercare  
de reconstituire*, București, 1907,  
39 pp.  
— *Fragmenta historicorum graecorum*.  
— H. Dessau, *Inscriptiones Latinae se-  
lectae*.

- JÖAI**  
 Kanitz, *Donau-Bulgarien*
- Marsigli, *Description du Danube*
- Odobescu, *Antichităţi Romaneşti*
- Paribeni, *Opt. Princ.*
- Patsch, *Der Kampf*
- Petersen, *Trajans Kriege*
- RE**
- RIR**
- SCIV**
- Toropu, *Contribuţii*
- Tudor, *OR<sup>3</sup>*
- Tudor, *Podul de la Drobeta*
- Tudor, *Podul de la Celei*
- *Jahreshefte des Österr. arch. Instituts.*
- F. Kanitz, *Donau-Bulgarien und der Balkan*, Leipzig, 1874, 2 vol.
- Louis Ferd. de Marsigli, *Description du Danube depuis la montagne de Kalenberg en Autriche, jusqu'au confluent de la rivière de Iantra dans la Bulgarie, contenant des observations géographiques, hydrographiques, historiques et physiques*, Haga, 1744.
- Al. I. Odobescu, *Relaţiune despre localităţile semnalate prin antichităţi în judeţul Romanşti*, în *Analele Soc. Academice Române*, t. X: *Memorii şi notiţe*, Bucureşti, 1878, p. 173—339.
- R. Paribeni, *Optimus Princeps. Saggio sulla storia e sui tempi dell'imperatore Traiano*, 2 vol., Messina, 1926.
- C. Patsch, *Der Kampf um den Donauraum unter Domitian und Trajan*, Wien-Leipzig, 1937 (Beitr. z. Völkerkunde Südost. Europ., V/a).
- Eugen Petersen, *Trajans dakische Kriege nach dem Säulenrelief erzählt*, 2 vol., Leipzig 1899—1903.
- *Realencyklopädie der classischen Altertumswissenschaft* (Pauly — Wissowa).
- *Revista Istorică Română*, din anii 1931—1942.
- *Studii şi cercetări de istorie veche*, din anii 1949,—1968.
- Octavian Toropu, *Noi contribuţii privitoare la podul lui Constantin cel Mare de peste Dunăre*, în *Analele Universităţii — Craiova* (sub tipar).
- D. Tudor, *Oltenia română*, ed. a III-a, Bucureşti, 1968.
- D. Tudor, *Podul lui Traian de la Drobeta*, în *AO*, X, 1931, p. 149—199 (= Mem. II, Inst. Arh. Olteană, Craiova, 1931).
- D. Tudor, *Podul de la Celei al lui Constantin cel Mare*, în *AO*, XIII, 1934, p. 107—124.

## Introducere

**P**e lungul curs al Dunării de peste 2850 km, s-au ridicat în perioada imperiului roman numeroase poduri din lemnărie sau zidărie, unele cu o existență mai îndelungată, altele destinate unor expediții militare efemere. Cele mai numeroase și importante au fost realizate însă pe cursul inferior al fluviului, adică din zona defileului Cazanelor pînă la vărsarea lui (fig. 1). În lista lor se înscriu în ordine topografică : dublul pod de vase al lui Traian de la Lederata și Dierna (?) (101 e.n.) ; podul de piatră al lui Traian de la Tr. Severin (103—105 e.n.) ; podul de vase al lui Cornelius Fuscus (?) de la Vadin-Orlea (86/87 e.n.) ; podul de piatră al lui Constantin cel Mare de la Oescus-Sucidava (328 e.n.) podul lui M. Laberius Maximus (102) și podurile de vase ale lui Valens, unul la Constantiniana Daphne (367) și altul la Noviodunum (369). Din cele opt poduri înscrise în această ordine cronologică, cinci sînt legate de luptele romanilor cu dacii în vremea domniilor lui Domițian și Traian. Celelalte trei s-au ridicat în veacul al IV-lea, unul cu scopul de a lega de imperiu teritoriile recucerite de Constantin cel Mare la nord de Dunăre, iar ultimele două cu destinația trecerii trupelor romane la nord de fluviu împotriva goților.

Prezența unui număr atît de ridicat de poduri în această regiune dovedește pentru secolele I—IV e.n. importanța militară și economică a Daciei și a regiunilor ei răsăritene față de Imperiul roman. În legătură cu această situație, la Dunărea mijlocie se amintește de un singur pod

de vase mai important, construit de către Marcus Aurelius pe timpul cunoscutelor sale războaie cu cvazii și marcomanii. De reținut faptul că podurile de piatră de la Dunăre s-au construit numai pe cursul inferior al fluviului.

În prezenta lucrare vom insista mai mult asupra a trei poduri, fiindcă sînt mai bine cunoscute prin resturile arheologice (Vadin-Orlea, Drobeta și Oescus-Sucidava). Prin monumentalitatea lor au lăsat însemnate urme, vizibile pe teren pînă în zilele noastre. Toate trei se găsesc în fața Olteniei de azi, o importantă regiune de legătură directă a Moesiei cu podișul Transilvaniei, adică cu citadela dacilor, iar mai tîrziu cu a neamurilor în migrație de la Dunărea de jos. Pe cursul Jiului și al Oltului exista din vremuri străvechi cîte o *via gentium*, drumuri directe și naturale pentru armate, migratori și negustori, căi de pătrundere la nord și la sud de Dunăre.

Pentru a dispune de o informare completă privitoare la podurile romane de la Dunărea inferioară, am găsit necesar a prezenta de asemenea și puținele date istorice, într-un caz și reprezentări sculpturale antice, privitoare la podurile de vase legate pe fluviu de către Traian, mai apoi și de împăratul Valens (364—378). Desigur, descrierea acestora este foarte modestă în comparație cu a podurilor de piatră, fiindcă pe teren n-au lăsat nici un fel de vestigii sau dacă acestea există totuși, ele încă nu au fost descoperite. Am putea avea surpriza, prin cercetări subacvatice, ca pe albia Dunării să se descopere cîndva resturile unor piloni masivi din stejar de care fuseseră ancorate corăbiile ce susțineau podelele de trecere. Dar pentru aceasta sînt necesare dificile cercetări subacvatice, cu ajutorul scafandrilor și al altor mijloace moderne pentru depistarea lor.



Încă din vremea Renașterii, unele poduri romane, ca al lui Traian și al lui Constantin cel Mare, s-au bucurat de o atenție deosebită din partea cîtorva învățați sau oameni curioși a descoperi secrete ale tehnicii antice.

Interesul lumii științifice pentru aceste monumente a fost totdeauna stimulat de dorința cunoașterii metodelor folosite de către tehnica romană în ceea ce privește fundarea



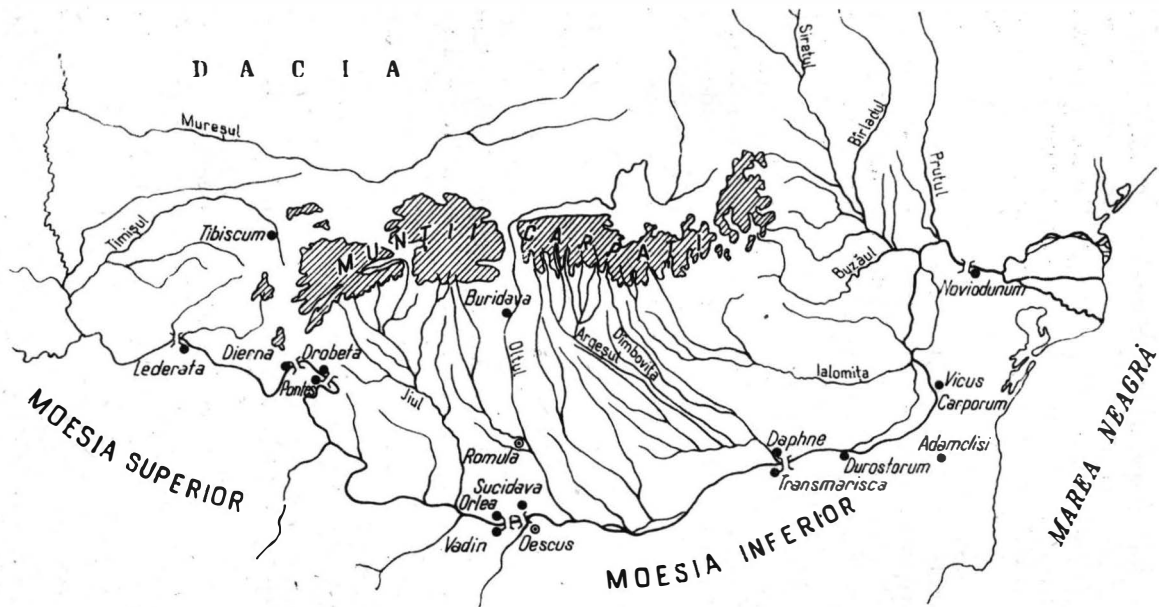


Fig. 1. — Harta podurilor romane de la Dunărea de Jos

picioarelor lor în apa adîncă și repede a Dunării. Din cînd în cînd, aceste poduri s-au bucurat de unele cercetări arheologice minuțioase, făcute la fața locului și urmate de publicarea unor monografii istorico-arheologice.

Părintele cercetărilor asupra problemei podurilor romane de la Dunărea inferioară a fost învățatul italian comitele *Luigi Ferdinando Marsigli*, născut la Bologna în 10 iulie 1658 și mort în același oraș la 1 noiembrie 1730<sup>1</sup>. Acest mare umanist al secolului său își formase o temeinică cultură istorică, arheologică, filozofică, inginerescă, geografică etc. Nu exista domeniu al științelor în care Marsigli să nu fi fost inițiat ! Eruditul bolonez a fost însă și un mare „aventurier”, călător curios, diplomat, spion, prizonier sau ostatic la turci în două rînduri etc. Marile talente și defecte și le-a arătat ca ofițer angajat cu gradul de colonel în armata împăratului Leopold I al Austriei, unde a rămas cu unele întreruperi, de la 1681—1704. Pentru armatele austriece comandate pe atunci de către celebrul general Eugeniu de Savoia, el a construit numeroase drumuri strategice, poduri și fortificații. Între anii 1689—1691, turcii au pierdut o bună parte din nordul Serbiei. Armatele imperiale au ocupat Serbia pînă la Niș și Vidin. În acești ani, Marsigli a avut prilejul să cerceteze ruinele romane de pe malurile iugoslave, românești și bulgărești ale Dunării. Mult timp el a stat în taberele austriece ridicate pe malurile fluviului în zona orașelor de azi Tr. Severin și Orșova. În acești trei ani el a avut fericita ocazie să cerceteze pe

---

<sup>1</sup> Despre viața și activitatea lui Marsigli, vezi în special L. F. de Marsigli, *État Militaire de l'Empire Ottoman*, I, p. IX—X, publicat în Hurmuzaki, *Documente*, V/1, p. 368—370 și 387—394; Al. I. Odobescu, *Istoria arheologiei*, București, 1961 (ed. D. Tudor), p. 226 și urm.; N. Docan, *Memoriu despre lucrările cartografice private ale războiului din 1787—1791*, în *Anal. Acad. Române*, s. II, t. XXXIV, 1911—1912, p. 1255 și urm.; Maria Emilia Amaldi, *La Transilvania attraverso i documenti del Conte Luigi Ferdinando Marsigli*, în *L'Europa Orientale*, VII, 1927 și VIII, 1928 (extras); *Enciclopedia Italiana*, XXII, p. 424 și urm.; D. Adameșteanu, *Il primo archeologo della Romania: Luigi Ferdinando Marsigli*, în revista *Roma*, 1942, p. 1—9 (extras); Marcel Romanescu, *Cantemir, Montesquieu și Marsigli*, în vol. *În amintirea lui C. Giurescu*, București 1944, p. 420—422 și D. P. Dimitrov, *Le ricerche archeologiche del Conte Luigi Marsigli nelle terre bulgare alla fine del secolo XVII*, extras din *Annuaire de l'Univ. de Sofia*, fasc. *Hist. Philol.*, t. XLIII, 1946—1947, Sofia, 1947 (text bulgar).

îndelete ruinele podului lui Traian. Pentru a realiza o legătură permanentă între garnizoanele imperiale de pe ambele maluri ale Dunării, Marsigli încercă în 1689 construcția unui pod de vase, chiar pe linia amplasamentului picioarelor podului roman de la Tr. Severin. Furia apei și vânturile îl împiedică a fi un „modest Apollodor”. Podul proiectat de el se realizează mai sus, peste *Insula Banului* de lângă cataractele Porților de Fier. Cu acest prilej, Marsigli măsoară, descrie și desenează numeroase ruine și monumente epigrafice văzute de el la Tr. Severin, între care și pe ale podului roman. Ajutat de vastele sale posibilități de cunoscător al izvoarelor scrise antice, numismatice și tehnice, pentru prima dată el localizează precis podul lui Traian și propune o serie de soluții tehnice legate de construcția lui, în bună parte valabile și azi.

Pe baza unor informații extrase de el din istoricii antici și din unele date numismatice, Marsigli știa și despre existența unui pod de lemn construit „cam în aceeași regiune”, de către Constantin cel Mare. Asupra acestei probleme a putut face cercetări topografice amănunțite numai pînă la Vidin, adică în zona de ocupație austriacă; dar pînă acolo nu a reușit să descopere urmele enigmatice al podului. Pentru el a fost o fericită ocazie în anul 1691, ca să-și extindă ancheta arheologică pe valea Dunării, pînă la Russe (Rușciuc). Imperialii i-au încredințat atunci misiunea unor tratative de pace cu turcii, prin intermediul pașii din Russe. Însoțit de un ceauș al Porții, Marsigli a călătorit pe malul drept al Dunării, de la Vidin pînă la Russe. Atît cît i-au îngăduit turcii (îngrijorați de spionaj), el și-a însemnat toate ruinele romane întîlnite pe această cale. Bineînțeles, preocuparea lui principală a rămas, tot timpul, identificarea urmelor podului lui Constantin cel Mare, pe care, în chip eronat, a și crezut că le-a descoperit la Vadin (vezi mai jos, p. 18 și urm.). Cariera militară a lui Marsigli s-a încheiat cu un proces de trădare, care i-a adus alungarea din Austria la Bologna (1703—1704).

În retragerea sa din orașul natal, Marsigli a redactat și publicat o serie de lucrări importante prin care a prezentat, descris și interpretat bogatul material științific cules din peregrinările sale danubiene. Opera sa de bază, apărută în latinește în șapte tomuri mari, la Haga, în 1726, se

intitulează : *Danubius-Pannonico-Mysicus observationibus, geographicis, astronomicis, hydrographicis, historicis* etc. Ea a cunoscut o ediție postumă în limba fanceză, tipărită cu aceeași paginație și figuri, în același oraș olandez, la anul 1744, sub titlul : *Description du Danube* etc.

Pentru problema antichităților și a podurilor romane interesează pe cercetătorii de azi tomul al II-lea al acestei vaste monografii. Paginile 25—39 (cu figurile respective) conțin valoroasele cercetări ale lui Marsigli făcute asupra podurilor lui Traian și Constantin cel Mare. Multe dintre datele arheologice prezentate de învățatul italian au dispărut azi cu totul de pe locurile cercetate, iar capitolele respective constituie primele monografii asupra celor două importante poduri romane.

După Marsigli, timp de un secol și jumătate, nu s-au mai făcut studii topografice asupra celor două poduri. Numai în iarna anului 1858, din cauza unei secete neobișnuite, Dunărea a scăzut atît de mult, încît (la 15 ianuarie) apăruseră la suprafața apei ruinele picioarelor podului lui Traian. Atunci s-a deplasat o comisie din șantierele navale austriece de la Orșova și Tr. Severin, ca să facă o expertiză inginerească la fața locului. Formată din maiorul Imbrisevici, preotul Bilski și inginerul F. Deuster, ea a înaintat *Comisiei imperiale centrale pentru cercetarea și păstrarea monumentelor istorice* din Viena două rapoarte descriptive. Tot atunci a făcut cercetări asupra ruinelor picioarelor podului și inginerul orașului Tr. Severin, Alexandru Popovici, ale cărui rapoarte și schițe au fost folosite mult mai tîrziu.

Avînd la îndemîină datele furnizate de către comisia austriacă, istoricul austriac, *Joseph Aschbach*, a publicat pentru prima dată o fundamentală și cuprinzătoare monografie asupra podului lui Traian, operă de la care pornesc astăzi toate investigațiile ce se fac asupra acestei construcții <sup>2</sup>. Savantul austriac a strîns în lucrarea sa toate opiniile exprimate în legătură cu acest pod din antichitate pînă la 1858. Lui Aschbach îi revine meritul de seamă de a fi dovedit o dată pentru totdeauna că adevăratul pod al lui

---

<sup>2</sup> J. Aschbach, *Trajans Donaubrücke*.

Apollodor s-a ridicat la Tr. Severin și nu în altă parte, cum greșit opiniaseră anterior citiva învățați germani.

În atenția cercetărilor arheologice ale lui Gr. G. Tocilescu au stat și podurile romane de la Tr. Severin și Celei. El a întreprins săpături arheologice la capetele lor de pe malul românesc, în speranța de a descoperi documente epigrafice și tehnice necunoscute. Pentru prima dată, prin grija lui și a lui Pamfil Polonic a fost scos la lumină portalul nordic al podului lui Constantin cel Mare și s-au făcut unele încercări de a determina amplasamentul picioarelor lui în albia Dunării (1893)<sup>3</sup>.

Cu prilejul expoziției organizată în anul 1906 în actualul „Parc al Libertății” din București, inginerul *Edgard Duperrex*, profesor la Școala Politehnică a expus o machetă a podului executată la scara 1 : 100 acum păstrată în Muzeul Militar Central din București. Macheta lui Duperrex, realizată mai ales pe baza reconstituirii încercată anterior de către arhitectul francez A. Choisy, este dintre cele mai reușite. După ea s-au făcut mai multe reproduceri totale sau parțiale, expuse în diferite muzee din țară. În anul următor, Duperrex a publicat și o monografie a podului lui Traian, care excelează prin studiul părții tehnice și a încercărilor de reconstituire a diferitelor sale elemente<sup>4</sup>.

Istoricul podurilor romane de pe Dunărea olteană a preocupat încă din anii studenției și pe autorul acestei cărți. Astfel, în 1931, am publicat o monografie a podului lui Traian<sup>5</sup>, în 1934, una despre al lui Constantin cel Mare<sup>6</sup> și, recent, un studiu despre enigmaticul pod de la Vadin-Orlea<sup>7</sup>. Față de aceste contribuții modeste din

---

<sup>3</sup> Gr. G. Tocilescu, *Monumentele epigrafice și sculpturale ale Muzeului Național de Antichități*, București, 1902, p. 239—247.

<sup>4</sup> Edgar Duperrex, *Studiu asupra Podului lui Traian peste Dunăre la Tr. Severin*, în *Bulet. Societății Politehnice*, an. XXIII, 1907, vol. 3, p. 153—189 (publicat și în extras sub titlul *Podul lui Traian peste Dunăre lângă Turnu Severin*, București, 1907).

<sup>5</sup> D. Tudor, *Podul de la Drobeta*, p. 149—194; monografie completată cu articolul: D. Tudor, *Date nouă despre podul lui Traian de lângă Tr. Severin*, în *AO*, XIV, 1935, p. 77—90 și D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, București, 1968, p. 60—72.

<sup>6</sup> D. Tudor, *Podul de la Celei*; cf. și *OR*<sup>3</sup>, p. 426—431.

<sup>7</sup> D. Tudor, *Un pont romain ignoré dans la région du Bas-Danube*, în *Latomus*, XX, 1961, p. 501—509.

„tinerete”, încercăm în expunerile de față să rezolvăm altfel marile probleme ce ne stau în față, privitoare la metodele de construcții hidraulice folosite de romani.

O ultimă monografie despre podul lui Traian s-a scris în 1932, de către profesorul *Aurel Decei*, lucrare prețioasă prin elementele ei de sinteză, informație și folosirea unor materiale inedite din vechile cronică românești și din manuscrisele boloneze ale lui Marsigli <sup>8</sup>.

Deoarece săpăturile făcute de către Gr. G. Tocilescu la portalul podului lui Constantin cel Mare de la Celei ni s-au părut incomplete, împreună cu prof. Octavian Toropu, ne-am propus în 1968 reddezvelirea ruinelor lui și lărgirea zonei de investigație pe malul românesc. Bănuielile noastre în legătură cu insuficiența cercetărilor lui Tocilescu-Polonic s-au adeverit. Am reușit a realiza descoperirea sau completarea unor elemente tehnice prețioase legate de această construcție <sup>9</sup>.

Deși în legătură cu podurile romane de la Dunăre s-a scris destul de mult, iar în unele cazuri s-au făcut diferite investigații asupra ruinelor lor, prin săpături sau cercetări subacvatice, enigma tehnică a construcției lor nu-i încă pe deplin lămurită. Pentru viitor se impune organizarea unei vaste colaborări între arheologii iugoslavi, români și bulgari, care pot întreprinde, ajutați de serviciile hidraulice dunărene din țările lor, cercetări de amploare pe albia Dunării și pe malurile respective. Capetele sudice ale podurilor lui Traian și Constantin cel Mare încă n-au fost cercetate prin săpături, iar ceea ce s-a făcut pe malul românesc al Dunării este doar un început. Este foarte probabil că pe albia Dunării se păstrează încă resturi din pilonii de stejar ce ancoraseră cândva podurile de vase ale lui Cornelius Fuscus, Traian și Valens. Numai o colaborare științifică româno-iugoslavo-bulgară poate lămuri aceste probleme în suspensie.

---

<sup>8</sup> Aurel Decei, *Podul lui Traian*, passim.

<sup>9</sup> Publicarea integrală a acestor rezultate am cedat-o colegului Oct. Toropu, expuse de el amănunțit în articolul : *Contribuții* (sub tipar).

## Podul de vase al lui Cornelius Fuscus(?) de la Vadin - Orlea

Știrile istorice din izvoarele scrise antice, confirmate apoi prin cercetările arheologice, menționează la Dunărea de jos existența a două poduri importante, construite de către romani. Este vorba de podul lui Traian dintre *Pontes-Drobeta* și de al lui Constantin cel Mare, dintre *Oescus-Sucidava*, asupra cărora s-au publicat date precise în ceea ce privește localizarea și cronologia lor<sup>1</sup>. Stadiul acestor investigații ne arată azi că cele două poduri imperiale romane sînt bine precizate din punct de vedere al situației lor geografice, arheologice și istorice. Localizarea lor nu mai poate constitui obiectul unor confuzii și discuții, ce se întîlnesc la unii istorici și arheologi din secolele XVII—XIX.

Pînă mai acum zece ani se credea că în afară de cele patru poduri ale lui Traian, de cel ridicat de către Constantin cel Mare și cele două de vase ale lui Valens, nu mai pot fi identificate alte asemenea construcții la Dunărea de jos.

---

<sup>1</sup> Întregul material documentar și bibliografic despre aceste două poduri se pot găsi la D. Tudor, *Podul de la Drobeta*; D. Tudor, *Podul de la Celei* și D. Tudor, *OR*<sup>2</sup>, p. 60—72 și 425—431. Vezi mai jos, p. 53 și p. 155.

Azi însă, pe baza unor descoperiri mai vechi sau mai noi, dar care nu au putut fi înțelese și legate între ele, putem stabili urmele unui alt important pod roman la Dunărea de jos, care legase cândva Moesia cu Dacia.

Cu mulți ani în urmă, sătenii din comuna Orlea (jud. Olt), mi-au atras atenția despre prezența sub apă, lângă malul Dunării și în dreptul satului lor, a unei zidării puternice, vizibilă la suprafață, numai atunci când fluviul are scăderi excepționale de nivel <sup>2</sup>. Până acum, nu am avut norocul să prind aceste mari scăderi de nivel ale Dunării, ca să pot examina pe sec zidăria respectivă, ci numai am sondat-o cu jalonul sub pînza apei, spre a mă convinge de existența ei. Din această cauză nu reușisem a stabili natura și epoca construcției și nici legătura ei cu așezările romane de la Orlea și Sucidava. Bănuiam a fi fost un fel de „chei” folosit debarcării călătorilor și mărfurilor ce veneau de pe actualul mal bulgar al Dunării, necesar mai ales pentru transportul blocurilor de piatră extrasă din numeroasele cariere de dincolo de fluviu.

Dar enigma acestui zid de la Orlea avea să fie lămurită recent, grație unor cercetări personale, făcute pe malul bulgar al Dunării și coroborate cu studierea atentă a unor informații arheologice relative la această regiune, transmise nouă de către Luigi F. Marsigli, în lucrarea sa *Descrierea Dunării*. Cunoscutul învățat italian vizitează, în 1691, ruinele romane de lângă *Dolni Vadin* (= Vadinul de Jos), sat situat pe malul bulgar al Dunării, în fața comunei Orlea. Despre acestea ne-a lăsat o largă descriere, însoțită de o schiță pe care le reproducem (în traducere) aici, figura și explicația sa <sup>3</sup> (fig. 2) :

<sup>2</sup> D. Tudor, *Un pont romain ignoré dans la région du Bas-Danube, Latomus*, XX, 1961, p. 501—509. Despre această zidărie, Pamfil Polonic, într-un carnet manuscris de notițe arheologice, păstrat azi la Institutul de Arheologie al Academiei de Științe Sociale și Politice a R. S. România, notează următoarele : — „La pichetul [de grăniceri] Măgura Grădiștea, vizavi de Orlea, s-au dezvăluit anul trecut [1897], un zid pe lângă Dunăre, avînd forma unui chei. Poate că aici a fost o cetate romană. Vizavi de aici, este în Bulgaria, spre răsărit de satul Vadin, o cetate mare romană așezată pe o colină separat, numită Măgura Hoților. La Vadin sînt două cetăți : una la 3 km spre est numită « Latina Mare », iar alta la 4 km spre vest, numită « Latina Mică ».

<sup>3</sup> Marsigli, *Description du Danube*, t. II, 35 și 38 și urm. și fig. XXXVIII. Cf. și D. P. Dimitrov, *Le ricerche archeologiche del conte Luigi*



„*Figura XXXVIII. Vadin.* Acest loc, numit astfel de către localnici, este situat ca și cel precedent dincoace de Dunăre, la trei mile mai jos de *Silauna*<sup>4</sup>; se văd aici lângă fluviu numeroase și foarte însemnate resturi de zidărie dintre care cel mai mare bloc (*a*) pătrunde câțiva pași în apă și are aspectul unui pavaj lucrat din pietre cioplite regulat și de o însemnată mărime. Restul zidăriei este din cărămidă. Atunci când apele scad foarte mult se pot vedea în acest punct al fluviului — după informațiile localnicilor — urmele unui pod de lemn, despre care voi vorbi mai jos”.

Într-o notă adăugată la explicația acestei figuri, Marsigli lasă să se înțeleagă că aceste însemnate urme de zidării de la Vadin, situate în vecinătatea râului Isker ce se varsă în Dunăre, ar putea fi vestigiile vechiului oraș *Escus* sau *Escum*, ce și-ar fi luat numele după amintitul râu.

Mai jos (pag. 38), Marsigli ne arată împrejurările ce l-au dus la depistarea acestui pod, identificat eronat de el cu podul de lemn al lui Constantin cel Mare :

„Pe când mă găseam lângă podul lui Traian, — scrie el — așa cum am arătat mai sus, am făcut tot ce am putut pentru a afla dacă prin aceste împrejurimi sau într-un alt loc situat mai în jos, nu s-a păstrat cumva amintirea unui pod de lemn, ce ar fi existat cândva pe acolo, dar toate cercetările mele au rămas infructuoase din cauza profunde ignoranțe a localnicilor, de la care n-am putut afla nimic. Dar printr-o fericită întâmplare, petrecută în cursul anului 1691, când fiind delegat cu unele tratative de pace și scoborînd pe Dunăre pînă la *Rostzig*<sup>5</sup> la confluența *Iantrei*, am debarcat în împrejurimile satului *Silauna*, unde se văd numeroase urme din antichitate. S-a întîmplat ca acolo, în urma unor numeroase anchete, mai mult ca cincizeci de persoane, fie *creștini* fie *turci*, să-mi confirme unanim, că în luna septembrie a anului când *Camenița* a fost cucerită de Sultan<sup>6</sup>, apele *Dunării* au scăzut

---

*Marsigli nelle terre bulgare alla fine del secolo XVII*, în *An. Univ. Sofia*, fasc. *Hist. Philol.*, t. XLII, 1946—1947, Sofia 1947, p. 21 și urm.

<sup>4</sup> Azi, satul Selanovți în R. P. Bulgaria (raion Oreachovo).

<sup>5</sup> Adică orașul bulgar de azi Russe (Rusciuc).

<sup>6</sup> Cetatea *Camenița* a fost cucerită de Turci la 26 august 1672, cf. N. Costin, *Letopiseșul Țării Moldovei*, vol. II, p. 8 (ed. M. Kogălniceanu), Iași, 1845.

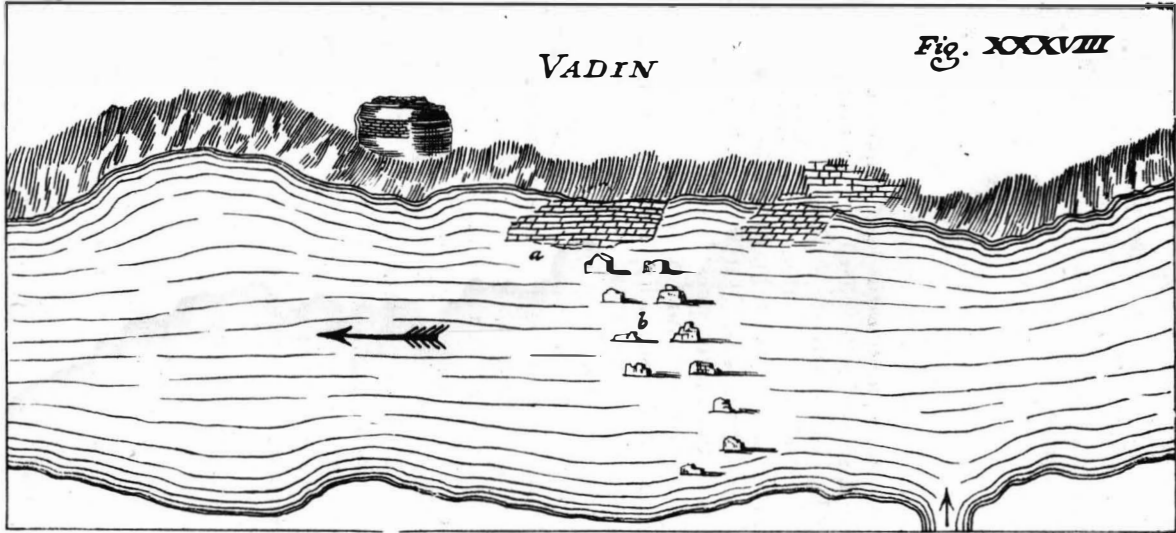


Fig. 2. — *Vadin-Orlea*. Ruinele cetății și urmele podului roman, după Marsigli (1691)

așa de mult, încît se puteau vedea numeroși stîlpi înfiți în albia fluviului, care constituiau picioare de *lemn* de o mărime prodigioasă și dispuși aproximativ în felul în care au fost reprezentați *pe planșa precedentă, figura XXXVIII*, vizavi de *Vadin*. Ajutat de aceste informații și întovărășit de *ceaușul*, pe care mi-l dăduse marele vizir ca să mă însoțească, m-am transportat eu însumi cu ajutorul bărcilor, în acel loc, ca să pot verifica cît mai bine informațiile pe care doresc să le comunic public”.

Marsigli spune apoi, cu regret, că nu poate da măsurători precise și, în general, nici informații detaliate asupra ruinelor întîlnite de el pe cursul Dunării de la *Vidin* pînă la *Russe* (inclusiv cele de la *Vadin*). El a avut concursul armatei austriace numai pînă la *Vidin*, ca să poată studia cu succes vestigiile romane. Se străduiește apoi să fixeze geografic acest pod descoperit de el la *Vadin*, persistînd în ideea că aparține lui Constantin cel Mare, spunîndu-ne :

„Deci acest pod se afla la 70—80 mile italiene mai la vale de podul lui Traian, ceva mai sus de vărsarea Oltului în Dunăre și destul de aproape de zona gurii Jiului, într-un loc, care față de Constantinopol, era cel mai propice și comod în comparație cu primul [T. Severin], pentru a pătrunde în Dacia, în special în Transilvania de azi, pe atunci ocupată de goți, pe care sarmații, vecinii lor, îi susțineau cu toate forțele. Dacă n-ași fi avut în mîină moneda lui Constantin reprezentînd acest pod [vezi mai jos, p. 176], căruia îi aparțineau probabil picioarele de lemn ce s-au văzut în momentul cînd apele fluviului erau excepțional de scăzute, mi-ași fi închipuit că Traian, după ce cucerise pe daci, l-ar fi construit din mărimia sa cunoscută, cu scopul de a înlesni legătura Daciei cu Bizanțul și de acolo peste strîmtoarea Bosfor, cu inima Asiei Mici”.

Convins că la *Vadin* fusese construit celebrul pod de lemn al lui Constantin cel Mare, Marsigli n-a mai întreprins alte cercetări la *Ghichi* (*Oescus*) și *Celei* (*Sucidava*), unde se păstrau vizibile capetele de zid ale podului lui Constantin. El trece repede prin aceste două localități, ceea ce și explică modestele notițe și schițe lăsate de el despre importantele ruine din cele două orașe de pe malurile Dunării.

Pe desenul lăsat de Marsigli (fig. 2) sînt schițate, în primul rînd, ruinele văzute de el în 1691, pe malul Dunării, lîngă Vadin. Dintre acestea, atrage atenția o platformă de zidărie (notată cu litera *a*), întinsă în apă și pavată cu mari blocuri de piatră cioplite regulat. Ea constituia capătul sudic al podului de lemn despre care îl informaseră localnicii. În continuare, el desenează pe cursul fluviului două rînduri de stîlpi perechi, din lemn (notați cu litera *b*), într-o ordine ce-i fusese indicată de către sătenii din Vadin, care-i văzuseră la suprafața apei cu douăzeci de ani mai înainte. Acești stîlpi serviseră desigur pentru legarea corăbiilor pe puntea cărora se așternuse o podea continuă formată din bîrne puternice. Față de lățimea Dunării din acest loc (aproximativ 1000—1100 m), trebuie să ne închipuim că erau mai mult de șapte perechi (cît apar pe desenul lui Marsigli). Faptul că fuseseră înfipti doi cîte doi și față în față, în albia fluviului, constituie o indicație sigură că vasele ce suportau podul erau legate de ei, și la proră și la pupă.

Marsigli a fost convins că descoperise la Vadin resturile podului construit de către Constantin cel Mare în anul 328 e.n., monument căruia îi și rezervă un interesant capitol monografic în opera sa<sup>7</sup>. În realitate, adevăratul pod al lui Constantin cel Mare se găsește la 16 km mai jos de Vadin, între Oescus (satul Ghighi în Bulgaria) și Sucidava (orașul Corabia-Celei) și a fost precizat bine de cercetările moderne. Portalul lui nordic s-a descoperit de Gr. G. Tocilescu la sfîrșitul veacului trecut (mai apoi și de noi în 1968), iar cele trei picioare de zid ale sale, păstrate în albia Dunării, s-au identificat și măsurat în 1933, cu concursul Serviciului Hidraulic Român<sup>8</sup>.

Toți cei ce au studiat urmele podului lui Constantin cel Mare, situate după cum am văzut între Oescus și Sucidava, credeau că Marsigli făcuse o confuzie între ruinele de la Vadin și cele de la Ghighi, plasîndu-le greșit lîngă primul sat. De fapt, el nu putea face o așa de mare greșală, fiindcă descrie și ilustrează prin desene și în chip separat tot ceea ce văzuse atît la Ghighi, cît și la Celei. Bineînțeles,

<sup>7</sup> Marsigli, *Description du Danube*, p. 35 și urm.

<sup>8</sup> D. Tudor, *Podul de la Celei*, passim; cf. și mai jos, p. 175.

lîngă aceste două sate el nu a putut găsi urmele existente ale podului lui Constantin cel Mare și se pare că nici o anchetă amănunțită nu s-a mai făcut, în urma celor constatate cu atîta precizie la Vadin. În realitate, se poate vedea acum că învățatul italian a identificat de fapt un pod roman necunoscut, situat lîngă Dolni Vadin, a cărui existență a fost pe nedrept tăgăduită de mine și de alții. Dar i-au



Fig. 3. — *Vadin-Orlea*. Ruinele actuale ale portalului podului de pe malul drept al Dunării (1959)

rămas cu totul necunoscute ruinele adevăratului pod al lui Constantin cel Mare dintre Oescus-Sucidava. La precizarea acestor situații am putut ajunge pe baza unor cercetări fructuoase, grație sprijinului dat de către Institutul de Arheologie al Academiei Bulgare de Științe, care mi-a înlesnit deplasarea și cercetarea malului bulgar al Dunării, la Vadin (mai 1959)<sup>9</sup>.

Ca și acum 210 ani, cînd a fost acolo Marsigli, tot pescarii din Dolni Vadin ne-au condus la ruinele cetății romane și la urmele podului situate le est de sat, în dreptul școlii elementare locale. Cu toții ne-au confirmat că în fața

<sup>9</sup> Cercetările noastre s-au bucurat de sprijinul arhitectului Sava Bobcev, colaborator științific al Institutului Arheologic din Sofia și de al colectivului de învățători de la școala elementară din Dolni Vadin (director V. Valcev).

acestor ruine Dunărea formează multe vârtejuri, iar pe fundul ei se găsesc numeroase obstacole de care li se agață uneltele de pescuit, de aceea se feresc de acest loc. Nu am făcut cercetări în albia Dunării spre a da de urmele acelor obstacole de care se agață plasele pescarilor din Vadin, dar sîntem convinși că piedicile care îi alungă din acest loc nu pot fi decît resturile acelor colosali piloni de lemn, amintiți de Marsigli. Urmele podului de aici se găsesc în fața enigmaticului zid de pe malul românesc, arătat nouă de către sătenii din Orlea.

Ancheta noastră a dus la descoperirea în acest loc și a capătului de zidărie din partea sudică a acestui pod, păstrat, desigur, într-o stare mult mai modestă, decît pe vremea lui Marsigli (fig. 3). Cum în acest loc apele fluviului au ros puternic botul dealului, acest bloc de zidărie ruinat, dislocat și scobit de ele pînă sub temelii, se găsește azi izolat pe nisip și puțin înclinat. În starea actuală, blocul de zidărie este lung de 4,50 m, gros de 3,60 m și înalt de 2,55 m, fiind zidit în tehnica *opus incertum*, din piatră spartă legată cu var curat (fără cărămidă pisată în mortar). Localnicii i-au scos toate lepezile de piatră ce constituiau un pavaj, pe partea superioară a lui. Silueta acestei ruine și structura sa constructivă prezintă asemănări cu picioarele principale (pilele culee) ale podului lui Traian de la Tr. Severin și ale podului lui Constantin cel Mare de la Celei<sup>10</sup>.

Observăm că pe schița lui Marsigli mai apar și alte zidării în jurul acestei platforme, azi total dispărute. În stînga se observă un fragment de zid, în picioare, străbătut de straturi orizontale de cărămizi (cinci la brîul păstrat intact), deci executat într-o tehnică specifică secolelor IV — VI e.n. La dreapta, un alt rest dintr-un zid pare a fi executat din blocuri de talie, iar fragmentul din platformă din fața lui aparținea, probabil, primei platforme, de aceea ce s-a înregistrat la capătul podului de lemn (a). Astăzi toate aceste fragmente de zidărie sînt total dispărute cu

---

<sup>10</sup> În nici un caz acest zid nu poate fi considerat ca un fragment rupt din curtinele cetății, fiindcă are o grosime mai mare decît a celorlora, este paralel cu cursul Dunării și nu perpendicular pe ea, ca latura vestică a cetății (singura păstrată).

excepția celui legat de pod (a). Zidările fragmentare văzute de Marsigli în picioare făceau parte din latura nordică a unei cetăți romane, azi și ea în cea mai mare parte distrusă de Dunăre.

Pe culmea dealului vecin acestei zidării a podului se mai păstrează doar o parte din latura de apus (lungă de circa 150 m) a unei cetăți surpată de Dunăre. Ea are la capătul sudic un turn de formă pătrată. Săpături arheologice nu s-au făcut pînă acum în aceste ruine. Zidul păstrat al cetății este gros de 2,40 m și are o înălțime de 1,70 m (în rîpă). La vest de el se observă o terasă amenajată în pantă, lată de 7—10 m, pe care coboară drumul antic spre capătul podului.

Pe baza unor indicații din izvoarele antice, se pare că aici se localizează *Valeriana*; după nume, o cetate din epoca tetrahiei. Urmele arheologice culese din ruinele ei sînt și mai vechi<sup>11</sup>, ea fiind probabil zidită pe locul unei așezări civile romane din secolele I—III e.n.

Cetatea *Valeriana* apare înregistrată pentru prima dată în *Itinerarium Antonini* (220, 5, ed. Cuntz, p. 32), apoi la Procopius (*De aedif.*, IV, 6). În ambele izvoare este menționată între *Oescus* și *Varinia*. *Itinerariul* o situează la 12 mii pași romani (= 17—18 km) spre vest de Oescus, depărtare ce concordă cu distanța actuală dintre ruinele de la Ghighi și Dolni Vadin. Cu toate acestea, unii cercetători<sup>12</sup> au contestat existența ei și au considerat-o ca una și aceeași localitate cu *Varinia-Variniana*, cetate binecunoscută și localizată lîngă actualul sat Leșcoveț (r. Orjahovo — R. P. Bulgaria)<sup>13</sup>. Descoperirea recentă pe malul bulgar al Dunării a unei cărămizi cu ștampila PRLVMVAL =

---

<sup>11</sup> În micul muzeu al școlii din Dolni Vadin se păstrează multe monede găsite în această cetate, databile din secolul I—XI e. n.

<sup>12</sup> W. Smith, *Dict. of Greek and Roman Geography*, II, London, 1857, p. 1259; B. Saria, în *RE*, VIII/A, col. 381 și H. Vetters, *Dacia Ripensis*, Wien, 1950, p. 12, n. 111 (*Österr. Akad. d. Wiss., Schrif. d. Balkan-Kommiss., Antiq. Abt. XI/1*); C. Miller, *Itineraria romana*, Stuttgart, 1916, p. 503, localiza *Valeriana* la Dealul Verteș.

<sup>13</sup> Întreaga documentare istorică și arheologică pentru localizarea ei, la D. Tudor, *Contribuții privitoare la armata Daciei Ripensis*, în *SCIV*, XI, 2, 1960, p. 337—339, 344 și 348.

= *praefectus* *legionis* *V M(acedonicae)*, *Valeriana*<sup>14</sup> ne dovedește însă existența ei separată față de vecina sa Varinia. În veacul al IV-lea e.n. a stat temporar în cetățuia Valeriana o *praefectura* a legiunii respective, când fortificațiile ei au fost ridicate în tehnica ce se vede și azi la ruinele de la Dolin Vadin<sup>15</sup>. Desigur, în epoca lui Dioclețian — Constantin cel Mare, între Doni Vadin și Orlea funcționa încă un important vad de trecere a Dunării, păzit de garnizoana din cetatea Valeriana. Dar existența unui pod la acea vreme în acest punct nu mai era posibilă, funcțiunea lui fiind îndeplinită de cel dintre Oescus-Sucidava (v. mai jos, p. 155).

O dată identificat topografic acest pod roman dintre Moesia și Dacia se pune întrebarea : cum, când și de cine a fost construit ?

Avem de-a face cu un pod cu picioarele formate din puternici piloni înfiți pe două rînduri în albia fluviului, probabil după același sistem ingenios de batere aplicat de Cezar la Rin<sup>16</sup>. La Vadin-Orlea picioarele podului se întindeau pe o lungime de circa 1000—1100 m, într-un loc unde etiajul Dunării atinge 6—7 m adîncime. Profitînd probabil de o scădere a nivelului apei în cursul verii, folosindu-se și de corăbii, romanii au putut bate acești piloni în albia Dunării, cu berbeci puternici fixați pe vase și mînuți cu ajutorul scripetilor.

Prezența unor platforme de zidărie la capetele lui era impusă, ca și azi, pentru o bună legătură cu țărmlul. Dar podul de lemn dintre Vadin și Orlea nu avea trîinicia și rolul strategic ale podurilor de piatră de la Tr. Severin

---

<sup>14</sup> A. Frova, în *Izvestiia-Institut Arch. Bulg.*, XVII, 1950, p. 53 și Zlatka Morfova, *Briques et tuiles à estampilles d'Ul'pia Oescus*, în *Latomus*, XVIII, 1959, p. 646.

<sup>15</sup> D. Tudor, *Latomus*, XX, 1961, p. 505.

<sup>16</sup> St. Gsell, *Essai sur le règne de l'empereur Domitien*, Paris, 1894, p. 209 și urm.; Caesar *Bell. Gall.*, IV, 17, VI, 9 și Vegetius, III, 7. Cf. v. Cohausen, *Cäsars Rheinbrücken, philologisch, militärisch unde technisch untersucht*, Leipzig, 1867 și Alb. Neuburger, *Die Technik des Allertums*, ed. a II-a, Leipzig, 1921, p. 472 și urm. De notat că lingă Köln, unde Cezar și-ar fi construit acest pod, Rhinul are o lățime de 400 m și un etiaj de 3 m, dar curentul apei este mult mai puternic decît al Dunării inferioare. Față de mica adîncime și lățime ale fluviului nu mai erau necesare corăbii.



și Celei. Cetatea romană de pe malul bulgar (Valeriana) este zidită mai târziu și nu știm dacă mai înainte fusese acolo o altă fortificație. Capătul nordic al podului nu era străjuit de o întăritură, ci se deschide într-o regiune de bălți care-l protejau totuși. Prin depărtarea și situația lui topografică podul nostru nu putea lega direct orașele Oescus și Sucidava. Trecerea Dunării între ele, pe la Vadin-Orlea, se făcea printr-un mare ocol (peste 20 km). Totul indică că avem de-a face cu un pod întins pentru o expediție militară de scurtă durată, într-un loc ce oferea posibilități avantajoase pentru o construcție rapidă și în timp de vară. Fiind construit la o înălțime mică, el putea fi ușor atins de inundațiile fluviului și iarna era rupt de către sloiurile de gheață. În același timp, el stânjinea navigația pe Dunăre. Este mai mult ca sigur că nu posedea bolți de lemn și nici o podea proprie care să unească direct stîlpii înfipti în albia Dunării. Acești piloni fuseseră bătuți vertical în albia fluviului, deci nu oblic și doi câte doi în tehnica caracteristică podurilor din lemn de sine-stătătoare, cum se realizaseră cele două poduri de la Rin de către Cezar (vezi nota 16). Pilonii respectivi serveau pentru ancorarea unor vase peste care apoi se așternuse podeaua podului. Pe malul dacic, podul avea în față marea baltă a Orlei ce trebuia ocolită în lungul unor grinduri, de către drumul ce pornea de la capătul lui spre nord. Nu știm dacă în antichitate balta Orlei (o prelungire a lacului Potel) prezenta aceeași configurație ca acum patru ani (cînd a fost asanată). Cu excepția cîtorva grinduri, ca Măgura Grădiștei, toată această zonă de pe malul românesc, pînă la construirea marelui dig de protecție și secarea bălților (între Dăbuleni și Celei), era inundabilă atunci cînd creșteau apele Dunării. Resturile ceramice arată că respectivele grinduri au fost intens locuite din timpul comunei primitive pînă în perioada romană și bizantină.

Expediția militară de care se leagă acest pod nu poate fi fixată în perioada războaielor lui Traian cu Decebal. Este bine știut că, în primul război, Traian trecuse Dunărea pe poduri de vase întinse pe fluviu în dreptul Banatului. În al doilea război al său se folosește podul de piatră de la Tr. Severin, în momentul cînd Oltenia se găsea deja ocupată de romani (105 e.n.), și deci acum un atare pod la

Vadin-Orlea nu-și are explicația <sup>17</sup>. De asemenea se exclude și ipoteza că podul de la Vadin-Orlea putea fi din timpul acțiunilor militare romane duse în stînga Dunării, în veacul IV e.n. Pe timpul lui Constantin cel Mare funcționa podul de piatră dintre Oescus-Sucidava, iar Valens și-a construit podurile sale de vase la Transmarisca-Daphne și Noviodunum <sup>18</sup>.

Există o singură știre literară antică cu ajutorul căreia se pare că poate fi rezolvată originea podului roman de vase dintre Vadin și Orlea. Povestind desfășurarea nenorocitei expediții făcută în Dacia în anul 87 e.n., de către Cornelius Fuscus, prefectul pretoriului lui Domițian, Jordanes arată că după dezastrul anterior suferit de C. Oppius Sabinus în Moesia : „Domițian, în această situație gravă pentru ai săi, a pornit cu toate forțele sale militare în Illyricum și dînd comanda expediției pe aproape întreaga armată generalului Fuscus și cîtorva bărbați de seamă, i-a silit să treacă peste apa Dunării, împotriva armatei lui Dorpaneus, *pe un pod de corăbii legate între ele*” <sup>19</sup>.

Numeroasele forțe militare de care dispunea Fuscus justifică ordinul imperial pentru construirea unui atare pod de vase, ca trecerea Dunării cu mari efective de luptă, mașini de război și bagaje, să se facă rapid și lesnicios, într-un loc cu o apărare naturală, cum erau bălțile de la Orlea. Sub comanda lui Fuscus se găseau 5—6 legiuni, o parte din cohortele pretoriene și numeroase trupe auxiliare <sup>20</sup>, forțe

<sup>17</sup> V. Pârvan, *Getica. O protoistorie a Daciei*, București, 1926, p. 113 și urm. Singur C. Patsch, *Der Kampf...*, p. 73, emite ipoteza că ar fi putut exista și un pod de vase lângă Oescus, construit pe timpul războaielor dintre Traian și Decebal. Nu de aceeași părere sînt însă R. Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 241 și urm. și alții.

<sup>18</sup> Ammianus Marcellinus, XXVII, 5—6. Cf. și mai jos, p. 199.

<sup>19</sup> Jordanes, *Getica*, XIII, 77 : „*Qua necessitate suorum Domitianus cum omni virtute sua Illyricum proferavit et totius pene rei publicae militibus ductore Fusco praelato cum lectissimis viris amnem Danubii consertis navibus ad instar pontis transmeare coegit super exercitum Dorpaneus*”.

<sup>20</sup> Asupra acestor efective vezi : St. Gsell, *op. cit.*, p. 209 și urm. ; E. Ritterling, în *JÖAI*, VII, 1904, Beibl. p. 25 și urm. ; B. Filow, *Die Legionen der Provinz Moesia (Klio, Beihf. VI, 1906)*, p. 39 și urm., 47 și 53 ; Ritterling, în *RE*, XIII, col. 1277, 1279, 1387 și urm. și 1442 și urm. ; Paribeni, *op. cit.*, I, p. 116 și urm. ; V. Pârvan, *Getica*, p. 113 și urm. ; Patsch, *op. cit.*, p. 9 și urm. și R. Vulpe — I. Barnea, *Din istoria Dobrogei*, II, *Romanii la Dunărea de jos*, București, 1968, p. 69 și urm. (R. Vulpe).

care obțin la început unele succese. De aceea dacii oferă pace romanilor, iar în cele din urmă, în fața primejdiei, Dura-Durpaneus cedează tronul lui Decebal, considerat omul salvării <sup>21</sup>.

Cît privește identificarea punctului de trecere peste Dunăre, ales de către generalul roman, există unele divergențe între istorici, fiindcă și în această problemă izvoarele antice sînt mute. După dezastrul lui C. Oppius Sabinus, Domițian își instalează cartierul general într-un oraș al Moesiei <sup>22</sup>, propus de unii a fi identificat cu Naissus <sup>23</sup>. Este însă evident că armata operativă a lui Fuscus a fost concentrată pe teritoriul Moesiei inferioare pentru a alunga de acolo pe dacii ce prădau această regiune, rămasă la discreția lor după omorîrea guvernatorului Oppius Sabinus. Mai înainte, apoi în timpul primului război al lui Traian cu Decebal, numai partea răsăriteană a Moesiei a fost obiectul de incursiune și jaf al dacilor, deoarece ea constituia regiunea cea mai bogată și ușor de prădat prin surpriză și prin atacuri organizate pe valea Oltului, apoi peste Dunăre. Numai după ce a îndeplinit această misiune de a alunga pe daci, comandantul roman a trecut la nordul Dunării <sup>24</sup>, pentru a se răfui cu dușmanii la ei acasă.

C. Patsch <sup>25</sup> alegea cîndva Drobeta ca punct de trecere pentru armatele lui Fuscus, ipoteză spulberată de către W. Kubitschek, fiindcă se baza pe lectura greșită a unei inscripții <sup>26</sup>. Unii istorici mai vechi au ales ca punct de trecere Dunărea bănațeană. După ei, armatele lui Fuscus ar fi apucat un drum pe valea Carasului, apoi undeva între

---

<sup>21</sup> Petr. Patricius, *F. H. G.*, IV, 185, Fr. 4 și Dio Cassius, LXVII, 6, 1. Trecerea Dunării de către Fuscus are loc în vara anului 87 i.e.n. Cf. A. Stein, *Die Legaten von Moesien*, Budapesta, 1940, p. 37 și urm.

<sup>22</sup> Dio Cassius, LXVII, 6, 3.

<sup>23</sup> A. v. Premerstein — N. Vulić, în *JÖAI*, VI, 1903, Beibl., p. 45, s-au gândit prima dată la acest oraș. Cf. și E. Ritterling, *JÖAI*, VII, 1904, Beibl., p. 32, n. 25.

<sup>24</sup> Jordanes, *Get.*, XIII, 76 și Eusebius, *Chron.*, II, p. 160 și urm. (ed. A. Schöne).

<sup>25</sup> C. Patsch, *Zum Dakerkriege des Cornelius Fuscus*, în *JÖAI*, VII, 1904, p. 70—72.

<sup>26</sup> W. Kubitschek, *Drobeta in Dacien*, în *Klio*, X, 1910, p. 253—256. C. Patsch, *Der Kampf...*, p. 11, renunță la vechea sa părere.

Tapae și Sarmizegetusa s-ar fi produs dezastrul roman <sup>27</sup>. Fixarea acestui itinerar a fost influențată de pretinsa prezență a cartierului general al lui Domițian la Naissus, apoi de către expedițiile de mai târziu, făcute tot prin Banat, de Tettius Iulianus și apoi de Traian, în primul său război. Și această ipoteză a fost ușor înlăturată de către Brandis <sup>28</sup>, urmat de către B. Filow și alții <sup>29</sup>. Ei au stabilit ca regiune de invazie pentru armatele lui Fuscus cursul Oltului, iar înfrângerea romană înspre pasul Turnu Roșu. Este meritul lui Vasile Pârvan <sup>30</sup> de a fi adus cele mai categorice argumente pentru stabilirea punctului de plecare a expediției lui Fuscus de pe malul drept al Dunării, pe drumul Oltului, înspre Carpați. Pârvan a arătat clar că pe acolo unde se întâmplase năvala dacică, trebuia să se facă față dușmanului, de aceea marșul imprudentului general al lui Domițian a pornit peste Dunăre din Moesia inferioară, regiune în care jefuiseră dacii și fusese ucis C. Oppius Sabinus. Trecerea fluviului în bune condiții se putea face numai pe la Oescus, locul în care se construise acel pod de vase, ca apoi urcând pe valea Oltului, în strămtora muntoasă a aceluiași rîu, să aibă loc dureroasa înfrângere romană, încheiată și cu moartea lui Fuscus <sup>31</sup>. Majoritatea istoricilor de azi localizează drumul lui Fuscus pe Olt în sus.

Așa stînd lucrurile, ni se pare destul de firesc ca, în chip ipotetic, să legăm resturile podului de lemn de la Vadina-Orlea de expediția nord-dunăreană a lui Cornelius Fuscus, a cărui bază de plecare a fost organizată în vecinătatea acestei treceri, adică în orașul Oescus. Natura acestor lucrări făcute pentru legarea unui pod de vase, știrile lui Jordanes, concluziile celor mai mulți istorici privitoare la baza de plecare și înaintarea pe Olt a nefericitului general al lui Domițian, toate fac posibilă localizarea acelu *pons*

---

<sup>27</sup> Ipoteza lui St. Gsell, *op. cit.*, p. 214, îmbrățișată în special de L. Homo, *Le Haut Empire* (în Glotz, *Hist. ancienne*, t. III, *Hist. romaine*), Paris, 1933, p. 395 și R. Vulpe, *op. cit.*, p. 70.

<sup>28</sup> Brandis, în *RE*, IV, 1966.

<sup>29</sup> B. Filow, *op. cit.*, p. 38, n. 4.

<sup>30</sup> V. Pârvan, *Getica*, p. 113 și urm. Cf. și *Istoria României*, I, 1960, p. 298 și urm.

<sup>31</sup> Pârvan, *loc. cit.*

*ligneus* executat *consertis navibus*, între Dolni Vadin și Orlea.

După dezastrul lui Fuscus și retragerea resturilor armatei sale peste Dunăre, podul a fost, desigur, desfăcut imediat, spre a împiedica o eventuală năvală a lui Decebal peste fluviu.

Pentru lămurirea altor probleme de natură istorică și tehnică în legătură cu acest enigmatic pod roman sînt necesare cercetări subacvatice făcute cu ajutorul scafandrilor, printr-o colaborare științifică româno-bulgară.



## Cele două poduri de vase ale lui Traian din anul 101 e.n.

În domeniul construcțiilor de poduri la Dunăre, cuceritorul Daciei apare binecunoscut prin celebrul pod al lui Apollodor din Damasc. Cît privește podurile sale de vase aruncate pe Dunărea bănățeană, în anul 101 e.n., acestea sînt cunoscute mai mult de cei se s-au ocupat cu interpretarea sculpturilor columnei sale comemorative ridicată în capitala imperiului.

Trecerea Dunării pe poduri de vase, de către armatele romane în primăvara anului 101 e. n., este o realitate arheologică confirmată de către scenele IV—V ale Columnei lui Traian din Roma (fig. 4—6). În punctul de legătură al scenelor III—IV și la capătul din stînga al unui pod de vase aruncat peste fluviu (fig. 4) apare bustul nud ieșind din apă al zeului *Danuvius*, redat în cunoscuta alegorie a acestor genuri de reprezentări fluviale. Divinitatea poartă pletele și barba în șuvițe bogate și umede, resfirate pe umeri și spate, iar pe cap îl încununază o coroniță împletită din trestie. *Danuvius* întinde mîna dreaptă pe sub undele fluviului ca să sprijine trecerea armatei romane pe un pod de vase (Cichorius, *Trajanssäule*, II, p. 24 și urm.).

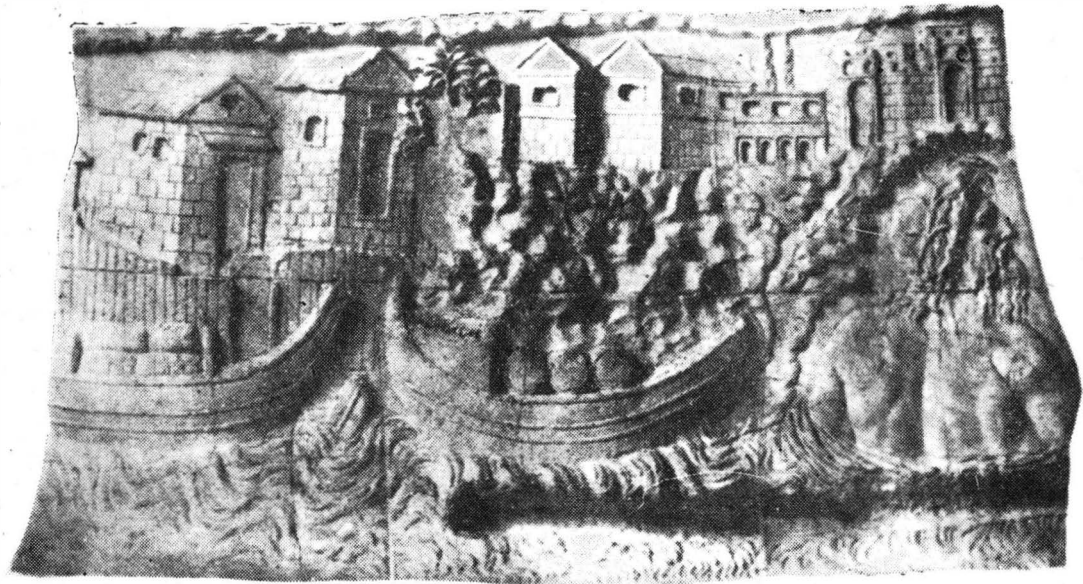


Fig. 4. — *Columna Traiană* — scenele III—IV : lângă un oraș dotat cu un port, zeul *Danuvius* protejează armatele romane la trecerea Dunării (101 e.n.)



În scena a IV-a ce redă podul, navele (în număr de șase) sînt de aceeași formă și mărime, legate între ele cu bîrne groase și avînd la pupa cîte o cîrmă (fig. 5). Deasupra acestor vase s-a așternut o podea de bîrne mărginită în lungul podului de obișnuitele balustrade executate uniform din stîngii încrucișate. În această reprezentare „compri-mată” a podului nu se văd capetele stîlpilor de lemn înfipti în apă pentru a ancora vasele. Absența lor este explicabilă deoarece se găseau în amonte, adică pe partea opusă și invizibilă, pe cînd scena redată aici se privește din aval. Putem presupune apoi că sculptorul nu a găsit necesar a-i mai reproduce pentru a nu încărca scena cu elemente ce se înțelegeau de la sine. Coloana militară ce trece pe acest pod iese dintr-un oraș (sau castru?) și situat în stînga (scena III—IV). Ea este formată din legionari în ținută de marș, în frunte cu stegarii și condusă de un ofițer superior (Cichorius, *Trajanssäule*, II, p. 28 și urm.).

Un element topografic important care trebuie să ne rețină atenția la această scenă este arcul de zidărie din stînga ei, pe sub care debușează soldații pentru a păși direct pe pod. S-a spus de către unii comentatori ai scenei că el ar fi o poartă a orașului (sau a castrului?). Dacă ar fi așa ceva, respectiva poartă, ca element important din sistemul de fortificație al acestui oraș, trebuia, ca și în restul fortificației, să fi fost întărită cu crenele și turnuri de apărare, indicii cu totul absente. Sculptorul a plasat-o chiar la capătul podului, de care, constructiv, este mai bine legată decît de zidăria orașului. Construcția ei se reduce la un simplu arc din blocuri de piatră susținut pe doi pilaștri cu capitele. Poziția și tehnica ei de lucru ne determină a o identifica cu însuși portalul podului de pe malul drept al Dunării, construit din zidărie așa cum el exista și la podul de vase de la Vadin-Orlea (v. mai sus, p. 24).

În mod cu totul neașteptat, în scena a V-a, ni se înfățișează un al doilea pod de vase, de astă dată fragmentar ca reprezentare (reduc la două vase și legat de țărnm cu un podeț de lemn), dar lucrat în aceeași tehnică ca cel precedent (fig. 5—6). El nu poate fi o continuare a celui din scena a IV-a, fiindcă sculptorul l-a redat pe un alt plan și pe el a reprezentat o altă coloană militară cu pretorienii

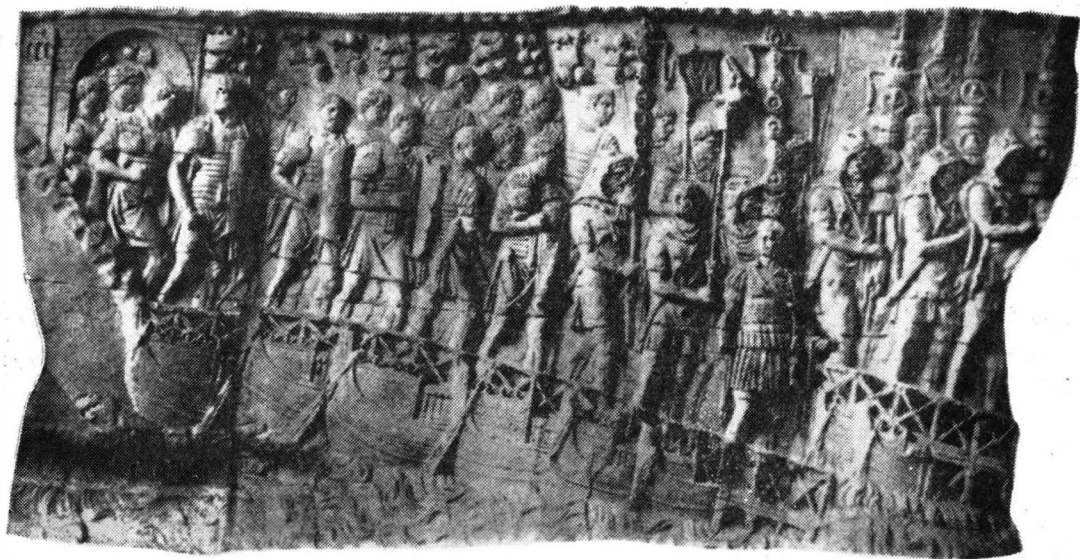


Fig. 5. — *Columna Traiană* — scena a IV-a : podul de vase de la *Lederata* și capătul celui de la *Dierna* (scena a V-a) pe care trec armatele romane (101 e.n.)

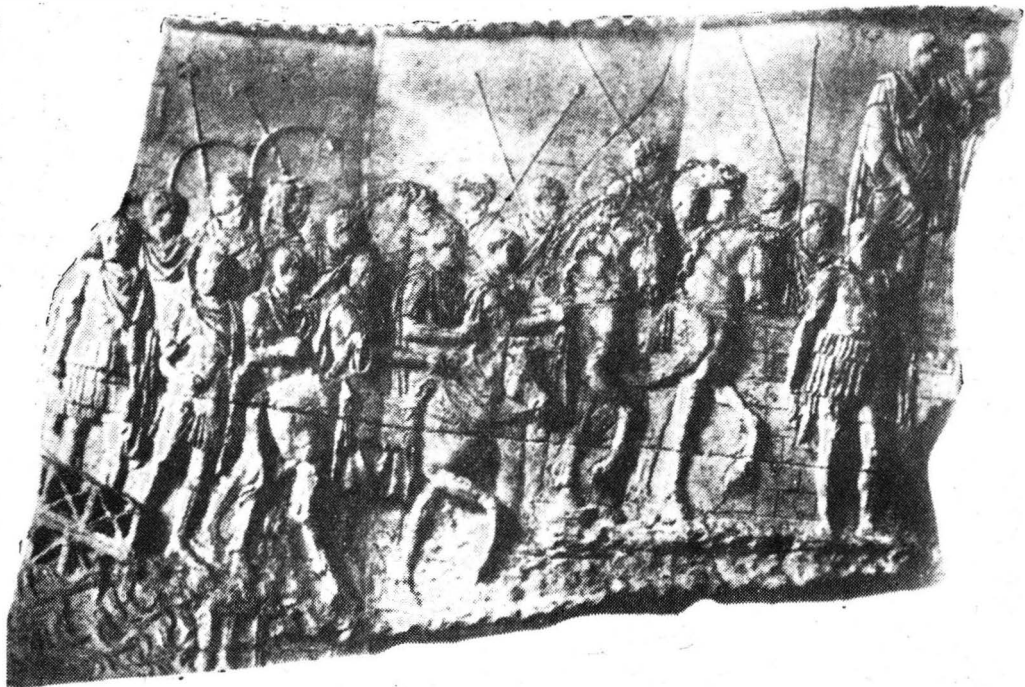


Fig. 6. — *Columna Traiană* — scena a V-a : capătul de pe malul stîng al podului de la *Dierna* pe care a trecut armata romană (101 e. n. )

și stegari în frunte, precedată de un comandant superior (Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 36 și urm.).

Prezența alăturată a acestor două segmente de poduri a stîrnit ample discuții între specialiști. Toată lumea a fost de acord că trecerea Dunării pentru operațiile primului război de cucerire a Daciei s-a făcut pe două poduri de vase. Divergențele de opinii au apărut însă de îndată ce s-au căutat cele două locuri de trecere a Dunării<sup>1</sup>. A existat un singur pod format din două părți întrerupte de o insulă? Au fost două poduri de vase construite unul lîngă altul? Dacă s-au așternut peste Dunăre în 101 e. n. două poduri de vase, la o depărtare mare unul față de altul, care a fost în aval și care a fost în amonte? În ce locuri au fost legate ele? Discuțiile s-au dus și se duc încă în legătură cu aceste nedumeriri. De notat faptul că din izvoarele scrise antice nu posedăm nici o știre asupra felului cum s-a făcut trecerea Dunării. Aceasta face ca și diferitele nedumeriri și presupuneri să se limiteze numai la interpretarea topografică a elementelor oferite de către Columna lui Traian.

Unii comentatori pretindeau a se identifica aici un singur pod, format din două părți, întrerupte de un ostrov de legătură ce ar fi existat în Dunăre. Pe tabloul Columnei acest ostrov nu se vede, iar în locul lui apar apele fluviului ce separă net cele două fragmente de poduri. Dacă la această observație adăugăm și redarea pe planuri diferite a celor două segmente de poduri, este clar că nu mai poate fi vorba de un singur pod format din două brațe separate de o insulă.

Alți cercetători ai celor două scene au încercat o altă explicație. Ei presupuneau construcția a două poduri de vase alăturate, în același loc și destinate trecerii concomitente a armatei romane pe malul bănățean al Dunării<sup>2</sup>. O asemenea ipoteză apare cu totul nefirească și fără precedent în istorie. În afară de faptul că un dublu pod alăturat cerea, fără sens, însemnate cheltuieli și eforturi tehnice,

---

<sup>1</sup> Vezi diferitele păreri formulate, la Aschbach, *Traians Donau-brücke*, p. 200 și urm.; R. Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 239 și urm. și Carl Patsch, *Der Kampf*, p. 63, n. 1.

<sup>2</sup> Stuart Jones, *Interpretation of the reliefs of the Traians column*, in *Papers of the British School at Rome*, V, 1910, p. 439 și urm.; K. Lehmann-Hartleben, *Die Traianssäule*, Berlin-Leipzig, 1926, I, p. 68.

el nu poate fi explicat nici ca o necesitate urgentă de a se trece Dunărea prin surprindere și cât mai repede, cu un mare număr de forțe militare<sup>3</sup>. După cum a remarcat Radu Vulpe, această „urgență” nu apare de loc din repertoriul scenelor următoare care arată înaintarea lui Traian prin Banat. „Pătrunderea lui Traian în Dacia nu s-a făcut precipitat, ci dimpotrivă metodic și pe îndelete cu frecvente solemnități religioase, construcții de cetăți, de drumuri, de poduri. Cîtă vreme va străbate Banatul, dacii nu-l vor neliniști”<sup>4</sup>.

Conrad Cichorius, cel mai asiduu lector al sculpturilor de pe Columna lui Traian, a arătat cu bogate argumente, azi acceptate de majoritatea istoricilor moderni, că interpretarea atentă a scenelor IV—V indică existența a două poduri romane de vase, construite în 101, în două puncte diferite și îndepărtate între ele. Pe aceste două poduri armata romană a trecut concomitent, ca să se unească mai apoi într-un loc prestabilit, sub comanda unică a împăratului Traian<sup>5</sup>. Numai nevoia economiei de spațiu sculptural l-a silit pe artist ca cele două poduri să figureze în două scene alăturate și într-o formă „abreviată”. Rămîne însă o mare incertitudine în ceea ce privește localizarea celui de-al doilea pod.

Pentru primul pod, adică cel de vest, avem azi deplină certitudine că el a fost legat între cele două maluri ale Dunării lângă localitatea antică *Lederata* (azi Ram), de pe malul iugoslav al Dunării. Majoritatea forțelor strînse la Lederata aparțineau Pannoniei, a cărei flotă va fi legat și podul de vase din fața Banatului. Pînă la sosirea împăratului, comanda armatelor de vest a aparținut lui Q. G. G. Agricola, guvernatorul acestei provincii. Un fragment rămas de la gramaticul Priscianus<sup>6</sup>, extras din memoriile de război scrise de către Traian, arată că împăratul a înaintat spre *Berzobis* (azi Berzobia, jud. Caraș-Severin), apoi prin *Aizisis* (Fîrlug sau Ezeriș, jud. Timiș), localități ce se

<sup>3</sup> R. Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 240 și urm.

<sup>4</sup> R. Vulpe, *Columna Traiană* (II), în *Viața Militară*, 1968, nr. 7, p. 18.

<sup>5</sup> Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 23 și 30 și urm. și Eugen Petersen, *Traians Kriege*, I, p. 15.

<sup>6</sup> Priscianus, *Institutiones grammaticae*, VI, 13 (ed. Hertz, p. 205).

situau pe marele drum Lederata-Tibiscum. Este probabil că acest pod folosit de coloana condusă direct de împărat, de la Dunăre pînă la Tibiscum, să se poată identifica cu cel mic din scena a V-a, unde desfășurarea trecerii Dunării și a marșului nu capătă marea amploare ca în cea precedentă. După cum s-a remarcat însă, pe acest pod mai modest trec pretorienii, deci garda împăratului ce venise dinspre vest, de la Roma, și care trebuia să poposească pe malul bănățean al Dunării. Pe această cale au înaintat numai armatele concentrate din provinciile vestice ale imperiului.

Rămîne exclusă ideea unei concentrări în întregime a armatei de operații numai în cartierul de la Lederata. Efectivul total al armatei romane din primul război al lui Traian cu Decebal se ridica la circa 50 000 luptători. Din el făceau parte detașamente din 13—14 legiuni, cohortele pretoriene, trupe auxiliare și diferite formații așa-zise „barbare” specializate într-o anumită armă de luptă.

Nevoile strategice și situația geografică a determinat constituirea *ab initio* a două grupe de armate, una vestică (la Lederata), iar alta estică, alcătuită din trupe ridicate din Peninsula Balcanică și din Orient. Ultima fusese pusă, probabil, sub comanda lui Manius Laberius Maximus, guvernatorul Moesiei inferioare. Spre locul de trecere al celei de-a doua coloane s-au îndreptat discuțiile în ceea ce privește cel de-al doilea pod de vase (scena a V-a). În legătură însă cu părerile localizării lui s-au formulat pînă acum trei ipoteze.

A. von Domaszewski <sup>7</sup> argumenta pentru o concentrare a grupului de armate estice și pentru o trecere a lor peste Dunăre pe un pod de vase, pe la Oescus, cartierul militar general al Moesiei inferioare, de unde, prin sudul Daciei ar fi ajuns pe cîmpul de operații de la Tapae, în Banat. Drumul propus de învățatul timișorean trecea prin teritoriile lui Decebal, ale Olteniei de azi, încă neocupate de romani, ceea ce ar fi expus coloana la mari riscuri. Ipoteza lui Domaszewski nu a găsit credit la nici unul dintre învățați și este astăzi total părăsită.

---

<sup>7</sup> A. v. Domaszewski, *Die Dakerkriege Trajans auf den Reliefs der Säule*, în *Philologus*, LXV, 1906, p. 325 și 328 și urm.

Cichorius <sup>8</sup> a susținut cu tărie că cel de-al doilea pod, situat în aval față de primul și prezentat în scena a IV-a, într-o formă mai atentă, s-ar fi construit în fața Drobetei.

Din acest punct, în lungul malului stîng al Dunării, grupul estic de armate ar fi înaintat pînă la *Dierna* (Orșova), apoi mai departe, spre nord, ca să se întâlnească la *Tibiscum* (Jupa, lângă Caransebeș), cu coloana pornită de la *Lederata*. Argumentele invocate de el pentru susținerea acestei păreri erau destul de variate, ca : importanța punctului de trecere a Dunării pe la Drobeta în Dacia — situație cunoscută în întreaga antichitate ; construcția ulterioară în acest loc a podului de piatră al lui Apollodor ; faptul că Drobeta fusese ocupată și proclamată *municipium* încă din vremea dinastiei Flaviilor, deci era un important centru al romanității etc. Fragilitatea acestor argumente a fost însă arătată de Paribeni <sup>9</sup>, mai ales în ceea ce privește falsitatea unui *municipum Flavium Drobotense* <sup>10</sup>. De la Drobeta pînă la *Dierna*, grupul de armate estic urma să parcurgă 25 km prin țară inamică și pe un drum despre care încă nu putem ști dacă exista la acea dată (101 e.n.). Această cale era înghesuită între fluviu și munții Mehedinților (pe la Gura Văii — Vîrciorova) în locuri prăpăstioase, unde trupele lui Decebal puteau lovi ușor și din flanc armatele romane, ca să le arunce în apă.

Obiecțiunea importantă formulată de către Cichorius, dar neluată în seamă de către Paribeni și alții, care la acea dată (1900) rămînea în picioare, privește transportul cu corăbiile pe Dunăre a materialelor de război, între Drobeta și *Dierna*. Colții de stînci ai „Porților de Fier obligau des-

---

<sup>8</sup> Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 32 și urm., acceptat și de Vulpe, *loc. cit.* Cf. încă R. Vulpe—I. Barnea, *Din Istoria Dobrogei*, vol. II, *Romanii, la Dunărea de jos*, București, 1968, p. 85 (R. Vulpe). Cu această ocazie, Cichorius pare înclinat să creadă că tot acum, la începutul campaniei din anul 101 e. n., s-ar fi deschis și lucrările podului de piatră de la Drobeta ipoteză asupra căreia vom reveni mai jos (v. p. 79).

<sup>9</sup> Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 242 și urm.

<sup>10</sup> Cf. și Kubitschek, *Drobeta in Dacien*, în *Klio*, X, 1910, p. 253 și urm. Teoria despre ridicarea Drobetei la rangul de *municipium* sub Domițian fusese formulată arbitrar, din lectura forțată a unei inscripții, de către același C. Patsch, *Zum Dakerkriege des C. Fuscus*, în *JÖAI*, VII, 1904, p. 71 și urm., la care a renunțat după critica aspră ce i s-a făcut de către W. Kubitschek (cf. C. Patsch, *Der Kampf*, p. 4, n. 1).

cărcarea acestor materiale la Drobeta, deoarece vasele nu se puteau angaja în acel loc periculos, din cauza cataractelor.

Iată însă că și această obiecțiune a lui Cichorius poate fi înlăturată azi, în urma descoperirii (în 1969) unei inscripții pusă de Traian în anul 101 e. n. pe locul unde el a săpat un canal de deviere a apei. Urmele acestui canal se pot vedea și azi, lângă Sip, de pe malul iugoslav, chiar la capătul vestic al marelui baraj al hidrocentralei de la Porțile de Fier. Deși acest text epigrafic ne este cunoscut, deocamdată, numai din modestele relatări ale descoperitorului<sup>11</sup>, este totuși sigur că în ultimele rînduri ale inscripției Traian arată că „din cauza pericolului cataractelor, fiind abătut fluviul, a fost asigurată navigația Dunării („ob periculum cataractarum, derivato flumine tutam Danuvi navigationem fecit”). Inscriptia a fost pusă cu un an mai tîrziu față de gravarea în stîncă de la Ogradena a faimoasei *Tabula Traiana*, ce amintește refacerea drumului roman săpat în stîncile de la Cazane<sup>12</sup>. Deducem deci că în ajunul primului război al său cu Decebal, împăratul luase importante măsuri strategice în ceea ce privește asigurarea transporturilor terestre pe malul moesic al Dunării și în același timp, prin săparea canalului amintit, flota sa putea circula în deplină siguranță pe lângă stîncile de la Porțile de Fier. Prin urmare, flota Moesiei inferioare putea trece cu ușurință acest obstacol, fără a fi obligată, cum credea Cichorius, a-și debarca trupele și materialele la Drobeta.

Pentru o trecere a Dunării pe la Dierna de către armatele romane de est au subscris învățați de seamă ca Joseph Aschbach<sup>13</sup>, R. Paribeni<sup>14</sup>, C. Patsch<sup>15</sup> etc. În adevăr, de la prima vedere s-ar părea că între *Transidierna* (Tekja, în Jugoslavia) și Dierna, ca loc de construcție a unui pod de vase pentru trecerea armatelor, ar părea optim. Dunărea are acolo o lățime redusă față de punctul *Pontes* (satul Kostol în Iugoslavia) și Drobeta. El se află la capătul sudic al unei importante artere rutiere Dierna — Ad Mediam —

<sup>11</sup> Cf. mai jos, p. 61 și nota 23.

<sup>12</sup> *CIL*, III, 8267 = *ILS*, 5863.

<sup>13</sup> J. Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 49.

<sup>14</sup> Paribani, *Opt. Princ.*, I, p. 242.

<sup>15</sup> C. Patsch, *Der Kampf*, p. 62 și urm. Cf. și *Istoria României*, vol. I, București, 1960, p. 306.



pasul Domaşnia — cheile Teregovei — Tibiscum, deci o dată Dunărea trecută armatele de est nu mai erau obligate a mărşalui paralel cu fluviul, ci pătrundeau direct în țara inamică.

Cu toate acestea, există o serie de dificultăți de natură tehnică față de care sîntem obligați a păstra unele rezerve în ceea ce privește construcția unui pod de vase la Dierna. În primul rînd, spațiul de pe malul iugoslav apare foarte îngust și nepotrivit pentru concentrarea unor trupe numeroase și a materialelor de război. Munții înalți și păduroși nu lasă decît o îngustă și scurtă fișie de teren între ei și fluviu, arie inadecvată pentru cantonarea trupelor în *castra aestiva* (ale căror urme nici nu se văd!). În fața Diernei (vechea Oîșovă) Dunărea are o adîncime foarte mare și o albie stîncoasă, situație ce împiedica baterea pilonilor în albia ei, piloni absolut necesari pentru ancorarea corăbiilor ce urmau a susține podul. La Dierna, curentul puternic al apei, vîrtejurile și lățimea fluviului (circa 1000 m), nu îngăduiau legarea acestor corăbii între ele numai cu lanțuri, ca apoi să se aştearnă deasupra lor obișnuita podea din birne. Un asemenea pod nu putea rezista presiunii Dunării și se rupea foarte ușor, dacă nu era susținut de piloni puternici. Ipotetic, ni se pare posibilă legarea unui asemenea pod de vase, mai în aval de Dierna (la circa 5 km), în dreptul insulei Adakale, (sau la Insula Banului?), unde cursul mai liniștit al apei, fundul ei lipsit de patul stîncos și adîncimea redusă a Dunării permiteau o asemenea construcție formată din două părți și susținută de un mare ostrov. În orice caz, problema determinării locului celui de-al doilea pod de trecere a Dunării, construit pentru armatele de est, rămîne în faza actuală a cercetărilor, doar o *vexata quaesitio*. Subliniem că cei mai autorizați interpreți ai scenelor de pe columnă au reușit să arate în chip neîndoielnic că trecerea fluviului s-a făcut pe două poduri de vase diferite și la distanțe mari unul față de altul, între care s-a interpus în mod sigur sectorul nefavorabil pentru transporturile pe apă și pe uscat din defileul Cazanelor.



## Podul lui M. Laberius Maximus (?)

În cursul anului 101 e.n., Traian înaintase prin Banat pînă în strîmtoarea „Poarta de Fier” a Transilvaniei, unde avusese cu dacii crîncena luptă de la Tapae. Din cauza timpului nefavorabil, dispozitivul roman se oprise în această strîmtoare, sau în Munții Orăștiei; trupele ocupaseră taberele de iernat, așteptînd reluarea ofensivei în primăvara anului viitor. Se pare că împăratul se retrăsese pentru odihnă într-unul din orașele de pe malul drept al Dunării Moesiei superioare.

Cînd totul părea liniștit, se produse o mare lovitură strategică, pregătită din timp de către Decebal și aliații săi, sarmați, buri, triburi de daci liberi etc. În plină iarnă se năpustiră asupra Moesiei inferioare cetele sarmato-daco-germanice și după ce trecură Dunărea prin surprindere, atacă orașele și satele provinciei. Moesia inferioară era acum slab apărată, deoarece cea mai mare parte dintre garnizoanele ei, în frunte cu legatul imperial. M. Laberius Maximus, luptau pe frontul din Dacia<sup>1</sup>. Scenele XXXI—

<sup>1</sup> Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 253 și urm.: Patsch, *Der Kampf*, p. 70 și urm. Recent, cu o bogată bibliografie: R. Vulpe, în *Studii clasice*, V, 1963, p. 223—247; VI, 1964, p. 211—223 și R. Vulpe — I. Barnea, *Din istoria Dobrogei. II. Romanii la Dunărea de jos*, București, 1968, p. 84—93. (R. Vulpe).

XXXII arată cum cetele dacice, după ce au trecut Dunărea cu caii înot, atacă fortărețele romane apărate de trupe auxiliare. S-a remarcat că malul stîng de unde vin invadatorii daco-sarmați oferă în scena XXXI de pe *Columnă* o regiune de șes (Cichorius, Paribeni etc.), ceea ce a dus la presupunerea că atacul s-a dat prin cîmpia Munteniei<sup>2</sup>. Se observă în același tablou, alături de infanteria și călărașii daci, și un grup de cavaleri sarmați-roxolani, îmbrăcați cu cai cu tot, în caracteristicile lor cuirase din piele, orînduite în formă de pene (catafractarii) și purtînd pe cap un coif de tip sarmatic (scena XXXI). Că în timpul acestei incursiuni roxolanii au avut un rol de seamă rezultă și dintr-o scrisoare a lui Plinius cel Tânăr, în care se amintește de căpetenia sarmată Susagus, care a capturat la sud de Dunăre pe un sclav al lui Laberius Maximus, Callidromos, dăruit de el, apoi, lui Decebal<sup>3</sup>.

Știrea acestei invazii căzu asupra lui Traian ca o „lovitură de trăsnit” (R. Vulpe), deoarece barbarii prădau Dobrogea, înaintînd pe valea Dunării și spre trecătorile Munților Balcani. Întregul plan de război al împăratului, atît de bine chibzuit, fusese dat peste cap ! Flancul drept al frontului roman din Dacia se găsea descoperit și amenințat de o învăluire pe valea Dunării. Cea mai mare parte din teritoriile actualelor Muntenia și Oltenia se găseau sub control dușman, iar podișul transilvănean constituia încă o cetate puternică în mîinile lui Decebal. Succesul daco-sarmatic la sud de Dunăre putea antrena și alte neamuri barbare din jurul regatului lui Decebal, ca să-l ajute pe regele dac.

Traian ordonă imediat mari pregătiri de luptă. Într-un oraș de pe malul Dunării dotat cu un amfiteatru (Drobeta?, Pontes?, Dierna?, Viminacium? etc.) s-au imbarcat materiale de război, cai și oameni, în frunte cu cohorțile pretoriene (scena XXXIII) și acest convoi de nave condus de împărat a pornit pe Dunăre în jos (scenele XXXIV—XXXV). Debarcarea s-a făcut într-unul din porturile dunărene ale Moesiei inferioare (Oescus? Novae?

<sup>2</sup> Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 154 și urm. și Paribeni, *Opt. Princ.*, II, p. 254 și urm.

<sup>3</sup> Plinius, *Epist.*, X, 74. Cf. D. Tudor, în *Studii și articole de istorie*, București, 1956, p. 19 și urm. și același, *Istoria sclavajului în Dacia romană*, București, 1957, p. 61 și urm.

Sexaginta Prista?)<sup>4</sup>. Urmat de infanterie, Traian, în fruntea unui puternic detașament de cavalerie (scena XXXVI), a izbit mai întâi pe catafractarii sarmați, apoi pe daci și pe aliații lor, atacați noaptea. Luptele au fost grele și sîngeroase (scenele XXXVII—XXXVIII). Într-o lungă scenă (XXXIX) se observă cum Traian accepta supunerea unor căpetenii dace învinse, în timp ce armata sa ridica o mare construcție (poate orașul nou întemeiat, Nicopolis ad Istrum)<sup>5</sup>.

Orașele fondate de Traian în această regiune, cu denumirile de *Nicopolis ad Istrum* și *Tropaeum Traiani*, amintesc tocmai aceste lupte victorioase ale romanilor. Cele mai grele lupte s-au desfășurat pe dealurile de la Adamclisi (scenele XL—XLI), unde, pentru singura dată, apar și răniți romani în scenele *Columnei* de la Roma. Faimosul monument triumfal, altarul-cenotaf și fondarea așezării Tropaeum Traiani amintesc grelele momente înfruntate de Traian în acest loc<sup>6</sup>. După această victorie obținută cu mult sînge roman era lichidată invazia barbară din Moesia. Trupele disponibile trebuiau retrimise pe frontul din Dacia; după o cuvîntare a împăratului și acordarea de răsplăți pentru bravură (scenele XLII—XLIII). Într-un castru roman se văd îngrămădiți numeroși prizonieri daci (scena XLIII).

După aceasta, împăratul se reîmbarcă cu statul său major pe o corabie cu multe vîsle, însoțită de a doua, ce transporta bagajele (scenele XLVII—XLVIII). A pornit desigur pe Dunăre în amonte, ca să revină în fruntea forțelor din Dacia (fig. 7).

Separat de cele două nave, grosul cavaleriei și infanteriei romane ce participase la înfrîngerea coaliției daco-sarmate, părăsește și el provincia Moesia inferioară, ca să revină pe același front. Este tocmai scena XLVIII ce ne interesează de aproape, deoarece trupele romane trec Dunărea pe *un pod de vase* (fig. 7)<sup>7</sup>.

După felul orientării scenei XLVIII, se deduce că sculptorul și-a imaginat această trecere a fluviului ca fiind privită

<sup>4</sup> Locul debarcării, amplu discutat de R. Vulpe, în *Studii clasice*, VI, 1964, p. 207.

<sup>5</sup> Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 206 și urm.

<sup>6</sup> Paribeni, *Opl. Princ.*, I, p. 257 și R. Vulpe, *Din Istoria Dobrogei*, II, p. 89 și urm. Cf. și Petersen, *Traians Kriege*, I, p. 51 și urm.

<sup>7</sup> Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 226 și urm., și Petersen, *Traians Kriege*, p. 53 și urm.



Fig. 7. — *Columna Traiană* —scena a XLVIII-a : reîmbarcarea lui Traian și trecerea Dunării pe malul stîng de către armata romană după victoriile din Moesia Inferior (102 e.n.)

de pe malul drept al Dunării, spre amonte. Pe țărm și deasupra unui masiv stîncos se distinge un oraș (sau un castru?) cu două porți văzute din față, apărat de ziduri crenelate. O a treia poartă se deschide către malul apei și servește pentru trecerea armatei pe pod. Este un tip de poartă obișnuit întîlnit, ca în scena IV ce reprezintă trecerea de la Lederata, în ambele cazuri, formată din doi pilaștri uniți cu o boltă crenelată (fig. 5 și 7)<sup>8</sup>. Pe sub arcada porții debușează trupe legionare în frunte cu cinci steaguri (trei *signa* cu *phalerae*, o *aquila* și un *aries*). Comentatorii acestor evenimente militare și ai scenei de pe *Columnă* au remarcat că steagul cu chipul sacru al berbecului (*aries*) era folosit în armata romană numai de legiunea I Minervia. Prin aceasta s-a stabilit participarea legiunii respective la războiul din Moesia inferioară, adusă special din Germania Inferior, în iarna anilor 101/102 e.n.<sup>9</sup> Legiunea respectivă a participat apoi la toate luptele cu dacii de la nord de Dunăre.

După trecerea Dunării pe țărmul stîng al fluviului, armata romană întîlnește o așezare îngrădită și fortificată într-o regiune de cîmpie.

Construcția podului este schematizată, cea obișnuită în asemenea situații. Pe unda Dunării sînt fixate patru corăbii frumos aliniate, peste care s-a așternut tablierul de grinzi, podea flancată de obișnuitele balustrade laterale formate din panouri cu stinghii încrucișate oblic. De remarcat că boturile ridicate ale vaselor (*rostra*) indică prora lor. Că sculptorul a redat Dunărea în acest loc și nu un alt rîu se deduce din lățimea mare a apei ce se extinde continuu și în scena anterioară (XLVII), identificare acceptată de toți comentarii scenei.

Pentru trecerea armatei pe țărmul opus i-a revenit, desigur, flotei dunărene a provinciei Moesia Inferior (*Classis Flavia Moesica*) misiunea de a ridica podul. Este de asemenea cert că la alungarea invadatorilor, alături de Traian, a fost prezent în primul rînd M. Laberius Maximus, guvernatorul provinciei atît de greu încercată în iarna anilor 101/102 e.n.

<sup>8</sup> Fapt remarcat deja de Petersen, *Trajans Kriege*, I, p. 54.

<sup>9</sup> A. v. Domaszewski, *Die Tierbilder der Signa*, *Arch. epigr. Mitt.*, XV, 1892, p. 190; același, *Philologus* LXV, 1906, p. 232; Cichorius, *Trajanssäule*, II, p. 228; Ritterling, *RE*, XII, col. 1282, 1421 și 1426; Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 259 și Patsch, *Der Kampf*, p. 60 și 73.

Tot lui i-a revenit și sarcina a se îngriji de construcția acestui pod, cu ajutorul flotei ce se găsea sub comanda sa. De aceea putem denumi acest pod ca fiind al lui M. Laberius Maximus, indiferent de faptul că el a rămas mai apoi în Moesia inferioară ca să vindică rănile provinciei sau a revenit pe frontul din Dacia, în fruntea coloanei ce a trecut Dunărea.

O dată cu scena XLVIII se termină cea de-a doua campanie de la Dunăre, eveniment neprevăzut în planul de război al lui Traian și se deschide cea de-a treia, la nord de Dunăre, cu care se va încheia primul război dacic.

Discuții aprinse s-au dus în legătură cu localizarea punctului de trecere a Dunării pe acest pod de vase, de pe malurile Moesiei<sup>10</sup>. Cichorius, Petersen și Paribeni sînt de acord că armata romană a mărșăluit pînă la Pontes — Drobeta, unde s-ar fi legat acest pod de vase, ca apoi ea să se împartă în trei coloane de înaintare: pe la Dierna, spre Jiu și spre Olt, pentru a ataca pe Decebal<sup>11</sup>. Patsch credea că grosul trupelor din scena XLVIII, s-a folosit de un pod de vase construit între Oescus și Sucidava, de unde a urcat pe valea Oltului înspre Carpați<sup>12</sup>. Dar în același timp își imagina că o altă coloană, comandată de Laberius Maximus, a trecut din Dobrogea în Muntenia și pe valea Ialomiței ar fi pătruns în podișul Transilvaniei ca să-l atace pe Decebal din spate<sup>13</sup>.

Față de aceste ipoteze sînt de făcut unele rezerve. Construcția unui nou pod de vase la Drobeta nu-și avea rostul, deoarece, în vecinătate, la 15—20 km (mai jos de Dierna) se găsea deja legat unul similar, construit la începutul campaniei primului război (v. mai sus, p. 42 și urm.). Pînă la Drobeta, armata revenită de pe frontul Moesiei inferioare trebuia să execute un anevoios și îndelungat marș, ca apoi, din acest punct, să se răspîndească în evantai spre Poarta de Fier a

<sup>10</sup> Detalii la Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 257—261.

<sup>11</sup> Cichorius, *Traianssäule*, II, p. 229; Petersen, *Trajans Kriege*, I, p. 57 și urm.; Paribeni, *Opt. Princ.*, p. 258. Contra: Stuart Jones, *Papers of the British School at Rome*, V, 1910, p. 441.

<sup>12</sup> Patsch, *Der Kampf*, p. 73.

<sup>13</sup> Patsch, *op. cit.*, p. 74, ipoteză dezvoltată la noi de către Gr. Florescu, în vol. *Omagiu C. Daicoviciu*, București, 1960, p. 228 și urm.



Transilvaniei, spre pasul Surduc și spre defileul Oltului! Coloanele ce s-ar fi îndreptat spre Jiu și Olt, după trecerea presupusului pod de vase de la Drobeta, ar fi făcut în mod inutil o cale întoarsă. De la Dunăre, ele puteau urca în chip firesc pe văile acestor două râuri, pînă în munți, fără să mai vină la Drobeta, economisind timpul și efortul. Din această cauză, podul de vase reprezentat în scena XLVIII nu putea fi construit la Drobeta.

Ipoteza Patsch-Florescu, în ceea ce privește o coloană condusă de Laberius Maximus pe Valea Ialomiței, după cum a remarcat R. Vulpe, este „falsă și imaginară”, deoarece nu se sprijină pe nici un fel de indiciu istoric sau arheologic<sup>14</sup>. Un atare detașament s-ar fi aventurat pe un drum lung și necunoscut, fără să poată duce spre un țel strategic precis, deoarece s-ar fi angajat în periculoasa trecere de la izvoarele râului (Rucăr—Bran—Rîșnov), cu totul izolată de teatrul războiului ce se desfășura acum în Munții Orăștiei.

Ca în multe asemenea situații privind localizarea unor scene ale columnei din Roma, și de astă dată nu putem dispune de un argument topografic sau istorico-arheologic temeinic pentru a identifica locul destinat podului de vase din scena XLVIII. Dintre toate ipotezele, pare mai acceptabilă aceea pentru un pod de vase între Oescus-Sucidava (eventual la vărsarea Oltului, lângă Islaz). Este sigur că în ultima parte a campaniei din anul 102 e. n., o armată romană a pătruns la nord de Carpați și prin defileul Oltului<sup>15</sup>.

Dacă într-adevăr, podul acesta de vase s-a legat către gurile Oltului, el a avut după aceea o însemnătate deosebită. În primul rînd a contribuit la anexarea Munteniei și Olteniei de către romani, apoi a făcut o legătură permanentă, strategică și economică, între provincia Moesia inferioară și Dacia. El a putut funcționa de asemenea și pe timpul operațiilor militare romane din al doilea război cu Decebal, cînd din punct de vedere strategic valea Oltului prezenta o

---

<sup>14</sup> R. Vulpe, *Din istoria Dobrogei*, II, p. 92.

<sup>15</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, II, p. 295; Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 261; Patsch, *Der Kampf*, p. 75, etc.

deosebită importanță prin marile concentrări de trupe făcute de romani<sup>16</sup>.

Podul de vase al lui Laberius Maximus este al treilea de acest gen construit de romani în vremea primului război al lui Traian cu Decebal. Asemenea lucrări reveneau spre executare flotilelor dunărene din cele două Moesii, pentru care stîncile de la Porțile de Fier nu mai constituiau un obstacol. S-a putut folosi desigur și sprijinul flotei romane de pe Dunărea panonică, care era disponibilă după transportarea trupelor la Lederata și în fața Diernei.

---

<sup>16</sup> Pentru tabăra de la Buridava vezi D. Tudor, *Studii și materiale de muzeografie și istorie militară*, 1, 1968, p. 17 și urm., iar pentru cea de la Slăveni, același, *OR*<sup>3</sup>, p. 306 și urm.

## Pcdul lui Traian de la Tr. Severin

**A**pogeul în domeniul construcțiilor de șosele și poduri se constată la romani pe timpul împăratului Traian (98—117 e.n.). Multe popoare de azi, ca moștenitoare a unor teritorii stăpânite cândva de Roma, atribuie vechile lor drumuri acestui împărat constructor, deși ele au adesea cu totul altă origine. La românii și la slavii sud-dunăreni se întâlnesc frecvent toponime ca : „drumul” sau „calea lui Traian”, „valul lui Traian”, „cetatea lui Traian” etc. Unele dintre podurile construite de către cuceritorul Daciei au rămas pînă azi intacte (Alcantara, Salamanca, etc.), altele ruinate uimesc totuși prin splendoarea și tehnica zidărilor lor, monumente ce au fost trecute adesea de către localnici în lumea basmelor. „Pe atunci nu erau căi ferate și vapoare care să aducă materialele necesare, pe unde se găseau mai multe și mai bune în lume, nu erau macarale cu abur care să ridice, în cîteva secunde, greutatea mari la înălțime de 70 de metri, nu erau chesoanele cu aer comprimat cu care omul să scormonească fundul fluviilor pînă să dea de pămîntul sănătos, pentru a pune acolo temelia picioarelor podului ; nu era lumină electrică cu care să se lucreze noaptea și ziua”<sup>1</sup>. De aceea podul de la Dunăre al lui Traian a uimit încă din antichitate pe cercetători prin enigma sa tehnică. El rămîne mai presus de toate celelalte poduri zidite de împărat, din piatră sau din lemn, la Rin, Euftrat, Tigru, Metaurus, Aufidus, Mlaștinile Pontice, Aquae Flaviae (Lusitania), Salamanca, Alcantara etc. (fig. 8).

<sup>1</sup> Ion Ionescu, *Lucrările publice la romani sub împăratul Traian*, în *Bul. Soc. Politehnice*, XXVI, 1—2, 1922 (extras), p. 24.

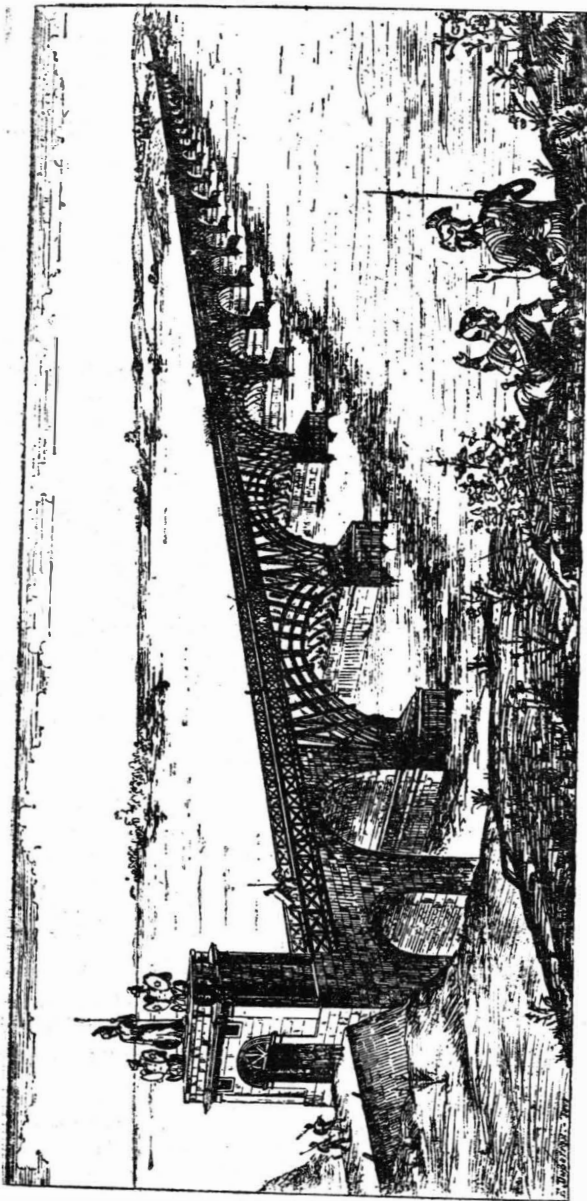


Fig. 8. — Podul lui Traian de la Tr. Severin (reconstituire de Edgard Duperrex)

Primul învățat ce i-a închinat o monografie completă, Joseph Aschbach, l-a numit „drumul romanizării Daciei” și „cheia viitoarelor planuri romane pentru cucerirea și romanizarea lumii barbare nord-dunărene”<sup>2</sup>. Un alt învățat, italianul Roberto Paribeni, istoricul care a scris pînă azi cea mai monumentală monografie asupra domniei lui Traian, sublinia astfel importanța podului : „Mai mult decît pactele dure și impuse dacilor, mai mult decît progresiva dislocare a trupelor romane și decît ordinea trainică dată provinciilor vecine, gigantica construcție a podului trebuia să arate pătrunderea inevitabilă a civilizației latine spre Europa centrală”<sup>3</sup>.

### 1. CERCETĂRI MAI VECHI

Lumea medievală occidentală fusese mereu preocupată de cunoașterea secretului tehnic dispărut o dată cu Apollodor, în ceea ce privește fundarea picioarelor podului în apa adîncă și vijelioasă a Dunării. Atari frămîntări le avea și Francisc I (1515—1547), cavalerul rege al Franței, mare admirator al lui Traian. Solii săi au dus tratative îndelungate cu sultanul Soliman Magnificul, pînă ce au obținut permisiunea de la turci, ca să studieze picioarele podului și să extragă din ruinele lui o bîrnă de lemn<sup>4</sup>. Umaniștii apuseni ai aceluiași veac se interesau și ei de faimosul pod de la Dunăre. Astfel, un Paulus Jovius știa că la Cetatea Severinului era minunatul pod al lui Traian, lucrat cu 34 picioare<sup>5</sup>.

De altfel, în tot cursul evului mediu nu s-a pierdut nici în răsărit amintirea podului lui Traian de la Dunăre.

---

<sup>2</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 217.

<sup>3</sup> Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 277.

<sup>4</sup> Chr. J. Engel, *Commentatio de expeditionibus Traiani ad Danubium et de origine Valachorum*, Vindobonae, 1794, p. 214.

<sup>5</sup> Paulus Jovius, *Hist. sui temp. lib. XL* (citat după Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 209, n. 3) : „... ad oppidum Severinum, ubi, Traiani pontis, admirabilis pilae triginta quattuor...”. Giovandrea Gromo, un alt umanist al sec. XVI-lea, în manuscrisele sale (nepublicate), menționează podul lui Traian „la frontiera Transilvaniei” și folosind pe Dio Cassius ne dă datele din acel autor antic (cf. Cl. Isopescu, *Notizie intorno ai Romeni nella letteratura geografica italiana del Cinquecento*, în *Bull. de la Séct. Hist. de l'A cad. Roumaine*, t. XVI, 1929, p. 44 și urm.

Împăratul bizantin, călător și scriitor, Constantinus Porphyrogenetul (912—959), în lucrarea sa privitoare la administrarea imperiului, ne spune că pe locurile unde stăteau pe atunci pecenegii se mai găsesc și unele vechi monumente, „între care podul împăratului Traian la intrarea în Turcia [= Ungaria] și Belgrada care este la o depărtare de trei zile de la podul acela, unde este și turnul sfântului și marelui împărat Constantin...”<sup>6</sup>. Împăratul bizantin călătorise prin aceste locuri și văzuse ruinele podului, precum și turnul ce-l străjuia, atribuit de el lui Constantin cel Mare, dar care în realitate (după cum voi arăta cu altă ocazie) este de origine bizantină. Numele localității lângă care se găseau aceste ruine (Drobeta) nu ne este dat de Porphyrogenet, fiindcă aceasta nu mai exista și locul era pe atunci pustiu. Toponimicul Severin avea să apară două veacuri mai târziu, o dată cu zidirea cetății feudale de acolo (sec. XIII). Depărtarea de trei zile, marcată de el între Belgrad și locul podului, putea fi parcursă călare în acest răstimp, la fel și în aval pe Dunăre, cu o corabie ce venea dinspre Belgrad (nu însă și în amonte). Între Belgrad și Tr. Severin sînt aproximativ 170 km de-a lungul Dunării, pe cînd Celeiul se află la 380 km distanță față de orașul iugoslav. Pe vremea aceea, cu nici un fel de mijloc de transport nu se putea ajunge în trei zile de la Belgrad la Celei, o dovadă în plus că podul de acolo nu putea fi al lui Traian (cf. mai jos. p. 164).

De îndată ce scapă de pragul stîncilor colțuroase de la Porțile de Fier (azi acoperite de lacul și de marele baraj al hidrocentralei), Dunărea își domolește cursul treptat și își lărgeste albia. Se schimbă și aspectul orografic al celor două maluri. De unde pînă aici fluviul se frămînta între pereții înalți și stîncoși ai defileului de la Cazane și Porțile de Fier, pe încetul muntele este înlocuit de culmile teșite ale unor dealuri.

Resturile zidărilor podului lui Traian sînt astăzi perfect identificate, la Klm Dunării 929+700, între orașul Turnu Severin și 2 km sud de satul Kostol, situat pe malul

---

<sup>6</sup> Const. Porphyrogenitus, *De administrando imperii*, II, 40 (ed. Bonn, 1840, p. 173=ed. Gy. Moravcsik — R. J. H. Jenkins, *Dumbarton Oaks*, 1967, 40, 20, p. 176 (*Corpus fontium historiae Byzantinae*; I). Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 219 și n. 1 crede că turnul s-a zidit de Constantin cel Mare ca o „amintire” a războaielor sale cu goții și sarmatii.

iugoslav<sup>7</sup>. Cu toate acestea s-a susținut cîndva de către unii istorici și arheologi slab informați, cum că adevăratul pod al lui Traian ar fi funcționat la Sucidava -Celei. Ei se sprijineau pe faptul că nici unul dintre autorii antici nu ne spune categoric unde se găseau pe Dunăre amplasamentele celor două poduri. Singur Procopius (sec. VI e.n.) menționa că podul lui Traian era situat nu departe de Zanes, lângă castelul Pontes<sup>8</sup>. Dar ambele așezări antice se găseau și ele în suspensie, ca localizare pe teren.

Pentru prima dată ruinele podului au fost studiate la fața locului din punct de vedere topografic, tehnic, arheologic-istoric, iar măsurătorile lor confruntate cu cele din izvoarele literare antice de către Marsigli, în anii 1689—1691. Cu înaltul său spirit științific învățatul italian a dovedit pentru prima dată că : podul lui Traian este cel de la Tr. Severin ; că se pot încerca asupra lui unele reconstituiri arhitectonice și că i se pot identifica cîteva soluții de natură tehnică, toate în concordanță cu epoca lui Traian<sup>9</sup> (fig. 9).

Deși rezultatele obținute de către Marsigli se puteau considera hotărîtoare, în veacul al XVIII-lea și în prima jumătate a celui următor întîlnim totuși cîteva opinii diferite în privința localizării acestui monument. Primul care a tăgăduit identificarea podului lui Traian cu cel de la Tr. Severin și propunea deplasarea lui la Celei a fost filologul Schwartz<sup>10</sup>. Păreră lui Schwartz a găsit aprobare la istoricul

---

<sup>7</sup> Toponimicul *Kostol* a fost derivat de către Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 26 și de către alții din latinescul *castellum* și pus în legătură cu castrul vecin *Pontes*. Sub stăpînirea turcească el se numea și Fetislan (= „Credință mare”), după numele unui fort otoman, zidit cu materiale luate din ruinele podului și ale castelului Pontes. Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 208 confundă Egeta cu Pontes și Zanes cu Zernes (= Dierna).

<sup>8</sup> Procopius, *De aedificiis*, IV, 6 (ed. Haury, p. 127). Pentru originea toponimicului *Pontes* vezi mai jos, p. 89. *Zanes* este de fapt *Diana* situată la Kladovo, cf. H. Vetters, *Dacia Ripensis*, Wien, 1959, p. 9, n. 59 și D. Tudor, *Contribuții privitoare la armata Daciei Ripensis*, în *SCIV*, IX, 2, 1958, p. 350.

<sup>9</sup> Marsigli, *Description du Danube*, II, pp. 25—35. Cf. același, *Danubialis operis Prodromus*, Nürnberg, 1700; *Giornale di Venezia*, t. XXII și în *Novus Thesaurus Antiquitatum Romanorum* al lui Sallengre, II, Venezia, 1735, col. 991.

<sup>10</sup> Schwartz, *Ad Plin. panegyrr.*, Nürnberg, 1746, p. 54 (prefața cărții).

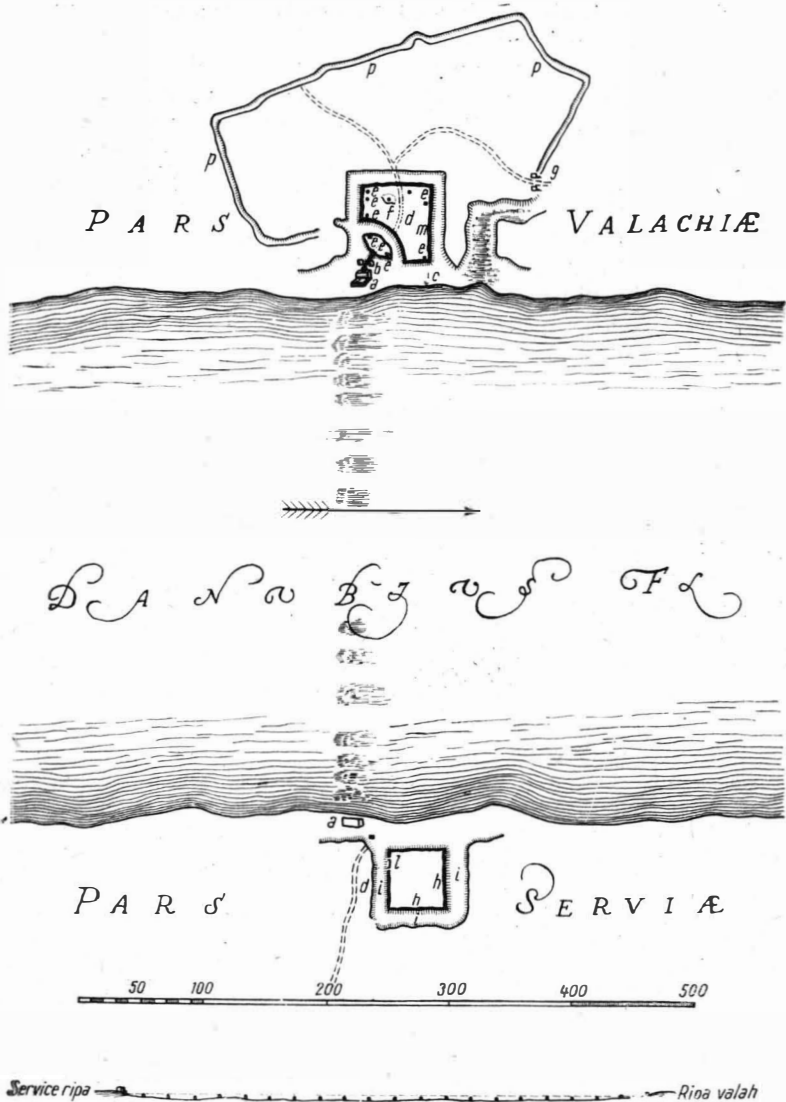


Fig. 9. — Podul lui Traian și fortificațiile de la capetele lui (Drobeta și Pontes), după Marsigli (1689)



J. F. Sulzer<sup>11</sup>, urmat de H. Francke<sup>12</sup>, E. Uttech<sup>13</sup>, J. Dörner<sup>14</sup>, Ad. Müller<sup>15</sup> și M. Kogălniceanu<sup>16</sup>. Argumentele lui Sulzer și Francke pentru identificarea podului lui Traian cu cel de la Celei se bazau pe impresii luate din cărți, fără ca aceștia să le fi văzut ruinele în cele două localități. Ei credeau că dimensiunile construcției date de către Dio Cassius pot fi aplicate numai la Celei și de loc la Tr. Severin. Aveau cunoștință despre existența puternicilor cetăți de la Ghighi și Celei, necesare pentru apărarea podului, aflaseră apoi despre prezența drumului roman pe valea Oltului, denumit „Calea lui Traian”, de către localnici după numele împăratului, o mare arteră de comunicații, inexistentă la Tr. Severin. Francke credea că stîlpii podului se văd numai la Celei, cînd scade Dunărea, și că de aici pînă la Belgrad se poate călători forțat în trei zile!<sup>17</sup> Cu toate acestea, pînă la rezultatele hotărîtoare obținute pe baza scăderii nivelului Dunării, în 1858, și consemnarea lor în amintita monografie a lui Aschbach, au existat o serie de învățați care s-au opus părerilor lui Sulzer-Francke și au adoptat constatările temeinice ale lui Marsigli<sup>18</sup>. În sfîrșit, discuțiile asupra identificării adevăratului pod al lui Traian de la Dunăre s-au putut încheia definitiv în 1858, cînd scăderea

<sup>11</sup> Jos. Fr. Sulzer, *Geschichte des Transalpinischen Dacien*, Wien, 1781, I, p. 226 (= același, în *Siebenbürgische Quartalschrift*, VII, 1801, p. 81).

<sup>12</sup> H. Francke, *Zur Geschichte Trajans und seiner Zeitgenossen*, Güstrow, 1837, p. 127 și urm.

<sup>13</sup> E. Uttech, *De Traiani expeditionibus adversus Dacos*, Berlin, 1841, p. 37 și urm.

<sup>14</sup> Jos. Dörner, *Das Banat*, Presburg, 1839, p. 182.

<sup>15</sup> Ad. Müller, *Die untere Donau*, Wien 1844 (ap. Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 203).

<sup>16</sup> M. Kogălniceanu, *Histoire de la Dacie*, 1854 (ap. Aschbach, *loc. cit.*). Patru ani mai tirziu, M. Büdinger, *Oesterr. Geschichte bis zum Ausgang des 13. Jahrh.*, I, Leipzig, 1858, p. 21, localizează podul lui Traian lângă Taliatis, pe motivul că în vecinătate se găsea *Tabula Traiana* și că pe acolo trecea drumul săpat în stîncă de același împărat!

<sup>17</sup> Francke, *op. cit.*, p. 129. O afirmație inexactă, numai că să concorde cu spusele lui Const. Porphyrogenetul (cf. mai sus, p. 56).

<sup>18</sup> B. J. d'Anville, *Description de la Dacie conquise par Trajan*, în *Mémoires de l'Acad. des Inscriptions et Bell. Lettres*, XXVIII, 1761, p. 438; F. Grisellini, *Istoria Banatului Timișan* (trad. N. Bolocan), București, 1926, p. 213; C. Minnert, *Res Rraiani Imperatoris ad Danubium gestae*, Norimbergae, 1793, p. 46; Engel, *op. cit.*, p. 205 etc.

excepțională a Dunării a oferit lui Aschbach posibilitatea de a confrunța și constata exactitatea datelor scriitorilor antici cu realitățile de pe teren. Rapoartele întocmite la 15 ianuarie 1858 de către o comisie de tehnicieni austrieci și, separat, de către Alex. Popovici, inginerul orașului Tr. Severin, au reflectat în cifre identitatea măsurărilor transmise nouă prin Dio Cassius și Tzetzes<sup>19</sup>.

Dintre istoricii români ai vaecului trecut, lui A. D. Xenopol îi revine meritul de a fi adus noi argumente în ceea ce privește importanța marelui nod de drumuri romane de la Drobeta, tocmai ceea ce Sulzer și Francke puseseră la îndoială<sup>20</sup>.

Se pare că intenția lui Traian de a cuceri Dacia și de a construi un pod la Dunăre a încolțit în mintea împăratului de îndată ce a îmbrăcat purpura imperială. Istoricul Ammianus Marcellinus ne povestește că împăratul Julian Apostatul (361—363), pe timpul expediției sale împotriva perșilor, a jurat în fața armatei că va subjuga pe acești dușmani, folosind modelul unui jurământ al cuceritorului Daciei reprodus de amintitul istoric :

„Se spune că însuși Traian obișnuia adesea să-și întărească un jurământ prin cuvintele : « După cum voi transforma Dacia în provincie și după cum eu o să trec pe poduri Dunărea și Eufratul » ”<sup>21</sup>.

Se știe de asemenea că la moartea lui Nerva (98 î.e.n.), Traian nu s-a dus de la Rin direct la Roma, ci aproape un

<sup>19</sup> Vezi Anexele 1—3. Aceste rapoarte sînt reproduse de Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 220 și urm. ; de către Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 18 și urm. (după *Kalendariul* din 1859) și de către Decei, *Podul lui Traian*, p. 176 și urm. Prea zelos pentru succesul său de la Tr. Severin, Aschbach, *op. cit.*, p. 203, minimalizează pe Constantin cel Mare și presupusul său pod de piatră de la Celei. După el, la Celei, presupusele picioare de zidărie din albia fluviului erau de fapt resturile unor fortificații împotmolite (cf. mai jos, p. 164).

<sup>20</sup> A. D. Xenopol, *Les guerres daciques de l'empereur Trajan*, în *Revue historique*, t. XXXI, 1886, p. 303 și urm. și același, *Études historiques sur le peuple roumain*, Iassy, 1887, p. 28 și urm.

<sup>21</sup> Ammianus Marcellinus, XXIV, 3 (ed. Antonio Selem, Torino, 1965, p. 662) : „*Ut Traianus fertur aliquotiens iurando dicta consuesse firmare* : « *Sic provinciarum speciem redactam videam Daciam sic ; pontibus Istrum ut Aufidum( = Euphrataeum), superem* ». Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 129, credea că poate fi și o legendă apărută mai tîrziu ca și în cazul cu faimoasa *delenda Carthago* a lui Cato, dar în orice caz ea arată o stare de spirit în ajunul războaielor cu Decebal.

an de zile a zăbovit pe malul Dunării mijlocii și inferioare, unde a inspectat fortificațiile și armata. Acum, el se interesează de aproape de restaurarea și lărgirea drumului săpat în stîncile dunărene de la Cazane, lucrare perfectată în anul 100 e.n., după cum rezultă din indicațiile date de *Tabula Traiana* <sup>22</sup>.

O altă lucrare importantă, preparatorie pentru cucerirea Daciei și a construcției podului, o reprezintă săparea canalului de navigație și de siguranță a navelor ce treceau pe la Porțile de Fier. Recenta inscripție descoperită acolo, ne spune clar că în anul 101 e. n. (desigur, o lucrare terminată înainte de izbucnirea războiului) : „... *ob periculum cataractarum derivato flumine tutam Danuvi navigationem fecit*” (din cauza pericolului cataractelor, fiind abătut fluviul (Traian) a asigurat navigația Dunării)<sup>23</sup>.

Construcția podului de piatră trebuie legată de proiectul mai vechi al lui Traian, de a cuceri regatul lui Decebal și de a-l transforma în provincie romană. Viitoarea stăpînire a imperiului la nord de Dunăre impunea o legătură permanentă și trainică cu acesta, o preocupare a împăratului ce rezultă dintr-un pasaj al lui Dio Cassius, care scrie : „Traian se temeă că, după ce îngheață Istrul, să nu se pornească război împotriva romanilor rămași dincolo și a construit acest pod, pentru ca transporturile să se facă cu ușurință peste el” <sup>24</sup>.

## 2. APOLLODOR DIN DAMASC

După cum ne informează Procopius și poetul Tzetzes, constructorul podului de la Dunăre a fost arhitectul sirian

<sup>22</sup> *CIL*, III, 8263 = 1699 = *ILS*, 5863. Cf. E. Swoboda, *Forschungen am Obermoesischen Limes* (Schrif. der Balkankommission, Antiq. Abt. X, 1939), p. 78 și urm. și Jaroslav Sašel, în *Limes u Jugoslaviji*, I, Beograd, 1961, p. 162 și urm. cu pl. XXXVI, 6.

<sup>23</sup> P. Petrovič, *Nouvelles découvertes à Karataš*, în *Saopštenia (Communications)*, VIII, 1969, pp. 51 — 53 (*Inst. protect. monum. hist. — Serbia*), Beograd (text sîrb și rezumat francez). Este vorba de o placă de marmură descoperită în cimitirul roman de lângă satul, iugoslav Carataș, situat la capătul sudic al canalului lui Traian de la Porțile de Fier.

<sup>24</sup> Dio Cassius, LXVIII, 13, 6. Cf. *Izvoare privind istoria României*, I, București, 1964, p. 695.

Apollodor din Damasc, autorul celor mai îndrăznețe construcții publice și militare din timpul lui Traian și Hadrian<sup>25</sup>. Arhitect, inginer, ofițer de geniu, constructor de mașini de asediu etc., Apollodor a contribuit în mare măsură la succesele militare și la ridicarea construcțiilor publice ale lui Traian, împărat care i-a și creat o situație de mare prestigiu. Născut în Damascul Orientului, Apollodor a cunoscut la el acasă arta orientală și elenistică, pe care, în domeniul arhitecturii, a contopit-o cu cea romană cu destulă îndemânare practică și bogată fantezie. Diferite izvoare antice îi atribuie paternitatea a numeroase construcții ca : Odeonul, Gymnaziul, un circ, forul lui Traian (cu bazilica Ulpia, bibliotecile greacă și latină, Columna, un arc de triumf etc.), o statuie colosală a Soarelui ș. a., toate ridicate la Roma.

Arhitectul sirian nu era numai un abil tehnician, ci și un fecund scriitor, autor a numeroase opere de specialitate, dintre care, în stare fragmentară, a ajuns pînă la noi numai tratatul său *Polioretica*, redactat în limba grecească. Această lucrare despre mașinile de asediu a fost dedicată împăratului Hadrian și reprezenta experiența sa în domeniul ingineriei militare, ca participant la războaiele lui Traian<sup>26</sup>. Pentru noi, marea pierdere o reprezintă însă monografia despre podul lui Traian scrisă de însuși Apollodor, în care autorul prezenta ingeniozitatea sa tehnică în ceea ce privește metodele folosite pentru învingerea apelor Dunării. Ea fusese atît de bine scrisă și răspîdită, încît Procopius se arăta mulțumit a declara : „Cum a fost construit acest pod nu voi căuta să o spun ; să o spună aceasta Apollodor din Damasc care este arhitectul întregii opere”<sup>27</sup>. Monografia lui Apollodor despre podul de la Dunăre se cunoștea și în veacul

---

<sup>25</sup> Procopius, *De aedif.*, IV, 6 ; Tzetzes, *Chiliades*, II, 34, v. 82 și 91 (ed. Kiesslingius, Lipsae, 1826, p. 44). Pentru biografia și activitatea lui Apollodor, vezi : Dr. H. Brunn, *Geschichte der griechischen Künstler*, Bd. II, Stuttgart, 1889, p. 226 ; O. Rossbach, *RE*, I, col. 2895, nr. 72, Suppl. I, 1903, col. 108 ; Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 9 ; A. Frova, *L'arte di Roma e del mondo romano*, Torino, 1961, p. 73 și urm. ; R. Bianchi-Bandinelli, *Apollodoros di Damasco*, în *Enciclop. dell'arte antica classica e orientale*, I, p. 477 și urm. ; S. Cultrera, în *Enciclop. Italiana*, III (1929), p. 680 și urm.

<sup>26</sup> Cf. E. Lacoste, *Les Poliorcétiques d'Apollodore*, în *Rev. des Études Grecques*, III, 1890, p. 230 și urm.

<sup>27</sup> Procopius, *De aedif.*, IV, 6.

al IV-lea, cînd ea a fost folosită de către patriciul Theophilus, proconsul, cvestor și prefect al orașului împărătesc de pe malurile Bosforului. Este probabil că ea se păstra și în veacul al XII-lea, de cînd avem aceste știri despre Theophilus de la poetul bizantin Tzetzes<sup>28</sup>.

Istoricul german Niebuhr<sup>29</sup> credea că poate identifica portretul lui Apollodor din Damasc pe un basorelief fixat pe arcul de triumf al lui Constantin cel Mare din Roma, sculptură adusă acolo de pe un alt monument, ce fusese ridicat în forul lui Traian. Arhitectul sirian, în costum grecesc, ar fi întinzînd (stînd în picioare) un sul de papirus lui Traian așezat pe un tron. Dar această minusculă scenă, destul de tocită, nu poate fi concludentă pentru portretistica lui Apollodor. Mai probabilă ne apare figura lui Apollodor în scena inaugurării podului său (XCVIII/IX) sculptată pe Columna lui Traian (fig. 12). Conrad Cichorius<sup>30</sup> a fost primul care l-a identificat pe Apollodor în personajul ce stă de profil spre dreapta, în fața împăratului. Dar alți autori s-au oprit asupra altui personaj din aceeași scenă, plasat la spatele împăratului, privind spre dreapta și care are un profil neroman<sup>31</sup>. Prezența autorului podului alături de creația sa, într-o scenă atît de solemnă ca aceea a inaugurării construcției, apare, desigur, firească. Dar și în acest caz dimensiunile modeste ale figurilor și stériotipizarea lor în multe cazuri, ne împiedică a ne pronunța cu certitudine asupra unuia sau a celuilalt personaj.

Posedăm însă un bust original al arhitectului sirian, adus din Roma la Gliptoteca din München (prin anii 1820). Pe temeiul inscripției de pe soclu: ΑΠΟΛΛΟΔΩΡΟΣ, nimeni

---

<sup>28</sup> Tzetzes, *op. cit.*, II, 89—91. Este cazul să menționăm aici că Tzetzes rezumă datele culese din Dio Cassius și Teophilus, că a lucrat independent de Procopius, pe care nici nu l-a folosit.

<sup>29</sup> B. G. Niebuhr, *Vorträge über die römische Geschichte*, III, 1811, p. 221 (ap. Aschbach, *op. cit.*, p. 14).

<sup>30</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 141, 152 și 158. Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 19, 59 și urm. și 128, nu ridică obiecții față de identificarea lui Cichorius. Cf. încă E. Löwy, în *Strena Buliciana*, Zagreb, 1924, p. 75 și K. Lehmann-Hartleben, *Die Trajanssäule*, Berlin-Leipzig, 1926, p. 144 și urm.

<sup>31</sup> H. Thiersch în U. Thieme-F. Becker, *Künstler-Lexicon*, II, p. 29 și urm., Leipzig, 1908.

nu mai contestă identificarea personajului <sup>32</sup>. Bustul ne oferă un om în puterea vârstei, cu păr bogat, lăsat în şuvițe stufoase pe frunte, așa cum era moda în epoca lui Hadrian. Barba lui bogată indică aceeași epocă. Conformația capului, dar mai ales profilul său fin sînt ale unui neroman și ne duc ca aspect etnic în lumea Orientului (fig. 10).

Din relatările lui Dio Cassius <sup>33</sup>, Apollodor ar fi avut un sfîrșit năprasnic. Se pare că între el și Hadrian existau, încă din timpul domniei lui Traian, unele deosebiri de păreri în probleme de arhitectură. Ajuns împărat, Hadrian s-ar fi răzbunat, mai întîi prin exilarea lui Apollodor. Acolo, în surghiun, într-o zi (anul 125 e.n. ?) arhitectul din Damasc primi spre avizare planul dublului templu al zeitelor Roma și Venus, proiect lucrat de însăși Hadrian. Apollodor ar fi făcut o serie de observații ironice în legătură cu planul propus de Hadrian, în urma cărora ar fi urmat ordinul violentului împărat, ca arhitectul să fie executat imediat.

### 3. REPREZENTĂRI SCULPTURALE AUTENTICE ALE PODULUI LUI TRAIAN

Ca reprezentări identificabile și autentice ale podului lui Traian, rămase din antichitate, se pot considera numai trei, celelalte fiind dubioase sau false.

În primul rînd, se poate aminti moneda inaugurală, bătută de Traian în anul 105 e.n., cu ocazia terminării construcției și a deschiderii ostilităților cu Decebal <sup>34</sup>. Aversul acestor monede de aramă reprezintă capul lui Traian însoțit de legenda IMP. CAES. NERVAE TRAIANO AVG. GER.

---

<sup>32</sup> I. I. Bernoulli, *Griechische Ikonographie*, II, p. 205, München, 1901 și Bianchi-Bandinelli, *loc. cit.*

<sup>33</sup> Dio Cassius, LXIX, 4.

<sup>34</sup> Cohen <sup>2</sup>, II, p. 73, nr. 542–544 = H. Mattingly-E. A. Sydenham, *The Roman imperial coinage*, II, London, 1930, p. 284, nr. 569–570 (pl.X, 188) = P. Strack, *Untersuchungen zur röm. Reichsprägung des zweit. Jahrh.*, I, Stuttgart, 1931, p. 127. pl. VI, 385. Cf. încă T. Donaldson, *Architectura numismatica*, London, 1859, p. 241 și urm., nr. LXII; Aschbach, *Traians Donaubrücke*, p. 215; C. Moisil, *Monedele împăratului Traian referitoare la războaiele cu dacii*, București, 1930, p. 15 și urm., fig. 10–13 (extras). O bună reproducere a monedei și I. Briegleb, art. *Ponte în Encicl. arte antice, classica e orientale*, VI, p. 374, fig. 403.



Fig. 10. — *Apollodor din Damasc* — bust in  
Glyptoteca din München



Fig. 11. — Reversul monedei de bronz bătută de senatul roman în anul 105 e. n. cu ocazia inaugurării podului lui Traian

DAC. P. M. TR. P. COS. V.P.P. Pe revers, alături de legenda S.P.Q.R.OPTIMO PRINCIPI S. C., întâlnim reprezentarea schematică a podului de la Dunăre. Titlul *Optimus Princeps* s-a acordat împăratului de către senat, în anul 105 e.n., moment când podul era terminat și se deschidea cel de-al doilea război cu dacii. Imaginea podului de pe reversul acestei monede este mai mult o schiță simplificată a lui, impusă astfel de spațiul îngust al cîmpului monetar. El se reduce la o singură boltă exagerat arcuită, care prin trei arcuri de lemn prinse în șase clești verticali, unește două portaluri, împodobite fiecare cu câte trei statui (sau trofee?). Sub pod, pe o șuviță de apă plutește o corăbioară. Fără îndoială că gravorul monetar a reprezentat aici *ad-hoc* o schemă de pod ce ne poate servi cu totul limitat ca document arheologic informativ (fig. 11).



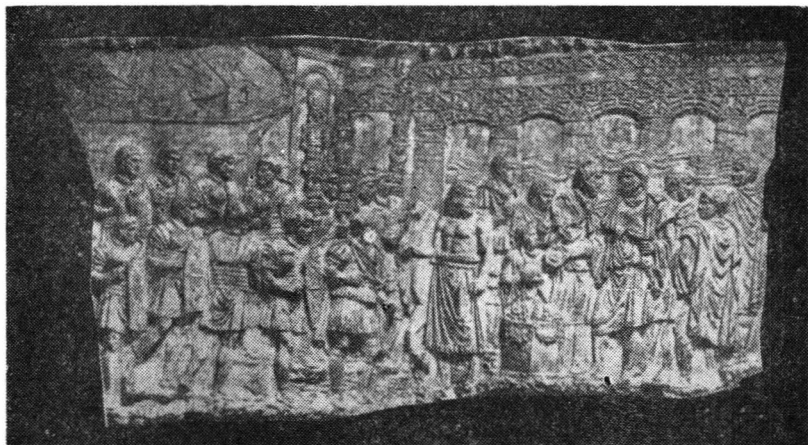


Fig. 12. — *Columna Traiană* — scenele XCVIII—XCIX : inaugurarea podului lui Traian (105 e.n.)

Mult mai importante sînt însă scenele de pe *Columnă*, ce înfățișează una, momentul inaugurării podului, și alta deschiderea campaniei din anul 105 e.n.<sup>35</sup>

În cea mai importantă scenă, XCVIII/XCIX (fig. 12), împăratul se găsește în fața unui altar în costum de călătorie, pregătind o jertfă (*popa, camillus, tubicen, ara, patera*), în prezența armatei cu trei stindarde și a statului său major (între care s-a propus și identificarea lui Apollodor). După orientarea figurilor și cursul Dunării, acest moment solemn, prin care se deschideau oficial ostilitățile, a avut loc pe malul drept al Dunării, lângă castelul Pontes, unde abia sosise Traian de la Roma. Fundul tabloului este ocupat de silueta marelui pod și a castrului Drobeta de pe malul românesc. Din cele 20 picioare construite în apă (cîte avea podul), sînt redată aici, în valurile Dunării, numai cinci, printre care primul din stînga poate fi considerat ca pilă-culee (piciorul principal). Fiecare picior are în față un *avant-bec* („ghețarul”) și este îmbrăcat cu blocuri de piatră cioplită regulat. Între pila-culee din stînga și portal se zărește o boltă masivă

<sup>35</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 135 și urm.; Petersen, *Trajan's Kriege*, II, p. 58 și urm.; Patsch, *Der Kampf*, p. 103 și urm.

de zidărie, fără parament de blocuri. Portalul este un simplu arc susținut de doi pilaștri terminați cu capitele. Partea superioară a podului apare lucrată numai din lemnărie. Cîte trei arcuri de bîrne prinse în tot atîția clești radianți, leagă pilele, sprijiniți pe ele în cîte două „capre” piramidale. Tablierul podului conține cele două balustrade realizate din panouri uniforme, compuse din stinghii încrucișate oblic și legate de stîlpi. Spre stînga, tabloul se termină cu reprezentarea modestă a castrului Drobeta care apăra podul, încă din anul 105 e.n., spre malul dacic. Din imaginea fortificației se disting clar : zidul de apărare crenelat, cele două *horrea* lucrate din materiale durabile și *praetorium*, în formă de cort (o dovadă că acesta încă nu era zidit în anul 105 e.n.). După cum se va vedea mai jos, toate aceste elemente arhitectonice din complexul podului s-au reprodus fidel de către sculptorul antic și poș fi acceptate ca elemente informative importante pentru reconstituirea monumentului.

A doua scenă de pe *Columnă*, CI, arată momentul cînd coloanele armatei romane pătrund prin portalul nordic al podului, pentru a porni în campanie<sup>36</sup> (fig. 13). Din păcate, partea superioară a portalului ce se găsește în stînga tabloului a fost distrusă parțial. Rămîn din el pilastrul din stînga și două trofee (lorici, căști, scuturi) ce-l încununau. Portalul se vede așezat cu fundația pe o grămadă de blocuri din piatră informă, deasupra căroră se distinge o palisadă ; urmează un podeț din lemn ce scoboară oblic deasupra unui șuvoi de apă. În frunte cu un ofițer, legionarii pășesc încononați, în ținută de campanie, cu capetele descoperite și căștile agățate pe umăr, ceea ce indică o depărtare însemnată față de inamic.

Acestea sînt singurele documente de pe *Columnă* ce se referă la podul lui Traian. Ele sînt despărțite de scena C (fig. 18) tablou în care împăratul primește o importantă solie formată din diferite neamuri ce locuiau în jurul Daciei (sarmați, daci liberi, germanici etc.). Mulți arheologi și istorici au contestat fidelitatea scenelor de pe *Columnă* față de realitatea istorică și le-au socotit simple fantezii. Partizanii verismului acestor tablouri folosesc ca argument de bază

---

<sup>36</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 153 și urm. și Petersen, *Trajan's Kriege*, II, p. 68 și urm.



Fig. 13. — *Columna Traiană* — scena a CI-a : armata romană pornește în campanie prin portalul nordic al podului lui Traian (105 e.n.)

concordanța dintre moneda inaugurală și scena XCVIII/XCIX, cu descrierile autorilor antici și descoperirile arheologice <sup>37</sup>.

Într-un perete de la Villa Medici din Roma se află zidit un fragment de relief din marmură albă, considerat de unii autori ca o reprezentare a podului lui Traian de la Dunăre <sup>38</sup> (fig. 14). Apare în acest frumos basorelief, un

<sup>37</sup> M. Turcan-Déléani, *Les monuments représentés sur la Colonne Trajane. Schématisme et réalisme*, în *Mél. d. Arch. et d. Hist.* (Éc. Fr. Rome), LXX, 1958, p. 150 și urm.

<sup>38</sup> F. Matz-F. Duhn, *Antike Bildwerke in Rom mit Ausschluss der grösseren Sammlungen*, III, Leipzig, 1881, nr. 3518; S. Reinach, *Répertoire des reliefs grecs et romains*, III, Paris, 1909, p. 312, no. 2; Petersen, *Trajan's Kriege*, II, p. 67 și urm.; W. Wace, în *Papers of the British School at Rome*, IV, 1907, p. 243, fig. 1; Stuart Jones, *Papers of the British School at Rome*, V, 1910, p. 458; Patsch, *Der Kampf*, p. 102; Eugenia Strong, *La scultura romana*, Firenze, 1926, I, p. 149 și fig. 93; Paribeni, *Opt. Princ.* I, p. 292 și fig. 27; Decei, *Podul lui Traian*, p. 166, fig. 3 și *Le Antichità di Villa Medici*, Roma, 1951, p. 54, nr. 40, pl. XXV, 37.



Fig. 14. — Relieful de la Villa Medici — Roma

*pileatus*, trecînd călare o apă mare și care nu poate fi decît Dunărea. El privește înapoi spre un mare scut atîrnat, iar în mîna dreaptă purta o armă acum ruptă. Fundalul tabloului apare ocupat de o mare construcție alcătuită din bîrne încrucișate în formă de rețea prinse în cuie groase, asemănătoare cu o construcție modernă din bare de metal. Deasupra ei plutesc nori.

După cum am arătat și altă dată<sup>39</sup>, această sculptură nu are nimic de-a face cu forma reală a podului lui Traian și trebuie privită ca o pură fantezie. Construcția de la spatele călărețului dac nu prezintă nimic asemănător unui pod roman, mai ales cu al lui Traian, binecunoscut din reprezentarea corectă ce i se dase pe Columnă. Relieful din Villa Medici seamănă cu un fel de grilaj format din panouri romboidale suprapuse ce se înfig în șuvițele apei. Nici o urmă de pile, bolți, tablîer, balustrade etc. ! Monumentul s-a găsit în forul lui Traian din Roma, unde sculptorul avea la îndemîină reprezentarea reală a podului pe *Columnă*, pe care nu a folosit-o însă. Este deci o reprezentare pur decorativă, cu elemente nelegate de o construcție de pod. Aserțiunea lui Paribeni (*loc. cit.*) că s-ar fi reprezentat pe relieful acesta o incursiune a cavaleriei dacice pe lîngă pod și prin apa Dunării, ca să jefuiască Moesia în timpul celui de-al doilea război, nu are nici un fundament istoric și artistic. Propagandistic un asemenea relief nu-și putea găsi locul la Roma. Se mai pune apoi și întrebarea : se putea reprezenta într-un loc public, ca forul lui Traian, un dușman înarmat trecînd în voie Dunărea, pe lîngă o operă strategică de mare valoare și strașnic păzită ? O asemenea reprezentare ar fi apărut ca o sfidare față de siguranța și măreția podului roman.

#### 4. FALSURI SCULPTURALE ȘI EPIGRAFICE ALE PODULUI LUI TRAIAN

Faima și ruinele monumentale ale podului au îndemnat pe unii meșteri pietrari din vecinătatea lui, ca să născocescă cîteva sculpturi ale monumentului, lucrări apocrife ce au fost vîndute cu ușurință unor naivi. Umaniștii secolelor

<sup>39</sup> D. Tudor, *Date nouă despre podul lui Traian de lîngă Tr. Severin*, în *AO*, XIV, 1935, p. 86 și urm. ; M. Turcan-Déléani, *op. cit.*, p. 153, n. 1, adoptă aceeași părere.



Fig. 15. — Tr. Severin. Medalion de marmură cu o reprezentare falsă a podului lui Traian (piesă dispărută azi)

XVI—XVIII entuziasmați de taina pietrelor latinești scrise, au compus de asemenea și ei unele inscripții privitoare la pod. În decursul veacurilor, asemenea falsuri apar frecvent în legătură cu istoria unor monumente celebre.

Acum 64 ani, arheologul sîrb M. Vasici<sup>40</sup> semnală în colecțiile muzeului din Belgrad o sculptură modernă pe un bloc de piatră cu imaginea podului, pe care, pe bună dreptate, a considerat-o falsă. Ea fusese adusă de la Cladova (Kladovo), orașel situat pe malul iugoslav al Dunării, în vecinătatea ruinelor podului.

În 1932, Al. Bărcăcilă<sup>41</sup> a publicat un medalion de marmură (diam. 0,055 m), ce s-ar fi găsit pe proprietatea lui Gr. Naum Constantin din Tr. Severin (fig. 15). Pe acesta

<sup>40</sup> M. Vasici, *O reprezentare falsă a podului lui Traian*, în *Starinar*, II, 1907, p. 41—46 și fig. 1—2 (în l. sîrbă). La Cladova a existat la finele secolului trecut un însemnat centru pentru falsificări de antichități romane, vîndute și pe teritoriul românesc. În fosta colecție „Maria Istrati-Capșa” (înglobată acum la Muzeul „Porțile de Fier” din Tr. Severin) există trei asemenea falsuri cumpărate din Cladova: o figurină sculptată într-o cărămidă romană ce reprezintă doi luptători (unul căzut, străpuns cu o armă grosolană); o figurină din marmură ce înfățișează un personaj tronînd, bărbos, cu o tichie pe cap, cu o inscripție *ad-hoc* pe soclu și o altă figurină, tot din marmură, cu portretul unui om înaripat.

<sup>41</sup> Al. Bărcăcilă, *Drubeta, azi Tr. Severin*, București, 1932, p. 11, fig. 13—14 (extras din rev. „Boabe de Gifu”, 1932).

și noi, pînă a vedea originalul, l-am considerat greșit ca autentic<sup>42</sup>. Aversul medalionului prezintă în relief un călăreț în goană spre stînga, cu dreapta ridicată, lucrat într-o formă cu totul naivă de către un pietrar care în nici un caz nu poate fi din antichitate. Pe revers s-a gravat în adînc imaginea podului : cu 11 picioare în apă, străjuite de două portaluri cu acoperișuri în pantă la capete și cu o balustradă exagerat de mare. La picioarele podului plutesc trei corăbioare prinse de piloni înfipti în albia fluviului. Bolțile podului sînt construite din mari blocuri de piatră. Deasupra tablierului podului și între cele două portaluri, falsificatorul a gravat o inscripție nedescifrabilă, pe două rînduri, formată din litere cursive și majuscule, latinești și cirilice. Autorul acestui fals nu s-a inspirat din reprezentarea podului întîlnită pe moneda lui Traian și pe Columnă. Stilul gravurii sale arată de asemenea o creație modernă și naivă.

Al treilea fals, pe care-l semnalăm pentru prima dată, se află în colecțiile Muzeului Național de Antichități din București, intrat acolo încă din secolul trecut, în împrejurări necunoscute (fig. 16). El prezintă similitudini cu falsul din Muzeul de la Belgrad. Este un bloc de marmură de mărimea : 0,40 × 0,29 × 0,06 m pe care s-a sculptat imaginea dezvoltată a podului, inspirată după reprezentarea monumentului de pe Columnă. Pe pod apare un călăreț și în fața lui inscripția : „ruine romane”.

Creдем că atît medalionul din colecția Naum, cît și sculptura din muzeul bucureștean au fost falsificate în același centru de la Cladova.

Din domeniul falsurilor epigrafice semnalăm două inscripții. Era deja cunoscut lui Constantin stolnicul Cantacuzino<sup>43</sup>, textul unei inscripții latinești ce s-ar fi descoperit în Transilvania, epigrafă mult apreciată ca autentică de către

---

<sup>42</sup> D. Tudor, *Date nouă...*, p. 83 și urm. Originalul l-am. putut examina numai în anul 1938 și a rămas tot în posesia „descoperitorului” său.

<sup>43</sup> *Operele lui Constantin Cantacuzino*, publicate de N. Iorga, București, 1901, p. 31.

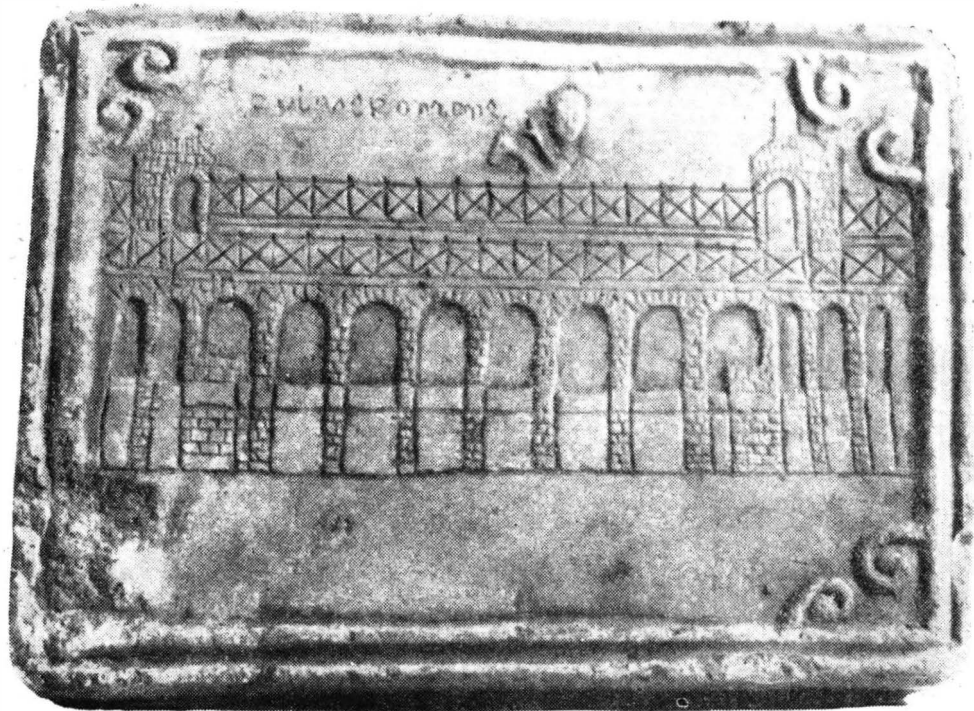


Fig. 16. — Reprezentare falsă pe un bloc de marmură a podului lui Traian. Muzeul Național de Antichități din București  
<https://biblioteca-digitala.ro>



Neugebauer<sup>44</sup> și de alții. Textul ar fi fost acesta : „*providentia (Augusti) vere pontificis / virtus romana / quid non domet / sub iugum ; ecce / rapitur et Da / nubius*” (tradus astfel de cronicarul român, într-o frumoasă proză românească : „Providenția lui August, adevăratului pontifex / Puterea romană, ce nu se supune supt jug / Iată că răpește și Dunărea”). Conținutul inuzitat al inscripției, forma laudativă și structura epigrafică neobișnuită a textului dezvăluie ușor un fals din manuscrisele unuia dintre umaniștii entuziaști ai Transilvaniei, dar lipsit de scrupule științifice.

Într-o altă inscripție, cunoscută de asemenea din manuscrise medievale, s-ar fi amintit un *curator pontis Augusti, in Moesia*, epigrafă pe care Aschbach<sup>45</sup> o denunță de asemenea ca apocrifă, mai ales că o atare funcție este inuzitată la romani. De aceea editorul CIL, a trecut-o în rîndul inscripțiilor false.

## 5. MENȚIUNI DESPRE PODUL LUI TRAIAN ÎN IZVOARELE SCRISE ANTICE ȘI BIZANTINE

Știrile literare vechi despre acest important monument de la Dunăre sînt destul de modeste. În afară de pierduta monografie a lui Apollodor, date asupra lui am fi putut avea, de asemenea, din *De bello Dacico* scris de Traian, din *Getica* doctorului Criton, din *Dacica* lui Appianus etc., dar toate aceste lucrări s-au pierdut. Astăzi beneficiem de cîteva știri prețioase rămase de la Dio Cassius, de la Procopius și de la poetul bizantin Tzetzes, pe care le vom reproduce integral mai jos și le vom comenta la locul potrivit cu importanța lor.

Historicul de limbă greacă, *Dio Cassius* (155—cca 235), în vasta sa operă *Istoria romana*, ne-a lăsat prețioase date tehnice privitoare la pod. Din păcate, tocmai cărțile în care

---

<sup>44</sup> J. F. Neugebauer, *Dacien. Aus den Überresten des klassischen Alterthums, mit besond. Rücksicht auf Siebenbürgen*, Kronstadt, 1851, p. 31. Cf. și Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 210, n. 3. Inscripția a fost reprodușă în CIL, 71\*, la rubrica celor false, ca fiind descoperită la Sarmizegetusa. La mijlocul textului, pe manuscrisul falsificatorului a fost desenat și podul lui Traian străjuit de două turnuri de apărare !

<sup>45</sup> Aschbach, *op. cit.*, p. 217, n. 2, reprodușă și în CIL, III, 90\* (*falsae*).

povestea luptele dacilor cu romanii, ni s-au transmis în formă rezumativă de către călugărul bizantin Xiphilinos (finele sec. al XI-lea e.n.). Prin pana lui Xiphilinos, Dio Cassius ne spune următoarele <sup>46</sup> :

*Cartea LXVIII, 13, 1* : „Traian construi peste Istru un pod de piatră, pentru care nu știu cum să-l admir îndeajuns. Minunate sînt și celelalte construcții ale lui Traian, dar acesta este mai presus de toate acelea. Stîlpii, de piatră în patru muchii, sînt în număr de douăzeci ; înălțimea este de o sută cincizeci de picioare, în afară de temelie [= 50 m], iar lățimea de șaiszeci [= 18—19 m]. 2. Ei se află, unul față de altul, la o distanță de o sută șaptezeci de picioare [=56,70 m] și sînt uniți printr-o boltă. Cum să nu ne mirăm de cheltuiala făcută pentru acești stîlpi? Nu trebuie oare să ne uimească și felul meșteșugit în care a fost așezat în mijlocul fluviului fiecare stîlp, într-o apă plină de vârtejuri, într-un pămînt nămolos, de vreme ce cursul apei nu putea fi abătut? 3. Am arătat lățimea fluviului <sup>47</sup>, nu pentru că ar curge numai cu această lățime — căci pe parcurs se lățește de două ori și de trei ori pe atît —, ci pentru că acolo este locul cel mai îngust și cel mai potrivit pentru construirea unui pod. 4. Cu cît spațiul se îngustează mai mult aici — deoarece apa coboară dintr-o întindere largă, pentru a intra din nou în alta și mai mare —, cu atît se face mai năvalnică și mai adîncă. Încît și împrejurarea aceasta se adaugă la greutatea construirii podului. 5. Concepția măreață a lui Traian se vedește și din aceste lucrări. Astăzi însă podul nu folosește la nimic, căci nu mai există decît stîlpii, iar pe deasupra lor nu se mai poate trece: ai zice că au fost făcuți numai ca să facă dovada că firii omenești nimic nu-i este cu neputință. 6. Traian se temea că, după ce îngheață Istrul, să nu se pornească război împotriva romanilor rămași dincolo și construi acest pod, pentru ca transporturile să se facă cu ușurință peste el. Dimpotrivă lui Hadrian îi fu teamă că barbarii vor birui străjile acestuia și vor avea trecere lesnicioasă spre Moesia : de aceea distruse partea de deasupra”.

---

<sup>46</sup> Textul grec și traducerea în *Izvoare privind istoria României, I*, București, 1964, p. 693—694.

<sup>47</sup> Pasajul respectiv s-a pierdut.

*Cartea LXVIII, 14, 1.* „Traian trecu Istrul pe acest pod ; și a purtat război mai mult cu chibzuală decît cu înfocare, biruindu-i pe daci după îndelungi și grele strădanii”.

Istoricul *Procopius* (sec. al VI-lea e.n.) în cunoscuta sa lucrare despre edificiile militare de la Dunăre ale lui Iustinian, atunci cînd vorbește de cetățile Pontes și Theodora (= Drobeta), ne anunță că datele tehnice despre podul lui Traian, cititorul le poate avea la îndemîină din monografia lui Apollodor. Sarcina sa este de a ne arăta ce s-a întîmplat mai apoi cu această construcție. Este important să reținem faptul că în textul lui Procopius nu întîlnim nici un indiciu, cum că acesta s-ar fi folosit de opera lui Dio Cassius. Ajunghind cu descrierea în vecinătatea ruinelor podului, Procopius<sup>48</sup> scrie :

„Nu departe de Zanes este fortăreața numită Pontes. Fluviul desfăcîndu-și aci cursul în două, prin aceasta înconjură o mică parte din țărnm și apoi revine iarăși în matca sa și-și amestecă din nou apele. Aceasta a făcut-o fluviul nu de la sine, ci silit de tehnica oamenilor. De ce locul s-a numit Pontes și de ce Istrul este silit să revie la albia sa, o voi arăta acum.

Traian, împăratul romanilor, fiind un om iscusit și energic, deoarece credea că nu este demn să aibă, în loc de o împărăție nemărginită, una mărginită de fluviul Istru, și-a pus în gînd să lege fluviul printr-un pod spre a trece liber și spre a nu fi împiedicat atunci cînd ar voi să atace pe barbari din cealaltă parte. Cum a construit acest pod, nu voi căuta să o spun ; să o spună aceasta Apollodor din Damasc, care este arhitectul întregii opere. De altfel, podul n-a fost de folos în urmă pentru romani, el ruinîndu-se prin revărsarea Dunării și cu trecerea timpului. Cu acesta, Traian a clădit și două fortărețe de ambele părți ale fluviului și a numit pe cea de pe continentul din față Theodora, celeilalte însă, situată în Dacia [Ripensis], i-a dat numele de Pontes, căci romanii numesc podul cu vorba latinească *pons*. Dar, fiindcă fluviul prin acest fapt devenea nenavigabil din cauza ruinelor și a fundațiilor, au fost siliți să schimbe cursul flu-

---

<sup>48</sup> Procopius, *De aedificiis*, IV, 6 (ed. Haury, p. 127). Trad. G. Popa-Lisseanu, *Izvoarele ist. românilor*, vol. XV, București, 1939, p. 102—103.

viului și apoi să revie iarăși la albia sa, pentru ca să aibă astfel și aici un loc de navigat. Ambele fortărețe s-au ruinat în decursul timpului și numai puțin au fost distruse de barbarii năvălitori”.

Poetul călugăr bizantin *Johannes Tzetzes*, din secolul al XII-lea, în cartea a II-a din opera sa *Chiliades*, o alegorie a Iliadei, închină un poem lui Traian și cu acest prilej re vorbește și despre podul de la Dunăre. În privința tehnicii podului, el folosește ca izvoare opera lui Dio Cassius, în forma rezumativă a lui Xiphilinos, și monografia pierdută a lui Theophilus Patricius, scrisă în veacul al IV-lea. Din versurile lui sînt de reținut următoarele :

*Chiliades*, II, v. 61—73<sup>49</sup> : „Și ajungînd Traian mai înainte la Istru i-a transportat pe romani în corăbii împotriva dacilor. O altă parte a lor se găsea în regiunea de dincolo (de fluviu). De aceea el face podul în vederea atacului. Construirea podului s-a făcut cam în felul următor. Erau 20 de picioare mari, din piatră dură, avînd patru colțuri, cu o lărgime de 60 picioare [= 20 m], iar înălțimea lor, în afara temeliilor, era de aproximativ 150 picioare [= 50 m]. Între ele era o distanță de 170 picioare [= 56,70 m] și ele erau unite prin legături boltite. În felul acesta clădi Traian un pod peste Istru”.

Conținutul acestor versuri dezvăluie adevărul textului lui Dio Cassius — Xiphilinos. În schimb, găsim la Tzetzes câteva informații extrem de prețioase și unice pentru a înțelege felul cum au fost lucrate în apă picioarele podului. Pe acestea le-a cules numai din monografia lui Theophilus Patricius, care la rîndul său le culesese din a lui Apollodor. El spune mai apoi :

*Chiliades*, II, v. 86—94 : „Amintește despre acest pod, povestindu-ne în treacăt, și acel priceput în construcții de porturi și așezări de temelii pe malurile mărilor, proconsulul Theophilus, patriciu, cvestor, prefectul orașului împărătesc [Constantinopol], afirmînd că Apollodor a clădit un pod peste Istru și că ar fi făcut din lemn o cutie (cheson) în vederea punerii temeliilor, lungă de 120 picioare cu totul [40 m], iar

---

<sup>49</sup> Johannes Tzetzes, *Chiliades*, Lipsae, 1826 (ed. Kiesslingius), p. 43—44.

lățimea ei, după cum spun oamenii, era de 80 picioare” [26,70 m].

Natural, în versuri este destul de greu a expune date tehnice detaliate, în ceea ce privește natura și forma acestor „cutii-chesoane” (κλιβώτια).

## 6. DATA CONSTRUIRII PODULUI

Datele precise, când s-a trecut la construirea acestui pod și când au fost încheiate lucrările lui, au făcut obiectul multor discuții în trecut. Știm precis că la începutul primului război daco-roman, deci în anul 101 e. n., podul nu exista, deoarece armatele lui Traian folosesc atunci poduri de vase (v. mai sus, p. 33 și urm.). Este de asemenea cert că la izbucnirea celui de-al doilea război, în 105 e. n., podul era terminat, deoarece armatele romane îl folosesc pentru a trece în Dacia (scenele XCVIII/XCIX și CI, și mai sus, p. 64 și urm.). Tot atunci s-a bătut și moneda descrisă mai sus, privitoare la inaugurarea lui. Rămîne deci a se stabili numai anul cînd au fost deschise oficial aceste lucrări.

Aschbach<sup>50</sup> a datat timpul acestei construcții între anii 103—104 e. n., dar credea că o parte din materiale fuseseră adunate mai înainte. Asemenea pregătiri s-ar dovedi din intenția mai veche a împăratului de a face un pod peste Dunăre, fapt ce rezultă din spusele lui Ammianus Marcellinus (v. mai sus, p. 60).

Singur E. Petersen<sup>51</sup>, căutînd similitudini între scenele XXXIII și C de pe Columnă, a încercat să fixeze începutul construcției podului încă din cursul primului război al lui Traian cu Decebal. După părerea sa, portalurile podului ar apărea în cele două arcuri din scena XXXIII (și p. 83), tablou ce aparține evenimentelor din primul război (101—102).

Scena XXXIII (fig. 17) reprezintă un oraș roman provincial situat lîngă o mare apă curgătoare. În fundul tablou-

<sup>50</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 202, acceptat și de W. Froehner, *La Colonne Trajanne expliquée*, Paris, 1865—1872, p. 134. Terminarea lucrărilor în 104 e. n., s-a propus din cauza datării greșite, de către Cohen, a monedei comemorative.

<sup>51</sup> Petersen, *Trajans Kriege*, I, p. 37 și urm. și II, p. 69. Părerea lui a fost acceptată și de Teohari Antonescu, *Columna Traiană*, I, Iași, 1910, p. 124 și urm.



Fig. 17. — *Columna Traiană* — scena a XXXIII-a : Traian se imbarcă într-un port dunărean pentru campania din Moesia Inferior (iarna 101/102)

lui, în partea stîngă, se văd : un castru roman, un amfiteatru și un corp de clădiri. Pe apă plutesc două corăbii, una se încarcă cu materiale (saci, corturi, arme etc.), iar alta este gata să primească pe Traian, în costum de călătorie și urmat de o suită civilă. În partea dreaptă a scenei se disting două arcuri, unul situat lîngă grupul de clădiri din fund, iar altul fixat în apă și încoronat cu o *quadriga*. Plasarea în apă a unuia dintre arcuri s-ar datora, după Petersen <sup>52</sup>, stîngăciei artistului.

Cichorius <sup>53</sup> identifica în acest tablou orașul Siscia de pe râul Sava, unde Traian și-ar fi petrecut o parte din iarna anilor 101/102 e.n. Dimpotrivă, Petersen a căutat cu numeroase argumente să localizeze în această scenă orașul Pontes, unde Traian ar fi stat în aceeași vară, preocupat să deschidă lucrările podului lui Apollodor. Ca argument de bază el invoca asemănarea acestui oraș cu cel din scena C, unde ar fi tot *Pontes* la începutul celui de-al doilea război (fig. 18).

Scena C se încadrează între cele două reprezentări ale podului lui Apollodor (scena XCVIII—XCIX și CI), deci aparține momentelor de la începutul ultimului război cu Decebal (fig. 18). Apare și aici un oraș provincial, așezat în fundul tabloului. De la stînga la dreapta se văd un castru roman mai modest și deosebit ca formă față de cel din scena XXXIII ; o clădire cu boltituri de lemn ce ar semăna cu un amfiteatru în construcție și o grupă de edificii cu coloane, identificate de Petersen <sup>54</sup> cu palatul imperial. Pe primul plan al tabloului ni se înfățișează Traian în costum civil însoțit de o gardă și de diferite personaje din suita sa. Împăratul stă de vorbă cu o numeroasă și variată solie de neamuri barbare îmbrăcate în pitorești costume naționale, după care au fost identificați cu germanici, sarmați, roxolani, iazigi, daci liberi, etc. <sup>55</sup>. Același Petersen s-a străduit să de-

---

<sup>52</sup> Petersen, *Trajans Kriege*, I, p. 40 și II, p. 70.

<sup>53</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, II, p. 141.

<sup>54</sup> Cichorius, *op. cit.*, p. 142—153 și Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 63 și urm.

<sup>55</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 142 și urm., care vede în scena C orașul Drobeta. Încercarea lui Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 60 și urm. de a identifica aceste personaje cu populația unui oraș dunărean, este cu totul greșită, cf. Cichorius, *op. cit.*, III, p. 145 ; n. 1 ; Paribeni, *Opt. Princ.* I, p. 295, n. 25 și Patsch, *Der Kampf*, p. 104 și urm.



Fig. 18. — *Columna Traiană* — scena C: Traian primește soliile barbare lângă un oraș roman de la Dunăre (105 a.n.)  
<https://biblioteca-digitala.ro>



monstreze că în scena C ar fi același oraș Pontes (ca în scena XXXIII) unde Traian și-ar fi petrecut iarna dintre anii 101—102 e. n.<sup>53</sup>.

Identitatea pe care o caută Petersen între scenele XXXIII și C, ca să ne arate că în ambele locuri ar fi unul și același oraș Pontes, nu a convins pe nimeni dintre istoricii de seamă. Excesul de interpretare a scenelor de pe Columna de la Roma a dus adesea la concluzii greșite, ca și în acest caz. Se constată în primul rînd că dispoziția castrelor din scenele XXXIII și C este cu totul deosebită. Cel din prima scenă apare mult mai mare și nu are nici o intrare (existente la cel din scena C). Petersen uită a menționa această intrare. Grupul de clădiri din scena C (partea dreaptă) poate fi identificat cu un palat imperial, dar clădirile din scena XXXIII sînt probabil... magazii!

Identitatea celor două amfiteatre ale lui Petersen ridică de asemenea serioase dificultăți. Într-adevăr, în scena XXXIII (anii 101—102 e.n.) se distinge perfect un amfiteatru din zid, gata construit și de o formă obișnuită. Nu tot același lucru putem afirma și pentru scena C (anul 105 e. n.), unde presupusul amfiteatru al lui Petersen nu mai este circular, are o formă de cupolă prelungită în adîncime și se termină cu o intrare largă. El nu mai este lucrat din zid, ci din bîrne de lemn. Deci dacă ar fi fost un amfiteatru, acesta se găsea în faza de construcție (anul 105), pe cînd cel din scena XXXIII (anii 101/102) era deja terminat! Este foarte probabil că artistul să fi reprezentat aici o stradă boltită, sau o clădire oarecare în faza de construcție, în nici un caz un amfiteatru. Dacă artistul ar fi reprezentat în ambele scene aceeași localitate, era destul de simplu a reproduce aidoma topografia sculpturală, ceea ce nu rezultă din compararea celor două scene.

Nici cele două arcuri din scena XXXIII nu pot înfățișa portalurile podului lui Traian. După felul cum sînt orientate corăbiile din scena XXXIII, cu cîrma spre stînga, rezultă că fluviul curgea de la dreapta spre stînga. În această situație arcul din fund stătea lîngă un oraș situat pe malul drept al apei, iar cel din față era pe marginea opusă a

---

<sup>56</sup> Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 62.

fluviului. Carul triumfal de pe arcul din față nu apare pe portalurile podului reprezentate pe moneda inaugurală, apoi pe scenele XCVIII/XCIX și CI de pe Columnă. Acolo întîlnim, clar, trofee! <sup>57</sup> (fig. 13).

Care poate fi rostul arcurilor din scena XXXIII? Prin golul lăsat de cei doi stîlpi ai arcului din față se vede prora unei corăbii. Acest capăt de corabie nu mai aparține scenei XXXIII. Dacă privim cu atenție scena următoare (XXXIV), el este continuarea corăbiei din colțul stîng de jos al acestei scene. De aici rezultă că nici arcul nu mai aparține scenei XXXIII în care vedea Petersen orașul Pontes, ci scenei XXXIV, care reprezintă cu totul altceva. Acest arc poate fi explicat însă prin analogii cu cel întîlnit în scenele LXXIX—LXXX de pe Columnă <sup>58</sup>. În această ultimă scenă vedem pe Traian îmbarcîndu-se pentru al doilea război, în portul adriatic Ancona. Ca și în scena XXXIII, apare și aici un arc asemănător, decorat cu statui și fixat în dunga apei. În ambele cazuri avem de-a face cu arcuri de triumf, deci nu cu portaluri de poduri. Cît privește arcul din scena XXXIII, plasat pe planul al doilea, el trebuie considerat ca o intrare din complexul clădirilor din stînga lui. Astfel, identitatea dintre scenele XXXIII și C, încercată de Petersen, nu are sorți de izbîndă. Cele două arcuri în discuție nu pot fi deci portalurile podului lui Traian, ca să putem admite deschiderea construcției acestuia încă din anii 101—102 e. n.

Data reală a începerii lucrărilor la pod este cea propusă de Cichorius <sup>59</sup> și unanim admisă azi : primăvara anului 103 e. n. În primul rînd, situația operațiilor din cursul primului război nu îngăduia deschiderea unei asemenea gigantice construcții. Un atare pod de piatră nu se putea ridica decît

---

<sup>57</sup> Petersen, *op. cit.*, I, p. 37, n. 1 și II, p. 68 și urm. , caută să evite această dificultate, susținînd că nu apar clar trofee pe portalurile podului, atît pe monedă cit și pe tablourile de pe Columnă, fapt inexact. Paribeni, *Opt. Prin.*, I, 256, observă ironic că o *quadriga* condusă de o *Victoria* (ce aceea din scena XXXIII) nu se împacă de loc cu un arc de pod, cu începerea unui lucru și cu o campanie încă neterminată cu o izbîndă.

<sup>58</sup> Descrierea lor la Cichorius, *Trajanssäule*, III, pl. 11 și urm. și Petersen, *Trajan's Kriege*, II, p. 21 și urm. Cf. pentru interpretare, și alte opinii, Sandro Stucchi, *Intorno al viaggio di Traiano nel 105 d. C.*, în *Mitt. d. deutsch. arch. Inst. Röm. Abt.*, Bd. 72, 1965, p. 142 și urm.

<sup>59</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 137.

după o victorie romană, dar mai ales prin asigurarea unei cuceriri teritoriale romane însemnate la nord de fluviu. De la Dio Cassius (LXVIII, 9) și din alte dovezi știm astăzi în mod sigur că prin pacea din toamna anului 102 e. n. Roma anexează la nord de Dunăre : Banatul, Oltenia, Muntenia și o parte din sudul Moldovei. Este de asemenea cert că romanii și-au asigurat, după această pace, și controlul militar al principalelor trecători din Carpații meridionali spre Transilvania <sup>60</sup>. Stăpînirea munților acoperea lucrările podului de un eventual atac al dacilor. Numai după încheierea ostilităților primului război Traian putea dispune de mînă de lucru, formată din soldați și captivi de război. Tot acum Traian putea justifica această construcție, deoarece stăpînea mult pămînt în sudul Daciei. Decebal a văzut însă de la început marea amenințare ce se abătea asupra Daciei libere, prin zidirea acestui pod. Aceasta l-a determinat să acționeze mai întii diplomatic, dînd alarma și cerînd sprijinul vecinilor (Dio Cassius, LXVIII, 11), ca apoi să treacă la acțiuni îndrăznețe, prin capturarea comandantului Longinus, urmată de reînarmarea Daciei și, în sfîrșit, deschiderea ostilităților <sup>61</sup>. Rămîne ca sigură folosirea podului în anul 105 e. n. pentru trecerea grosului trupelor, fapt confirmat de scenele de pe Columna (XCVIII/IX și CI) precum și de izvoarele antice <sup>62</sup>.

Așadar, tot podul a fost construit în timp de doi ani (primăvara anului 103 — pîmăvara anului 105 e. n.). În afară de legiuni și trupe auxiliare, la ridicarea lui au participat mulți captivi daci din primul război, precum și

---

<sup>60</sup> D. Tudor, *Centrul militar de la Buridava*, în *Studii și materiale de muzeografie și istorie militară*, I, 1968, p. 28. Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 202, crede greșit că un pasaj din Dio Cassius (LXVIII, 11) ar indica venirea lui Traian la Dunăre mai înainte de primăvara anului 105 e. n., pentru a urgenta construcția podului. Același (*op. cit.*, p. 216) condiționează însă în mod just construcția podului de o stăpînire romană fermă în trecătorile din Carpați, spre care, în 105, s-au îndreptat în siguranță coloanele armatei romane, după trecerea podului.

<sup>61</sup> Dio Cassius, LXVIII, 10—12. Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 101 și 126 și Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 45, descoperă pe Columnă și o șosea în construcție, între Dunăre și Sarmizegetusa.

<sup>62</sup> Dio Cassius, LXVIII, 13; Tzetzes, *Chiliades*, II, v. 65 și Zonaras, ed. Bonn, p. 510. Părerea lui Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 215, că podul s-a terminat într-un an, nu poate fi acceptată.

brațe autohtone rechiziționate. Ritmul lucrărilor a crescut de îndată ce Decebal nu a mai respectat pacea încheiată în toamna anului 102 e. n. Lîngă pod s-au zidit concomitent castrele Drobeta și Pontes pe care le întîlnim alături de el pe scenele Columnei. Față de timpul scurt și de volumul mare al unor lucrări dificile, trebuie să ținem seamă și de necesitatea unei bune organizări a muncii, fapt confirmat de unele scene ale Columnei. Pregătirea celui de-al doilea război cu dacii a fost lungă și amănunțită, de aceea Columna îi rezervă 30 de scene <sup>63</sup>. Dar cînd era vorba de cheltuieli pentru războaie, Traian nu înțelegea să facă economii <sup>64</sup>.

## 7. DE CE S-A ALES LOCUL PONTES — DROBETA PENTRU CONSTRUIREA PODULUI ?

Relativ la această întrebare s-au exprimat mai multe păreri, căutîndu-se a se sublinia avantajele de natură economică, rutieră, strategică și tehnică ce se legau de acest loc de trecere. Unii au presupus că romanismul trecuse la Drobeta mai înainte de cucerirea Daciei <sup>65</sup>, că în acel loc se putea crea cea mai importantă *statio* fluvială pentru scurgerea bogățiilor agricole și minerale ale Daciei <sup>66</sup> etc. Mulți au subliniat importantul nod de drumuri ce se desfăcea din aceste două localități. Era în primul rînd marele drum roman de pe malul drept al Dunării, care trecea prin Pontes, din care se desfăceau alte șosele ce se îndreptau spre pasurile Balcanilor și către Marea Adriatică. Trei căi de comunicație plecau din Drobeta spre interiorul viitoarei provincii. Drumul Drobeta-Dierna-Ad Mediam-Tibiscum-Sarmizegetusa era de mare însemnătate, atît pentru armată cît și pentru negustori. O cale mai scurtă spre Sarmizegetusa romană, între Dunăre și capitala dacilor, se afla pe la Drobeta-Rovinari-Bumbești (jud. Gorj) — pasul Vîlcan-Petroșani, de aici în valea Mușului. Tot din Drobeta pornea un drum, singurul cunoscut

<sup>63</sup> Paribeni, *Opt. Princ.*, I, p. 281.

<sup>64</sup> Dio Cassius, LXVIII, 7.

<sup>65</sup> Pârvan, *Getica*, p. 121.

<sup>66</sup> V. Christescu, *Viața economică a Daciei romane*, Pitești, 1929, p. 129. Cf. și Patsch, *Der Kampf*, p. 90.

în Tabula Peutingeriană, către inima Daciei sudice (Ad Mutrium-Pelendava-Castranova), care la Romula se unea cu cel de pe valea Oltului <sup>67</sup>.

Din punct de vedere militar, pentru operațiile celui de-al doilea război al lui Traian cu Decebal, localitățile Drobeta-Pontes ca loc de concentrare și pornire a trupelor fuseseră bine alese. De aici, acțiunea militară romană se putea desfășura în formă de evantai pe cele trei importante drumuri menționate mai sus, prin pasurile de la Tapae, Vilcan și Turnu Roșu, spre Sarmizegetusa dacică, care putea fi prinsă astfel într-un clește.

Dar adevărata cauză care i-a determinat pe romani să aleagă locul de construcție a podului între Pontes și Drobeta a fost configurația locului. Ea le oferea o sumă de avantaje tehnice pentru o construcție în condiții mult mai rapide față de alte puncte ale Dunării. Singur Dio Cassius, vorbind de condițiile în care s-a lucrat podul, născocoște o serie de dificultăți tehnice : vârtejuri ale Dunării, nămol pe fundul ei, lățime mare, apă adâncă, curent puternic și imposibilitatea de a se abate cursul fluviului (v. mai sus, p. 76). Pentru prima dată, Marsigli <sup>68</sup>, mai apoi Aschbach <sup>69</sup> au denunțat aceste inexactități. Acela care a arătat și mai clar exagerările lui Dio Cassius a fost L. Lalanne,<sup>70</sup> președintele Comisiei Tehnice Europene pentru construirea de poduri peste Dunăre. Făcînd sondaje la Tr. Severin, el constată contrariul : curent domol fără vârtoape, fundul fluviului format dintr-un strat de pietriș tare, lățimea și adîncimea apei alese cu dibăcie etc. Alți tehnicieni subliniau în 1858 importanța ce a avut-o pentru Apollodor prezența în acel loc a unui

---

<sup>67</sup> Vezi pentru aceste drumuri : Christescu, *op. cit.*, p. 96 și urm. ; *Istoria României*, I, p. 404 și urm. (D. Tudor) ; Tudor, *OR<sup>3</sup>*, p. 49 și urm. ; D. Tudor, *Tabula Imperii Romaniae : Drobeta-Romula—Sucidava*, București, 1965 ; *Tabula Imperii Romani (Aquincum-Sarmizegetusa)*, L. 34, Budapesta, 1968 și L. 35, (*Romula-Durostorum-Tomis*), București, 1969 (D. Tudor).

<sup>68</sup> Marsigli, *Description du Dnube*, II, p. 27, care în ceea ce privește alegerea locului pentru zidirea podului vorbește de ... ..a Romana prudentia locum delectum" (ediția latină din 1726).

<sup>69</sup> Aschbach, *Traians Donaubrücke*, p. 208.

<sup>70</sup> Raportul lui s-a reprodus de V. Duruy, *Histoire de Romaines*, vol. IV, Paris. 1882, p. 735, n. 1.

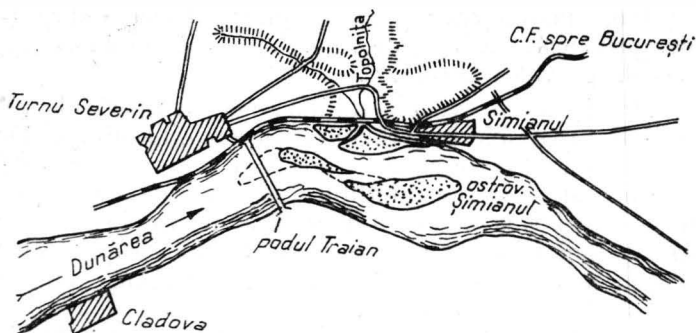


Fig. 19. — Bancul de nisip dintre Pontes și Drobeta (după Duperrex).

banc de nisip, situat cam la mijlocul apei, cu ajutorul căruia se putea abate apa <sup>71</sup> (fig. 19).

Dar mult mai important decât acest banc de nisip este faptul că, în fața Drobeta, Dunărea forma pe atunci două brațe puternice, ceea ce i-a permis lui Apollodor să abată succesiv apele ei, pentru a funda „pe uscat” picioarele podului. Pentru demonstrarea acestei situații găsim argumente suficiente în toponimie, în izvoarele literare, pe o scenă a Columnei și din examinarea aspectului topografic de pe actualul mal iugoslav, elemente pe care le-am accentuat încă de acum 36 de ani <sup>72</sup>.

Analizînd toponimicul thraco-getic *Drubeta-Drobeta*, adică al localității situată la capătul nordic al podului, Tomaschek <sup>73</sup> și Pârvan <sup>74</sup>, îl derivă din rădăcina *drubedro* — „a despica”, la care s-a adăugat obișnuita terminație *-ta*. După ultimul, traducerea sa în limba română ar fi *Despicata*, numire ce trebuie să reflecte topografia sau hidrografia locului. O altă așezare thraco-getică, situată

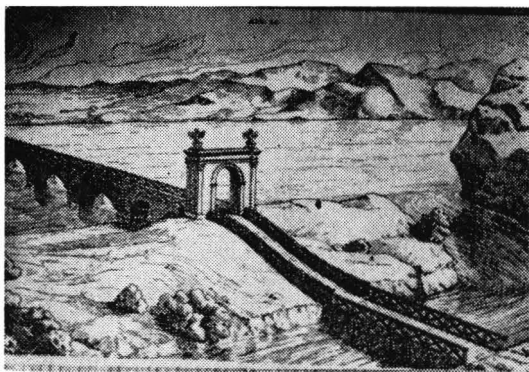
<sup>71</sup> Raportul lui Deuster, la Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 220 și al lui Popovici la Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 20. Cf. Anexele 2 și 3.

<sup>72</sup> D. Tudor, *Date nouă despre podul lui Traian de la Tr. Severin*, în *AO*, XIV, 1935, pp. 70—83.

<sup>73</sup> W. Tomaschek, *Die allen Thraker...* în *Sitzungsber. d. Wiener Akad.*, vol. 131, 1894, II, 2, p. 73.

<sup>74</sup> V. Pârvan, *Getica*, p. 265 și 286.

Fig. 20.—Cele două poduri dintre *Pontes* și *Drobeta*, după C. Cichorius



tot pe malul Dunării, se numea *Capidava* (jud. Constanța), toponimic compus din rădăcina *capī* — adică „încovoitură” și obișnuitul *dava* — în traducere „Orașul de la încovoitură” (apei) <sup>75</sup>. La fel Drobeta — *Despicata* era orașul unde apa se „despică” sau „se bifurcă”, ca să formeze două brațe, fapt confirmat de situația locală a Dunării (fig. 21).

Semnificativ pentru același lucru este și numele castrului și așezării *Pontes*, care, după spusele lui Procopius, a luat viață o dată cu podul lui Traian. I s-a zis *Pontes*, adică „Poduri”, fiindcă aici existau două poduri romane și nu unul singur <sup>76</sup>. El nu s-a numit *Pons* (singular), ca în cazul altor toponime din Dacia: *Pons Augusti*, *Pons Aluti* și *Pons Vetus*, unde era, în adevăr, numai câte un pod de trecere. Castrul *Pontes* se afla *inter pontes*, pe insula formată de cele două brațe ale Dunării, legată cu un pod de piatră și cu unul de lemn (fig. 20).

Ce spun izvoarele scrise antice?

Plinius cel Tânăr, amicul lui Traian, încuraja în una din epistolele sale pe poetul roman Caninius (cu totul necunoscut nouă), ca să scrie o poemă eroică asupra războaielor lui Traian din Dacia. Între altele, îi atrăgea atenția că va avea de cîntat despre „noi fluvii abătute prin țarine

<sup>75</sup> Tomaschek, *op. cit.*, II, 2, p. 83.

<sup>76</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 208; Polaschek, în *RE*, II, 6, col. 2150, s. v. *Pontes* și D. Tudor, *Date nouă despre podul lui Traian*, p. 82.



Fig. 21. — Cele două brațe ale Dunării 'din 'fața orașului Tr. Severin, după o diagramă la scara 1 : 20 000 de prof. E. Nemeși



și despre poduri noi aruncate peste fluvii”<sup>77</sup>. Aceste *flumina* și *pontes* fac în primul rând aluzie la Dunăre, a cărei primă abatere la Porțile de Fier ne este confirmată și epigrafic (v. mai sus, p. 42 și 61), poate și la cele patru poduri ale lui Traian aruncate pe Dunăre în timpul celor două războaie ale sale cu Decebal.

După cum s-a arătat mai sus (p. 77), Procopius spune clar că fluviul se desfăcea acolo în două brațe, ca să înconjure o parte din țärm. El ar fi fost silit de *ingeniozitatea omenească* ca să facă aceasta. Deci, în punctul Drobeta-Pontes a fost posibilă săparea unui canal, așa cum șintem informați că s-a făcut și la Porțile de Fier. Dar în ceea ce privește originea acestui canal, istoricul bizantin o situează după năruirea podului, ale cărui dărımături ar fi astupat drumul corăbiilor, încît s-a simțit nevoia săpării lui. Cînd și cine a făcut acest canal de navigație, nu ne spune. În nici un caz nu a fost opera lui Iustinian. Din textul lui Procopius se înțelege perfect că respectivul canal nu s-a săpat printre ruinele picioarelor podului, ci alătura de pod, tăindu-se o parte din țärm.

Din spusele lui Procopius trebuie să reținem faptul important că în fața actualului Tr. Severin, Dunărea putuse fi derivată printr-un canal săpat alături de pod. Pare însă foarte curioasă afirmația sa, că rostul canalului fusese de a asigura navigația prin altă parte, fiindcă brațul cel mare al fluviului era astupat și împotmolit de ruinele podului. Noi știm că podul lui Traian avea bolțile și tablierul din lemn care, odată căzute în apă, erau luate de șuvoaie, deci nu puteau împiedica trecerea vaselor, ele fiind ușor de înlăturat. Și dacă s-ar fi întîmplat cum spune Procopius, ce ar fi fost mai ușor : a săpa o nouă arteră de navigație în coasta fluviului, ori a incendia sau curăți apa de lemnăria căzută ? Notăm că fluviul are aici o lățime medie de 1071 m și adîncimea cea mai mare de opt metri. Este imposibil de admis ca o așa imensă cantitate de apă să fi fost împotmolită atît de tare, încît să nu se poată strecura printre ruinele podului o modestă corabie romană sau bizantină. Cît despre pile, ele nu s-au prăbușit niciodată și prin volumul ce l-au

---

<sup>77</sup> C. Plinius Caecilius, *Epistolae*, VIII, 4 (ed. Guillemin, p. 54) : „*Dices immissa terris nova flumina, novos pontes fluminibus iniectos*”.

ocupat în albia fluviului (400m), au contribuit la ridicarea nivelului apei și la mărirea vitezei curentului ei, care curăța astfel obstacolele. Deci canalul lui Procopius nu putea avea destinația ce i se atribuisse de el.

Ce arată Columna lui Traian?

În scena CI, care succede reprezentării podului (XCVIII—XCIX) și a primirii soliilor barbare (C) de către împărat, ni se oferă spectacolul trecerii Dunării pe portalul nordic, de către armata romană, pentru campania din anii 105/106 e. n. (fig. 13). În continuarea portalului decorat cu trofee se vede un gard de palisade așezat pe blocuri de piatră ce formează un fel de insulă, apoi un podeț de lemn ce scoboară peste cursul unei ape. Nici unul dintre interpretorii scenelor Columnei nu s-a îndoit că acest pod de lemn n-ar fi fost o continuare a celui de piatră <sup>78</sup>. Numai localizarea lui pe malul de nord sau pe cel de sud al Dunării i-a divizat. Dacă ținem seama de orientarea scenei și de direcția de marș a coloanei militare, podețul ar trebui localizat pe malul românesc, dar unde?

Conrad Cichorius <sup>79</sup>, ocupându-se de situația acestui pod de lemn din scena CI, plasat în continuarea celui de piatră, îl explică cu ceea ce spun Plinius cel Tânăr și Procopius. După părerea lui, romanii au abătut o parte din apa Dunării pe un canal nou, săpat pe *malul stîng* al fluviului, pentru a scădea nivelul apei. Demonstrația sa este ilustrată și printr-un desen (fig. 20), unde apar cele două poduri legate peste o insulă printr-un gard de palisade. Lipsa urmelor canalului pe malul nordic o atribuie marilor schimbări aduse terenului de către oameni. Fidel orientării dată de scena CI, Cichorius se sprijină mai mult pe deducții logice, fără să cerceteze la fața locului situația actuală de pe cele două maluri ale Dunării. Evident că după orientarea acestei scene canalul nu putea fi decît pe malul stîng al fluviului, dar astăzi identificarea lui în această parte este imposibilă. Malul stîng al Dunării format de terasa Severinului (înalță de 19 m față de nivelul fluviului) nu putea fi săpat cu ușurință și într-un timp atît de scurt. Oricîte

---

<sup>78</sup> Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 153 și urm.; Petersen, *Trajan's Kriege*, II, p. 68 și urm.; Tudor, *Date nouă...*, p. 79 și urm.

<sup>79</sup> Cichorius, *op. cit.*, III, p. 156 și urm.

transformări aduse de natură și de oameni ar fi suferit terenul în această parte, dată fiind adâncimea, lărgimea și lungimea canalului, era imposibil ca el să nu fi lăsat pînă azi cea mai mică urmă — dar care nu există !

E. Petersen <sup>80</sup> a făcut o aspră critică lui Cichorius, declarînd că toate combinațiile lui sînt „visuri deșarte”. Se îndoiește că modesta fișie de apă ce se vede sub podețul de lemn ar putea fi identică cu puternicul canal. De ce nu a rămas azi nici o urmă, spune el, și ce l-ar fi făcut pe Plinius a îndemna pe poetul Caninius să cînte un neînsemnat canal? El acuză apoi pe Cichorius de înțelegerea greșită a unei ipoteze lansată de Aschbach <sup>81</sup>. După Petersen, spusele lui Plinius și Procopius sînt fapte neexplicabile în timpul construcției podului, și că trebuie avută în vedere afirmația lui Dio Cassius, care declară categoric, cum că apa nu se putea abate în fața Drobetei. Cît despre canalul menționat de Procopius — după Petersen —, el nu putea fi decît cel de la Porțile de Fier, unde într-adevăr navigația era barată de stînci <sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 128 și urm. La părerea sa m-am alăturat și eu în 1931; cf. Tudor, *Podul lui Traian*, p. 14 și urm., dar asupra căreia am revenit însă, Tudor, *Date nouă...*, p. 77 și urm.

<sup>81</sup> Aschbach, *Trajansbrücke*, p. 212. Petersen este nedrept cu Cichorius. Aschbach (la care se alătură și Froehner, *op. cit.*, p. 133) presupunea că în mijlocul fluviului, bancul de nisip ce se vede și azi era mult mai mare pe atunci și că Apollodor s-ar fi folosit succesiv de el, pentru a abate apa. Este însă inexactă părerea lui Aschbach, că în fața Drobetei ar fi existat și o peninsulă naturală, lungă de 357 m, pe care romanii ar fi construit primele șapte pile; apoi au săpat canale printre ele pentru devierea apei. Cu pămîntul rezultat din această săpătură s-ar fi realizat o insulă artificială în mijlocul Dunării ce ar fi ajutat în continuare la construcția podului. Aschbach n-a fost niciodată la Tr. Severin, iar pretinsa sa peninsulă nu-i documentată nicăieri, pe teren, de geologi sau de către tehnicienii ce s-au ocupat de istoria podului.

<sup>82</sup> Citînd pe F. Kanitz, *Römische Studien in Serbien...*, Wien 1892, p. 34 și 51. Cf. același, *Das Königreich Serbien und das Serbenvolk von der Römerzeit bis zur Gegenwart*, II, Leipzig, 1903—1904, p. 494 și urm. Acest canal roman de la Porțile de Fier, menționat și în inscripția recent descoperită (v. mai sus, p. 42 și 61) avea lungimea de 3220 m și lățimea de 57 m, și era mărginit cu diguri înalte de 14 m; cf. I. Ionescu, *op. cit.*, p. 15 și fig. 7. În 1896 s-a construit lângă el un canal modern, lung de 2 km și lat de 50 m, azi dispărut prin înălțarea hidrocentralei de la Porțile de Fier. Marsigli, *Description du Danube*, II, fig. XXVII, cunoștea și el canalul de la Porțile de Fier, nu însă și originea lui romană.

Imputările aduse de Petersen lui Cichorius, acuzat de a nu fi cunoscut terenul unde s-a ridicat podul și de a fi folosit arbitrar textele literare antice, sînt exagerate. Petersen argumentează abil, dar pătimaș. Mai întîi, Procopius spune clar (v. p. 77 mai sus) că acest *canal s-a săpat la Pontes*, unde erau ruinele podului, deci nu la Porțile de Fier, și mult mai tîrziu, decît epoca războaielor daco-romane. De la pod și pînă la cataractele Porților de Fier sînt 15 km, încît Procopius putea să dea pe această distanță ca punct de reper pentru canal numele altor fortificații romano-bizantine ce existau între Pontes și Porțile de Fier. În realitate, Procopius nici nu cunoaște canalul săpat de Traian la „Porțile de Fier”!

Podul de lemn, în continuarea palisadei și a portalului (s. CI), nu poate fi localizat la nord de podul de piatră, așa cum ne-ar indica orientarea de pe Columnă. La romani, un portal încheia totdeauna la un capăt amplasamentul unui pod. Ce rost ar mai avea acest portal continuat cu un pod de lemn? În acest caz portalul trebuia plasat la capătul podului de lemn. Acest pod de lemn coboară peste o apă, pe cînd la nord de podul de piatră, față de situația terenului, el trebuia să fie în linie orizontală sau să urce pe platoul unde se găsea castrul Drobeta. Între portal și podul de lemn apare un gard de palisade care indică o insulă ce nu poate fi plasată într-o vale seacă ca cea existentă la capătul nordic al podului. Sub podul de lemn se văd șuvițe de apă care nu pot fi modeste (cum le crede Petersen), ci indică un curs bogat, dacă le comparăm cu alte râuri și fluvii reprezentate pe Columnă. Capătul nordic al podului lui Traian se oprea într-o vale *lipsită de apă* și închisă la capătul nordic. Era mai mult o rîpă, azi acoperită în cea mai mare parte cu pămînt aruncat din săpăturile castrului roman (Bărcăcilă). Și totuși, podul de lemn, cu apa de sub el, trebuie să-și fi avut rostul lui; altfel, sculptorul nu s-ar mai fi ostenit să-l reproducă spre a complica cu el unul dintre cele mai importante momente: începutul celui de-al doilea război.

Ce spune terenul actual?

Aspectul topografic și hidrografic pe cele două țărmuri actuale ale Dunării apare foarte clar dintr-un bloc-

diagramă, lucrat la scara 1 : 20.000 de profesorul E. Nemeși din Tr. Severin și păstrat azi la Muzeul „Porțile de Fier” din același oraș (fig. 21). Pe el distingem perfect cele două brațe ale Dunării, situate în regiunea unde s-a construit podul lui Apollodor. Cel de sud este astăzi un *braț mort*, blocat de aluviuni la capătul lui vestic, unde se găsește orașelul iugoslav Kladovo (ruinele cetății turcești Fetislan). Situat la poalele dealurilor de la sud de platoul pe care se află cetatea Pontes, valea aceasta are o lungime de aproximativ 6 km, de lângă vechea cetate turcească Fetislan de la Cladova și pînă la satul Vîrbița Mică (situat în fața insulei Șimian). Acest braț sudic al fluviului este și azi mlăștinos în cea mai mare parte a anului. Gura lui estică se găsește în fața ostrovului Șimian. O atare veche albie a Dunării se identifică cu canalul despre care vorbește Procopius. „Meșteșugul omenesc” (despre care scrie același Procopius) se limitase acolo în a desfunda de aluviuni gura vestică și fundul ei pentru a se putea abate apa cu ușurință. Această lucrare s-a făcut numai atunci cînd s-a ridicat podul lui Traian și a constituit avantajul principal care l-a determinat pe Apollodor să aleagă locul amplasamentului podului său. În cazul unor asemenea lucrări hidraulice, este știut că romanii se foloseau întotdeauna de sistemul abaterii apei, ca să poată funda în sec” pilele<sup>83</sup>. La acest braț sudic al Dunării pe care s-a abătut o mare parte din apa Dunării putea face aluzie și Plinius către Caninius (alături de cel de la Porțile de Fier). La rigoare, dacă este cazul să admitem, *in extremis*, că ruinele podului prăbușite ar fi stînjenit trecerea navelor, cum pretindea Procopius, apoi abaterea apei s-a putut realiza tot pe acest braț natural al fluviului, de către unul dintre împărații romani. Castrul Pontes se situa pe insula formată de cele două brațe ale fluviului, situație ce explică și justifică forma plurală a toponimicului *Pontes* — *Poduri*.

---

<sup>83</sup> M. Besnier s. v. *pous*, în *Diction. des Antiquités*, IV, 1, p. 565 și Gustavo Giovannoni, *La tecnica della costruzione presso i Romani*, Roma [1923], p. 108. Am văzut că Dio Cassius (p. 76) obiectează că nu se putea abate apa pentru podul lui Traian : după el o condiție indispensabilă la asemenea construcție.

Poate că la acest canal de pe brațul sudic al Dunării s-a gândit și sculptorul scenei CI de pe Columnă, fiindcă peste apa lui trebuia să fi existat neapărat un pod de lemn. Din cauza unei greșite orientări — sau poate intenționat, pentru a face loc mai mult unor scene importante (ca inaugurarea podului și primirea soliiilor barbare) —, el a plasat acest pod de lemn pe malul dacic, în loc de cel moesic. În nici un caz nu poate fi vorba de un canal artificial săpat de Apollodor, ca la Porțile de Fier, ci de folosirea ingenioasă a unui vechi curs al Dunării. Fără existența acestui braț nu se poate explica reușita construcției picioarelor podului. Altă posibilitate nu mai exista pentru abaterea apei fluviului.

Nu putem ști de asemenea, dacă în vremea lui Traian apa curgea pe ambele brațe în aceeași cantitate. Este probabil că brațul sudic să fi fost cu un debit foarte mic sau chiar înfundat, dar în orice caz, el era apt pentru a primi cea mai mare parte din volumul șuvoaielor, în cazul amenajării lui. Capacitatea lui de a primi un volum mare de apă putea fi mărită prin drenarea fundului și lărgirea albiei sale.

Pentru abaterea apei a fost de asemenea necesară construirea unui mare dig de blocuri de piatră, trunchiuri de arbori, pământ etc., ale cărui urme sînt astăzi dispărute. Locul lui în brațul principal al Dunării este de căutat în dreptul orașelului iugoslav Cladova, unde se găsea gura marelui canal de abatere a fluviului.

## 8. CAPETELE PODULUI LUI TRAIAN

Podul de piatră al lui Traian se compunea din două părți principale : capetele și pilele (adică picioarele din apă) cu bolțile de lemn ce le uneau. Cele două capete ale podului se încheiau cu cîte un monumental portal, care se lega cu 2—3 bolți din zidărie de *pilele culee* (adică picioarele principale), situate în dunga apei. La aceasta, ca elemente secundare, se adaugă tablierul (podeaua) cu balustradele sale.

Dio Cassius și Tzetzes (v. mai sus, p. 76 și 78) arată că podul avea 20 de picioare de piatră, fiecare înalt de

150 picioare, late de 60 picioare și distanțate între ele cu 170 picioare. Dacă acceptăm că Apollodor a folosit drept măsurătoare piciorul grecesc, ce avea 0,296 m (foarte puțin diferit de cel roman, de 0,2957 m), constatăm (pe baza măsurătorilor moderne făcute la fața locului) că cifrele lui Dio Cassius și Tzetzes, cu mici diferențe, sînt exacte. Transformîndu-le în măsurători moderne, rezultă că o pilă a podului era înaltă de aproximativ 50 m, lată de 18–20 m, iar depărtarea între ele (calculată din axa lor de unde începea deschiderea bolții) atingea aproximativ 56,70 m. Fiind 20 de pile, rezultă că ele ocupau în albia fluviului 1200 picioare (= 380 m !). Dacă la aceasta mai adăugăm și distanța dintre pile, înmulțită cu numărul deschiderilor bolților (21), ajungem la 3570 picioare, care adunate cu 1200 picioare, ne dau ca lungime 4770 picioare. Pentru a afla însă lungimea reală a podului, trebuie să anulăm lățimea pilelor, care se înglobează în diametrul bolților, și astfel obținem 3570 picioare. Rămîn deci 3570 picioare care reprezintă, după cei doi autori, lățimea Dunării și lungimea podului, adică în măsurători moderne : 1190,720 m (între cele două pile culee). Măsurătorile pentru aflarea lățimii Dunării în acest loc au obținut următoarele rezultate : 1130,549 m (= 596 stînjeni vienezi) după inginerul Deuster (în 1858)<sup>84</sup> ; 1125,26 m (= 571,2 stînjeni muntenești) după Al. Popovici (în 1858)<sup>85</sup> și 1071 m după inginerul Duperrex (în 1906)<sup>86</sup>. Se constată că între acești trei ingineri există diferențe, ce merg pînă la 59,60 m. Ele se explică prin faptul că Dunărea nu debitează o coloană de apă constantă, ceea ce face ca lățimea ei să difere după anotimpuri. În fața acestor cifre, noi trebuie să acceptăm măsurătorile lui Duperrex realizate prin metoda modernă a triangulației. Ele concordă cu cele transmise de către Dio Cassius și Tzetzes.

Dacă la 1071 m (depărtarea dintre pilele culee măsurată de către Duperrex, împreună cu ele) mai adăugăm 26,26 m, distanța de la pila culee nordică pînă la portalul

---

<sup>84</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 220 (Cf. anexa 2). Același autor, *op. cit.*, p. 213, n. 2–4, dă părerile a diferiți autori în privința lungimii podului.

<sup>85</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 19. Cf. Anexa 3.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 24.

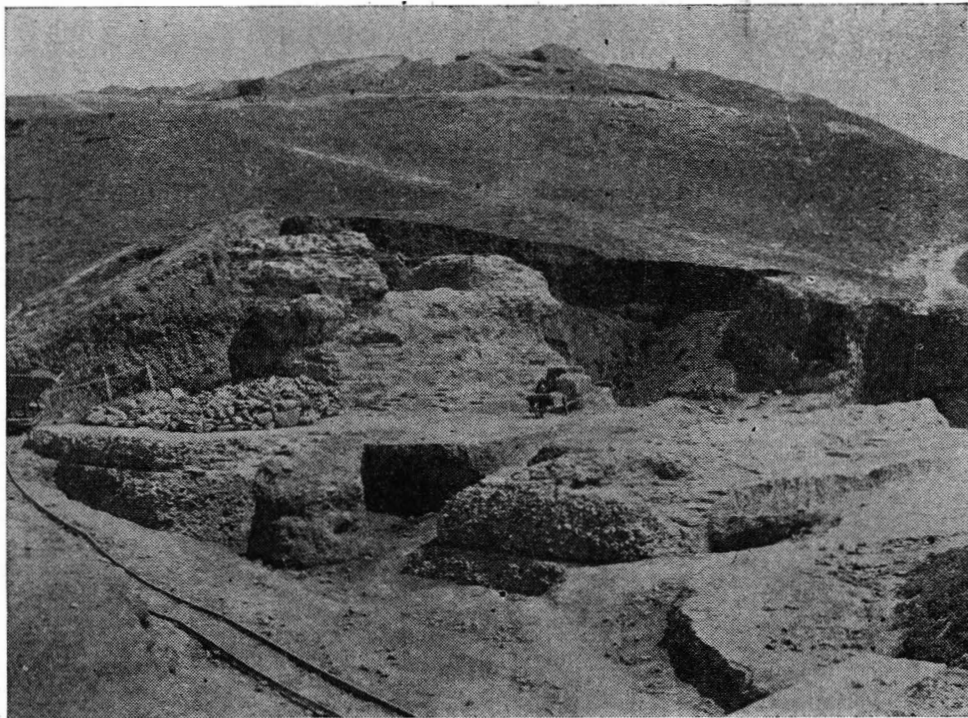


Fig. 22. — *Drobeta*. Ruinele portalului podului lui Traian în timpul săpăturilor din 1898/1899.  
Foto Gr. G. Tocilescu  
<https://biblioteca-digitala.ro>



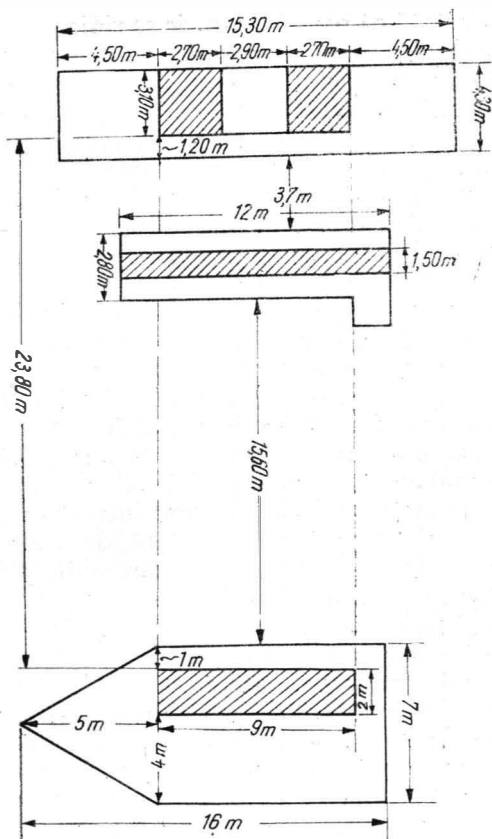


Fig. 23. — Planul capătului de nord al podului lui Traian, după Tocilescu-Polonic (1898/1899)

de pe malul românesc, apoi alți 27,30 m ce reprezintă aceeași situație pentru capătul de pe malul iugoslav, rezultă că *podul lui Traian, de la un portal pînă la celălalt, avea lungimea totală de 1134,90 m*<sup>87</sup>.

Pentru reconstituirea formei și dimensiunilor *porturilor* dispunem azi ca documentare de modeste sale ruine, de moneda inaugurală (fig. 11) și de scenele XCVIII—XCIX și CI (fig. 12—13). Din examinarea ruinelor se

<sup>87</sup> *Ibidem*, cu pl. 3, fig. 1.

constată că portalul nordic se ridicase pe un puternic postament de beton, de mărimea :  $4,30 \times 15,30$  m (fig. 23). Dintr-o fotografie a lui Tocilescu, luată în timpul săpăturilor sale, rezultă că acest postament are două straturi de turnare, realizate cu piatră mărunță legată prin mortar (fig. 22). Acest dublu și puternic postament de beton dovedește că portalul podului era construit masiv și avînd o mare înălțime. Terenul în acest loc este destul de consistent, dar, din păcate, nu cunoaștem pînă la ce adîncime se scoborau fundațiile acestui postament. Corpul propriu-zis al portalului a fost plasat pe centrul acestui postament și este lucrat din cărămidă prinsă în mortar (fig. 22). La locul de legătură cu postamentul, portalul măsoară :  $3,10 \times 8,30$  m. Baza lui era masivă, apoi se desfăcea în doi stîlpi plasați lateral ce măsoară fiecare la bază :  $2,70 \times 3,10$  m. Între stîlpi s-a lăsat un spațiu, de mărimea :  $2,90 \times 3,10$  m, întocmai ca la portalurile podurilor de la Vadin-Orlea și Oescus-Sucidava<sup>88</sup>. În partea sudică, găsim între portal și dunga postamentului său o treaptă lată de 1,20 m necesară pentru sprijinirea unei bolți de cărămidă plasată spre Dunăre. Portalul nordic al podului este figurat uniform pe moneda lui Traian și pe scenele Columnei (fig. 11 și 12—13). Silueta lui seamănă cu a unui arc susținut de doi stîlpi în formă de pilaștrii, terminați cu capitele, iar la fronton (*fastigium*) prezintă un singur profil. Moneda și scena CI (fig. 11 și 13) mai arată că portalurile fuseseră împodobite cu sculpturi. Putem distinge în mod cert două trofee (în reprezentarea de pe Columnă). Cele trei figuri antropomorfe de pe portalurile reproduse pe monedă rămîn însă de neidentificat.

Lîngă portalul sudic al podului s-a pescuit din Dunăre, prin 1850, un cap de bronz (înalț de 0,18 m), păstrat acum la Muzeul din Belgrad (fig. 24). Este un splendid și realist portret de bărbat, specific ca trăsături artistice epocii lui Traian, în care unii arheologi au identificat pe tatăl lui

---

<sup>88</sup> Vezi p. 24 și 172. Rostul acestui gol între stîlpi poate fi explicat pentru economia de materiale. În nici un caz nu putea servi ca loc de scoborire și ridicare a porții mobile (larga de 4,70 m) cum presupune Duperrex. Din păcate, deși ruinele de cărămidă ale portalului s-au dezvelit de Tocilescu în 1895—1898, numai în 1906 ele au fost studiate de Duperrex, *op. cit.*, p. 35, cu fig. 8 și 15.

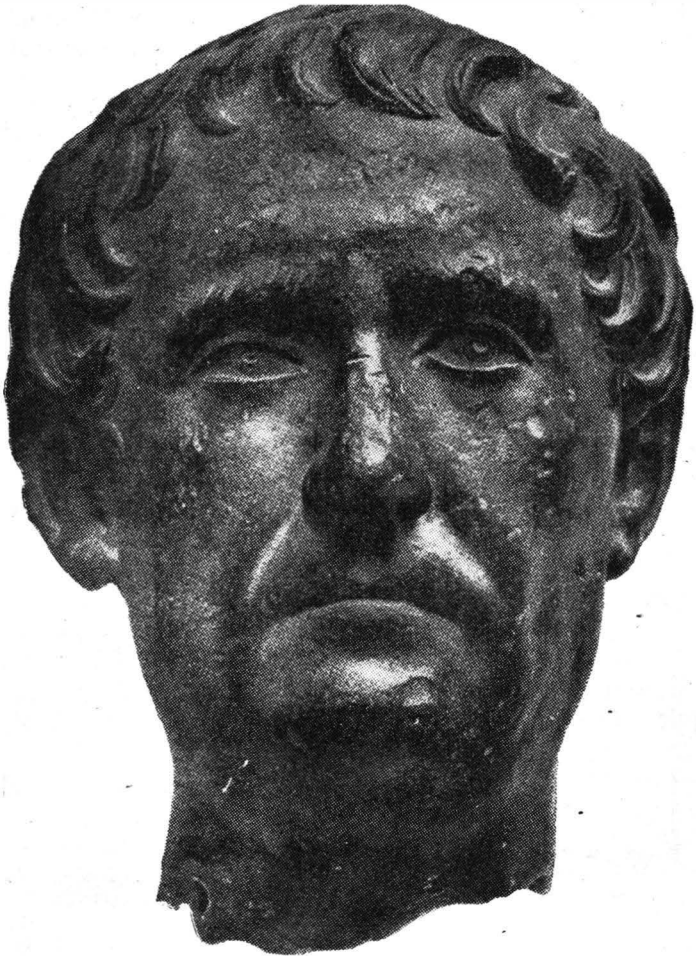


Fig. 24. — *Pontes*. Cap de bronz căzut de pe portalul sudic al podului lui Traian. Muzeul din Belgrad

Traian, iar alții pe Claudius Livianus, prefectul pretoriului, care l-a însoțit pe împărat în campaniile din Dacia <sup>89</sup>.

Cît privește scările ce se văd în fața portalului sudic pe moneda inaugurală, ele sînt o simplă fantezie monetară, greșit luată în serios de către Froehner <sup>90</sup>. Așa cum ne arată Columna (scenele XCVIII/IX = fig. 12) și resturile de pe teren, portalurile se legau cu pilele prin bolți de zidărie, lucrute probabil numai din cărămidă. Ambele capete ale podului erau apărate de către puternicele castre Drobeta și Pontes legate cu ziduri de baraj de portaluri, ca să se împiedice infiltrarea barbarilor între ele și Dunăre (fig. 9 și 40). Dar pentru o mai mare siguranță, romanii au construit aceste capete de pod numai din zid de la portaluri pînă în marginea apei, ca podul să fie ferit de incendii și de atacul direct al dușmanului.

După calculele lui Duperrex, capătul podului de pe malul românesc era zidit pe o lungime de 25,20 m. El poseda două bolți, una mai mică, lîngă portal, cu diametrul de 5,10 m și alta în continuare, pînă la pila culee, avînd raza de 7,50 m (fig. 25). În secolul trecut, printre aceasta și pila culee s-a fixat terasamentul căii ferate Tr. Severin-Craiova. Cele două bolți se sprijineau pe un postament comun, de mărimea : 12,00 × 2,80 m (fig. 23).

Pe malul iugoslav, cu excepția pilei culee, capătul de zidărie al podului a fost aproape total distrus. El era lung de 27,30 m și se încheia cu același tip de portal. Între acesta și pila culee existau trei arcade, una cu diametrul de 6 m și alte două de 5,40 m, toate sprijinite pe stîlpi comuni, groși de 3,60 m (fig. 26). Cărămizile din zidăria portalului nordic sînt de mărimea 0,45 × 0,28 × 0,07 m.

---

<sup>89</sup> Miodrag G. bić, *Choix de plastiques grecques et romaines au Musée National de Beograd*, Beograd, 1958, p. 126 și pl. XXXIII—XXXIV. Cf. și Kanitz, *Das Königreich Serbien*, II, p. 485 și B. Păpović, D. Manozisi, M. Veličković și B. Jeličić, *Antiščka Bronza u Jugoslaviji*, Beograd, 1969, p. 69.

<sup>90</sup> Froehner, *op. cit.*, p. 134. Contra : Petersen, *Trajans Kriege*, II, p. 69. Tot nesigure rămînesc presupunerile lui Froehner (*loc. cit.*) și ale lui Besnier, *op. cit.*, IV, p. 565, în ceea ce privește existența unor elemente de fortificații și a unei camere destinate gardianului, situate la etajul superior al portalurilor.

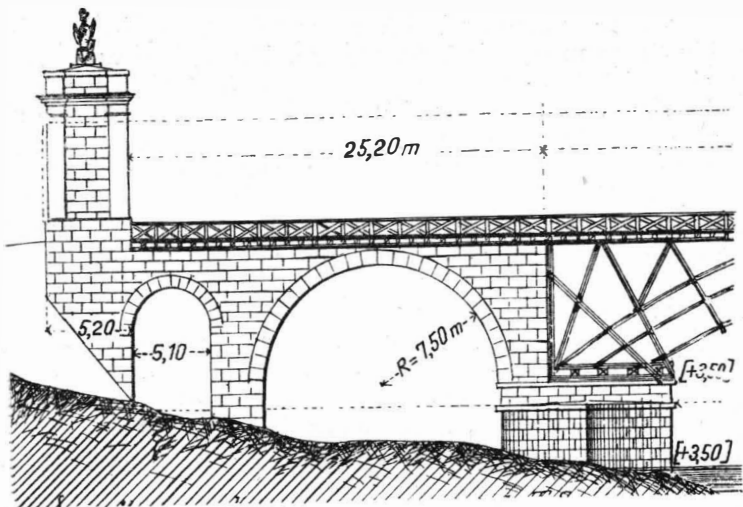


Fig. 25. — Drobeta. Capul nordic al podului lui Traian (reconstituire E. Duperrex)

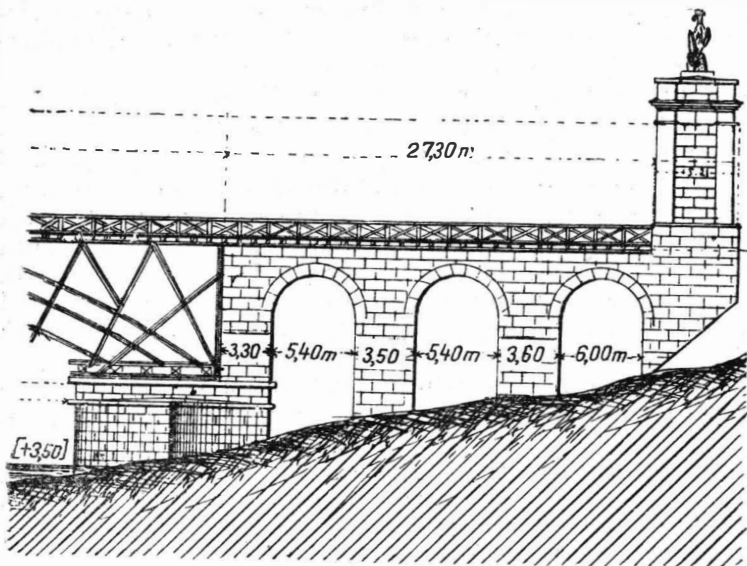


Fig. 26. — Pontes. Capul sudic al podului lui Traian (reconstituire E. Duperrex)

Într-un recent articol (scris cu colaborarea inginerului Sabin Săceanu din Tr. Severin), Al. Bărcăcilă<sup>91</sup> a încercat să revizuiască întreaga reconstituire a capătului nordic al podului, realizată de către Duperrex. În locul bolților de zidărie dintre pila culee și portal sînt propuse arcuri de lemn și stîlpi cu căpriori, iar vechiul portal este considerat o simplă pilă terminală. Pe baza unei atari propuneri de reconstituire se ajunge la situația că în acest sector se crează un pod de lemn cu o pantă înclinată, care de la nivelul tablîerului podului de piatră urca la nivelul terasei pe care se situau castrul și orașul Drobeta.

Cu părere de rău trebuie să arătăm că ipotezele regretatului nonagenar arheolog al ruinelor romane de la Tr. Severin nu pot fi acceptate. Ele sînt în contradicție cu : realitățile de pe teren constatate de către tehnicienii cu renume (Choisy, Duperrex etc.), cu figurația de pe scena XCVIII—XCIX, unde se vede clar că acest capăt al podului era din zidărie (fig. 12) și cu principiile tehnicii antice și moderne în construcția de poduri. Nici astăzi, la capetele marilor poduri, nu se crează asemenea urcușuri, dăunătoare circulației cu vehicule ce transportă încărcături mari. O atare reconstituire văduvește podul de un portal, transformat într-un postament de susținere a tablîerului, ceea ce nu se întîlnește în construcția marilor poduri fluviale romane.

În ceea ce privește reconstituirea sectorului podului la nord de portalul de pe malul românesc, discuțiile încă nu sînt încheiate<sup>92</sup>. În nici un caz nu putem admite existența în acest sector a podețului de lemn ce scoboară în pantă peste o apă, așa cum apare în acena CI (v. mai sus, p. 94). De asemenea, nici un pod de lemn ce ar urca pe platou nu-și avea rostul. Totdeauna un portal de pod roman însemnează punctul terminal al lui și marcarea locului din care începe șoseaua pietruită. Pe schița lăsată de Marsigli (fig. 9) se constată în fața portalului o vale pronunțată rezultată din

---

<sup>91</sup> Al. Bărcăcilă, *Ultimele pile de pe malul românesc ale podului lui Traian și scena CI de pe Col:mnă Traiană*, în *SCIV*, 17, 4, 1966, p. 645—663.

<sup>92</sup> Vezi mai sus, p. 99. Cf. încă Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 26 și urm.; Tudor, *Podul lui Traian*, p. 37 și urm.; același, *Drobeta*, București, 1965, p. 27 (ed. Meridiane) și Bărcăcilă, *op. cit.*, p. 651 și urm.

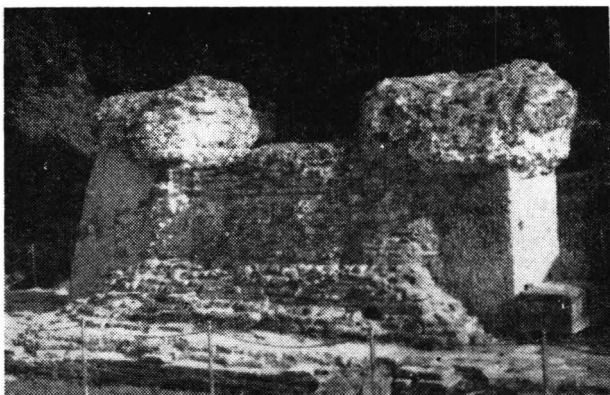


Fig. 27. — *Drobeta*. Ruinele portalului. Foto M. Davidescu

săparea șanțului vestic pentru apărarea castrului din epoca constantiniană. Tocmai pe firul laturii estice a acestei văi urmează a se găsi traseul drumului roman către portalul podului.

Pe baza constatărilor ce le putem stabili cu ajutorul fotografiei rămasă de la Tocilescu (fig. 22), comparată cu schițele lăsate de către Deuster și Popovici (fig. 32—33) ajungem la concluzia că nici nu a fost necesară construcția unui alt pod de lemn, în continuarea portalului. Valea închisă în care se termina capătul podului de piatră se arcuiește spre vest și nu se deschide în direcția nordică a liniei amplasamentului construcției. Această vale este dispărută azi, fiind astupată treptat cu gunoaie și pământ aruncate din săpăturile castrului (Tocilescu, Bărcăcilă etc.). În realitate, portalul podului nu se găsea zidit pe fundul acestei văi, ci alipit pantei ei estice (fig. 8 și 22) care de asemenea a fost tăiată prin săpături (Tocilescu, Bărcăcilă) pentru a se izola portalul. Apare deci firesc, așa cum a propus și Duperrex (fig. 8), adică : de la gura portalului s-a construit o șosea pe povârnișul estic al văii, care în linie dreaptă și paralel cu latura vestică a castrului roman (prin fața porții *principalis dextra*) urcă domol pe terasa Severinului. Chiar dacă în fața acestui portal ar fi existat atunci o mică

rîpă, nimic nu era mai ușor pentru romani ca să o astupe și să creeze pe ea o șosea, în loc să ridice un nou pod de lemn, ușor de atacat și de incendiat de către barbari.

*Pilele culee* sînt astăzi elementele cele mai bine conservate din complexul ruinelor podului. Această situație se datorește faptului că zidăria lor s-a lucrat într-o tehnică specială, din piatră spartă prinsă cu mortar puternic asemănător betonului. Numai în unele locuri ele sînt străbătute de modeste straturi de cărămidă. Pe fețele nordice și sudice pilele culee erau căptușite cu o haină de cărămidă, ce formează o continuare a bolților dintre ele și portaluri (fig. 28). Îmbrăcămintea de cărămidă a lăsat urme mai clare la pila culee de pe malul iugoslav (fig. 29), care în genere este mult mai bine păstrată decît cea de pe malul românesc, ultima fiind mult mai expusă distrugerilor oamenilor. Cărămizile care îmbrăcau pereții perpendiculari ai pilelor culee sînt de diferite mărimi :  $0,40 \times 0,38 \times 0,07$  m ;  $0,60 \times 0,34 \times 0,05$  m ;  $0,60 \times 0,27 \times 0,05$  m ;  $0,46 \times 0,29 \times 0,06$  m ;  $0,55 \times 0,09$  m etc. Fețele bazelor și pereților perpendiculari ai pilelor culee dinspre amonte și aval erau îmbrăcate însă cu blocuri de piatră cioplită regulat. Golurile lăsate de aceste blocuri în zidărie s-au păstrat foarte clar la pila culee de pe malul iugoslav (fig. 29). La pila culee de pe malul românesc, o gravură de acum o sută de ani ne arată că o parte din acest postament de blocuri era încă *in situ* <sup>93</sup>.

Fiecare pilă culee se zidise pe o platformă din beton lată de 7 m și lungă de 16 m, prevăzută cu un avantbec lung de 5 m (fig. 23). Avantbecurile posedau și ele un puternic parament de blocuri regulat cioplite, de mărimea  $1,30 \times 0,70 \times 0,50$  m (conservate mult mai bine la pila culee de pe malul sudic) <sup>94</sup>. Pe platforme se ridică și azi cîte un perete vertical destinat a susține tablierul podului. Cel de pe malul românesc fiind mai ruinat este acum înalt de 5,50 m și posedă grosimea de 2,20 m (fig. 30). Pila culee de pe malul iugoslav (cea mai bine conservată) își păstrează înălțimea de 10,50 m, cu peretele vertical lung de 7,70 m și gros de 4 m (fig. 29). Trebuie să ne închipuim că aceste

---

<sup>93</sup> *Le tour du monde — nouveau journal de voyage*, Paris, 1874. Gravură reprodușă la Tudor, *Podul de la Drobeta*, p. 46.

<sup>94</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 12 și urm.



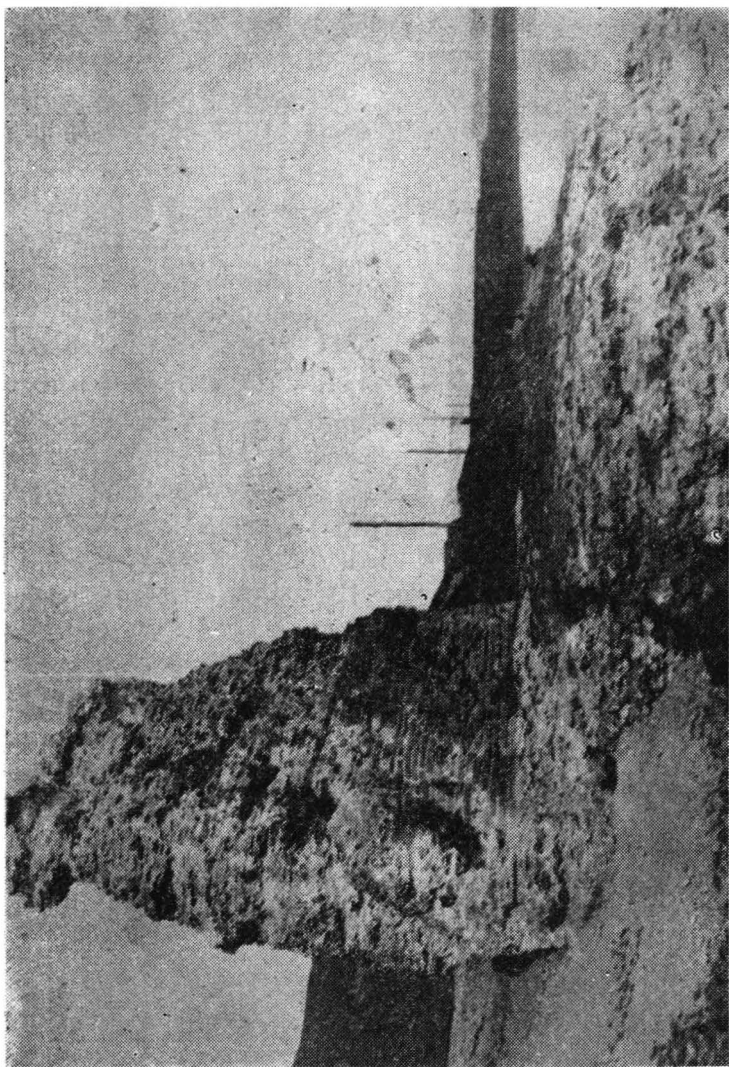


Fig. 28. — *Drobeta*. Ruinele pilei culcei a podului lui Traian (foto 1930)

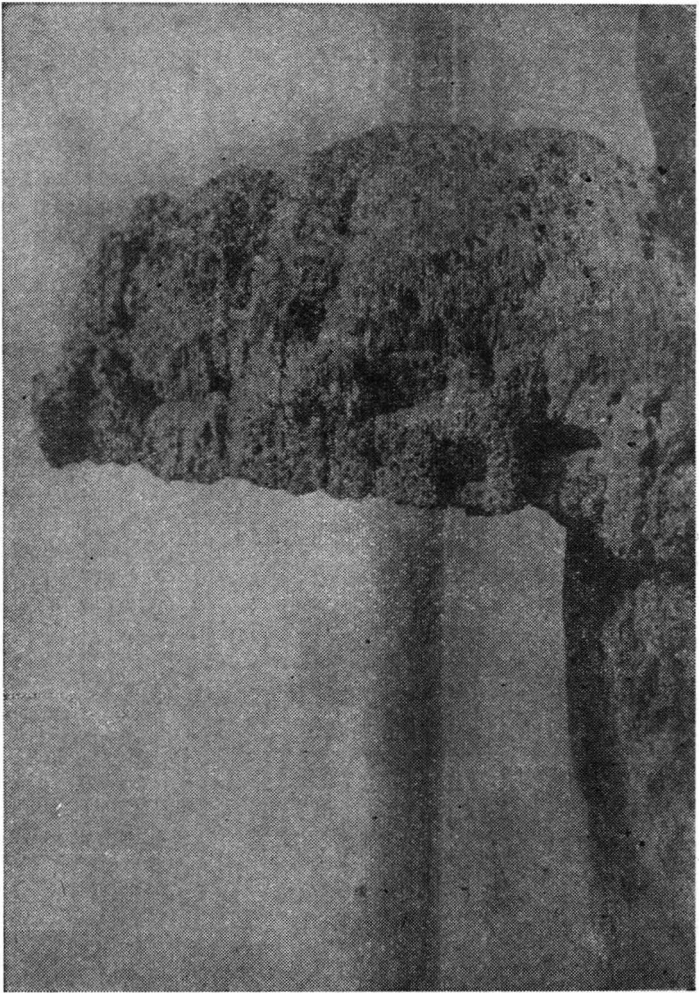


Fig. 29. — Pontes. Ruinele pilei culei a podului lui Traian (foto 1930)

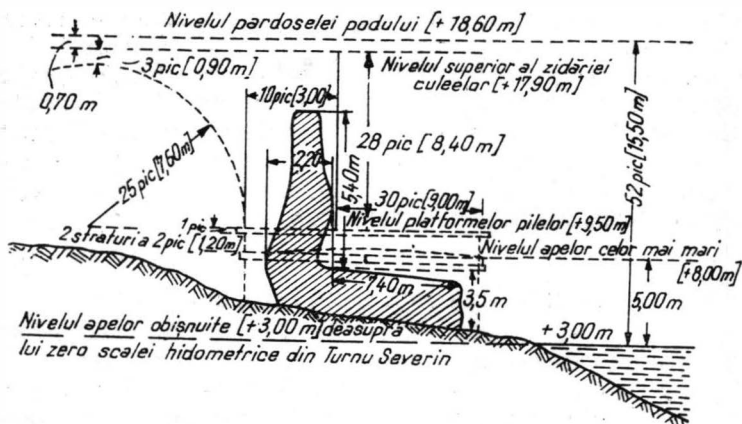


Fig. 30. — Elementele pilei culee de pe malul românesc (după E. Duperrex).

ziduri verticale de susținere a podului îmbrăcate cu blocuri de piatră depășeau 5 m grosime, iar înălțimea lor de origine era mult mai mare.

Încă din vremea lui Marsigli (confirmat apoi de către Deuster în 1858, de Kanitz în 1863, de Duperrex în 1906 și de alții) s-a observat prezența unor găuri-firide, dispuse regulat și adânci de 0,625 m. Ele pătrund orizontal în pereții verticali și în platformele pilelor. Depărtarea între acestea variază de la 1,50 la 1,70 m. Unele păstrau încă resturi de stejar putrezit (1689 și 1858). Alte asemenea goluri, lungi de 0,72—0,80 m și cu diametrul de 0,10—0,12 m, coboară vertical în interiorul zidăriei<sup>95</sup>. Asemenea goluri (firide, canale etc.) aveau mai multe destinații. Cele mai largi și dispuse orizontal au servit pentru fixarea capetelor unor grinzi ale bolților de lemn (atunci când nu străbat complet zidul), câteva îndepliniseră funcția unor suporturi pentru schelărie în timpul construcției. Unele pot fi înțelese și ca mijloace de întărire a zidului, procedeu

<sup>95</sup> Detalii la Bărcăcilă, *op. cit.*, p. 651 și fig. 4.

recomandat de către Vitruvius<sup>96</sup>. Cele verticale se lăsau numai pentru pătrunderea aerului cald, ca mortarul din masa zidărilor groase să se poată usca, spre a lega puternic construcția. Sistemul acesta de uscare prin lungi canale orizontale sau verticale lăsate în corpul unui zid foarte gros (minimum 3 m), se constată la cetatea Sucidava din perioada bizantină, apoi la Histria, Oescus, Odessus și în alte regiuni (constatări personale).

## 9. PICIOARELE PODULUI DIN ALBIA DUNĂRII

Greutatea cea mai mare, învinsă totuși de Apollodor în timpul ridicării acestui pod, i-a pricinuit-o fundarea celor 20 de pile din albia fluviului, realizată după o metodă din care se vede ingeniozitatea sa de neîntrecut constructor hidraulic al lumii antice. Sistemul folosit la fundarea acestor pile i-a preocupat de veacuri pe tehnicieni și a dat naștere la fel de fel de ipoteze, neterminate nici azi, numai din cauză că nu s-a putut organiza o cercetare științifică la fața locului. Cercetările din 1858 au confirmat numărul pilelor transmis de către Dio Cassius și Tzetzes. În acel an se puteau vedea numai 16 ruine de pile, deoarece 4 dintre ele, fiind construite pe un banc de nisip, erau dispărute, fie roase de apă, fie îngropate în masa de nisip<sup>97</sup> (fig. 31--33).

Picioarele podului lui Traian au rămas mult timp vizibile la suprafața apei, pînă ce serviciile moderne de navigație fluvială le-au distrus treptat. Cronicarul Miron Costin

---

<sup>96</sup> Vitruvius, *De architectura*, I, 10, 14 : „În masa acestui zid, așezate în curmeziș și cît mai apropiate, se vor înzidi birne din lemn de măslin ușor arse, pentru ca amîndouă fețele zidului, legate prin aceste birne ca prin niște scoabe, să dobîndească trîinicie fără sfîrșit”. Cf. Vitruvius, *Despre arhitectură*, trad. G. M. Cantacuzino, Traian Costa și Gr. Ionescu, Ed. Acad. R. P. R., București, 1964, p. 50. Evident, lemnul de măslin s-a înlocuit aici cu stejarul, tot așa de rezistent. Kanitz, *Das Königreich Serbien*, p. 484, vedea în aceste găuri dovada refacerii podului lui Traian de către Constantin cel Mare !

<sup>97</sup> Rapoartele Deuster și Imbrisevici, la Aschbach, *Trajans Donau-brücke*, p. 220 și Decei, *Podul lui Traian*, p. 176 și urm. (Cf. anexele 1 și 2). Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 27 și Paulus Jovius (v. mai sus p. 55) atribuiau greșit podului, un număr de 23 sau 34 pile.

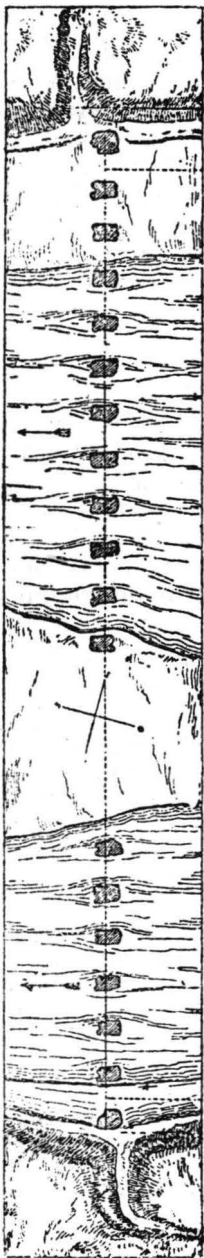


Fig. 31. — Ruinele picioarelor podului lui Traian în 1858 (după F. Deuster)

le-a putut vedea deasupra apei și vorbește despre ele astfel : „podul lui Traian împărat... mare minune a veacurilor... căruia cu ochii noștri am privit pragurile prin apa limpede a Dunării, când am mers cu Dabija Vodă cu oștile la Ujvâr”<sup>98</sup>. Constantin stolnicul Cantacuzino, ca și Miron Costin, cunoscător și el al izvoarelor antice (Dio Cassius, Tzetzes etc.), din care extrage o serie de indicații tehnice, văzuse de asemenea podul : „... din jos de Cladova s-au apucat [Traian] de pod de piatră stătător peste Dunăre, căruia și pînă astăzi, și dincoace de Dunăre și dincolo, se văd marginile și începuturile... Mai vede — să, zic, și când scade apa la mijloc, și alte colțuri ca nește picioare de zid...”<sup>99</sup>.

Tot astfel, în *Atlasul* lui Spaar din 1751 se păstrează o gravură pe care se văd, pornind de la ambele pile culee, picioarele podului ridicate mult deasupra apei. Deși în legenda gravurii sale se spune că podul este reprodus „astfel cum se poate vedea astăzi”, există la el multe exagerări cartografice obișnuite epocii lui Spaar<sup>100</sup>.

Ultima dată, o parte dintre pilele podului dinspre malul iugoslav (5—6 la număr) s-au putut vedea în 1932, pe timpul scăderii excepționale a Dunării. În afara unor fotografii de amator nu s-au făcut alte cercetări asupra lor, ceea ce constituie o mare pierdere.

Un adevărat vandalism arheologic s-a petrecut în anul 1909, când Serviciul Hidraulic Român a trimis pe inginerul Gh. Popescu (ajuns mai apoi profesor la Școala Politehnică din București), ca să dărîme două dintre pilele podului dinspre malul românesc, deoarece stînjeneau navigația. S-au scos atunci : „...blocuri de piatră perfect

---

<sup>98</sup> Miron Costin, *De neamul Moldovenilor, din ce țară au ieșit strămoșii lor*, ed. C. Giurescu, București, 1914, p. 29.

<sup>99</sup> *Operele lui Constantin Cantacuzino*, publicate de N. Iorga, București, 1901, p. 78 și urm. La D. Cantemir, *Hronicul Vechimei a româno-moldo-vlahilor* (ed. Gr. Tocilescu, București, 1901, p. 188 și urm.), această „mamină și minune de lucru nespus” a lui Traian de „lingă Turnul Severin” este de asemenea descrisă numai din relațiile lui Dio Cassius, deoarece marele învățat nu a văzut ruinele podului.

<sup>100</sup> M. Popescu, *Podul lui Traian de la Tr. Severin*, în *Cronica Numism. și Arheologică*, VIII, 1928, nr. 83—88, p. 30 și urm. O stampă fanzestistă cu ruinele podului, din colecția G. Sion (la Biblioteca Univ. din Cluj) este reprodusă de către Decei, *Podul lui Traian*, p. 169, fig. 8.

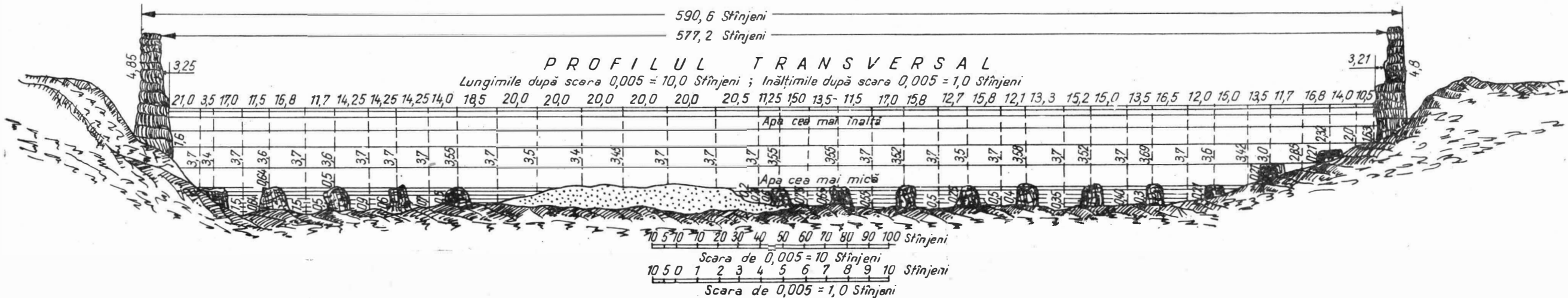
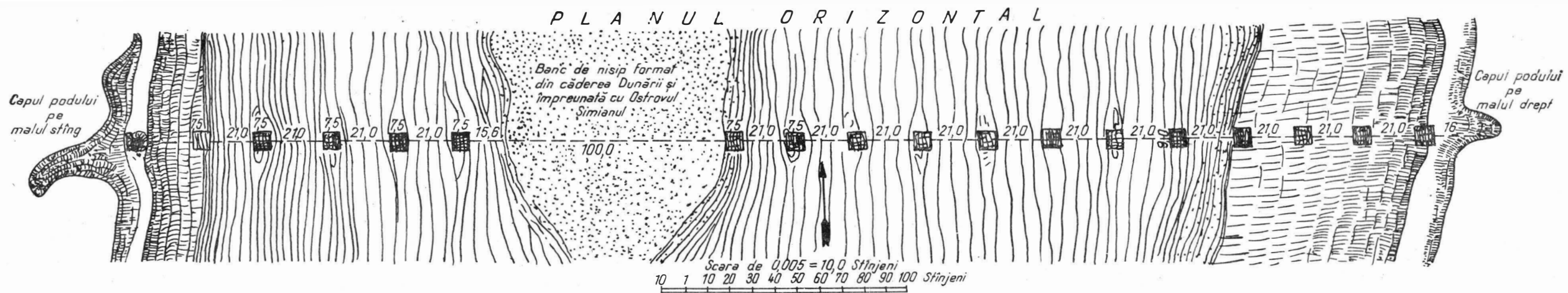


Fig. 32. — Situația ruinelor și picazilor podului lui Traian în 1858 (după Al. Popovici)

PROFIL TRANSVERSAL LA KM 929+700 (PODUL LUI TRAIAN)  
 15 IAN. 1931

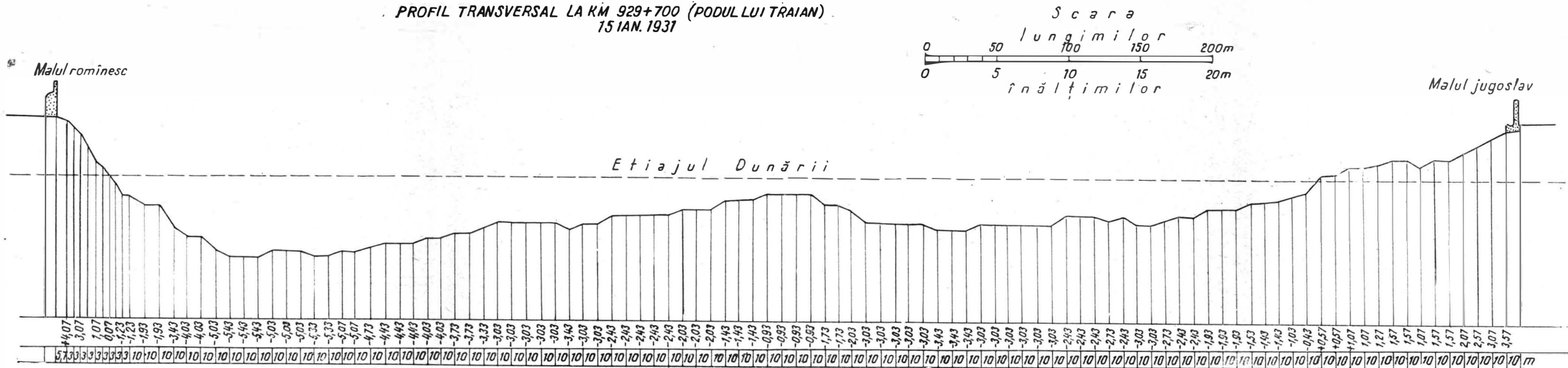


Fig. 33. - Tr. Severin. Profil transversal prin picioarele podului lui Traian la km 929 + 700 (15 ianuarie 1931)



cioplite, cu forme paralelipipedice și cu creștături pentru a le putea scobori și aranja în apă. S-au scos blocuri de beton admirabil făcute, s-au scos bîrne de lemn, groase și lungi care erau puse peste blocuri, pentru ca să le lege solidar între ele, cum este bucata de lemn pe care o avea vechiul muzeu tehnic din București și apoi s-au găsit cărămizi mari și bine arse, care formau partea de sus a picioarelor podului, în afară de apă”<sup>101</sup>. Blocurile de piatră scoase din dărîmarea celor două pile s-au păstrat o jumătate de secol în curtea Șantierului Naval din Tr. Severin. Astăzi sînt conservate de către Muzeul din același oraș, lîngă ruinele castrului roman Drobeta.

În 1858, cînd s-a înregistrat cea mai puternică scădere de nivel a Dunării, cei trei experți (Imbrisevici, Deuster și Popovici) au constatat că partea inferioară a pilelor deteriorate diferit, se compunea din zidărie de piatră spartă legată cu mortar (*opus incertum*), după care urmau straturi orizontale de cărămizi prinse tot cu mortar, totul fiind îmbrăcat cu un puternic parament de blocuri din piatră cioplită, cu un cubaj de aproximativ o jumătate de stînjen, ca volum pentru fiecare bloc (9,86 m<sup>3</sup>)<sup>102</sup>. Nici unul dintre ei nu menționează la baza acestor pile prezența unor stra-

---

<sup>101</sup> I. Ionescu, *op. cit.*, p. 29 (vorbește de dărîmarea unei singure pile). Autorul acestei distrugerii, ing. Gh. Popescu, mi-a comunicat verbal, în 1930, că a dărîmat două picioare ale podului. El a refuzat să-mi furnizeze detalii tehnice, sub motiv că le va publica personal (dar le-a dus cu el în mormînt, după cîțiva ani!). În schimb, mi-a istorisit cu lux de amănunte felul cum „a distribuit” lemnul de stejar descoperit, în admirabile condiții de conservare, în zidăria pilelor și în jurul lor. Din acest material a confecționat bastoane, mesuțe și diferite obiecte casnice pe care le-a dăruit unor oameni politici ai timpului sau prietenilor. Școala Politehnică a beneficiat numai de un pilon de lemn. La el acasă a oprit doi mari piloni de stejar. În iarna anului 1917 (în timp ce se găsea refugiat în Moldova), soldații germani cartiruiți în casa sa din București, necunoscînd proveniența celor doi piloni, i-au pus pe foc, în sobe, ca să se încălzească, fără să știe că erau lemne de la tata Traian! Din fericire, Muzeul din Tr. Severin este acum în posesia a doi piloni descoperiți în 1909, ca daruri de la unii particulari (fig. 37). Un al treilea picior al podului ce trebuia dărîmat tot atunci, a scăpat și astăzi este marcat cu o geamandură. De la Gh. Popescu am putut smulge foarte puține informații tehnice pe care le voi folosi mai jos.

<sup>102</sup> Rapoartele lor la Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 220 și Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 20. Cf. și Decei, *Podul lui Traian*, p. 176 și urm. (vezi anexele 1—3). În descrierea noastră transcriem măsură-

turi orizontale de blocuri mari de calcar brăzdate de șanțulețe, așa cum acestea au fost descoperite în 1909! Ele au rămas necunoscute și lui Duperrex, în încercările lui de reconstituire.

După raportul lui Deuster, ruinele pilelor aveau o lungime variind între 21,50 și 22,75 m și o lățime oscilantă între 14,22 și 14,85 m. O singură pilă, cea mai bine conservată, păstrînd în parte și haina blocurilor de pe fețele laterale, avea lățimea de 18,96 m (pila nr. 12, după planul lui Deuster, fig. 31). În relatarea sa, Popovici dă pentru toate ruinele de pile dimensiuni uniforme: lățimea de 14,80 și lungimea de 17,80 m. Din măsurătorile conștiințioase ale lui Deuster putem reține ca sigură, numai lățimea inițială a pilelor, constatată la martorul intact (pila nr. 12), ca fiind de aproape 19 m, deci cu o diferență în plus de aproape un metru față de cifra lăsată de către Dio Cassius și Tzetzes. Cele trei rapoarte nu amintesc de asemenea nimic despre forma inițială a pilelor, ale căror avant- și arierbecuri n-au reținut atenția lor. Pe scena XCVIII/XCIX, avantbecurile sînt însă foarte clare și ele nu puteau lipsi la nici un pod roman (fig. 12).

În legătură cu reconstituirea formei și a dimensiunilor pilelor, singurul care a studiat și rezolvat mulțumitor această problemă a fost Duperrex<sup>103</sup>. Din schițele acestuia înregistrate pe planul orizontal lăsat de către Deuster (fig. 31), el deduce că pilele posedau un corp patruleter regulat dotat cu avant- și arierbec, adică cu „ghețari” sau „colțari”, de formă triunghiulară ascuțiți la capetele din amonte și aval. În forma inițială o pilă avea 18—19 m lățime și 33—34 m lungime. De reținut faptul că dimen-

---

torile direct în metri, fără a mai menționa stînjenii vienezi și românești, folosiți în aceste rapoarte. Blocurile ce îmbrăcau pilele pînă sus sînt menționate de către Dio Cassius și Tzetzes (v. mai sus, p. 76 și 78), fiind de asemenea vizibile pe scena XCVIII/XCIX de pe Columnă (fig. 12). Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 30 și urm., afirmă greșit că pilele erau protejate numai cu o haină de cărămidă.

<sup>103</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 10 și urm. și 21 și urm. Forma lor și folosirea acelor „cutii” pentru fundarea pilelor l-au preocupat și pe Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 218 cu fig. de la n. 1, dar dimensiunile sale sînt greșite. Pe planul orizontal al lui Popovici toate aceste pile au forma pătrată (uniformă!). La marile fluvii toate pilele posedau avant și arierbec, cf. Duperrex, *op. cit.*, 22.

siunile acestor picioare de pod apar impresionante și erau masive ca volum, pentru a rezista cu succes presiunii apei și sloiurilor. În același timp, corpul lor se putea ridica la o mare înălțime, dar necesita o mare cantitate de piatră spartă, blocuri cioplite, cărămizi, var și nisip. Toate aceste materiale se găseau însă din abundență în zona de construcție a podului, apoi se puteau transporta ușor pe apă (vezi mai jos, p. 138).

Marea problemă tehnică pusă de podul lui Traian a fost și rămîne sistemul folosit de Apollodor pentru fundarea acestor pile. *Un lucru este astăzi absolut cert și trebuie spus de la început : faceastă undare s-a făcut pe uscat, deci s-a abătut apa Dunării.*

Pentru a înțelege metoda folosită de arhitectul sirian la fundarea pilelor este de asemenea necesară o descriere topografică a fundului Dunării dintre cele două pile culee, realizată pe baza examinării profilului transversal al fluviului (fig. 33). De mare importanță este de asemenea urmărirea variațiilor de nivel ale apei, pe o perioadă de mai mulți ani.

S-a observat din punct de vedere geologic că fundul fluviului nu este aluvionar și nestabil cum afirmă Dio Casius. Dimpotrivă, pietrișul cărat de curent din sfărîmăturile stîncilor de la Porțile de Fier îl face consistent și stabil. Pentru cunoașterea reliefului albiei Dunării din acel loc, vom folosi în primul rînd profilul transversal ridicat prin bunăvoința inginerului C. Voiosu, de către Serviciul Hidraulic Român din fostul Minister al Lucrărilor Publice, la 31 ianuarie 1931 ; exact pe linia amplasamentului pilelor (fig. 33), unde avem kml 929 + 700 (profil executat la scara lungimilor de 1 : 200 și a înălțimilor de 1 : 20) <sup>104</sup>.

După acest profil transversal, între postamentele pilelor culee apare o lățime a apei de 1082 m. În mijlocul albiei se profilează un banc de nisip, lat de circa 400 m, lung înspre aval de 1250 m și la adîncimea numai de 1—2 m sub etiaj, ceea ce face ca el să apară la suprafață de îndată ce scad apele Dunării. Apele rod și azi acest banc de nisip,

---

<sup>104</sup> Folosim de asemenea și datele strînse în 1932, de către Al. Bărcăcilă, *Știri nouă din preajma „Porților de Fier”*. Drubeta, Transdrubeta, *Transdierna*, extras din *BCMI*, fasc. 102, din 1939, p. 9 și urm.

ceea ce a pricinuit dispariția a patru pile. În amonte față de el mai există, pînă la Porțile de Fier, alte două bancuri de nisip cu care acesta nu se leagă (Cladova și Dudași). Partea constant navigabilă a Dunării se găsește pe laturile acestui banc de nisip, favorizată de două adîncimi pronunțate, dar nu prea mari. Pe lîngă malul românesc există un fel de canal natural lat de 200 m, cu adîncimea sub etiaj de 2—5 m. Acesta a fost sectorul cel mai dificil pentru fundarea pilelor podului, fiind mai adînc și cu panta accentuată spre mal. Spre malul drept al Dunării, cel de-al doilea canal are fundul mai plat, pe o lățime de circa 190 m și cu adîncimi sub nivelul etiajului, variabile de la 2 la 3 m.

Diagrama variațiilor de nivel a apelor Dunării, înregistrată la Tr. Severin pentru anii 1905—1938 (cu lipsa anilor 1916—1918), ne oferă unele rezultate interesante. În lunile septembrie-ianuarie se înregistrează anual scăderile maxime sub etiaj (la 9 ian. 1909 : 69 cm sub etiaj), iar creșterile cele mai importante ale apei apar în lunile aprilie-mai (la 20 mai 1919 și 20 aprilie 1924 au atins 8 m peste etiaj). Mai rar se înregistrează aceste creșteri în lunile iulie-august (+5,30 m la 26 iulie 1906 ; + 6,82 m la 8 august 1919 ; + 7,69 m la 10 iulie 1926 și + 6,07 m la 2 iunie 1938) <sup>105</sup>.

Cifrele acestei diagrame dovedesc că Apollodor nu putea să abată apa prin canale de derivație, folosind bancul de nisip, numai pe albia Dunării ca să treacă la fundarea pilelor podului pe „fund sec”. Era absolut necesară diminuarea acestui volum mare de apă, prin abaterea lui pe brațul mort al Dunării de pe țărnul iugoslav. Profilul transversal mai demonstrează că nu există nici cea mai mică dovadă geologică a unei pretinse peninsule, apoi a unei insule artificiale și posibilitatea abaterii apelor Dunării numai de o parte și de alta a bancului de nisip, soluții propuse de Aschbach și de alții <sup>106</sup>.

Abătîndu-se pe brațul mort de pe malul iugoslav mai mult ca jumătate din șuvoaiele Dunării, apa de pe brațul

---

<sup>105</sup> După Bărcăcilă, *op. cit.*, p. 10. Creșterea excepțională a Dunării în lunile mai-iunie 1970 nu a fost înregistrată pînă acum.

<sup>106</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 212.

nordic se scurgea foarte scăzută numai pe cele două canale care flanchează bancul de nisip (fig. 19). După această primă abatere a apei, albia fluviului s-a secăt pentru construcția pe uscat a cel puțin 10—12 pile, la a căror zidire nu a mai fost necesară folosirea unor metode speciale de izolare. Astfel, pe bancul de nisip s-au putut ridica imediat 6—7 pile, iar spre malul iugoslav alte 5—6. Metode speciale de fundare s-au aplicat numai pe albiile celor două canale, unde nu a fost posibilă înlăturarea totală a apei numai prin abaterea fluviului pe brațul cel mort. Pentru construcția fundațiilor pilelor din aceste două sectoare, s-a putut aplica sistemul descris de către Tzetzes, adică folosirea unor „cutii” (κιβώτια), lungi de 120 picioare (40 m) și largi de 80 picioare (26,70 m)<sup>107</sup>.

Bazat pe această știre a poetului bizantin, Marsigli a propus o soluție, după care fundarea pilelor s-ar fi realizat prin mari cutii mobile și plutitoare din lemn, ai căror pereți se legaseră în interior prin birne încrucișate. Umplute cu bolovani, s-ar fi turnat peste ei mortar, în apă, și astfel îngreuiate, cutiile s-ar fi așezat pe fund<sup>108</sup>.

Duperrex completează astfel soluția propusă de Marsigli: cutiile avînd dimensiuni prea mari (20 × 25 m!) și o înălțime incomodă (4—5 m), manevrarea lor devenea anevoioasă. De aceea romanii au întrebuițat 2—4 cutii alăturate, la aceeași pilă, de dimensiuni mai mici. Aceste chesoane plutitoare s-au lăsat pe fundul apei în urma turnării de beton hidraulic. Ca apa să nu producă eroziuni, în jurul lor, s-au depozitat anrocamente formate din mari bucăți de stîncă. Duperrex (care nu s-a gîndit la posibilitatea abaterii cursului fluviului) găsește că acest sistem de fundare în punctele cele mai adînci ale apei (9—10 m) ar fi necesitat chesoane de înălțimi prea mari, imposibil de manevrat. După el — în asemenea locuri — Apollodor ar fi întrebuițat un alt sistem, descris de către Croizettes și Desnoyers (*Cours de constructions des ponts*, p. 10): „Ei aruncau anrocamente cît posibil de mari și bine așezate, formînd un masiv, pe care apoi zideau pilele; cum însă acest mod de fundațiune nu putea să suporte greutatea mari

<sup>107</sup> Tzetzes, II, v. 91. Vezi mai sus, p. 78.

<sup>108</sup> Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 30 și fig. 14.

pe unitatea de suprafață, romanii erau siliți să dea pilelor acele dimensiuni extraordinar de mari, care aveau marele inconvenient de a astupa o mare parte din lățimea fluviului și a stînjeni astfel scurgerea apelor”<sup>109</sup>.

Sistemul de fundare propus de Marsigli și completat de Duperrex apare nepractic și imposibil de executat în mijlocul curentului puternic al Dunării. Tehnica romană și în special Vitruvius nu-l cunosc. Folosirea lui era posibilă numai în apele stătătoare. De aceea am propus o altă metodă, ce ni se pare singura aplicabilă<sup>110</sup>.

Pornind de la informația lui Tzetzes, constatăm că fundarea pilelor s-a făcut cu ajutorul unor  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\alpha$  adică „cutii” sau „chesoane”. El nu ne spune dacă acestea erau mobile, manevrabile pe apă sau înfipte direct în albia fluviului. Poetul bizantin ne informează doar că aveau 120 picioare lungime (40 m) și 80 picioare lărgime (26,70 m), dimensiuni pe care atît Marsigli cît și Duperrex le neglijează cînd este vorba de o aplicație practică. Ultimul credea că un  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\omicron\nu$  corespundea ca volum cu dimensiunile unei pile, ceea ce este inexact. Dată fiind marea diferență de volum dintre dimensiunile acestor cutii-chesoane date de Tzetzes (26,70 × 40 m) și corpul unei pile reconstituit de același Duperrex (19 × 33 m), rezultă că fundarea nu s-a făcut prin turnarea de beton direct în aceste  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\alpha$ , ca treptat ele să se scufunde în apă. Aceasta ar fi fost posibil numai dacă volumul unei pile ar fi corespuns cu al unui  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\omicron\nu$ . Mai trebuie să ținem seamă și de faptul că pilele erau îmbrăcate cu blocuri cioplite regulat, zidite de la fund pînă sus, parament ce nu se putea *turna* în apă, cum se turna betonul hidraulic. El trebuia lucrat numai „pe sec”, cu ajutorul schelelor.

Toți tehnicienii au remarcat că aceste  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\alpha$  nu putuseră fi manevrate ușor pe apă, din cauza marilor lor dimensiuni. Umplute prin „turnare” de zidărie de sus în jos, ele nu ajungeau să stea pe fundul fluviului în poziție verticală, fiindcă acela era neregulat. Avînd cea mai mică înclinare s-ar fi prăvălit în apă de îndată ce s-ar fi întărit viteza curentului fluviului. Pentru marile adîncimi ale

---

<sup>109</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 10 și urm.

<sup>110</sup> D. Tudor, *Podul lui Traian*, p. 25.

Dunării, al doilea sistem de fundare, cu temelie de anrocamente, propus de către Duperrex este încă și mai nepractic. Prin marea lor lățime, pilele ocupau peste o treime din lărgimea Dunării (360—380 m), ceea ce însemnează că presiunea curentului crescuse tot cu atîta. Dacă se mai depozitau și anrocamente în jurul pilelor de la adîncimi mai mari, s-ar fi ajuns la astuparea unei bune părți din albia Dunării, urmată de ridicarea neobișnuită a nivelului apei și de întărirea presiunii ei. A zidi pile pe anrocamente într-un mare fluviu este tot una cu a construi castele pe nisip! Cea mai mică deplasare a unui bloc de piatră din masa acestor anrocamente ar fi provocat năruirea paramentului blocurilor de placaj, urmată de prăbușirea întregii pile.

Sistemul folosit de către Apollodor pentru construirea picioarelor podului situate în adîncime a fost perfect lămurit în 1909, cînd s-au dărîmat cele două pile. Din păcate, autorul acestor distrugerii nu a scris nici un rînd și a dus totul în mormînt. Din gura lui am putut smulge prea puține informații, pe care le-am putut completa cu unele date ce ne-au fost comunicate de către profesorul Ion Ionescu, în 1930<sup>111</sup>.

Cînd s-a început sfărîmarea de sus în jos a ruinelor celor două pile ce stînjeneau trecerea vapoarelor (în 1909), s-a întîlnit prima dată un miez de zidărie din cărămizi mari legate cu mortar, apoi o zidărie puternică din piatră spartă prinsă cu mortar (*opus incertum*). Aceste zidării sînt confirmate și de către rapoartele lăsate de Deuster și Popovici, în 1858. Odată înlăturate aceste zidării (1909), s-a ajuns la straturi orizontale formate din mari blocuri de piatră cioplită patrulater, trapezoidal etc., din piatră de calcar cu aspect nisipos, dar rezistentă. Ele alcătuiau baza pilei. O mare parte dintre aceste blocuri au fost scoase (în număr de circa 200) și se păstrează astăzi la Muzeul din Tr. Severin (în afară de două ce se găsesc la muzeul Columnei din București). Ele sînt brăzdate numai pe una din fețe cu șanțulețe regulate, late și adînci de 7—10 cm (fig. 34—35). Mult timp aceste blocuri au stat în curtea

---

<sup>111</sup> I. Ionescu, *op. cit.*, p. 29. Cu acest distins constructor de poduri am avut mai multe convorbiri în anii 1929/1930.

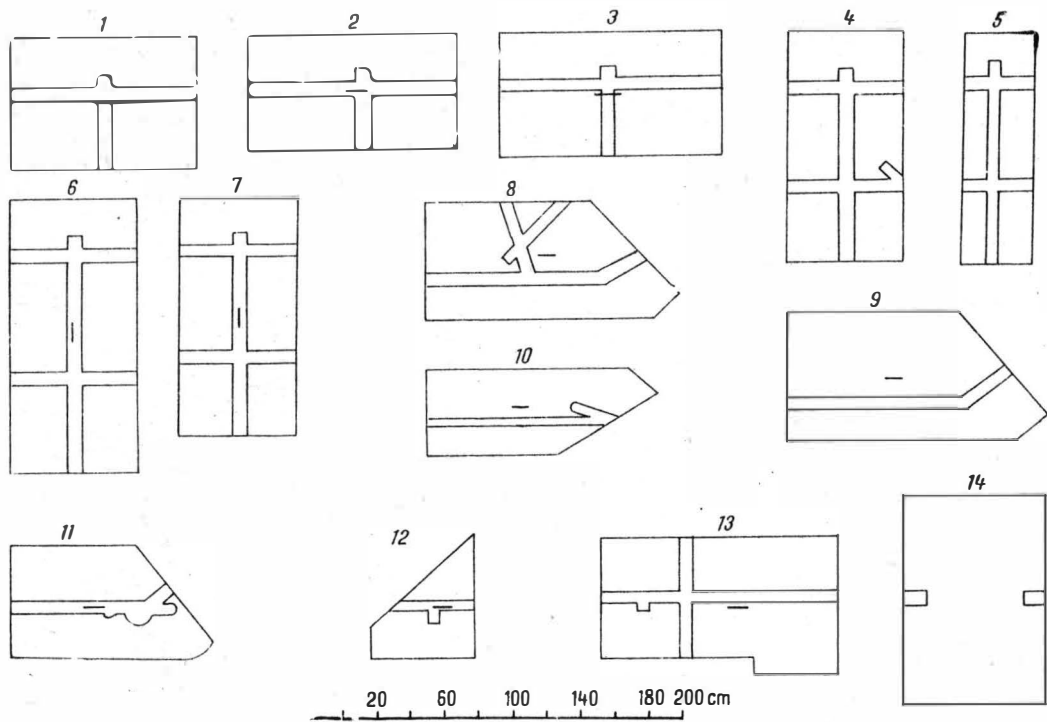


Fig. 34. — Blocuri cioplite scoase din 'baza și parametrul pilelor podului lui Traian (1909). Muzeul din Tr.'Severin



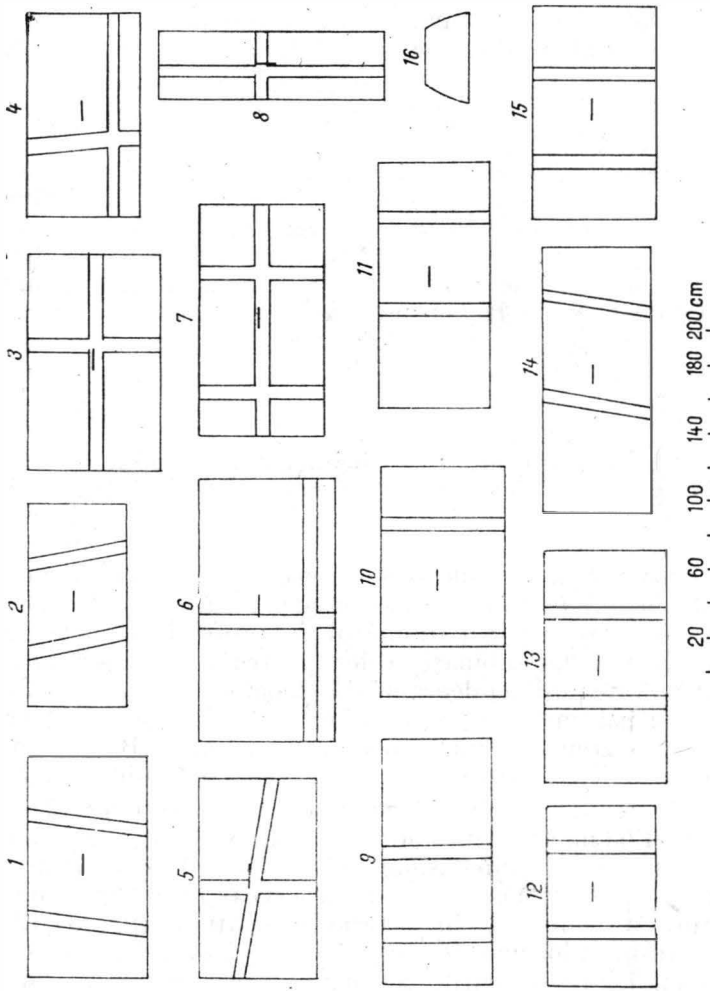


Fig. 35. — Blocuri din baza pilelor podului lui Traian (1909). Muzeul din Tr. Severin

Șantierului Naval din Tr. Severin, unde le-am cercetat sumar, prima dată, în 1930, deoarece se găseau claie peste grămadă. A doua oară le-am cercetat în punctul de ruine al castrului Drobeta, unde sînt stivuite pe două straturi și fiind vizibile numai cele de deasupra.

Din aceste șanțulețe ale blocurilor s-au scos multe bare de lemn de stejar, atît de bine păstrate, încît descoperitorul lor le-a putut transforma în bastoane, mesuțe, scaune și alte obiecte ! Barele de lemn legau în sens orizontal fețele blocurilor din același strat, formînd un fel de grătar continuu. Am putut deduce că legătura se făcea numai pe fața unui singur strat și nu se lega și de stratul de deasupra sau de cel de jos. Acest sistem de legătură este mai puternic și diferit la blocurile de la marginea pilei (paramentul). În general acest grătar de legătură nu avea o formă geometrică regulată. Din păcate, toate aceste bare de stejar sînt pierdute azi, ca să ne putem da seamă de felul cum fuseseră aranjate.

Cu ajutorul ing. N. Ghelmeziu am schițat pentru prima dată, în 1930, cîteva forme caracteristice ale acestor blocuri ce se găseau vizibile la suprafața grămezii-depozit din curtea Șantierului Naval de la Tr. Severin. Se constată că forma și dimensiunile acestor blocuri variază după locul lor de așezare în straturile orizontale de la baza celor două pile distruse, sau în parametrul de protecție al pereților lor exteriori. O îmbinare a lor pentru a reconstitui un strat nu este posibilă deocamdată, deoarece provin din straturile și paramenele a două pile, iar azi manevrarea lor, din cauza greutateii, nu se poate face manual. Bănuim de asemenea că nu toate blocurile au fost scoase din Dunăre.

Lungimea acestor blocuri variază foarte mult, de la 1,00 la 1,63 m, iar lățimea lor între 0,42 și 0,80 m. Un singur bloc este de mici dimensiuni (0,75 × 0,38 × 0,60 m) și de o formă trapezoidală ceea ce arată că servea ca element de umplură într-un colț din interiorul stratului (fig. 34/12). Nici grosimea lor nu este uniformă. Ea variază de la 0,38 la 0,66 m. Dintre blocurile ce au putut fi măsurate de noi (multe tocite) s-a constatat că : unul avea 0,380 m ; două 0,460 m ; două 0,500 m ; nouă 0,530 m ; alte două 0,560 m ; douăsprezece 0,590 m ; șapte 0,600 m și unul singur 0,660 m

— ca grosimi. Din această varietate de măsurători, deducem că grosimea straturilor în care fuseseră amplasate blocurile la baza celor două pile nu era uniformă. Din păcate multe sînt tocite. Putem deduce că cele măsurate de noi aparțineau la 3—5 straturi. În corpul pilei blocurile trebuiau să aibă o perfectă orizontalitate și stabilitate a fețelor șanțuite, pentru a se menține între ele etanșeitarea și legătura cu barele de lemn. Trebuie avut în vedere că ele provin de la 2 pile.

În depozitul acestor blocuri nu s-au putut găsi două blocuri care să aibă aceleași dimensiuni și formă identică (ca măsurători) a șanțulețelor de legătură. Ipoteza prof. Ion Ionescu că aceste șanțulețe fuseseră săpate ca să poată fi petrecute funii prin ele, pentru ridicare și scoborîre, nu se adeverește din însăși felul cum ele sînt săpate. Manevrarea lor cu ajutorul unei macarale ne este asigurată de prezența pe fiecare bloc a unei „gripie”, o gaură de formă trapezoidală, săpată în centrul suprafeței ca să se realizeze o perfectă cumpănire a blocului (fig. 34—35). Aceste orificii de prindere au baza mare (lungă de 0,18—0,20 m) în interiorul blocului, pereții laterali oblici spre interior, sînt adînci de 0,10—0,13 m, posedă o gură lungă de 0,13—0,17 m și lată de 0,035 m (fig. 35/16). Macaraua folosită la ridicarea acestor blocuri a fost descrisă de Vitruvius (X, 2): „De cîrligul scripetelui de jos este prins un clește de fier, ale cărui brațe se prind în găurile anume făcute în pietre”. Brațele acestui clește introdus într-o asemenea gaură trapezoidală se desfăcea lateral de îndată ce se punea scripetele în funcție pentru ridicare, apoi ele se strîngeau spre interiorul gripiei de îndată ce se lăsa piesa pe pămînt. Greutatea unui bloc nu depășea 600—700 kg. Acolo unde rețeaua de șanțulețe (care a fost săpată după așezarea blocurilor în straturi) a întîlnit aceste gripii, ultimele au fost în parte deteriorate, dar adîncimea lor mare le-a salvat însă de la o totală distrugere. Blocurile păstrate azi sînt de două categorii: unele serveau la margini și altele în interiorul straturilor. Cele de margine au fața dinspre apă tocită de curent. În această parte niciodată șanțulețele nu străbat pînă în exterior, ca lemnul să nu vină în contact

cu apa, spre a putrezi. În seria blocurilor de margine deosebim următoarele forme caracteristice :

a) Blocuri așezate cu una din laturile lungi spre apă și care-i tocită (fig. 34/1—3). Am putut examina 13 asemenea tipuri. Sînt lungi de 1,11—1,38 m, late de 0,61—0,80 m și au grosimea constantă de 0,56 m. Ele posedă pe mijlocul feței lungi un șanțuleț ce se încrucișează în formă de T cu un al doilea săpat pe jumătatea lățimii dinspre interior (fig. 34/1—3). Capătul șanțului mic încalecă pe cel mare ( $0,08 \times 0,08$  m) ceea ce dovedește că stinghiile se prindeau la centru cu un cui de metal. Suprafața dintre șanțulețul lung și apă variază azi ca lățime de la 0,20 la 0,31 m, din pricina eroziunii curențului. În original trebuiau să aibă aceeași lățime la toate blocurile, ca stinghiile plasate în șanțulețe să urmeze o linie dreaptă.

b) Blocuri așezate cu un cap îngust spre apă (de asemenea tocit) și care în stratul respectiv alternau cu cele precedente. Am putut desena numai șase bucăți, cu o lungime de 1,35—1,63 m, lățimea de 0,42—0,75 m și toate cu grosimea de 0,56 m (fig. 34/4—7). Șanțulețele lor formează un dublu T; au spre apă același ieșind ( $0,08=0,08$  m) pentru legătura cu un cui al barelor de lemn, de la care, distanță pînă la marginea pietrei este de 0,27—0,30 m. De notat că la trei exemplare spațiul dintre cele două șanțulețe paralele interioare are lățimea de 0,58 m. La exemplarul cel mai mic, acest spațiu se reduce la 0,50 m și tot aici întîlnim un capăt de șanțuleț ce primea o bară de lemn din afară, fixată cu un cui (fig. 34/4).

c) Blocuri din parament (fig. 34/8—11) de formă trapezoidală, lungi de 1,20—1,35 m, late de 0,66 m (fig. 34/10—11) și de 0,75 m (fig. 34/8—9) și groase diferite (0,46; 0,60; 0,66 și 0,75 m). Din cele patru exemplare accesibile vederii, constatăm că trei dintre ele (fig. 34/8—11), plasate la colțurile mai puțin periclitate de curenț, prezintă șanțulețele frînte unghiular ( $120^\circ$ ) sau cu încrucișări de bare. Suprafața dintre șanțul longitudinal și curenț (tocită de asemenea) variază ca lățime de la 0,20 la 0,30 m. Unul dintre blocuri păstrează și șanțulețele interioare încrucișate neregulat și legate cu cel marginal, prin stinghii bătute în cuie (fig. 34/8). Foarte interesant apare un atare bloc, care în

mod sigur fusese plasat în amonte pilei fig. 34/11). Șanțulețul lui prezintă o serie de ieșinduri dese și circulare, care prin forma lor arată clar că aici legătura se făcuse cu bare de metal.

Cît privește blocurile fixate în interiorul straturilor, ele ne oferă forme și dimensiuni foarte variate, după cum fuseseră tăiate în carieră. Din felul cum sînt trasate șanțulețele lor, deosebim următoarele tipuri :

a) Blocuri (zece) lungi de 1,07—1,58 m, late de 0,60—0,73 m și groase de 0,50—0,60 m (cele mai multe groase de 0,56 m), care posedă în sensul lățimii două șanțuri paralele distanțate între ele de la 0,39 la 0,60 m. Șanțulețele sînt perfect paralele cu laturile înguste, dar nu sînt săpate la egală distanță față de ele (fig. 35/9—15) ;

b) Blocuri (trei) lungi de 1,21—1,56 m, late de 0,59—0,70 m, groase de 0,53 m, la care aceste șanțulețe paralele, distanțate între ele : 0,39—0,58 m, sînt dispuse oblic față de marginile înguste ale blocului (fig. 35/1—2 și 14).

c) Blocuri cu două șanțulețe încrucișate drept (patru), lungi de 1,31—1,40 m, late de 0,40—0,80 m și groase de 0,57—0,60 m (fig. 34/13 și 35/3 și 6). Cel mai mare dintre ele (fig. 34/13) are un ieșind pe o latură lungă și un adaos pe un șanțuleț necesar fixării unui capăt de stinghie.

d) Blocuri cu două șanțulețe încrucișate neregulat (două), lungi de 1,18—1,20 m, late de 0,67—0,69 m și groase de 0,57—0,60 m (fig. 35/4—5).

e) Un bloc de formă trapezoidală, lung de 0,75 m, lat de 0,62 m și gros de 0,38 m, prezintă o formă aparte, servind ca umplutură la avant- sau arierbeculpilei (fig. 34/12).

Unele dintre blocuri prezintă la bază (fața opusă celei cu șanțulețe), pe marginile lungi sau pe cele înguste, două orificii patrulatere (0,07 × 0,15 m) adînci de 0,14 m, plasate la mijlocul laturii. Ele serveau de asemenea pentru fixarea ghiarelor de la scripetele macaralei, în timpul manevrării blocurilor (fig. 34/14).

Blocurile nu poartă nici o urmă de mortar sau de ciment hidraulic pentru legătura între ele (care ar putea fi căzut). Cimentul putuse fi întrebuițat pentru stabilitatea blocurilor și oprirea infiltrării apei.

Pe figura 36 am încercat, pe baza observațiilor de mai sus, să stabilim poziția pe care o aveau aceste blocuri în corpul celor două pile distruse. Nu putem ști, de asemenea, dacă aceste blocuri șanțuite au servit pentru construcția

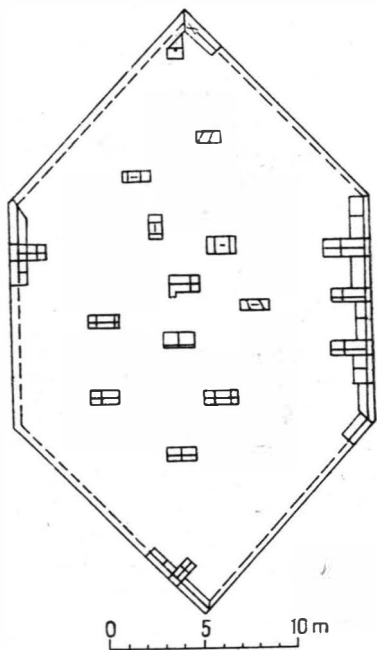


Fig. 36. — Locul probabil în corpul unei pile a blocurilor de la baza ei și din parament

bazelor tuturor pilelor sau au fost întrebuințate numai la acele picioare ale podului, situate la mari adâncimi și în calea celui mai puternic curent al fluviului. Din grupul lor — al celor plasate la adâncimi mari — făceau parte și cele două distruse în 1909.

Tot în 1909 s-au descoperit în jurul pilelor urmele unor construcții de lemn formate din piloni, legați cu scânduri (comunicare Gh. Popescu). Din păcate, nu putem ști precis dacă aceste „îngrădituri” erau lipite de pile sau se găseau la oarecare distanță de ele. Diferența însemnată de mărime dintre cei doi piloni extrași în 1909 (Muzeul din Tr. Severin)

ne arată întrebuințarea lor în două locuri diferite, ceea ce presupune existența a două îngrădituri (v. mai jos, p. 130).

Din fericire, Muzeul „Porțile de Fier” din Tr. Severin posedă astăzi doi dintre pilonii de stejar recuperați în 1909 <sup>112</sup>. Ei sînt intacti și au aceeași formă : ciopliți în patru muchii și ascuțiți la un capăt. Cel mai mare este lung de 3,62 m, are lățimea de 0,19—0,20 m și grosimea de 0,16—0,20 m (fig. 37, a). Al doilea stîlp este lung de 2,97 m și are corpul cioplit în patru fețe egale : 0,24 × 0,24 m (fig. 37, b). Capătul gros al acestuia este retezat drept, ceea ce dovedește păstrarea sa intactă. Dimensiunile lor și starea de conservare arată că cei doi stîlpi fuseseră folosiți în două locuri diferite. Este probabil că cel mai mare provine de la țarcurile de protecție (κιβώτια), pe cînd cel mai mic, rămas și el intact, a fost utilizat la împrejmuirea de lemn ce delimita forma pilei.

După aspectul lor exterior se vede că acești doi piloni nu au fost zidiți, ci înfiți în albia fluviului, unde veacuri de-a rîndul au fost bătuți de ape sau acoperiți de mîl.

Pare foarte semnificativ faptul că în 1858, cînd au rămas pe uscat pilele podului situate pe povîrnișul sudic al albiei și pe lîngă bancul de nisip, asemenea resturi de piloni din jurul lor nu au fost găsite. Atunci s-au observat numai resturi din trunchiuri din stejar încastrate în miezul zidăriei pilelor, unde lemnul își are o altă explicație. În schimb, aceste îngrădituri cu piloni s-au descoperit abia în 1909, cînd scafandrii au scoborît în sectorul cel mai adînc de pe fundul Dunării, ca să dărîme cele două picioare.

Din această situație putem conchide ipotetic că Apollodor a întrebuințat două metode pentru fundarea pilelor. Unele au fost clădite normal, pe uscat, săpîndu-se fundații adînci, după retragerea apelor prin abaterea Dunării pe brațul cel mort, deci nu au mai fost necesare îngrădituri în jurul lor (κιβώτια). Numai pe fundul celor două canale laterale ale fluviului, unde apa nu a putut fi stăvilită total, el a fost silit să întrebuințeze acele κιβώτια, de

---

<sup>112</sup> Comunicați nouă, împreună cu alte materiale, prin bunăvoința directorului muzeului, prof. M. Davidescu. Unul dintre stîlpi a fost achiziționat de Al. Bărcăcilă, iar altul s-a adus de la Muzeul de Artă R. S. România, București.

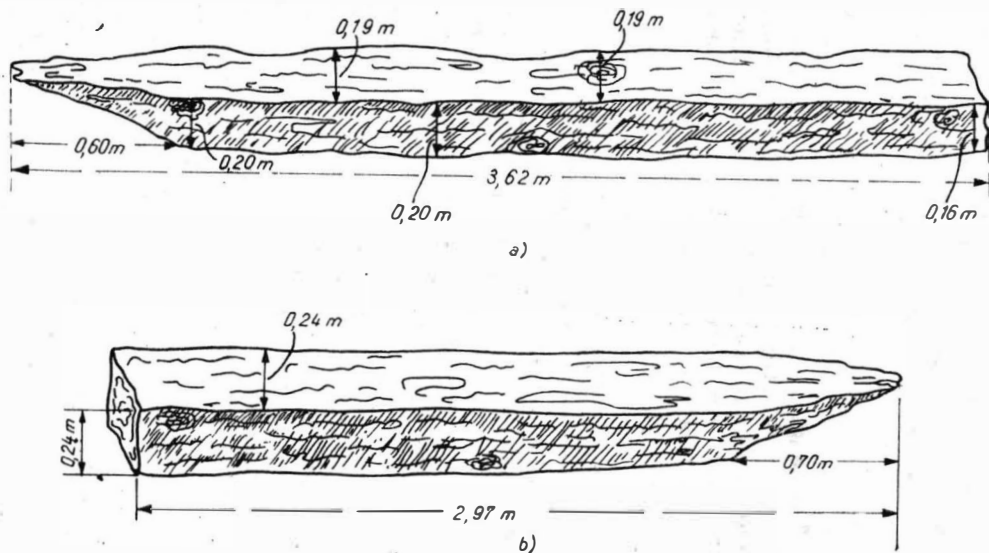


Fig. 37. — Piloni de stejar scoși din ruinele picioarelor podului lui Traian în 1909. Muzeul „Porțile de Fier” din Tr. Severin



mărimea  $80 \times 120$  picioare ( $26,70 \times 40$  m), amintite de către Tzetzes. Volumul neobișnuit de mare al acestora arată categoric că ele nu puteau fi manevrate pe apă și nici scufundate în poziție verticală la locul de fundare, deoarece patul albiei nu este regulat. Dar dimensiunile lor mai mari decât ale pilelor ( $26,70 \times 40$  m față de  $19 \times 33$  m), precum și așezarea regulată a straturilor orizontale de blocuri și cărămizi din zidării, dovedesc clar că în interiorul lor s-a lucrat „pe uscat”, fapt admis încă de Aschbach, dar fără a ne da o soluție mulțumitoare <sup>113</sup>.

Acele  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\alpha$  ale lui Tzetzes nu trebuie considerate a fi fost mari „cutii” plutitoare, care odată umplute cu material de zidărie s-ar fi scufundat vertical în Dunăre, ca să constituie temelia pilelor. În realitate, ele au fost niște chesoane-țarcuri construite din piloni înfipti direct în albia fluviului. Termenul  $\kappa\iota\beta\acute{\omega}\tau\iota\omicron\nu$  înseamnă, în general, „cutie”, dar fără ca aceasta să implice numai un obiect mobil. Rostul lor la fundațiile hidraulice ni-l arată Vitruvius: „Acolo unde praful de Cumae lipsește, va trebui să se procedeze astfel:

— să se așeze la locul fixat cofraje duble, legate de pari cu traverse late și lanțuri;

— intervalul dintre pereții dubli ai palplanșelor se va umple cu argilă pusă în saci împlețiți din papură de baltă și se vor bate cu maiul spre a se îndesa cât mai tare;

— apoi cu ajutorul unor melci, roți și timpane, spațiul delimitat de această îngrădire se va goli și usca și între aceste îngrădiri se vor săpa temeliile” <sup>114</sup>.

După cum s-a arătat (v. p. 113), în 1909 s-au descoperit și blocuri de beton, din păcate, azi dispărute sau distruse. Acestea fuseseră turnate din acel ciment natural, denumit de romani „praful de Puteoli sau de Cumae”, iar azi de italieni „*pozzolana*” și recomandat de Vitruvius la asemenea construcții subacvatică. În cazul de față, el recomandă

---

<sup>113</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 212. La fel Froehner, *op. cit.*, p. 20.

<sup>114</sup> Vitruvius, *op. cit.*, V, 12; cf. trad. Cantăcuzino-Costa-Ionescu, *op. cit.*, p. 227 și pl. 55, 3.

a se realiza un mortar în proporție de două treimi praf de Cumae și o treime var pentru a fi turnat apoi în apă <sup>115</sup>.

În ceea ce privește evacuarea apei, astfel izolată, ea nu constituia o grea problemă pentru tehnicienii romani, deoarece dispuneau de felurite instrumente și pompe de scos apă (*tympanum, cochlea* etc.), descrise amănunțit de același arhitect-scriitor <sup>116</sup>.

Față de observațiile culese în 1858 și în 1909, coroborate apoi cu recomandările lui Vitruvius, ajungem la următoarea ipoteză, în ceea ce privește fundarea pililor podului, în sectoarele unde apa nu putea fi complet abătută, fie pe marele canal de pe malul iugoslav, fie prin canalele de deviație săpate în albia Dunării :

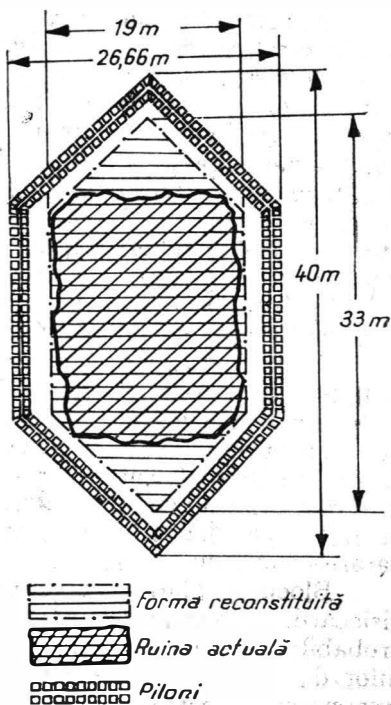
Au fost construite mai întâi acele κιβώτια, sub forma unor mari țarcuri sau chesoane cu pereți dubli, fixate în albia Dunării. Pentru realizarea lor s-au bătut în apa scăzută (1—2 m adâncime) două rînduri de piloni, unul lângă altul. În spațiul izolat între aceste două rînduri de piloni s-a turnat beton hidraulic realizat după rețeta dată de Vitruvius, care, întărindu-se, a constituit un perete impermeabil. Nu avem dovada folosirii argilei turnată în saci de papură și bătută între piloni. Constatările din 1909 vorbesc numai de „blocuri de ciment”, Forma acestor cutii-țarcuri ar fi fost aceeași ca a pililor, cu avant- și arierbec spre a opune mică rezistență curentului apei (fig. 38). Apa izolată în aceste îngrădituri a fost apoi evacuată cu pompe și alte mijloace recomandate de același Vitruvius. Pilonul cel mare păstrat la Muzeul din Tr. Severin (fig. 37, a) provine probabil de la aceste construcții.

Folosindu-se acest sistem de zăgăzuire-etanș s-a putut trece apoi la realizarea așa-ziselor fundații prin epuizment. Cum fundul Dunării în acest punct apare consistent, nu a mai fost necesară întărirea prealabilă a acestor fundații ale pi-

<sup>115</sup> Vitruvius, *op. cit.*, II, 6 și V, 12, 6.

<sup>116</sup> *Ibidem*, X, 4 și 6—7. Cf. și Giovannoni, *op. cit.*, p. 107—108. Tehnicianul italian subliniază că toate construcțiile în apele curgătoare, la romani, se bazau pe sistemul barajelor de izolare, realizate cu pereți dubli, din piloni legați cu scînduri (*telae et catenae*), constituind astfel bazine închise. Apoi din aceste bazine se evacua apa cu „melcul lui Archimede” sau cu variate tipuri de pompe. El subliniază că toate aceste lucrări și dragarea manuală a fundului apei cu un *rastillum* nu se puteau executa decît prin abaterea cursului apei, izolarea locului fundațiilor și secarea lui.

Fig. 38. — Reconstituirea  
formei unei pile și a cheso-  
nului de fundare (κιβώτια)



lelor prin piloni bătuți în pământ sub temelia lor, apoi, și mărginirea lor printr-o centură compactă de pari denumită *subliga*, recomandări făcute de Vitruvius numai pentru terenurile nestabile și mlăștinoase<sup>117</sup>. După evacuarea apei din interiorul acestor țarcuri a fost trasată apoi forma pilelor printr-un marcaj de piloni mai mici legați cu scînduri. Se pare că pilonul cel mic din Muzeul de la Tr. Severin păstrat intact provine de la un asemenea cofraj (fig. 37, b). De reținut faptul că între pereții acestor pile și ai chesoanelor de protecție s-a prevăzut un spațiu larg de circa 3 m, necesar pentru circulația cu materiale și pentru așezarea schelărilor în jurul pilelor.

<sup>117</sup> Vitruvius, *op. cit.*, V, 11–14.

Partea cea mai vulnerabilă din construcția unui picior de pod o constituie temelia sa, care putea fi săpată sau roasă de curentul apei. Grija lui Apollodor a fost îndreptată, în primul rând, asupra acestei părți din construcție. Mai întâi s-a dragat fundul albiei din chesoane, pe locul unde aveau a fi fixate aceste temelii. Bănuim că pe fundul gropii, după dragaj, pământul a fost bine bătut cu piatră spartă de dimensiuni mici. Apoi s-a turnat o pătură de beton puternic, înaltă de cel mult o jumătate de metru, realizându-se un fel de platforme puternice și îngropate. Pe această temelie astfel pregătită s-au așezat apoi mai multe straturi din blocuri de piatră regulat cioplite, legate între ele prin sistemul acelor grătare de lemn, descrise mai sus (v. p. 122 și urm.). Nu putem ști, de asemenea, nici pînă la ce înălțime se ridica această bază de blocuri, element de o mare importanță pentru stabilitatea și rezistența pilelor, deoarece în ea izbeau curentul puternic al fluviului și soiurilor de gheață, în timpul topirii zăpezilor. Cu asemenea consistență în construcție, pilele nu mai aveau nevoie de anrocamente în jurul lor, depozite ce contribuiau la împotmolirea și bararea cursului normal al apelor.

Blocurile plasate în avantbec, fiind cele mai expuse dislocării, au fost prinse, se pare, cu bare-clame din metal, probabil și cu drugi de lemn așezați vertical. Țarcurile cutiilor de baraj din jurul pilelor nu au fost dărimate după terminarea construcțiilor picioarelor podului, deoarece pilonii lor erau puternic înfipti în pământ. În același timp ele protejau de la distanță temelii pilelor.

Peste straturile de blocuri așezate și legate într-o perfectă orizontalitate s-a ridicat un masiv zid în tehnica *opus incertum*, după care a urmat un altul din cărămidă prinsă cu mortar de var obișnuit (*opus latericium*), totul fiind îmbrăcat de sus în jos într-un parament de blocuri (fig. 41). În miezul acestei zidării au fost fixate bîrne puternice de stejar necesare pentru legătura cu arcurile bolților dintre pile, ca și pentru susținerea tablierului podului. Rapoartele din 1858 (Imbrisevici, Deuster și Popovici) menționează asemenea „trunchiuri de copaci” fixate în zidăria pilelor <sup>118</sup>.

<sup>118</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 212 și 220. Cf. Engel, *op. cit.*, p. 214 și anexele 1—3.

Partea de sus a podului lui Traian (cu excepția capetelor) a fost realizată numai din lemn. Dio Cassius și Tzetzes denumesc această construcție γέφυρα λιθίνη, adică „pod de piatră”, iar arcadele dintre ele ἀψίδι σινοκροδόμηνται, adică „bolți de legătură”, deci fără să ne indice natura materialului din care fuseseră executate acestea ultime (v. maisus, p. 76/78). Cînd este vorba de un pod cu picioare din lemn, cum era *pons Sublicius* din Roma, pe vremea sa, același Dio Cassius îl numește ξυλίνη γέφυρα<sup>119</sup>.

Singur Aschbach, bazîndu-se pe denumirea dată de Dio Cassius podului lui Traian, a susținut că întregul pod (cu bolțile și tablierul) fusese construit numai din zidărie; după el, mai ușor de lucrat cu asemenea material. Savantul german se mai întreba de ce Hadrian, cînd i-a distrus partea de deasupra, nu i-a dat foc dacă era din lemn, ci „l-a dărîmat”, o operație mult mai grea și caracteristică podurilor de piatră. Pentru o legătură durabilă cu Dacia se cerea — după el — un pod de zid, permanent și total ferit de foc, ca cel construit în 105 e.n., tot de Traian, la Alcantara, unde constată că deschiderea bolților din piatră este de 100 picioare, deci ca și la cel de la Dunăre<sup>120</sup>.

Iconografia podului lui Traian, adică moneda inaugurală (fig. 11) și scenele XCVIII—XCIX (fig. 12) constituie însă documente clare pentru oricine. Din conținutul lor se constată că această suprastructură, adică bolțile de legătură între pile, podeaua și balustrada se lucraseră numai cu lemn în sectorul dintre cele două pile culee. Pe ambele

<sup>119</sup> Dio Cassius, XXXVI, 58. În legătură cu suprastructura podului lui Traian, vezi încă: Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 29 și urm.; Cichorius, *Trajanssäule*, III, p. 140 și urm.; Petersen, *Trajan's Kriege*, II, p. 128 și urm. și K. Lehmann-Hartleben, *Die Trajanssäule*, Berlin-Leipzig, 1926, p. 137 și urm.

<sup>120</sup> Aschbach, *Trajan's Donaubrücke*, p. 214. Popovici, în raportul său din 1858 (cf. Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 18—19) opina și el că „podul a fost boltit de piatră din stîlp în stîlp prin arcuri eliptice” (v. anexa 3). Mai înainte lor, C. Mannert, *Res Traiani imperatoris ad Danubium gestae*, Norimbergae, 1793, p. 87, credea același lucru, iar Crevier, *Hist. de l'emp. Trajan* (ap. Francke, *op. cit.*, p. 233) găsea că podul avea „două mici arcuri de piatră”.

reprezentări se văd clar grinzile arcuite din lemn ce legau picioarele podului, precum și tablierul din birne, străjuit de panouri lemnoase ce alcătuiau balustrada.

Arhitectul francez A. Choisy, folosind această iconografie, stabilea că : „Grinzile podului lui Traian apar clar pe monede și pe basorelieful Columnei lui Traian. Erau grinzi în arc : formate din trei arcuri concentrice prinse în clești radianți. Figura 8 [a lui Choisy] arată prin elementele punctate ceea ce este necesar a se mai adăuga la reprezentarea sumară de pe Columna Traiană. Reconstituit astfel, podul de la Dunăre seamănă din toate punctele de vedere cu bolțile în trei arcuri, păstrate la monumentele din India. Apollodor, arhitectul său, era din Damasc și Damascul se situa în drumul spre Indii : putea oare să aibă el cunoștință despre acest tip asiatic ?”<sup>121</sup>.

Podul s-a numit „de piatră” de către autorii antici fiindcă partea lui esențială, adică picioarele din apă și capetele fuseseră zidite.

Prima încercare reușită, în ceea ce privește reconstituirea suprastructurii podului, o datorăm lui Choisy<sup>122</sup>. El stabilește între pile, bolți din trei arcuri concentrice care se sprijineau pe flancurile picioarelor podului, legate radiant prin câte nouă clești ce se extindeau pînă la birnele podelei. Pe Columnă, numărul acestor elemente a fost redus de artist, din lipsă de spațiu.

Duperrex, în reconstituirea sa, găsește imaginea de pe Columnă foarte rațională și completă, în ceea ce privește redarea arcurilor bolților. Singurul lui adaos, față de reconstituirea lui Choisy, se limitează la mărirea numărului cleștilor, de la 9 la 11. Totuși, ni se pare mai puternică și reală reconstituirea lui Choisy. Arcurile bolților se legau de construcția pilelor prin niște puternici stâlpi de stejar care fuseseră fixați acolo odată cu înălțarea zidăriei. În 1858, rapoartele tehnicienilor austriaci și români semnalează păstrarea lor fragmentară în interiorul zidului. Scena de pe Columnă (fig. 12) arată că deasupra pilelor se realizaseră

---

<sup>121</sup> A. Choisy, *Histoire de l'architecture*, I, Paris, 1899, p. 533 cu fig. 18.

<sup>122</sup> A. Choisy, *L'Art de bâtir chez les Romains*, Paris, 1873, p. 162 și urm.

cîte două „capre” triunghiulare din acești stîlpi de stejar încastrați în zid și de ele se sprijineau, dintr-o parte și din alta, arcurile bolților. Între „capre” existau desigur și stîlpi verticali ce susțineau direct tablîerul.

Pentru arcuri și tablîer s-a ales stejarul ca material de construcție, fiindcă se putea lucra mai repede, urgență impusă de mersul vertiginos al evenimentelor politice și militare. Dacă ar fi fost zidite bolțile din piatră și cărămidă, romanii ar fi trebuit să depună o muncă uriașă pe timp mai îndelungat, să folosească material greu de procurat sau de fabricat. Cu cărămidă sau din piatră, tehnica romană era capabilă în acea vreme să lucreze asemenea bolți cu o deschidere de 32—33 m, fiindcă le întîlnim la podul de la Alcantara rămase intacte pînă astăzi. Acest pod iberic ce leagă și astăzi Spania de Portugalia s-a construit între anii 98—106 e.n., de către arhitectul Iulius Lacer. El are bolțile de zid cu o deschidere de 40 m (120 picioare) și construite la o înălțime de peste 50 m<sup>123</sup> (fig. 39).

După calculele moderne (Choisy, Duperrex etc.), bolțile podului lui Traian aveau și ele o deschidere de 32—33 m (96—100 picioare). Există însă destule discuții în privința înălțimii lor față de nivelul apei.

Cît privește divergențele între tehnicieni în privința înălțimii podului, ele au pornit de la autorii antici. Dio Cassius și Tzetzes (v. mai sus, p. 76/78) concordă ca cifră, dîndu-ne înălțimea podului de 150 picioare (50 m), calculată de la fundațiile pilelor în sus. Toți cercetătorii moderni au găsit-o exagerată și au propus alte cifre. Pentru Marsigli<sup>124</sup>, înălțimea podului atingea 15,60 m, socotită de la fundamentul pilei celei mai adînci pînă la tablîerul podului.

Pornind de la reconstituirea înălțimii celor două pile culee făcută de el, Duperrex calculează înălțimea podelei în raport cu nivelul apelor obișnuite (+ 3 m deasupra lui zero al scării hidrometrice de la Tr. Severin) ca fiind de 15,60 m (52 picioare). Față de fundațiile cele mai joase ale

---

<sup>123</sup> I. R. Mehida, *Arqueologia Española*, Barcellona, 1937, p. 135, pl. 19 și *Historia de España*, II : *España Romana*, Madrid, 1955, p. 579 și urm.

<sup>124</sup> Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 29.

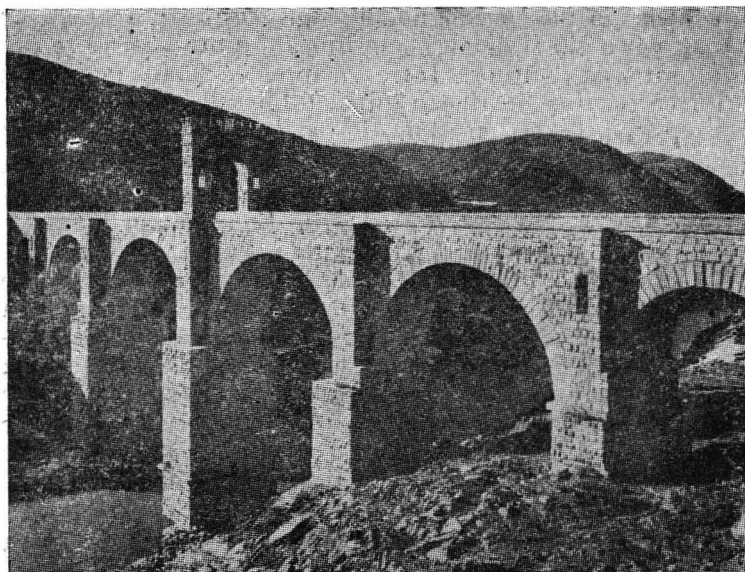


Fig. 39. — *Alcantara* — Spania. Podul construit în 105 e. n. (starea actuală)

pilelor el ridică această înălțime deasupra etiajului, la 18,60 m (pînă la tablier) <sup>125</sup>.

Dacă ar fi să acceptăm cifra lui Dio Cassius și Tzetzes privind înălțimea podului, ar trebui să-i căutăm o altă explicație. Această înălțime ar corespunde cu a platoului de pe malul românesc (20 m deasupra etiajului) calculată de la punctul cel mai adînc al talvegului fluviului. Față de celelalte dimensiuni ale podului (lungimea și lățimea),

<sup>125</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 25 și urm. cupl. I, fig. 13. Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 212, n. 3, acordă podului o înălțime corespunzătoare cu a nivelului la care se găseau cetățile ce-l apărau; deci de 150 picioare (= 50 m) ca la Dio Cassius și Tzetzes, fiindcă numai o atare înălțime îl ferea de foc, de atacuri dușmane și sloiuri. Formulează această părere după informațiile din rapoartele lui Bilsky și Deuster (1858), care amintesc de zidării și pavaje de drumuri, la cîpețele podurilor, un indiciu după ei că podul avea o importantă înălțime. Se știe că podul lui Traian de la Salamanca era înalt de 104 picioare, iar cel de la Alcantara de 150 picioare (= 50 m), deci ca cel de la Tr. Severin după indicațiile lui Dio Cassius și Tzetzes.



înălțimea de 18,60 m acordată lui de tehnicienii moderni apare totuși destul de modestă. Arhitecții romani erau capabili a construi poduri cu o mare înălțime. La Alcantara, podul de piatră al lui Traian are pînă la podea peste 45 m înălțime, dar este de 143 m lungime și a fost aruncat peste o vale adîncă a fluviului Tago (fig. 39). Pentru a-l feri de blocada și presiunea sloiurilor de gheață, Apollodor avea interesul ca să dea și celui de la Tr. Severin, o cît mai mare înălțime a bolților.

Calcularea *lățimii podului* a încercat-o prima dată Marsigli, care se oprește la cifra de 10,40 m<sup>126</sup>. Duperrex propune însă lățimea de 14,55 m, cifră pe care o realizează în raport cu lungimea corpului unei pile (fără avant- și arierbec), precum și după lungimea pereților perpendiculari de la platformele pilelor culee<sup>127</sup>.

Față de lățimea obișnuită a drumurilor romane din Dacia și Moesia (în medie 5,50—6 m), lățimea dată podului de către Duperrex ni se pare excesivă, mai ales că pe el nu avea loc o circulație intensă, ca la Roma, pe podurile de peste Tibru. Această mare lărgime a tablierului impunea folosirea a numeroase cantități de material lemnos și măsuri pentru întreținerea podelei, partea cea mai expusă putrezirii.

La mijlocul tablierului exista desigur drumul carosabil (*iter*), flancat de trotuare pe laturi (*margines, decursoria*) destinate pietonilor. Se pare că în privința lățimii tablierului, tot cifra lui Marsigli este mai aproape de realitate. Trotuarele pentru pietoni ocupau laolaltă o lățime de maximum 4 m, iar părții carosabile îi putem acorda 7—8 m. Deci lățimea podelei sale nu putea depăși 12 m. Calcularea acestei lățimi după lungimea corpului central al unei pile nu este cea mai indicată, fiindcă acolo se pune problema rezistenței. Porțile portalurilor aveau lărgimea de 4,70 m.

*Balustradele (plutei)* prezente numai pe scena de pe Columnă (fig. 12) au forma celor obișnuite și azi, făcute din panouri cu stinghii încrucișate. Nu putem ști ce înălțime aveau.

---

<sup>126</sup> Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 29.

<sup>127</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 29 și urm. și pl. 2, fig. 3.

Pentru legăturile grinzilor, ale bolților și ale balustradelor s-au folosit importante cantități de cuie și scoabe de metal aduse din alte părți ale imperiului, deoarece în acel moment minele Daciei încă nu puteau fi exploatate.

Materialul brut întrebuințat la construcția podului — adică piatra, lemnul, cărămida, nisipul, pietrișul și varul — lui Apollodor i-a stat la îndemână, fiind ușor de transportat. Piatra a fost întrebuințată în mari cantități, spartă sau cioplită, la zidăria pilelor și la capetele podului. Toate carierele de unde s-a extras se găseau pe cele două maluri al Dunării, de la Tr. Severin în sus, la Schela Cladovei, Gura Văii, Vîrciorova, Bahna, de pe malul românesc <sup>128</sup>, apoi la Sip de pe cel iugoslav. Ea a fost cărată în aval cu diferite ambarcațiuni pînă la șantierul podului unde s-a depozitat pe maluri sau direct pe locul întrebuințării. Piatra spartă pentru zidării în *opus incertum* a fost mai ușor de extras, de încărcat și de transportat, deoarece se găsește în numeroase cariere atinse de apele Dunării în ținutul Porților de Fier. Dificultăți s-au ivit numai la tăierea blocurilor cioplite regulat, necesare zidirii bazei pilelor și a paramentului din exteriorul lor. Pentru acestea a fost nevoie de o piatră ușor de cioplit, dar în același timp și rezistentă față de acțiunea de măcinare a ei de către curentul fluviului. Această piatră, extrasă din carieră în blocuri mari, provine, după cît se pare, în cea mai mare parte de pe malul drept al Dunării. Este un calcar negricios cu aspect nisipos, dar destul de rezistent la intemperii. El se mai găsește între Vîrciorova și Gura Văii. Cioplirea ei cu fețe regulate și cu șanțulețe pentru fixarea penelor de lemn în construcție s-a făcut pe șantierul podului.

Mărimea acestor blocuri ajunge pînă la aproape 1,50 m lungime și aproape 0,70 m grosime, ceea ce arată că ridicarea și așezarea lor nu s-a putut face numai manual, cu ajutorul pîrghiilor și al vîlătucilor de lemn. În cele mai multe cazuri, pentru depunerea lor pe plute sau pe vasele de transport, la descărcare, apoi la așezarea în zidăria pilelor, a fost nevoie de macarale bazate pe diferite sisteme

---

<sup>128</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 23; V. Christescu, *Viața economică a Daciei romane*, Pitești, 1929, p. 45 și urm. și D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 77 și urm.

de scripeți ; mașini întâlnite la romani cu un veac mai înainte, în tratatul lui Vitruvius <sup>129</sup>.

De observat faptul că în construcția podului lui Traian nu se întâlnește renumitul calcar alb, cu aspect de travertin, extras de romani mai târziu din carierele deschise numai pe la jumătatea secolului II e. n. la Gura Văii și Breznița. Acest calcar, mult mai dur și rezistent la intemperii, se fasonază destul de greu. El este însă foarte bun pentru prepararea varului <sup>130</sup>. Pare deci probabil că pentru a arde piatra de var în cuptoare romanii s-au putut folosi de calcarul de la Gura Văii, recuperat în bolovani nefasonați.

Apollodor nu a întâmpinat dificultăți nici în ceea ce privește procurarea lemnului pentru arcurile, grinzile, stâlpii și podeaua podului. Ca și astăzi, codrii de stejar și conifere din regiunea Porților de Fier se prelungeau pînă lângă dunga apei Dunării <sup>131</sup>. La locul de construcție, trunchiurile mari de arbori au fost transportate cu plutele și apoi cioplite pe șantier după necesități. Deșeurile de la cioplire s-au putut folosi la arderea varului și a cărămizii. Descoperirile de lemn făcute în 1858 și în 1909 arată numai stejar <sup>132</sup>. Din această esență sînt și cei doi stâlpi-piloni păstrați în Muzeul de la Tr. Severin, precum și diferite alte fragmente de lemn din podul lui Traian. Bradul a putut fi întrebuințat la balustrade și în alte locuri unde nu se cerea un lemn puternic și rezistent la intemperii, ca stejarul.

În ceea ce privește pietrișul și nisipul, au putut fi procurate ușor din depunerile bogate ale râului Topolnița, a cărui gură se află la aproximativ 1 km mai jos de amplasamentul podului. La vest de Tr. Severin există de asemenea pietriș de carieră.

Pămîntul de pe ambele maluri ale Dunării, din vecinătatea podului, este argilos și foarte bun pentru pregă-

---

<sup>129</sup> Vitruvius, X, 2. Cf. A. Neuburger, *Die Technik des Altertums*, ed. a II-a, Leipzig, 1921, p. 212.

<sup>130</sup> Al. Bărcăcilă, *Drubeta, azi Tr. Severin*, p. 12 și D. Tudor, *OR<sup>3</sup>*, p. 78.

<sup>131</sup> D. Tudor, *OR<sup>3</sup>*, p. 72.

<sup>132</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 220 (Rap. Imbrisevici) : „În mijlocul unei pile am găsit zidit un trunchi de stejar din care niște supuși valahi se munceau să scoată bucăți spre a le lua ca amintire” ; cf. anexa 1.

tirea cărămizii, material de construcție ce a deținut un loc important în zidăria de la capetele podului și în partea superioară a pilelor<sup>133</sup>. În privința fabricării cărămizii sîntem mai bine informați grație ștampilelor militare aplicate pe ele. Cele păstrate intacte în zidăria portalului și pilelor sînt de mărimea : 0,46 × 0,36 × 0,06 m. Pînă în prezent se constată că pe ele apar ștampilele a trei unități ale armatei romane : o legiune și trei cohorte auxiliare. Fără îndoială că nu întregul efectiv al acestor trupe a fost angajat la cărămidărie, ci numai anumite detașamente de soldați salahori, specializate în asemenea meșteșug. Cele trei unități cunoscute prin ștampilele lor de pe cărămizi au fost :

*Legio VII Claudia felix* (LEGVIICLF)<sup>134</sup>, care, după cărămizile marcate de ea și aflate în zidării, rezultă că a participat atît la construcția podului cît și a castrului Drobeta. Ea își avea lagărul permanent în Moesia superioară, la Viminacium (Costolaț, pe malul sîrbesc al Dunării), de unde a participat la ambele războaie ale lui Traian cu Decebal. Nu putem ști dacă întreaga legiune se găsea la Drobeta și Pontes în timpul marilor lucrări de acolo.

*Cohors III Brittonum* (COHIIIIBRIT) făcea parte tot dintre trupele provinciei Moesia superior, de unde a venit pentru luptele cu dacii și a participat la construcția podului între cele două războaie. Ștampilele ei sînt destul de frecvent întîlnite în ruinele podului<sup>135</sup>. După terminarea construcției și a cuceririi Daciei, ea a revenit în vechea sa garnizoană moesică.

*Cohors I Cretum* (COHICRET) era renumita trupă de arcași care a luptat în războaiele cu dacii, iar la Dro-

<sup>133</sup> D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 95 și urm.

<sup>134</sup> Gr. G. Tocilescu, în *Arch. epigr. Mitth.*, XIX, 1896, p. 219, nr. 82, 2; Bărcăcilă, *op. cit.*, p. 21, cu fig. 34 și D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 491, nr. 49. La Drobeta se mai întîlnesc ștampile pe țigle și cărămizi ale legiunilor *I Italica* (*CIL*, III, 8072), *IV Flavia f. f.* (Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 491, nr. 5) și *V Macedonica* (*CIL*, III, 8066, a), dintre care multe pot fi datate din anii 102 – 105 e. n., ceea ce ne determină să credem că fracțiuni ale lor au luat parte la construcția podului și a castrelor locale. Cf. și Patsch, *Der Kampf*, p. 89.

<sup>135</sup> *CIL*, III, p. 1703, 3; Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 349. Cf. Wagner, *Die Dislokation der röm. Auxiliarformationen...*, Berlin, 1938, p. 112 și urm. și Patsch, *Der Kampf*, p. 89 și urm.

beta a zăbovit în anii de pace dintre cele două războaie, ca să dea ajutor la construcția podului și a castrului <sup>136</sup>. Și ea făcea parte din armatele Moesiei superioare unde revine după sfârșirea regatului dac.

*Cohors II Hispanorum scutata Cyrenaica equitata* (COHIIHISP), participantă și ea la luptele cu dacii, o întâlnim la Drobeta numai în anii 103—105 e. n., când ia parte la construcția podului roman <sup>137</sup>. Și această trupă auxiliară aparținea Moesiei superioare, ca după cucerirea Daciei să se retragă tot acolo (Virșeț și Palanca).

Se constată deci că cele trei unități cunoscute după ștampilele lăsate pe cărămizile extrase din picioarele podului aparțin numai armatelor Moesiei superioare. Din aceasta putem vedea rolul cel mare pe care l-a avut această provincie la construcția podului și a altor lucrări militare ridicate pe malurile Dunării (castre, drumuri, canale etc.). Era și firesc ca Moesia superioară să-și dea această masivă contribuție prin trupele sale, deoarece se situa în graniță cu viitoarea provincie Dacia. Cu mult mai înainte de marile concentrări pentru luptele cu Decebal, ea se găsea prezentă la importante construcții strategice de pe malul drept al fluviului.

Pe ambele maluri ale Dunării de la Drobeta-Pontes s-au concentrat mari efective militare, unele pentru lucrări, altele pregătite pentru război. În afară de castrul Pontes, pe malul drept al Dunării nu ne sînt cunoscute alte locuri de cantonare a acestor mari efective. Dimpotrivă, pe malul românesc, la doi km spre vest de capătul podului, exista un mare castru de pămînt (*castra aestiva*), între orașul Tr. Severin și Schela Cladovei, cunoscut încă din timpul lui Marsigli. El era de mărimea : 576 × 650 m. În interiorul lui s-au aflat multe ruine de zidărie romană și un apeduct subteran care alimenta o cisternă ale cărei bolți de cărămidă erau încă vizibile în anul 1880. Este cel mai mare castru cunoscut pe teritoriul Olteniei. Descoperirile modeste de obiecte în interiorul lui indică o locuire temporară. Din păcate, el este astăzi aproape dispărut, fiind acoperit de

<sup>136</sup> *CIL*, III, 1703, 2; Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 346 și Wagner, *op. cit.*, p. 126 și urm.

<sup>137</sup> *CIL*, III, 1703, 1; Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 349 și Wagner, *op. cit.*, p. 153.

liniile căii ferate și de clădiri moderne. Castre de asemenea mărime, cu locuiri temporare, s-au mai identificat pe malul Dunării la Bistrețu-Dolj, Celei-Sucidava (jud. Olt) și Islaz (jud. Teleorman). Cel de la Schela Cladovei poate fi considerat ca o tabără provizorie destinată detașamentelor militare ce au lucrat la construcția podului între anii 102—105 e. n.<sup>138</sup>.

## 11. APĂRAREA PODULUI

Ambele capete ale podului au fost prevăzute cu două castre de apărare, Drobeta la nord și Pontes la sud. Cele două cetăți s-au ridicat odată cu podul (dacă nu și mai repede), deoarece ele apar de strajă lângă acesta pe relieful Columnei din Roma ce indică inaugurarea monumentului (fig. 12). Este de asemenea sigur că un port militar (*statio*) funcționa sub malul Dunării, la est de capătul nordic al podului. Escadra era formată din nave ale flotei dunărene *Classis Flavia Moesica*, detașate la Drobeta. Asemenea măsuri de protecție a podului arată importanța ce o avea acesta din punct de vedere militar și economic pentru legăturile permanente cu solul Daciei. Castrul Pontes (denumit în secolul IV și *Transdrobeta*) trebuia să facă față unui atac dușman indirect, în cazul că barbarii ar fi trecut Dunărea prin altă parte și ar fi atacat podul dinspre sud, sau în lungul malului drept al fluviului.

În urma a numeroase săpături, castrul Drobeta, cu diferitele lui faze de reconstrucție, a fost total dezvelit, încât ne apare astăzi bine cunoscut<sup>139</sup>. Acesta poate fi considerat ca primul lagăr roman din piatră înălțat pe solul Daciei. Pe Columnă este figurată numai partea sa dinspre Dunăre care era în directă legătură cu apărarea podului (fig. 12). Din săpăturile arheologice s-a constatat însă o identitate topografică între descoperirile de pe teren (fig. 40) și scenele XCVIII/XCIX de pe Columnă (fig. 12). În interiorul zidului de apărare apar cele două magazii (*horrea*) flancând pretoriul schițat sub forma unui mare cort.

<sup>138</sup> D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 306.

<sup>139</sup> D. Tudor, *OR*<sup>2</sup>, p. 217 și urm., cu întreaga bibliografie.

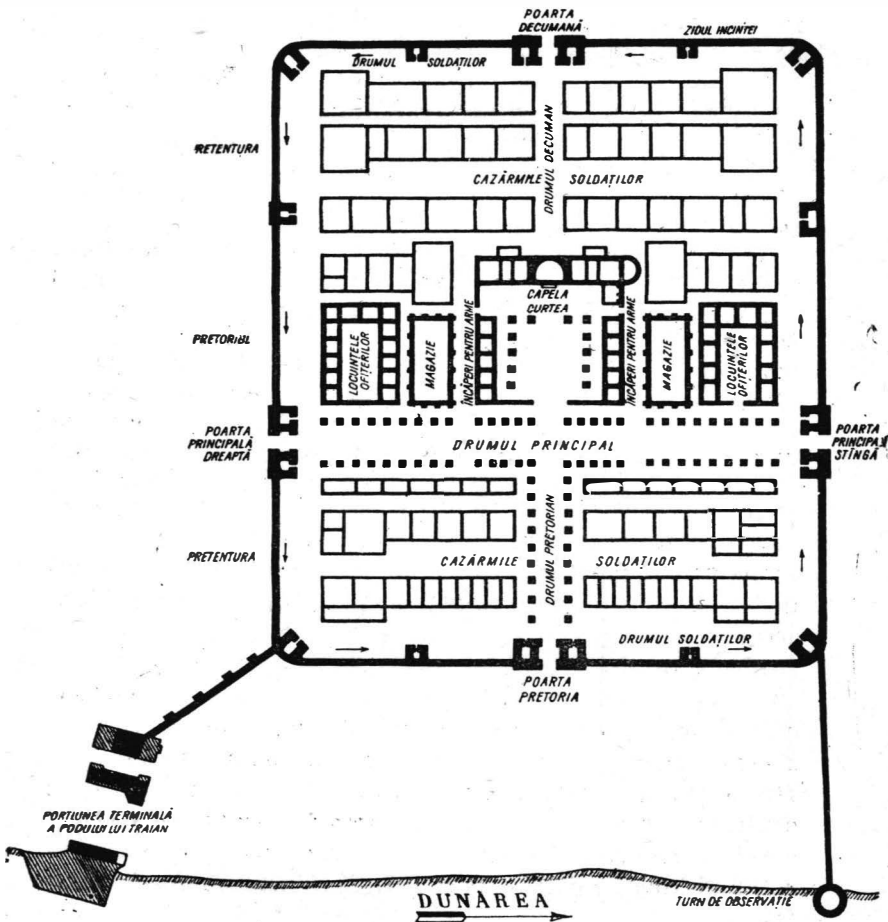


Fig. 40. — Drobeta. Castrul roman și legătura lui cu podul și Dunărea

Dacă sculptorul a căutat să arate în chip real stadiul în care se găsea construcția pretoriului, atunci putem admite că această importantă clădire a castrului nu fusese încă terminată pînă în anul 105 e.n. În multe cazuri însă, spre a se indica „casa comandantului” se folosea imaginea unui cort de campanie plasat în castru.

Castrul Drobeta, construit pe un platou, înalt de 19 m, domină valea Dunării și oferă o largă vedere asupra podului. Se constată că are un foarte frumos plan ieșit din mîna unui mare maestru care nu poate fi decît Apollodor din Damasc (fig. 40). Deoarece podul împreună cu cele două castre defensive ale sale constituiau laolaltă o unitate arhitecturală și strategică, era firesc ca planul întregului ansamblu să fi fost realizat pe planșeta lui Apollodor. După o inscripție fragmentară ce poartă numele lui Traian și descoperită în ruinele castrului, se pare că o bună parte dintre lucrările lui s-au executat de către *cohors I Antiochiensium*, în anii 103—105 e. n.<sup>140</sup>. O serie de diplome militare dovedesc că în tot secolul al II-lea e. n., această trupă auxiliară a intrat numai în componența armatelor Moesiei superioare. Este o dovadă că cohorta nu a aparținut Daciei, iar prezența ei la Drobeta se leagă numai de construcțiile la care a participat acolo. Întîlnim deci o a cincea trupă venită din Moesia superioară la Drobeta, ceea ce evidențiază și mai mult rolul pe care l-au deținut soldații acelei provincii la construcția podului și a castrului Drobeta.

Ajutați de ștampilele imprimate pe cărămizi și de către unele inscripții pe piatră, observăm că în secolele II—III, cît s-a exercitat efectiv stăpînirea romană în provincia Dacia, Drobeta a rămas în continuare un puternic centru militar. Paza podului în această perioadă s-a făcut de către *cohors III Campestris civium Romanorum milliaria*, mai apoi de către *cohors I sagittariorum milliaria equitata*, deci fiecare cu un efectiv de o mie de oameni<sup>141</sup>.

<sup>140</sup> *Année épigraphique*, 1959, nr. 309; D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 481, nr. 1 și Wagner, *op. cit.*, p. 87.

<sup>141</sup> *CIL*, XVI, 39, 46, 111; *CIL*, III, 14126,8 și 10; 6279 = *ILS*, 3154; 8018 = *ILS*, 7247; 8074<sup>23</sup> și Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 348, 350 și 482, nr. 7.



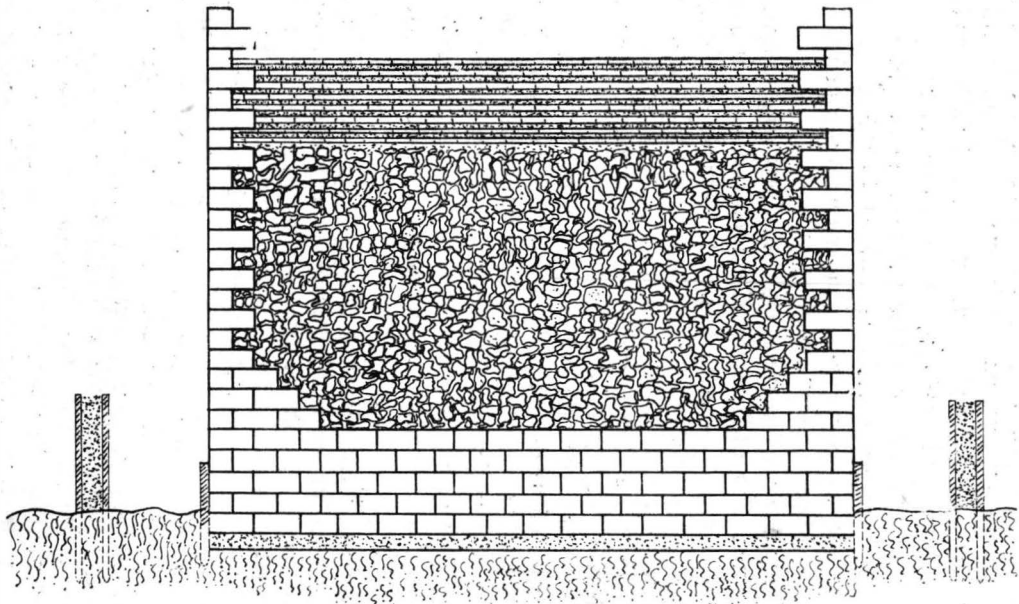


Fig. 41. — Secțiune pe lățimea unei pile (reconstituire)

În ruinele castrului Drobeta s-au descoperit de asemenea și ștampile ale legiunilor I Italica, a IV-a Flavia felix, a V-a Macedonica și a XIII Gemina, dar pentru care nu avem o datare precisă după care să putem stabili dacă au participat la ridicarea podului și a celorlalte fortificații traianee. Știm însă precis că toate aceste patru legiuni au luptat efectiv la cucerirea Daciei. Deci ele puteau fi concentrate la Pontes-Drobeta între anii 103—105 e. n., cu presupunerea de a fi participat prin unele detașamente la ridicarea podului și a celor două castre.

Castrul Drobeta avea o formă dreptunghiulară, fiind de mărimea 123 × 137,50 m și cu colțurile rotunjite, așa cum se văd și pe Columnă (fig. 12). Laturile sale lungi sînt orientate N-S, și terminate în cîte un turn pătrat la colțuri. *Porta praetoria* cade la S, *decumana* la N, *principalis dextra* la V și *principalis sinistra* la E. Prin urmare, poarta pretoriană, așezată totdeauna spre dușman, nu a fost orientată spre nord, direcție din care se putea aștepta un atac, ci spre sud, către pod și port, pe care ea trebuia să le protejeze. În castru există și alte construcții plasate pe lîngă drumuri, clădiri frumos împodobite cu portice. Dar toate aceste construcții mari și ornamentate sînt realizate după cucerirea Daciei, unele chiar sub domnia lui Hadrian (117—138).

Ca important element defensiv al castrului, realizat pentru protecția portului militar și a podului, apar cele două ziduri de la colțurile de sud ale lui. De la colțul de SV al castrului, un zid cu patru „contraforți” în afară, lat de 1,30 m, coboară oblic pe coastă ca să închidă trecerea între portal și lagăr. Al doilea zid de baraj construit între cetate și Dunăre apare la colțul de SE al castrului. El se termină în apa fluviului cu un turn circular de apărare. Aceste ziduri care blocau accesul printre castru și fluviu nu aparțin fazelor de refacere tîrzii ale castrului, deoarece nu se leagă de fortificațiile din secolele IV—VI, ci de fortificația lui Traian. Între ele se găsea desigur portul militar din ale cărui cheiuri și instalații portuare nu se mai vede nimic astăzi, ele fiind probabil distruse de Dunăre sau acoperite de terasamentul căii ferate.

În jurul castrului lui Traian s-a dezvoltat repede orașul Drobeta, a cărui înflorire economică nu ne-o putem explica fără existența podului roman<sup>142</sup>. Așezarea a fost printre primele din Dacia promovate la rangul de *municipium*, sub împăratul Hadrian, ceea ce însemnează că romanitatea și viața economică luaseră acolo un avînt însemnat. Rangul de *colonia* i s-a acordat între anii 198—208, de către Septimius Severus. Din păcate, ruinele orașului antic au fost total acoperite de cel modern, încît viața romană la Drobeta ne este cunoscută mai mult din știrile luate din inscripții. Știm dintr-o placă de marmură că în vecinătatea castrului funcționa un birou vamal (*portorium*), condus de doi sclavi-perceptorii (*servi villici*), unul probabil încasator al veniturilor din port, altul al taxelor de trecere pentru călători și mărfuri peste pod<sup>143</sup>. Sînt cunoscuți, de asemenea, negustori și asociații de meșteșugari, ale căror mărfuri se încărcau în port sau treceau podul în vehicule, spre a fi trimise spre sud. Epoca de mare înflorire a orașului se constată în prima jumătate a secolului al III-lea e. n., cînd importurile de mărfuri alese (vinuri, uleiuri fine, produse metalice etc.) la Drobeta, se comandau de la mari depărtări. Această prosperitate i-a atras pericolul de a cădea pradă jafului barbarilor, de aceea Drobeta a fost înconjurată cu ziduri de apărare. Această bunăstare materială a Drobetei se datorește, desigur, și podului lui Traian, al cărui trafic a rămas neîntrerupt în secolele II—III e. n.

În lipsa unor săpături arheologice sistematice, despre castrul *Pontes* și așezarea civilă cu același nume din jurul lui știm astăzi foarte puțin<sup>144</sup>. De la Procopius (v. mai sus,

---

<sup>142</sup> Pentru istoricul orașului Drobeta, vezi : Al. Bărcăcilă, *Drubeta, azi Tr. Severin*, București 1932 ; același, *Une ville daco-romaine : Drobeta*, București, 1938 : D. Tudor, *OR<sup>3</sup>*, p. 177 și urm. și același, *Drobeta*, București 1967 (ed. Meridiane).

<sup>143</sup> D. Tudor, *Istoria sclavajului în Dacia Romană*, București, 1957, p. 115 și urm.

<sup>144</sup> Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 32 (după care avea 47 × 47 stînjeni, deci mai mic ca 1 ha) ; Kanitz, *Römische Studien*, p. 45 și urm. ; același, *Das Königreich Serbien*, II, p. 481 și urm. ; Dupertex, *Podul lui Traian*, p. 5 ; Bărcăcilă, *Știri nouă*, p. 8 și urm. ; Polaschek s. v. *Pontes*, în *RE*, II, 6, col. 2150—2152. După Bărcăcilă, *loc. cit.*, castrul era de mărimea : 120 × 120 m.

p. 77) aflăm că acest castel a apărut odată cu podul, ca o ctitorie a împăratului Traian, cu un toponimic ce reflectă o realitate topografică și hidronimică locală. Cît privește așezarea sa civilă, ea nu putea avea o mare dezvoltare, fiind probabil un simplu *vicus* ce depindea economic de Drobeta. Marsigli, Kanitz și Duperrex i-au ridicat castrului Pontes cîte un plan, realizat după ceea ce se putea vedea la suprafața terenului. Din păcate, ruinele lui (situate la 75 m de capul podului) au fost distruse în cea mai mare parte de către turci, pentru a construi din ele cetatea Fetislan de la Cladova. În orice caz, acest castru nu era mult mai mic ca cel de la Drobeta și avea unicul rol de a apăra capul sudic al podului roman. Nu putem avea dovezi despre existența unui port fluvial în fața lui, și probabil că nici nu era, deoarece apa Dunării prezintă în acest loc adîncimi destul de modeste. Castrul Pontes funcționa încă în veacurile IV—VI, cînd se numea Transdrobeta. Se pare că a fost distrus și el de Attila. După spusele aceluiași Procopius, el a fost restaurat pentru ultima dată de către Iustinian.

## 12. DISTRUGEREA PODULUI LUI TRAIAN

În legătură cu dărîmarea acestui splendid monument al tehnicii antice ni s-au păstrat două versiuni istorice.

Dio Cassius i-a atribuit o viață foarte scurtă. După el, succesorul lui Traian, împăratul Hadrian, ar fi dat poruncă oarecum din senin ca podului să i se scoată „partea de deasupra” (adică lemnăria bolților și a podelei), fiindcă aceasta constituia o punte periculoasă pentru romani, dar favorabilă barbarilor de a năvăli în Moesia (v. mai sus, p. 76).

În schimb, Procopius atribuie prăbușirea construcției aluviunilor îngrămădite de Dunăre, încît el s-a năruit sub presiunea acestora; s-a înfundat chiar drumul navelor și de aceea a fost nevoie de săparea unui canal de navigație special, în afara albiei fluviului (v. mai sus, p. 77). Ambele

informații au fost amplu discutate și interpretate în diferite feluri <sup>145</sup>.

Știrea din Dio Cassius s-a considerat de către foarte mulți istorici ca o interpolație tîrzie în textul original, făcută de către abreviatorii bizantini, deci un fapt de înlăturat, el fiind un fals istoric. Dacă am accepta așdoma știrea lui Dio Cassius, în adevăr ea ar apărea cu totul absurdă. Dărîmarea unei lucrări atît de costisitoare și utilă pentru viața provinciei de la nord de Dunăre, ordonată numai pentru faptul că Hadrian era invidios pe gloria lui Traian, sau ca o măsură preventiv-militară, și din considerentul că trupele romane nu erau în stare să o apere, sînt fapte de necrezut. Aceasta ar fi însemnat că întreaga provincie Dacia nu putea fi apărată de armata romană și că ea trebuie să-și ducă viața sub forma unui bastion izolat dincolo de fluviu, tăindu-și craca de sub picioare, adică podul!

Se pare totuși că informația lui Dio Cassius ascunde un pic de adevăr istoric, dar altfel interpretat.

Pentru războaiele sale partice, Traian a ridicat multe detașamente legionare și dintre trupele auxiliare ale Daciei, necesare operațiilor sale din Orient. Această micșorare a forței de apărare a provinciei a fost observată de către populația dacică recent supusă și de către vecinii barbari, totdeauna gata pentru jaf. Momentul răscoalei celor din interior și al năvalei celor din afară se dezlănțui imediat după moartea lui Traian (117 e. n.), „*in primis diebus imperii*” ale lui Hadrian, cînd situația devine gravă atît în Dacia, cît și în alte provincii <sup>146</sup>. Același biograf al împăratului ne informează că în primele luni de domnie ale lui Hadrian sînt părăsite cuceririle recente din Orient (Asiria, Armenia, Mesopotamia), ca să se facă față multor situații tulburi, între care și celei din Dacia. Dacă ar fi să-l credem pe Eutropius <sup>147</sup>, în mintea noului împărat încolțise chiar ideea părăsirii acestei provincii, proiect la

---

<sup>145</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 217 și urm.; distrus definitiv de Hadrian; Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 10: distrus prin eroziunea bancului de nisip; I. Ionescu, *op. cit.*, p. 10: distrus de furia apelor Dunării și a putrezirii lemnăriei etc.

<sup>146</sup> Spartianus, *Vita Hadriani*, în *Hist. Augusta*, 6, 3-9.

<sup>147</sup> Eutropius, VIII, 6.

care a renunțat, fiindcă, după spusele amicilor săi, însemna a da pradă barbarilor foarte mulți cetățeni colonizați în Dacia. Marea problemă de la Dunărea inferioară o constituia în 117/118 invazia concomitentă a sarmaților iazigi și a roxolanilor, frații lor. Primii atacau Dacia prin Banat, ultimii veneau prin Muntenia spre Moesia și Dacia inferioară (Oltenia). Cele două direcții de atac arată că neamurile sarmatice urmăreau să-și unească forțele în ținutul Drobetei, adică acolo unde se găsea podul roman, pe care-l puteau folosi, odată cucerit intact, pentru a se răspîndi după pradă pe un întins teritoriu de la sud de Dunăre. Se pare că acest atac s-a și realizat și că Drobeta a avut de suferit<sup>148</sup>. Era deci firesc ca în fața unui asemenea dublu pericol romanii să ordoneze întreruperea circulației pe pod, scoțîndu-i-se „partea de deasupra” (. . . ἀρῆϊλε τὴν ἐπιπολῆς κατασκευήν), după cum notează Dio Cassius. Prin această „parte de deasupra” trebuie să înțelegem bolțile și podeaua podului, dar nu în totalitatea lor. Ele au putut fi demontate cel mult în sectorul a 2—3 pile, ca podul să fie întrerupt pînă în momentul alungării invadatorilor. După încheierea furtunii, partea lemnării demontată a putut fi ușor refăcută, ca podul să-și recapete misiunea importantă ce o deținea.

Se pare însă că întreruperea temporară a podului pe vremea furtunoaselor invazii sarmatice din anii 117/118 e. n. a fost eternizată de către copiii rezumatori ai lui Dio Cassius. Ne mai putem gîndi și la faptul că podul era în parte deteriorat pe vremea lui Dio Cassius (care scrie opera sa pe la 229 e. n.) din pricina aluviunilor Dunării. Istoricul grec cunoscînd informația aceasta, dintr-un izvor mai vechi despre dărîmarea podului de către Hadrian, a pus-o pe seama acestuia *in aeternum*, el neștiind precis cînd apele l-au dărîmat.

Din biografia împăratului Severus Alexander aflăm că pe timpul domniei sale (222—235), în toate locurile unde se făcuseră poduri de către Traian, ele au fost renovate dacă era cazul, și că deși el a refăcut total unele dintre acestea, nu a schimbat numele celor ce-l purtau de la

---

<sup>148</sup> D. Tudor, *Răscoale și atacuri barbare în Dacia romană*, București, 1957, p. 11 și urm.

Traian <sup>149</sup>. Textul amintit nu pomeniște direct podul de la Drobeta, iar Traian a fost autorul multor asemenea construcții. Deci o restaurare a celui construit de către Apollodor rămîne o simplă ipoteză.

Tehnicienii din zilele noastre cred că distrugerea podului lui Traian nu a fost opera lui Hadrian sau consecința unor invazii barbare. Roaderea treptată a bancului de nisip a dus la năruirea a patru pile, după părerea lui Duperrex <sup>150</sup>. Ion Ionescu <sup>151</sup> acordă o mare însemnătate în ceea ce privește sfîrșitul podului, furiei valurilor și ne-trăinicii lemnului de la bolți, fiind de părere că podul a fost construit în scop limitat, acela de a înlesni armatelor romane trecerea Dunării. În această privință deci, cei doi tehnicieni sînt de acord cu afirmația lui Procopius.

Într-adevăr, aceasta ar fi fost cauza năruirii treptate a podului, care putea fi, desigur, restaurat acolo unde se produceau mici stricăciuni. Apollodor și-a dat seama de acest pericol, de aceea a turnat în șuvoiul Dunării 20 picioare puternice din blocuri de piatră și zidărie masivă cu fundații săpate adînc în albia apei. Dar indiferent de aceste prevederi tehnice, rezultatul putea fi contrariu în ceea ce privește siguranța podului. Marea lățime a picioarelor lui a blocat 40% din cursul normal al fluviului, ridicîndu-i nivelul și forța de presiune a apelor. Acolo unde fundul Dunării a fost mai slab, s-au produs eroziuni în jurul

---

<sup>149</sup> Lampridus, *Vita Severi Alexandri*, în *Hist. Aug.* 25. Comentînd această informație, Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 218 cu nota 5, afirma că tot acum s-a impus și toponimicul *Severin*, ceea ce este greșit, deoarece originea acestuia este slavă. Același Aschbach (*op. cit.*, p. 217 și urm.) acceptă distrugerea definitivă a podului de către Hadrian, fiindcă Drobeta nu era un punct militar și comercial important. El ar fi fost înlocuit cu un pod de vase, apoi reclădit din piatră de către Severus Alexander. După Aschbach, *op. cit.*, p. 219 și n. 3, odată cu părăsirea Daciei, barbarii l-ar fi distrus, iar Constantin cel Mare l-ar fi refăcut a doua oară!

<sup>150</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 10.

<sup>151</sup> Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 31. Istoricul vienez Carl Patsch, *Beiträge zur Völkerkunde von Südosteuropa*, III: *Die Völkerbewegung an der unteren Donau in der Zeit von Diokletian bis Heraklius*, I Teil: *Bis zur Abwanderung der Goten und Taisalen aus Transdanuvien*, Wien-Leipzig, 1928, p. 44 și urm., crede la fel, cum că podul lui Traian ca și al lui Constantin cel Mare de la Celei au căzut jertfă inundațiilor, împotmolirilor și sloiurilor de gheață.

pilelor. Sectorul de atac al eroziunii a fost în primul rînd bancul de nisip, unde dislocarea a patru pile a creat o breșă largă de cel puțin 100 de metri. Aceleași roaderi s-au putut petrece și în alte părți. Situația podului a devenit precară în momentul cînd s-a rupt digul, construit pentru abaterea apei fluviului pe brațul-canal de pe malul sudic. Atunci, cea mai mare parte din apele Dunării (dacă nu în totalitatea lor) au revenit pe albia cea mare de la nord și au exercitat o puternică presiune asupra amplasamentului podului care le bara peste o treime din lățimea cursului normal. Cînd s-a putut întîmpla această împotmolire a brațului mort, iarăși nu putem ști.

Perioadele cele mai dificile pentru siguranța podului erau în primăvară, cînd pe Dunăre se scurg mase de sloiuri. Dacă nivelul fluviului în acel moment era ridicat, mari blocuri de gheață se îngrămădeau sub bolțile lui, iar presiunea formidabilă a apei ce le împingea ducea la ruperea lor. Trebuie să admitem că asemenea stricăciuni provocate de sloiuri, mai mici sau mai mari, au avut loc de multe ori, dar ele au fost remediate periodic.

Pînă cînd a stat în funcțiune acest pod nu putem ști. În orice caz romanii s-au străduit să-l mențină mult timp în stare de funcționare, poate pînă în momentul lichidării stăpînirii romane la nord de Dunăre.

Între cele două războaie mondiale se păstra la vechiul muzeu tehnic din „Parcul Libertății” (București) o bucată de bîrnă din podul lui Traian, adusă acolo după distrugerile din anul 1909, cînd a fost găsită în mîlul din fața unei pile. Ea purta în exterior urme de arsură, aspect ce ar indica acțiunea unui incendiu asupra tablierului și bolții podului. Poate că această ardere s-a făcut intenționat, ca lemnul să devină mai rezistent împotriva acțiunii dăunătoare a unor agenți din afară. (Bîrna a dispărut în incendiul acestui muzeu).

În concluzie : nu știm cînd și cum a fost distrus podul lui Apollodor de la Dunăre.

Prin grandoarea, trăinicia și cheltuiala făcută, podul de la Dunăre al lui Traian arată hotărîrea și în același timp și siguranța lui Traian că Dacia va deveni o provincie romană. El nu a fost construit numai pentru o simplă campanie



militară, când un modest și ieftin pod de vase putea îndeplini o atare misiune. Construcția a fost durată pentru veacuri, ca Dacia să fie puternic legată din punct de vedere economic și militar cu trunchiul imperiului. Pentru acest scop era mai firesc ca locul podului lui Traian să fie ales la gura Oltului, în fața Diernei sau în punctul bănățean de trecere a Dunării în anul 101. Toate șoselele romane ce porneau de la Drobeta către interiorul Daciei făceau mari ocoale spre Sarmizegetusa sau Apulum. Prin pasul Vîlcan nu exista o bună și comodă cale romană, iar șoseaua către valea Oltului realiza un foarte mare ocol pînă să intre în defileu. De aceea ne menținem convingerea că la alegerea locului de amplasare : Pontes-Drobeta, au stat în fața lui Apollodor neobișnuite avantaje tehnice obligatorii, adică posibilitatea de a abate cursul Dunării pentru fundarea pilelor.



## Podul lui Constantin cel Mare de la Celei

**D**ate despre podul de la Dunăre al împăratului Constantin se cunosc azi destul de puține în comparație cu cel de la Tr. Severin. În cele patru mențiuni literare despre el, rămase de la istoricii romani târzii și de la cronicarii bizantini, întâlnim prea puține indicații de natură istorică și tehnică. Ruinele podului sînt păstrate azi într-o stare destul de modestă, iar pe alocurea ele au fost cercetate prea sumar sau de loc. Capătul sudic al acestei construcții, situat undeva pe malul bulgar al Dunării, încă nu a fost identificat, iar pe albia Dunării, cercetările asupra picioarelor sale de piatră cu concursul scafandrilor s-au făcut destul de modest.

### 1. LOCALIZAREA PODULUI

Podul lui Constantin cel Mare este astăzi bine localizat, între satul *Ghigghi* din Bulgaria și comuna *Celei* (recent înglobată la orașul Corabia) din România. În antichitate se găseau pe vetrele acestor sate două înfloritoare orașe romane, *Oescus* pe malul drept și *Sucidava*, pe cel stîng.

Populația românească a păstrat continuu în tradițiile ei amintirea acestui pod <sup>1</sup>.

Dimitrie Cantemir cunoștea frumoasa legendă a *Domnului de Rouă*. Eroul a trecut Dunărea pe podul de „aramă” de la Celei, ca în cursul nopții să alerge călare pe *Drumul de piatră al împăratului Traian* din cîmpia românățeană spre curțile lui *Ler împărat* ce se găseau în cetatea *Antina* de la Romula-Reșca, lângă Caracal <sup>2</sup>. Pe la începutul secolului trecut, sătenii din Celei și-au întărit convingerea că „podul este din aramă” și cred pînă în zilele noastre că în albia Dunării picioarele lui sînt turnate din acest metal. Inginerul Alexandru Popovici ne arată cum s-a răspîndit această ultimă legendă: — „Românii de acolo [din Celei] numesc podul lui Traian (?) *podul de aramă*, pentru că s-a găsit în Dunăre o scoabă de aramă ca de 3 siuhi de lungă [adică de 3 picioare = 90 cm] în patru muchii, groasă ca un fier de plug, cu capetele îndoite care țineau pietrele! Această scoabă s-a scos cu osia cînd se prindea” [pește] <sup>3</sup>.

Alegerea locului de trecere Oescus-Sucidava pentru construcția acestui pod era în acea vreme în concordanță cu planurile militare de la Dunărea inferioară ale lui Constantin cel Mare (fig. 1). Importantul drum de pe valea Iskerului se lega la capătul lui nordic, terminat pe malul drept al Dunării, cu marele drum roman ce cobora din Transilvania pe Olt, prin Romula, apoi în continuare peste cîmpia românățeană pînă la Sucidava. Podul nu putea fi ridicat la gura Oltului, ca să se lege acolo cu cealaltă ramură a drumului de pe malul acestui rîu, cunoscută între Romula și Islaz, deoarece pe malul bulgar al Dunării nu exista, din acel loc spre Balcani, o cale bună de acces, ca aceea de pe valea Iskerului. Se știe că și în vremea stăpînirii romane în Dacia (secolele II—III), drumul roman dintre Romula și Islaz a avut un rol mai mult strategic în cadrul limesului

<sup>1</sup> D. Tudor, *Podul de la Celei*; același, *OR*<sup>8</sup>, p. 425—431.

<sup>2</sup> Al. T. Dumitrescu, *Tradiții și mărturii documentare despre drumul roman de la Reșca la Celei*, în *BCMI*, IV, 1911, p. 107—110; același, *Ler împărat...*, în *Revista pt. istorie, arheol. și filol.*, XII, 1, 1911, p. 357—395 și XIII, 1—2, 1912, p. 305—381.

<sup>3</sup> *Condica inedită a inginerului Alexandru Popovici*, extrase publicate de Odobescu, în *Antichități Romanești*, p. 217.

*Alutanus*, pe cînd cel dintre acest oraș roman și Sucidava de la Dunăre îndeplinea o funcție dublă, economică și militară. La acestea mai sînt de adăugat și unele avantaje de natură tehnică oferite de cursul Dunării între Oescus și Sucidava, pentru construcția unui pod, după cum se va arăta mai jos.

Pentru prima dată, podul roman de la Celei a fost înregistrat grafic pe cunoscuta hartă redactată între anii 1694—1699 de către stolnicul Constantin Cantacuzino, pe care el o și tipărește la Padova în anul 1700. În acest document cartografic, paralel cu cursul Oltului, este schițat și drumul roman de pe malul lui drept, cu cele două ramuri ce legau Romula de Islaz și Celei. Ramura de apus a acestei căi romane se termină pe malul stîng al fluviului. Acolo apare (în continuarea ei) desemnat podul, cu patru picioare în apă, între Celei și Ghighi. Autorul notează ca explicație : „*în acest loc a fost cîndva un pod*” (ἐν ταῦτα ἦν ποτὲ γέφυρα), deci fără să cunoască originea lui romană<sup>4</sup>.

Pare cu totul curios că Marsigli nu a folosit această hartă publicată în Italia de către prietenul său cu care a menținut o asiduă corespondență științifică. În schimb, ea a fost reprodusă sau utilizată de către alți autori din secolul al XVIII-lea. Astfel, la 1718, harta stolnicului era reprodusă la Veneția de către Anton Maria del Chiaro, în cunoscuta sa carte despre Valachia. Acest călător italian a adăugat însă o explicație nouă în ceea ce privește originea podului de la Celei, atribuindu-l împăratului Traian<sup>5</sup>.

Folosindu-se probabil de harta stolnicului Cantacuzino difuzată de către Anton Maria del Chiaro prin amintita sa lucrare, Fr. Öttinger, autor al unei cărți despre războaiele cu turcii ale împăratului Carol al VI-lea al Austriei, nota

---

<sup>4</sup> C. C. Giurescu, *Harta stolnicului Constantin Cantacuzino*, în *RIR*, XIII, 1, 1943, p. 1 și urm.

<sup>5</sup> Anton Maria del Chiaro, *Storia delle moderne rivoluzioni della Valachia*, Venezia, 1718 (ed. N. Iorga), București, 1914, p. 10 și urm. Atribuirea podului de la Celei lui Traian s-a făcut, probabil, prin faptul că după tradiție și drumul roman de pe valea Oltului se atribuie acestui împărat.

și el lângă Ginge (Ghichi) „ruinele unui pod de lemn” (*pontis lignei rudera*)<sup>6</sup>.

În schimb o serie de autori din veacul al XVIII-lea și de la începutul celui următor, ca filologul Schwartz, istoricii Sulzer, Francke, Uttech, Dorner, Ad. Müller, M. Kogălniceanu ș. a., influențați probabil de explicația greșită a lui del Chiaro în privința originii podului de la Celei, s-au străduit să susțină că paternitatea lui se cuvine lui Traian (vezi mai sus, p. 57 și urm.). J. Aschbach, cel care a răsturnat definitiv această eroare, a căzut la rîndu-î într-o altă mare greșală. Fiind prea zelos pentru localizarea podului lui Traian la Tr. Severin, a afirmat că nu putea exista un pod roman la Celei și că împăratul Constantin a restaurat doar pe al lui Apollodor, spre a-l folosi ca punct de trecere peste Dunăre<sup>7</sup>.

În decursul timpului se cunoaște o singură mărturie despre apariția la suprafața apei a picioarelor podului de la Celei, în timpul scăderilor excepționale a nivelului Dunării (vezi mai jos, p. 164). Cu toate acestea, pescarii de pe malurile fluviului cunosc și azi poziția pilelor în Dunăre, în locurile unde apa face vârtejuri puternice, iar ei își feresc năvoadele de aceste „șapte vîltori”. Astăzi serviciile pentru asigurarea navigației dunărene nu au de furcă cu picioarele podului (așa cum s-a întîmplat în secolul trecut). Ele nu împiedică drumul vapoarelor, fiind în cea mai mare parte distruse și situate la mare adîncime. Poziția lor în albia fluviului (așa cum se va arăta mai jos) s-a stabilit precis numai cu ajutorul cercetărilor subacvatice.

Între Celei și Ghichi, Dunărea a format din timpuri memoriale o luncă aluvionară și inundabilă, largă de aproape 4 km, prin mijlocul căreia curge azi brațul navigabil al Dunării, lat de 1137 m. Luncile din dreapta și stînga acestui braț nu mai sînt inundabile azi. Între cele două războaie mondiale, statul bulgar a construit un puternic dig de pă-

---

<sup>6</sup> Fr. Öttinger, *Theatrum belli Imperat. Carol VI et Sult. Achmet IV in partibus regnorum Serviae et Bosniae* (1718—1735), harta anexată (apud D. P. Dimitrov, *Le ricerche archeologiche del conte Luigi Marsigli nelle terre bulgare alla fine del secolo XVII* (extras din *Annuaire de l'Univ. de Sofia — Faculté hist. — philol.*, t. XLIII, Sofia 1947, p. 41, nota 19).

<sup>7</sup> Aschbach, *Trajans Donaubrücke*, p. 203, cu n. 2 și 3. Cf. și mai sus, p. 60.

mînt de la gura Iskerului pînă la a rîului Trinca. S-a reușit astfel a se asana bălțile și a se stăvili zonele inundabile de pe această parte, acum transformată în teren de grădinărit și de cultivarea orezului. În ultimii cinci ani, statul român a transformat în regiune agricolă și de fînețe toată lunca din fața Celeiului lată de 1300 m, prin construcția unui mare dig ce pornește de la Dăbuleni și astupă toate gurile de revărsări periodice ale Dunării. Gîrla Bozahuzului

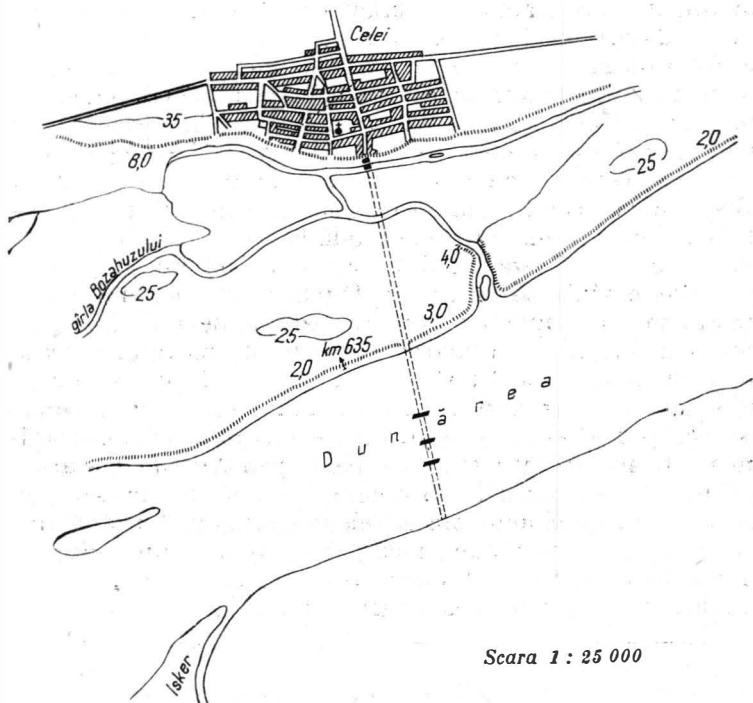


Fig. 42. — Amplasamentul podului roman de la Celei

(sau a „Banului”) ce pornea din Balta Orlea și străbătea lunca Celeiului, a fost de asemenea astupată la gurile ei (fig. 42).

Nu putem ști însă care era aspectul hidrografic al Dunării și topografia luncilor ei dintre Sucidava și Oescus

în antichitate. După toate probabilitățile, pe sub malul românesc se scurgea un alt braț navigabil al Dunării. Din cercetările arheologice făcute sub malul românesc rezultă că vasele fluviale romane puteau pătrunde pe el pînă lîngă cetatea Sucidava. Prezența acestui braț navigabil al Dunării pe sub malul românesc ar putea fi confirmată și de existența unui picior de zidărie de mărimea 2,50×8 m, constatat de Polonic la 50 m spre sud de portal. Din acest braț aluvionat mai rămîne azi curgătoare o simplă gîrlă ce se află la 25 m sud față de portalul podului. Ea este alimentată continuu de izvoarele ce țîșnesc de sub malul vecin. Datorită acestei situații hidrografice complicate, podul lui Constantin cel Mare prezenta două părți distincte. Între malul românesc și actualul braț navigabil al Dunării, deci pe o fișie de luncă inundabilă, lată de 1300 m, acest pod s-a construit cu picioare din piatră și din lemn. Dar în afară de portalul său din zidărie și o pilă la 50 m sud de acesta, nu a lăsat nici o altă urmă din zid sau din lemn.

Pe brațul navigabil al Dunării, lat de 1137 m, a funcționat principalul sector al podului de la care ne-au rămas trei picioare de piatră. Cît privește portalul podului de pe malul drept al Dunării, el urmează a fi găsit la 100 m vest față de actualul pichet de grăniceri bulgari, unde Polonic și Tocilescu menționează resturi de zidării cu cărămizi<sup>8</sup>. În această situație, construcția podului lui Constantin cel Mare se extindea pe o lungime totală de aproximativ 2437 m, fiind deci unul dintre cele mai lungi poduri din antichitate. De lîngă actualul pichet de grăniceri din Bulgaria, unde va fi fost portalul sudic, o șosea lega podul direct cu orașul Oescus situat pe o terasă extinsă în unghiul format de vărsarea Iskerului și cotul Dunării. Jumătate din corpul

---

<sup>8</sup> Colegul Teofil Ivanov din Sofia mi-a comunicat oral că, deși a făcut o anchetă în această regiune, nu a reușit a descoperi ruinele acestui portal. În timpul unei vizite făcută peste Dunăre (la 19 iulie 1898), Pamfil Polonic (tatăl) a văzut la apus de pichetul de grăniceri bulgari, exact pe linia amplasamentului podului roman, „o mulțime de cărămizi romane”, care ar putea fi de la ruinele portalului sudic (dacă nu cumva s-au adus ulterior pentru zidirea pichetului?). (După un carnet de notițe ale lui Polonic achiziționat de noi de la fiul său Pamfil Polonic). Referindu-se la portalul sudic al podului, Alex. Popovici spune că a văzut „capătul lui ce stă pe mal la dreapta rîului Isker” (cf. Odobescu, *Antichități Romanești*, p. 217).



lui era realizată din lemn, deci ușor de ridicat. Dificultăți tehnice serioase au apărut numai pe actualul braț navigabil al Dunării.

Față de etiajul Dunării, nivelul luncii Celeiului se ridica numai cu 2—3 m. În anii când se produceau inundații pe aceste locuri, înălțimea apei se ridica pînă la 3 m. Portalul podului roman era atunci atins de ape, mai ales primăvara. Rîpa terasei Celeiului de lîngă portalul nordic se află la o înălțime de aproximativ opt metri față de nivelul luncii. Dacă portalul sudic al podului se găsea lîngă actualul pichet de grăniceri bulgari, el era acolo și mai mult expus inundațiilor. De la portalul respectiv drumul se putea lega cu orașul Oescus, construit numai pe un dig înalt.

Cu concursul Serviciului Hidraulic Român am putut stabili că amplasamentul podului lui Constantin cel Mare existent pe brațul navigabil al Dunării se găsește la 634,750 km față de vărsarea Dunării în mare și la 680 km față de intrarea fluviului pe teritoriul românesc (lîngă Baziaș).

## 2. SCRIITORII ROMANO-BIZANTINI DESPRE POD

În legătură cu podul lui Constantin posedăm scurte informații de la patru scriitori din epoca tîrzie romană și din cea bizantină.

*Sextus Aurelius Victor*, în două dintre scrierile ce i se atribuie, vorbind despre domnia primului împărat creștin, spune o dată, că „*acesta a construit un pod peste Dunăre*”<sup>9</sup>, iar în alt loc, mai detaliat, că „*a construit un pod pe Dunăre ; a clădit castru și castru în numeroase locuri potrivite*”<sup>10</sup>. Autorul a trăit în a doua jumătate al secolului al IV-lea și a ocupat demnități de seamă sub împărații Iulian Apostatul (361—363) și Teodosiu I (379—395). Din păcate caracterul prea rezumativ al lucrărilor sale nu i-a permis a ne transmite mai multe detalii despre acest pod, asupra

---

<sup>9</sup> *Epitome de Caesaribus*, 17 (ed. Pichlmayr, p. 167) : *Hic pontem in Danubio construxit*”.

<sup>10</sup> *Ibidem*, 41 (p. 127) : *Pons per Danubium ductus ; castra castellaque pluribus locis commode posita*.

căruia putea fi bine informat, cel puțin din izvoarele scrise, dacă la acea dată construcția respectivă nu mai era în picioare.

*Chronicon Paschale*, un cronograf din același veac, notează că sub consulatul lui Flavius Iulianus și al lui Vettius Iustus, adică în anul 328 „Constantin cel Cuvios a trecut Dunărea de mai multe ori și a construit acolo un pod de piatră”<sup>11</sup>. Însemnarea din acest izvor se leagă perfect cu alte două știri contemporane despre împărat. Episcopul Eusebius din Caesarea, biograful său, ne spune că în anul 328 Constantin a plecat din Nicomedia la Dunăre<sup>12</sup>. În adevăr prezența în acest an a împăratului pe frontiera dunăreană se și confirmă prin locul și data unei legi semnată de el. În luna iulie a anului 328, Constantin semnează o lege în localitatea *Yscum*<sup>13</sup>, care nu este altceva decât numele corupt al orașului *Oescus*, situat, după cum s-a arătat, la capătul sudic al podului său. Legate între ele, aceste ultime trei știri ne confirmă faptul că podul dintre *Oescus* și *Sucidava* era terminat în anul 328 e. n., când el a fost probabil și inaugurat de către împărat. Atunci împăratul a trecut de mai multe ori pe el la nord de Dunăre. Cum în acest moment nu ne sînt semnalate lupte ale romanilor cu popoarele în migrație de pe teritoriul Daciei, este de presupus că vizitele imperiale dincolo de fluviu au fost făcute pentru inspectarea altor lucrări strategice, finite sau în curs de realizare (drumul roman dintre Dunăre și Romula, valul Braza lui Novac, fortificațiile *Sucidavei* etc.).

Podul său a mai lăsat slabe ecouri în paginile a doi cronicari bizantini, care s-au informat asupra lui din literatura istorică mai veche.

*Theophanes Confessor* (741—817) în *Chronographia* sa compusă între anii 810—815, ne arată că „în acel an [320], Constantin cel Cuvios, trecînd Dunărea, a construit

---

<sup>11</sup> *Chronicon Paschale*, în *Monumenta Germaniae Historica*, IX, *Chronica Minora*, vol. I, p. 233 (ed. Mommsen), Berlin 1892 : „Κωνσταντῖνος ὁ εὐσεβῆς τὸν Δανοῦβιν πλειστάκις ἐπέρασεν, καὶ γέφυραν αὐτῷ λιθίνην ἐποίησεν”.

<sup>12</sup> Eusebius, *Vita Constantini*, III, 50 (ed. Heikel, p. 98).

<sup>13</sup> *Codex Theodosianus*, VI, 35 (ed. Mommsen I, 1, p. 305). Cf. și O. Seeck, *Die Zeitfolge d. Gesetze Constantins*, în *Zeitschrift für Rechtsgeschichte*, X, 1889, p. 238 și urm.

acolo un pod de piatră și a învins pe sciți”<sup>14</sup>. Textul lui Theophanes este asemănător ca redactare cu cel din *Chronicon Paschale*. Dar prin faptul că el dă ca dată pentru aceste evenimente anul 320, în loc de 328, și mai adaugă știrea despre victorii armate ale împăratului, ne poate arăta că nu s-a informat direct din amintita cronică. Este știut însă că Theophanes folosește o cronologie întârziată cu opt ani față de cea reală. Dacă adăugăm această cifră la 320, ajungem la concordanță perfectă cu data de 328 e. n., menționată de *Chronicon Paschale* ca an al construcției podului. Este posibil ca ambele știri să aibă comună o altă sursă de informație, nouă necunoscută. Notăm faptul că, întocmai ca și în *Chronicon Paschale*, cronicarul bizantin ne spune că podul era din piatră, deci zidit. Cît privește „sciții” învinși de împărat, întâlnim aici obișnuitul obicei al scriitorilor bizantini de a arhaiza numele popoarelor contemporane în migrație. Neamurile „scitice” învinse atunci de către Constantin nu erau altceva decît sarmații și goții ce controlau în veacul al IV-lea fostul teritoriu al Daciei Traiane<sup>15</sup>.

Între veacurile XI—XII, călugărul bizantin *Georgius Cedrenus*, în compilația cronicii sale, amintește și el pentru anii 23—25 (= 328—330) ai domniei primului împărat creștin că „acesta [Constantin cel Mare], trecînd Dunărea, a făcut acolo un pod de piatră și i-a învins pe sciți”<sup>16</sup>.

Comparînd textul lui Cedrenus cu al predecesorului său Theophanes, se vede clar că el a rezumat pe înaintașul său și deci nu ne poate spune nimic în plus.

În concluzie, ceea ce poate reține din cele patru știri literar-istorice prezentate mai sus, este faptul că podul lui Constantin a fost construit undeva la Dunăre (fără a ni se

---

<sup>14</sup> Theophanes, *Chronographia*, ed. Bonn, 1839, p. 41: „Τούτω τῷ ἔτει [320] Κωνσταντῖνος ὁ εὐσεβὴς τὸν Δανουβῖν περάσας, γέφυραν ἐν αὐτῷ λιθίνην πεποίηκε καὶ τοὺς Σκύθας ὑπέταξε”.

<sup>15</sup> C. Diclescu, *Die Wandalen und die Goten in Ungarn und Rumänien*, Leipzig, 1925, p. 21 și urm. (Mannus Bibliothek, no. 34).

<sup>16</sup> Cedrenus, ed. Bonn, 1838, vol. I, p. 517: „... Καὶ αὐτὸς τὸν Δάνουβιν περάσας, γέφυραν ἐν αὐτῷ λιθίνην πεποίηκε, καὶ τοὺς Σκύθας ὑπέταξε”.

îndica locul lui) ; că el era din piatră și că data construcției începuse înainte de anul 328, când a fost inaugurat de împărat.

### 3. CERCETĂRI ARHEOLOGICE ASUPRA RUINELOR PODULUI

În afară de informațiile sumare ale inginerului Alexandru Popovici (vezi mai sus, p. 156), în secolul trecut s-au mai făcut unele cercetări asupra podului de către alți arheologi.

În 1869, *Cezar Bolliac* face o vizită la ruinele romane de la Celei și arată între altele : „Aci a întins podul Constantin pe stâlpi de piatră, care stau încă în apă și dintre care se vede mai cu seamă unul, de care s-au izbit mai multe vase, și un vas stă și astăzi afundat lângă stâlp. De la capătul acestui pod pleca și șoseaua romană, care merge printre movile și morminte și se împreună cu cea de la Antonina sau Caracal, Recica de astăzi, care a fost și orașul cel mai important din Dacia de Jos”<sup>17</sup>. La această informare, gazetarul-arheolog, diletantul Bolliac, alături și o schiță pe care sînt trecute ruinele de la Celei, împreună cu portalul podului și primul picior de piatră al lui dinspre malul românesc, situat în brațul navigabil al Dunării, (C), probabil acela despre care ne spune că s-au izbit vapoarele.

Patru ani mai târziu, același Bolliac revine la Celei și între altele cercetează prin săpături împrejurimile capătului podului. „De la Oescu la Celei a fost pod de piatră pe Dunăre — scrie el. Acest pod s-a făcut în anul 318, de către Constantin I, care voia să fie al doilea Traian și care-și așezase cartierul general la Oescu, în timpul războiului al doilea dacic. Podul de-a stînga Dunării a fost apărut cu întăriri de amîndouă laturile și de la capătul lui pornește șoseaua de care am vorbit. Am voit să fac săpături și la această parte a Celeiului, unde nu făcusem

---

<sup>17</sup> Cezar Bolliac, *Raport către Dl. Ministru al Instrucțiunii Publice* registrat sub nr. 7819 și publicat în *Monitorul Oficial* din 1869, nr. 222, 223 și 224 (reprodus și de Odobescu, *Antichități Romane*, p. 241). Kautz, *Donau Bulgarien*, II, p. 162, era informat și el de către locuitorii din Ghighi că atunci cînd scade Dunărea picioarele podului ies la suprafața apei cu 1—2 m.

niciodată ; am combinat cît am putut săpăturile de partea stîngă a podului, urcînd pe șosea. N-a trecut mult ca să înceapă a se ivi printre cărămizi de acoperiș de case, bucăți, fragmente de statui de marmoră de dimensiuni naturale”<sup>18</sup>.

În continuarea acestor relatări despre săpăturile sale, Bolliac descrie sumar fragmentele de sculpturi, de inscripții și diferite alte obiecte aflate de el lîngă portalul podului, în ruine de case romane. Toate aceste piese se păstrează azi la Muzeul de Antichități din București. Analiza lor ne arată că aparțin secolelor II—III e. n., ele neavînd, deci, nici o legătură cu podul lui Constantin cel Mare<sup>19</sup>.

Un an mai tîrziu, Bolliac atacă și ruinele portalului podului constantinian, dîndu-ne aceste vagi informații : „Ceea ce am mai făcut acum în Celei este descoperirea piciorului din dreapta de la capătul podului lui Constantin, lucru ce-mi sta pe inimă de cînd descoperisem pe cel din stînga, cu casele și statuiele despre care am relatat acum un an. Acest picior l-am descoperit destul de bine, dar n-am găsit pe lîngă dînsul nici fragmente de statuă, nici nimic altul care să aibă vreun interes”<sup>20</sup>.

De reținut faptul că Bolliac a fost primul care a dezvelit ruinele portalului podului roman, care după aceea s-au reacoperit repede prin depunerile și gunoaiile scurse de pe coastă. Treizeci de ani mai tîrziu, cînd le-a reddezvelit Tocilescu, zidăriile nu se mai vedeau la suprafața solului. Rămîne interesantă afirmația lui Bolliac despre existența „în stînga” acestuia a unui al doilea picior de pod. Se pare că cel de-al doilea picior, menționat de Bolliac, poate fi identificat cu baza unui postament de la un pilon de zidărie ce susținea tablîerul podului la nord de portal, care a fost precizat în săpăturile din 1968 (v. mai jos. p. 174). În orice caz, Tocilescu nu l-a cunoscut în 1893. În jurul

---

<sup>18</sup> Cezar Bolliac, *Relațiune către membrii Comisiunii Arheologice din București*, în *Trompeta Carpaților*, nr. 1010 din 20 aug. (1 sept.) 1872 (reprodusă și de Odobescu, *Antichități Romanești*, p. 244).

<sup>19</sup> Publicate de D. Tudor, *Monuments de pierre de la collection Cezar Bolliac au Musée National des Antiquités de București*, în *Dacia*, IX—X, 1941—1944, p. 410—414, nr. 4—11.

<sup>20</sup> Cezar Bolliac, în *Trompeta Carpaților*, anul XI, nr. 1059 din 1/13 aprilie 1873 (reprodus și de Odobescu, *Antichități Romanești*, p. 248).

acestui rest de pilon s-au aflat recent (1968) multe urme de tencuială romană pictată în roșu pompeian, asociate cu fragmente ceramice romane din secolele II—III e. n., toate aruncate din săpăturile lui Bolliac.

Cercetări și săpături sistematice la portalul podului de la Celei a întreprins, mai târziu, și *Gr. G. Tocilescu*. Conducerea lucrărilor a fost încredințată de el lui *Pamfil Polonic*-tatăl, din ale cărui notițe de săpături rezultă că a lucrat acolo de la 16 iunie pînă la 15 august 1898<sup>21</sup>. Atunci cînd a deschis săpăturile, întregul portal al podului se găsea acoperit de gunoaiele aruncate de către sătenii din Celei. În primul rînd, Polonic constată că pe sub malul Celeiului se găseau încă urme de zidării de la un mare zid de apărare ce lega portalul cu colțul cetățuiei constantiniene și cu turnul de SV ale fortificațiilor civile ale orașului Sucidava. De îndată ce a dezvelit o parte din portal, Polonic subliniază faptul că „cimentul de la piciorul podului diferă de cel de la zidurile cetățuiei”. Cel de la cetățuie avea amestecat în mortar cărămidă pisată, pe cînd la zidăria portalului s-a folosit var curat, amestecat cu prundiș și nisip. În realitate, el avea în față restaurările bizantine ale cetățuiei (sec. al VI-lea e. n.), pe cînd la portal zidăria arată numai sistemul de construcție din secolul al IV-lea.

Folosind rapoartele de săpături ale lui Polonic și unele date mai vechi, Tocilescu ne-a lăsat despre pod, următoarele constatări: „La 132 m spre vest de zidul fortăreței, săpăturile noastre au dezvelit rămășițele capului unui pod peste Dunăre. Era acoperit de gunoaie și pămînt pe aproape 1,50 m înălțime. El consistă dintr-un trunchi de zid de 13,32 m lung și 6,35 m lat. Deasupra acestui zid este construit în ambele colțuri despre mal cîte un stîlp masiv de zid, avînd grosimea, unul (cel despre est) : 3,20 × 3,90 m, celălalt : 3 × 3,72 m. Ei sprijineau desigur bolta porții podului. Între ambii acești stîlpi se găsește o platformă de 5,79 m lungă și de 3 m lată. În partea despre zidul temeliei ea face un unghi înaintat către vest, un fel de ghețar destinat ca să apere piciorul contra curentului apei și sloiurilor de gheață. Tot aici se lega de piciorul po-

---

<sup>21</sup> Pamfil Polonic, „Carnet manuscris de notițe despre săpăturile de la Celei din 1898” (achiziționat de la fiul său, Pamfil Polonic).

dului în partea dinspre mal un zid gros de 1,45 m, care avînd aproape aceeași grosime ca a zidului înconjurător al fortăreței va fi fost poate însuși acest zid. Fortăreața servea în orice caz pentru apărarea podului.

Piciorul este construit din piatră, fața lui din pietre cubice regulat tăiate, iar interiorul din pietre brute legate laolaltă foarte tare cu ciment alb (beton), puțin amestecat cu nisip și cărămidă pisată. Asemenea mortar îl găsim întrebuintat și la zidurile fortăreței”<sup>22</sup>.

Acestei descrieri Tocilescu îi adaugă un plan al ruinelor portalului ridicat de către Polonic, care, față de cercetările din 1968, prezintă unele diferențieri (vezi mai jos, p. 171 și urm.).

În ceea ce privește picioarele podului din brațul navigabil al fluviului, Tocilescu află și el, de la pescarii din Celei, că acestea ar fi în număr de șapte. Unele fuseseră sondate cu cinci ani mai înainte de către arheologul român, cînd a obținut aceste rezultate: „Ca să ne încredințăm, am profitat de epoca cînd Dunărea era scăzută (în toamna anului 1893) și însoțit de d. inginer topograf Polonic, de primarul și învățătorul din Celei și de mai mulți pescari ne-am dus cu luntri pînă în mijlocul fluviului, și aici, în locul unde apa face vîltori sau anafornițe, după multă osteneală, am prins cu frînghiile unul din acele picioare, și prin sondaje am constatat: 1) la o adîncime de 2,85 m s-a dat de pietre mari; piciorul are o lungime de 10 m și o lățime de 6 m; 2) dînd în lături pe lîngă pietre, nu s-a putut ajunge la fundul Dunării, măcar că nuiaua de sondagiu avea o lungime de 6 m.

Podul are direcțiunea drumului lui Traian, coada bălții și 100 m spre est de pichetul bulgăresc, drept către ruinele coloniei Ōescus de la Ghighiu”<sup>23</sup>.

Nu trebuie să acceptăm aiudoma datele lui Tocilescu, în ceea ce privește dimensiunile picioarelor podului, deoarece el le-a obținut cu mijloace de investigație rudimentare. Cercetările cu scafandri, făcute în 1933, au dat alte rezultate. Prețioase sînt însă constatările lui în ceea ce privește

---

<sup>22</sup> Gr. G. Tocilescu, *Monumentele epigrafice și sculpturale ale Muzeului Național de Antichități din București*, București, 1902, p. 239–240.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 241.

legarea amplasamentului podului cu direcțiunea drumului roman de la nord de Celei, precum și faptul că portalul sudic al podului este de căutat la 100 m spre est, față de pichetul de grăniceri bulgari, adică tocmai în locul unde Polonic constatare urme de zidării din cărămidă (vezi mai sus, p. 166). El nu are însă dreptate când afirmă că mortarul folosit la zidăria portalului are o compoziție identică cu cel întrebuițat la zidul de incintă al fortificației constantiniene și bizantine de pe platoul vecin (la 132 m). Din observațiile recente se constată că în mortarul folosit la zidăria portalului, nu există cărămidă pisată, dar este același cu cel folosit în perioada constantiniană din cetățuie.

Rezultă că la Celei, Tocilescu a dezvelit portalul podului pe care-l denumește „pilon”, „capăt de pod” etc., iar Polonic îl identifică cu „poarta podului”. În ceea ce privește forma construcției, cei doi nu au încercat analogii cu portalul podului lui Traian de la Tr. Severin, deși elementele sînt asemănătoare: aceeași zidărie, platformă adîncită, ziduri laterale de legătură cu cetatea de apărare a podului etc.<sup>24</sup>. Prezența unui avantbec (ghețarul) unic la acest portal l-a reținut pe Tocilescu a-l identifica cu o pilă-culee sau cu însuși portalul podului. La Tr. Severin portalul nu posedă acest „ghețar”, iar picioarele podului au „ghețari” dubli (cu excepția pilelor culee, cf. fig. 23). Apariția unui puternic avantbec la portalul de la Celei vine în sprijinul existenței unui braț important al Dunării spre malul românesc. Lungimea platformei de 6 m, adîncită în blocul de temelie al portalului, îi putea indica lui Tocilescu însăși lățimea intrării podului.

De fapt ea corespunde și cu a șoselei romane ce pornea spre nord. Pare curios faptul că Tocilescu nu amintește de loc despre un picior de pod, menționat de Polonic în notele lui de săpături, la 50 m spre sud de acest portal, el fiind de mărimea 2,50 × 8 m. Dacă există într-adevăr acest picior, distanța între el și portal apare prea largă pentru deschiderea unei singure bolți de lemn. Este deci de presupus existența unui alt stîlp intermediar între portal și această pilă. În acest caz, deschiderea bolților

---

<sup>24</sup> Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 35, fig. 8 și 15.



Popovici (vezi mai sus, p. 156), dacă nu cumva aceste scoabe legau arcurile de lemn sau bîrnele podelei.

În concluzie, din aceste date culese în 1933 putem ajunge la o constatare foarte importantă: *pilele podului lui Constantin cel Mare aveau aceleași dimensiuni și tehnică constructivă ca cele cunoscute mai bine de la podul lui Apollodor; rezultă deci că la construcția podului de la Celei s-au folosit aceleași metode de fundare a pilelor ce se aplicaseră cu două veacuri mai înainte la podul lui Traian de la Tr. Severin; pe acelea trebuie să le fi cunoscut perfect, anonimul arhitect al podului lui Constantin cel Mare.*

A doua fază a cercetărilor asupra podului de la Celei a început în anul 1968. Împreună cu profesorul Octavian Torpu, am hotărît să redzevelim portalul lui, spre a verifica datele rămase de la Tocilescu-Polonic, care ni se păreau neconcludente în unele privințe. În același timp, după consolidarea ruinelor, el urma a deveni un monument vizibil. Capătul acestui pod este astăzi total dezvelit, consolidat și îngrădit cu sîrmă ghimpată, încît poate fi vizitat atît de turiști, cît și de către oamenii de știință. Noile cercetări au adus prețioase elemente în legătură cu forma, tehnica de lucru și dimensiunile ruinelor capătului nordic al podului <sup>26</sup> (fig. 45).

Portalul a fost ridicat pe o puternică fundație, de o formă neregulată și zidită în tehnica *opus incertum* (piatră spartă neregulat, legată cu mortar gălbui-uniform, realizat din var, nisip și pietriș). Lungimea maximă a platformei este de 14,50 m, lățimea de 7,00 m și are o fundație ce se scoboară la peste 1,50 m adîncime (din cauza izvoarelor puternice nu s-a putut săpa pînă la fund). În partea de nord, ea prezintă un spațiu gol, de formă dreptunghiulară neregulată care măsoară: 3,70 m (nord) × 2,85 m (est) × 2,70 m (vest) × 3,85 m (sud). În mod greșit Tocilescu și Polonic umpleau acest gol cu o platformă de mortar care nu există. Ei nu au constatat că peretele nordic al acestui gol coboară în trepte, dintre care prima (lată de 0,35 m) se află la 1 m adîncime (după care urmau altele, neprecizate din cauza

---

<sup>26</sup> Pe acestea le prezentăm după articolul lui Oct. Torpu, *Contribuții*. Unele dintre concluzii reprezintă rezultatul discuțiilor ce am avut împreună pe șantier.

izvoarelor ce țîșnesc puternic în acest loc). Către sud-vest acest puternic postament formează un proeminent avantbec, absent însă în partea opusă (sud-est), unde întîlnim un unghi de 90° (fig. 44—45).

Pe această puternică platformă-postament cu o dublă funcție (pilă-culee și portal) s-a ridicat portalul, de la care se mai văd urmele picioarelor sale laterale de susținere, fiecare de formă dreptunghiulară. Dimensiunile maxime ale acestor picioare de zidărie sînt de : 3,95 × 3,15 m (est) și 3,75 × 2,95 m (vest), fiind depărtate între ele cu 5,70 m, ceea ce corespunde de fapt cu lățimea porții podului. Aceste picioare, la înălțimea de 0,30—0,70 m (est) și la 1,15 m (vest) față de platformă, posedă cîte un brîu realizat din cărămidă alternînd cu piatră, fiind înalt de 0,05 m. Pe fețele lor exterioare ambele picioare fuseseră îmbrăcate cu o haină de blocheți de calcar, ciopliți regulat și fixați într-un *emplecton* obișnuit <sup>27</sup>.

„Spre sud, cele două picioare sînt legate organic printr-un trunchi de zidărie, avînd dimensiunile maxime de 11,20 × 3,50 m. Acestea se termină spre vest într-un unghi, urmînd forma platformei pe care se sprijină. Fața nordică a zidului, construită din blocuri de calcar tăiate regulat, legate cu mortar, îndeplinește rolul de parament pe această parte. Judecînd după urmele lăsate în zidărie, în partea de est, sud și vest, zidul era protejat de blocuri mari, de piatră, de formă, în general, paralelipipedică, avînd dimensiunile medii de 0,70 × 0,50 × 0,30 m. Rostul acestui zid, care se înalță pînă la circa 4,50 m deasupra platformei, era de a apăra construcția în partea sudică, în perioadele cînd nivelul apelor creștea, și de a susține capetele bolților de lemn pe care se rezema tablierul dintre portal și pila de la sud de acesta” <sup>28</sup>.

În partea de apus, portalul se prelungea cu un zid lat de 1,45 m, păstrat azi pe o lungime de 2,15 m și lucrat din piatră spartă legată cu un mortar de var obișnuit, dar în care s-au amestecat rare fragmente de cărămidă pisată. La bază, acest zid nu se leagă de platforma portalului. Numai în partea sa superioară, zidăria lui încalecă ruinele

---

<sup>27</sup> Toropu, *op. cit.*

<sup>28</sup> *Ibidem.*

(dacă acestea existau) nu depășea 25 m. Se poate presupune că tablierul podului fusese realizat numai din bîrne ~~12~~ o susținere a lor de către arcurile bolților dintre pile. În acest caz, picioarele de lemn trebuiau să fie mult mai dese.

În timpul îndelungatei campanii de cercetări arheologice din orașul roman și cetățuia romano-bizantină Sucidava (1931—1970) ne-am străduit a obține noi date tehnice și arheologice despre podul lui Constantin cel Mare. Am căutat de asemenea să verificăm unele dintre informațiile lăsate de predecesori în legătură cu acest monument.

Primele cercetări le-am făcut în luna octombrie a anului 1933, pe linia picioarelor podului din brațul navigabil al Dunării. Cu sprijinul inginerului C. Voiosu, pe atunci șeful serviciului Diviziei de Dragaje din Giurgiu, un vas al Serviciului Hidraulic Român, cu concursul unor scafandri, s-au făcut o serie de observații, sondaje și măsurători pe linia amplasamentului podului din Dunăre. S-au ridicat atunci un profil transversal prin pilele podului la scara lungimilor de 1 : 2000 și a înălțimilor de 1 : 200 (fig. 43), precum și un plan general de situație al regiunii dintre Celei și Ghighi, la scara de 1 : 10.000. Adîncimile apei au fost măsurate de vas din 26 în 26 m.

La acea dată cea mai adîncă cotă a apelor în raport cu etiajul nu depășea 5 m, deci cu o diferență în minus de aproximativ o jumătate de metru față de Tr. Severin (vezi mai sus, p. 116). Cea mai mare adîncime a apei nu apare la centrul albiei ei, unde s-a format un fel de platformă ridicată cu un metru și lată de aproximativ 100 m. Această spinare este flancată de două canale, cu adîncimea cea mai mare (cinci metri față de etiaj). În dreapta și stînga ei, albia fluviului se ridică domol spre maluri, fără gropi sau depuneri aluvionare, cum apar, în parte, la Tr. Severin. Pe malul românesc înregistrăm cota de + 7,20 m, iar la cel bulgăresc, numai +5,00, în raport cu linia etiajului Dunării din acest loc. Este de asemenea de reținut faptul că la portul vecin Corabia (4 km în aval), cota Dunării în raport cu nivelul Mării Negre este de + 20,183 m.

Cît privește natura fundului Dunării s-a constatat a fi în cea mai mare parte din pămînt aluvionar. Numai spre malul bulgăresc, pe o lungime de 130 m, fundul apei este format din piatră, o stîncă a prispei balcanice, în care nu

se puteau înfige piloni de lemn pentru construcția picioarelor podului. Apa se scurge domol și face vârtejuri puternice numai în cele trei locuri, unde se izbește de ruinele pilelor de zidărie ale podului.

Cercetările subacvatice din octombrie 1933 au identificat pe albia Dunării numai trei picioare ale podului roman, toate din zidărie<sup>25</sup>. Între ele nu s-a putut constata nici o altă urmă de pile durate din zid sau resturi ale unor piloni de lemn. Picioarele podului se găsesc amplasate pe partea mai puțin adâncă a albiei și în zona unde fundul apei este din pământ. Față de pila centrală, plasată exact la mijlocul albiei, cea dinspre malul românesc este situată la 163 m, iar cea dinspre malul bulgar la 130 m. În raport cu etiajul Dunării ruinele acestor pile se găseau (oct. 1933) la o adâncime de 2,20—2,60 m. Amplasarea s-a făcut în așa fel ca temeliiile lor să evite cele două mari adâncimi ale apei.

Partea cea mai interesantă cîștigată prin cercetările din 1933 se referă la forma și tehnica zidării acestor pile. Fiecare are lățimea de 19 m, adică exact aceeași dimensiune ca la pilele podului lui Traian de la Tr. Severin! Ele posedau, ca și la Tr. Severin, *avant* și *arierbec* ruinate de ape. S-a constatat că în această formă deteriorată pilele erau lungi de 26 m. Deci putem presupune că în stare intactă putea fi de 33 m, ca la podul lui Traian. S-a mai putut observa că, pînă la temelii, corpurile pilelor lui Constantin cel Mare fuseseră îmbrăcate cu un parament din blocuri de piatră cioplită regulat. Un atare bloc, extras de scafandri și păstrat cîndva la Șantierul Naval din Giurgiu, avea dimensiunile 0,90 × 0,65 × 0,55 m. Se pare că aceste blocuri erau legate între ele cu acele uriașe scoabe de bronz, despre care vorbește Alex.

---

<sup>25</sup> În 1934, cînd am publicat mica monografie *Podul lui Constantin de la Celei*, nu luasem cunoștință despre cercetările făcute asupra podului la începutul acestui secol de către o comisie de specialiști ruși. Această comisie pentru cercetarea istorică a Moesciei a putut constata la Ghighi, într-o pe ioadă de scădere a apelor Dunării, că în mijlocul fluviului existau trei picioare de pod. Cf. *Izvestiia Russkogo archeologiceskogo Instituta b Konstantinopole*, X, 1905, p. 464 — citată după G. Seure, în *Revue numismatique*, 1923, p. 124, n. 3. Vezi încă B. Diacovici în *Sbornik*, 1902, p. 41 și urm. și Kanitz, *Donau-Bulgarien* II, p. 274.

se puteau înfige piloni de lemn pentru construcția picioarelor podului. Apa se scurge domol și face vârtejuri puternice numai în cele trei locuri, unde se izbește de ruinele pilonilor de zidărie ale podului.

Cercetările subacvatice din octombrie 1933 au identificat pe albia Dunării numai trei picioare ale podului roman, toate din zidărie<sup>25</sup>. Între ele n-a putut constata nici o altă urmă de pile durate din zid sau resturi ale unor piloni de lemn. Picioarele podului se găsesc amplasate pe partea mai puțin adâncă a albiei și în zona unde fundul apei este din pământ. Față de pila centrală, plasată exact la mijlocul albiei, cea dinspre malul românesc este situată la 163 m, iar cea dinspre malul bulgar la 130 m. În raport cu etiajul Dunării ruinele acestor pile se găseau (oct. 1933) la o adâncime de 2,20—2,60 m. Amplasarea s-a făcut în așa fel ca temeliiile lor să evite cele două mari adâncimi ale apei.

Partea cea mai interesantă cîștigată prin cercetările din 1933 se referă la forma și tehnica zidării acestor pile. Fiecare are lățimea de 19 m, adică exact aceeași dimensiune ca la pilele podului lui Traian de la Tr. Severin! Ele posedau, ca și la Tr. Severin, *avant* și *arierbec* ruinate de ape. S-a constatat că în această formă deteriorată pilele erau lungi de 28 m. Deci putem presupune că și aceasta dimensiune a lor în stare intactă putea fi de 33 m, ca la podul lui Traian. S-a mai putut observa că, pînă la temelii, corpurile pilonilor lui Constantin cel Mare fuseseră îmbrăcate cu un parament din blocuri de piatră cioplită regulat. Un atare bloc, extras de scafandri și păstrat cîndva la Șantierul Naval din Giurgiu, avea dimensiunile 0,90 × 0,65 × 0,55 m. Se pare că aceste blocuri erau legate între ele cu acele uriașe scoabe de bronz, despre care vorbește Alex.

---

<sup>25</sup> În 1934, cînd am publicat mica monografie *Podul lui Constantin de la Celei*, nu luasem cunoștință despre cercetările făcute asupra podului la începutul acestui secol de către o comisie de specialiști ruși. Această comisie pentru cercetarea istorică a Moesiei a putut constata la Ghighi, într-o pe ioadă de scădere a apelor Dunării, că în mijlocul fluviului existau trei picioare de pod. Cf. *Izvestiia Russkogo archeologiceskogo Institutu b Konstantinopole*, X, 1905, p. 464—citată după G. Scure, în *Revue numismatique*, 1923, p. 124, n. 3. Vezi încă B. Diacovici în *Sbornik*, 1902, p. 41 și urm. și Kānitz, *Donau-Bulgarien* II, p. 274.

PROFIL TRANSVERSAL  
PRIN PILELE PODULUI DE LA CELEI

km 634 + 680

L = 1:2000

Scara i = 1:200

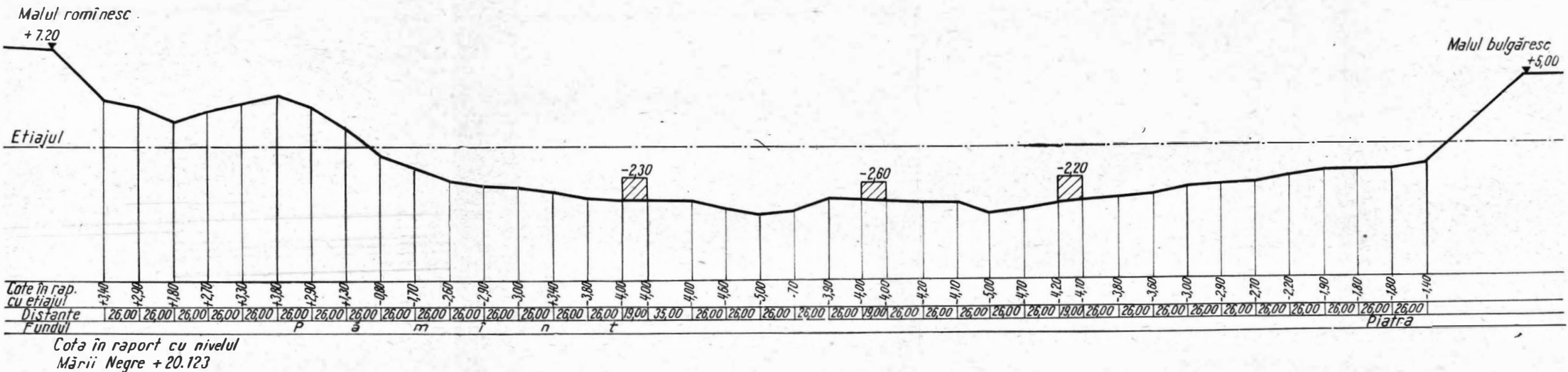
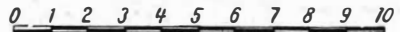


Fig. 43. — Sucidava-Oescus. Profil transversal prin pilele podului roman de la Celei (oct. 1933)

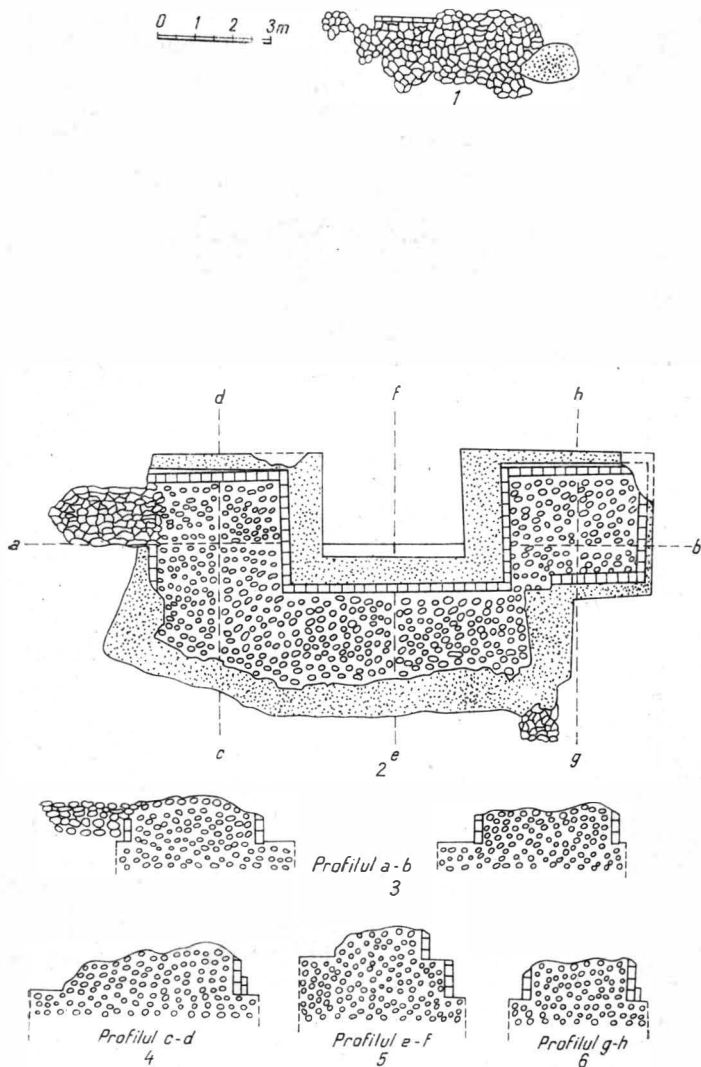


Fig. 44. — Sucidava. Ruinele portalului podului roman (plan de situație), în urma săpăturilor din 1968

portalului, de care se lega. Un zid similar se găsea și în partea opusă a portalului, dar astăzi este total dispărut. Din felul cum se leagă de portal și din compoziția mortarului lor diferit de al acestuia, deducem că cele două ziduri s-au ridicat într-o epocă când portalul era distrus <sup>29</sup>.

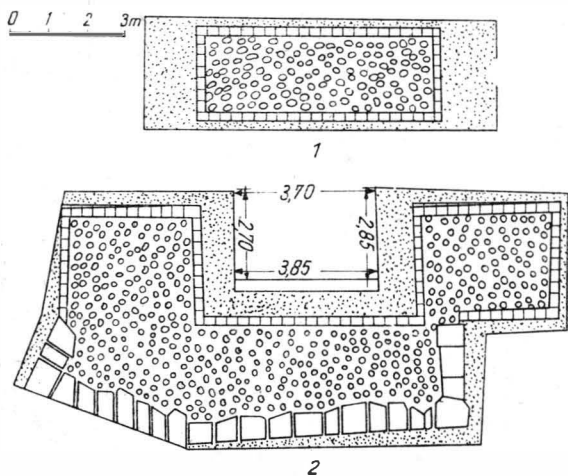


Fig. 45. — *Sucidava*. Reconstituirea planului portalului podului roman în urma cercetărilor din 1968 (după ●ct. Toropu)

La o distanță de 10 m nord de portal s-au identificat resturile de temelii ale unui postament de zidărie, de mărimea  $2,25 \times 5,90$  m și lucrat în *opus incertum* pe o platformă, asemănătoare cu aceea de la portal. Identificăm în aceste resturi un pilon de zid ce susținea tablierul podului de la nord de portal. Se pare că în continuarea acestuia podeaua se sprijinea pe piloni de lemn, identificați în săpături după resturi de lemn putrezit întâlinit la 3 m și 7 m spre nord de acest ultim zid <sup>30</sup>.

<sup>29</sup> *Ibidem*,

<sup>30</sup> *Ibidem*,



În pământul rezultat din săpăturile lui Bolliac și Tocilescu, precum și în straturile nederanjate s-au aflat șapte monede de bronz constantiniene <sup>31</sup>.

Din păcate cercetările din 1968 nu au reușit să identifice trunchiul de zidărie al pilei culee situată la 50 m sud de portal și avînd mărimea de 2,50 × 8 m, despre care amintește Polonic. Se pare că aceste ruine au fost total distruse sau îngropate adînc de aluviuni.

#### 4. CUM ARĂTA PODUL LUI CONSTANTIN ?

După cum Traian și-a inaugurat podul de la Drobeta prin baterea unor monede, tot așa a făcut și Constantin cel Mare pentru cel de la Sucidava. La acest ultim eveniment se referă un medalion din aur, emis în atelierul monetar din Constantinopol, piesă mult controversată în ceea ce privește originalul său antic. Numismatul H. Cohen l-a reprodus cu oarecare rezerve, deoarece avea în față numai imitații și falsuri ale piesei <sup>32</sup>. J. Maurice <sup>33</sup> l-a acceptat fără nici o critică. Deși nu ni s-a păstrat originalul constantinian, este meritul lui A. Alföldi <sup>34</sup> de a fi adus argumente definitive în privința existenței piesei respective în antichitate (fig. 46, a).

*Aversul medalionului* înfățișează bustul împăratului spre dreapta, diademat, drapat și însoțit de legenda CONSTANTINVS MAX. AVG. Pe *revers* apar inscripțiile SALVS REIP(ublicae) și DANVBIVS (în exergă). Podul lui Constantin reprezentat pe revers este redus la trei bolți executate din blocuri cioplite regulat. Tablierul s-a indicat printr-o dungă groasă, arcuită și sprijinită pe patru mari blocuri de piatră așezate pe capetele superioare ale pilelor.

---

<sup>31</sup> *Ibidem*. (Constans, Constantius II, Iulian Apostatul și patru piese deteriorate).

<sup>32</sup> Cohen, VII<sup>2</sup>, p. 285, no. 483 = P. H. Bruun, *The Roman Imperial Coinage*, London 1966, VII, p. 283 și 351, no. 298.

<sup>33</sup> J. Maurice, *Numismatique Constantiniennne*, Paris, 1908, I, p. 105, pl. IX, 9 și II, p. 516, nr. 516.

<sup>34</sup> A. Alföldi, *Die Donaubrücke Constantins des Grossen und verwandte historische Darstellungen auf spätrömischen Münzen*, in *Zeitschrift für Numismatik*, XXXVI, 1926, p. 161–166 și pl. XI, 1. El pune în evidență medalioanele false de la Viena și Paris (pl. XI, 2–3).

La capătul din dreapta al podelei apare un stîlp cilindric, mai înalt decît podul, cu capătul superior bombat, element pe care Alföldi îl identifică just cu un turn de apărare. În chip de luptător, împăratul păşeşte victorios pe pod,



Fig. 46. — Medalion din aur cu imaginea podului lui Constantin cel Mare (a) și o pretinsă monedă de bronz (din sec. al IV-lea) referitoare la același monument (b)

îmbrăcat cu o mantie militară, înarmat cu o lance în mîna dreaptă și cu un scut în cea stîngă. Este condus de o *Victoria* ce poartă un trofeu. Ea îi arată cu mîna dreaptă un barbar pe jumătate îngenunchiat și cu mîinile aduse la piept în semn de supunere. La capătul din stînga al podului, chipul simbolic al zeului Danubius protejează trecerea împăratului peste pod, în maniera scenelor întîlnite pe columnele lui Traian (fig. 4) și a lui Marcus Aurelius. Sub arcurile podului se pot distinge cu greutate două siluete de corăbii și dunga ondulată ce indică valurile fluviului.

Față de datele arheologice culese la Celei, fără îndoială că nu putem considera imaginea podului de pe această monedă ca un document sigur pentru reconstituirea construcției. Elementele arhitectonice ale podului au ieșit din imaginația unui lucrător monetar de la Constantinopol, care nu văzuse originalul de la Dunăre.

Marsigli<sup>35</sup> a fost primul care a crezut că imaginea podului lui Constantin cel Mare poate fi identificată și pe o mică monedă de bronz, bătută de asemenea la Constantinopol în cinstea unui prinț al dinastiei constantiniene. Dar recente studii numismatice au dovedit că această piesă nu datează din epoca constantiniană, încît trebuie eliminată din repertoriul figurativ al podului lui Constantin cel Mare<sup>36</sup> (fig. 46, b).

După cum s-a arătat, unii autori antici (Chronicon Paschale, Theophanes și Cedrenus) numesc podul lui Constantin ca fiind *de piatră*. Realitatea arheologică arată însă că el a fost mai degrabă un *pod de lemn* (γέφυρα ξυλίνη) decît un pod de piatră (γέφυρα λιθίνη). Nu-și avea explicația, ridicarea unei construcții atît de costisitoare, numai din zidărie, pe o lungime de 2437 m în lunci inunda-bile, unde podul putea fi lucrat ușor numai din lemn. Podul lui Constantin reprezenta o construcție mixtă, din lemn și piatră, iar zidăria nu ocupa locul principal în corpul lui, ca la cel de la Tr. Severin. În stadiul actual al cercetărilor sîntem siguri că numai capetele lui și cele trei pile din Dunăre erau zidite, în rest era, probabil, numai din lemn.

Recapitulînd toate datele expuse pînă aici, ajungem la următoarele concluzii definitive în legătură cu partea tehnică a podului :

Pe malul românesc fusese zidit numai portalul, dotat cu elemente de apărare (crenele și camere interioare cu fe-restruici pentru pază și tragere). Zidăria folosită la capetele podului îl ferea și de incendiere. Otcavian Toropu a încercat și o reconstituire ipotetică a acestui portal, folosindu-se de unele elemente oferite de podul lui Traian mai bine cu-noscute acolo (fig. 47). După calculele sale, portalul ar fi avut înălțimea maximă de 23,60 m și era prevăzut cu o intrare înaltă de 4,20 m și lată de 5,70 m. Toropu ajunge la convingerea că : „înălțimea la care se afla tablîerul podului la portalul de nord era de 9,50 m, cifră ce rezultă

---

<sup>35</sup> Marsigli, *Description du Danube*, II, p. 39 și fig. 7 (p. 36). Re-produsă de Cohen VII<sup>2</sup>, p. 332, no. 1 ; Maurice, *op. cit.*, II, p. 486, 539, no. VIII, cu pl. XVI, 11 ; același, *Les émissions monétaires de l'atelier de Constantinople pendant la période Constantinienne*, în *Revue numismatique*, V, 1901, p. 174 și urm. și D. Tudor, *Podul de la Celei*, p. 115 și urm.

<sup>36</sup> Bruun, *op. cit.*, p. 568.

din diferența de nivel dintre terasa pe care a fost construită așezarea romană (35 m față de nivelul mării) și nivelul de călcare roman la data construirii podului (25,50 m, so-

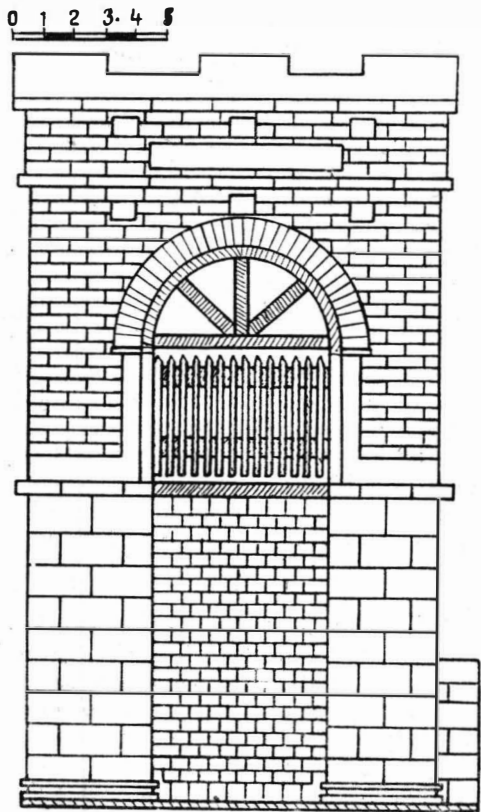


Fig. 47. — Portalul podului roman de la Celei (reconstituire Oct. Toropu)

cotit de asemenea în raport cu nivelul mării)<sup>37</sup>. De la acest portal pornea spre nord un pod de birne, lung de 37,40 m, rezemat mai întâi (la 10 m, nord) pe un pilon de zidărie (cu baza de 2,60 — 6,50 m și înalt de aproximativ 7 m), apoi pe „șapte rînduri de piloni de lemn dispuși la o distanță de circa 3—4 m, unul față de altul”<sup>38</sup> (fig. 48).

<sup>37</sup> Toropu, *Contribuții*.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

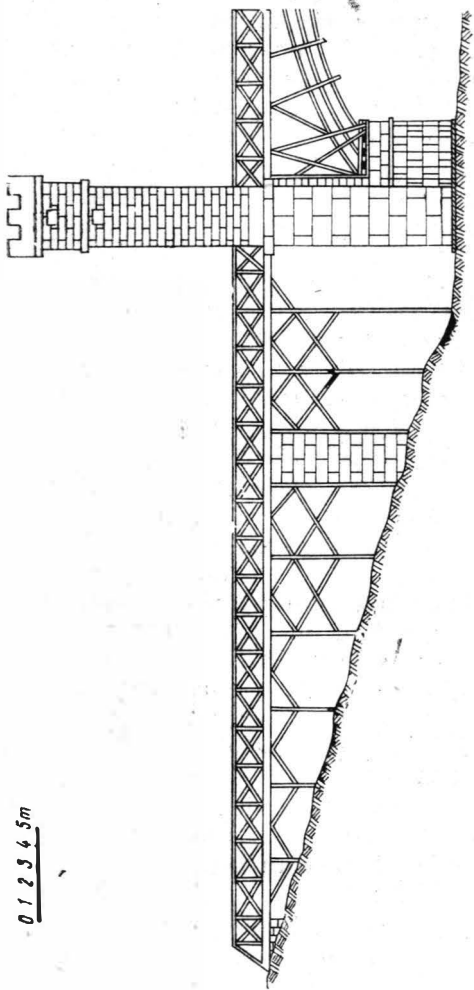


Fig. 48. — Capul de nord al podului roman de la Celei (reconstituire Oct. Toropu)

Dacă lățimea intrării pe pod (la portal) este bine stabilită astăzi, ca fiind de 5,70 m, putem presupune că ea era mai strîmtă decît lărgimea tablierului podului, pentru necesități de apărare. Față de lungimea pilelor construite în brațul navigabil al Dunării, este necesar să admitem că și acest pod de la Celei avea o podea cu o lărgime egală, sau apropiată, de a podului de la Tr. Severin.

Prezența unei baze de pilă, lucrată din zid, constatată de Polonic la 50 m sud de portal, presupune existența unui al doilea braț navigabil în această zonă și a mai multor picioare de zidărie, elemente ce urmează a fi stabilite prin viitoarele cercetări. Se pare că în brațul navigabil de azi picioarele de piatră alternau cu altele din piloni puternici de lemn, bătuți în albia Dunării după sistemul podului de la Vadin-Orlea, dar pînă acum încă neprecizați arheologic. Dacă au existat într-adevăr numai trei pile de piatră atunci rolul lor principal era de a întări picioarele de lemn ale podului.

În legătură cu înălțimea podului, s-a ajuns la următoarele concluzii : „Între portalul de nord și brațul navigabil al Dunării, tablierul se găsea la o înălțime de circa 10 m, cifră care rezultă din diferența dintre nivelul terasei și nivelul malului stîng al brațului navigabil al Dunării, luate în raport cu nivelul mării (respectiv dintre 35 și 25 m). Avînd în vedere etiajul mediu al Dunării pe brațul sudic (5,80 m după hărțile de navigație) în raport cu nivelul mării (20,923 m), putem stabili înălțimea aproximativă a tablierului față de nivelul apei și de patul fluviului. Aceasta era de circa 14,077 m (35—20,923 m) și respectiv 19,877 m (14,077 + 5,8) m)”<sup>39</sup>.

În ceea ce privește tehnica și forma tablierului, a balustradelor și a bolților ce uneau picioarele podului între ele, toate lucrate din lemn, ele au copiat pe cele cunoscute de la podul lui Apollodor<sup>40</sup>.

Pentru fundarea pilelor de piatră este de admis o adîncime mai mică a fluviului decît cea actuală și un al doilea braț al Dunării (azi potmolit) existînd pe lîngă malul ro-

---

<sup>39</sup> *Ibidem.*

<sup>40</sup> Vezi mai sus, p. 137 și urm.

mănesc. Pe acest ultim braț al Dunării s-a putut abate apa în timpul construcției celor trei pile din actualul braț navigabil al fluviului. Datele culese în cursul cercetărilor din 1933 ne arată clar că și aici, ca și la Tr. Severin, zidirea picioarelor s-a făcut *pe sec*, metodă ce a necesitat abaterea apei. Fundarea pililor a urmat același procedeu cunoscut la Drobeta, deci cu sistemul a celor „chesoane” despre care ne vorbesc vag Theophilus Patricius în veacul al IV-lea și poetul bizantin Ioan Tzetzes<sup>41</sup>. Paramentul de blocuri, legate cu scoabe de metal, ce îmbrăca pilele este dovedit de aflarea acelei scoabe de bronz (Alexandru Popovici) și de blocul de calcar extras în 1933.

Piatra folosită la zidăria podului, spartă sau cioplită regulat, a fost adusă din numeroasele cariere de calcar existente și azi pe malul bulgar al Dunării. De la sud de Dunăre s-a putut aduce și lemnul de calitate (stejar și conifere), deoarece în câmpia românețeană nu avem dovada existenței unor păduri de seamă, care să fi furnizat constructorilor podului piloni groși și birne lungi. Se pare că, în zidărie, cărămida a deținut un loc minor.

După cum s-a arătat mai sus, despre podul lui Traian cunoaștem precis anii folosiți la construcția lui și chiar numele câtorva unități ale armatei romane ce au lucrat la zidăria lui. Cît privește durata lucrului pentru podul lui Constantin, *Chronicon Paschale* dă doar un an, ceea ce ni se pare prea puțin la o construcție așa de mare și dificil ca execuție. Amintitul izvor se referă, probabil, numai la anul inaugurării ei, acesta fiind 328 e. n. Pentru terminarea întregii lucrări erau necesari mult mai mulți ani, în care timp cuceririle romane la nord de fluviu fuseseră mult lărgite de către Constantin.

Arhitectul podului de la Celei ne rămîne de asemenea necunoscut. Se cunoaște însă din relatările lui Tzetzes, în epoca constantiniană, un renumit arhitect, inginer mecanic și constructor hidraulic, cu numele de *Theophilus Patricius*. El a publicat o nouă monografie a podului lui Traian inspirată dintr-a lui Apollodor din Damasc. Nu putem ști dacă *Patricius*<sup>42</sup> este al doilea nume al său,

---

<sup>41</sup> Vezi mai sus, p. 127 și urm.

<sup>42</sup> Vezi mai sus, p. 78

ori reprezintă un titlu nobiliar acordat lui de un împărat. Titlul onorific de *patricius* a fost introdus de către Constantin cel Mare <sup>43</sup>.

După cum am semnalat mai sus, din confruntarea datelor tehnice, autorul podului lui Constantin a cunoscut bine pe cele folosite de Apollodor. La data când se ridică podul dintre Oescus și Sucidava, cel de la Tr. Severin era de mult timp distrus, așa că singura posibilitate de a fi cunoscut rămânea numai monografia lui Apollodor. Aceași configurație topografică la Celei ca și la Tr. Severin, folosirea sistemului de abatere a apei pentru fundarea *pe sec* a pilelor, dar mai ales perfecta identitate tehnică și egalitatea dimensiunilor pilelor de zidărie ale celor două poduri — lucru cel mai dificil într-o atare construcție — ne dovedește clar că podul lui Constantin este o copie mai puțin reușită, după al lui Traian. Aceasta ne face să bănuim că interesul lui Theophilus de a publica o nouă monografie a podului lui Apollodor, în care desigur va fi vorbit și despre cel de la Oescus-Sucidava, stă în legătură cu misiunea ce o primise pentru construcția celui din urmă. El culegea date tehnice dintr-o carte și folosea experiența altuia, pentru a arunca peste Dunăre un nou pod. Și aceasta era o lucrare adaptată topografiei Dunării de la Celei, situației politice din nordul fluviului și mijloacelor materiale ce i se puneau la dispoziție.

## 5. LUPTELE ÎMPĂRATULUI CU POPOARELE BARBARE DE LA NORD DE DUNĂRE

Pentru vremea lui Constantin cel Mare, alegerea punctului de trecere a Dunării dintre Oescus și Sucidava pentru construcția unui pod era dintre cele mai potrivite. Este știut că acest împărat a schimbat definitiv centrul de gravitate al imperiului roman, din Occident în Orient.

---

<sup>43</sup> Tzetzes, *Chiliades*, II, 34, v. 89; J. Fabricius, *Bibliotheca graeca*, V, 5, 17 și VI, p. 489 (ap. Kiesslingius, *op. cit.*, p. 44) și Aschbach, *Traians Donaubrücke*, p. 221, nota 1. Instituirea patriciatului este atribuită lui Constantin cel Mare de către Zosimos, II, 40; cf. G. B. Picotti, *Il „Patricius” nell’ultima età imperiale e nei primi regni barbarici d’Italia*, în *Archivio storico italiano*, seria VII, vol. IX (1928), extras, p. 6—9, și 24—29.



Drumul cel mai scurt între Constantinopol și Carpați pentru armatele romane și negustori trecea pe la Oescus-Sucidava. De pe valea Oltului, străveche *via gentium*, se putea pătrunde ușor în ținuturile Olteniei de azi, ale Munteniei și mai spre nord în podișul Transilvaniei. Pe valea Iskerului se ajungea repede la pasurile Balcanilor. În acea vreme, la Drobeta, construcția unui pod roman nu-și mai avea rostul, locul acela fiind acum oarecum izolat pentru activitatea comercială intensă de la Dunărea de jos, cât și pentru acțiunile militare în stînga fluviului ale împăraților romani din secolul al IV-lea e. n.

Urmele arheologice și unele știri literare ne arată că împăratul Constantin a recucerit o parte din vechea Dacie Traiană și se pare că visa anexarea întregii provincii de odinioară. În acest caz, podul de la Celei avea de îndeplinit o însemnată legătură între sudul și nordul Dunării în timpul operațiilor militare duse împotriva barbarilor nord-dunăreni și pentru efectuarea controlului roman pe teritoriile dacice recent anexate.

Într-un interesant pasaj, Procopius afirmă că și alți împărați în afară de Iustinian au realizat recuceriri în stînga Dunării<sup>44</sup>. Această știre se referă, în primul rînd, la activitatea politico-militară a lui Constantin la nordul Dunării. Constantin cel Mare a fost unul dintre cei mai bunicunoscători ai frontierei dunărene, cu toate pericolele ce se abăteau asupra ei. Se datorește această cunoaștere a situației dunărene faptului că tinerețea și-a petrecut-o mai mult la curtea lui Dioclețian în Orient, care i-a încredințat o serie de misiuni la Dunăre. Experiența căpătată acolo ca tînăr ofițer îi va folosi mai tîrziu ca împărat<sup>45</sup>. În anul 305, pe lîngă Galerius, ca „ostatic”, este trimis de acesta ca să lupte cu sarmații la Dunăre<sup>46</sup>. De la apariția goților în prima jumătate a secolului al III-lea e. n., în vecinătatea Dunării, soldatul roman din acea regiune era un *semper armatus*. Pericolul devine și mai mare după lichidarea stăpînirii romane din Dacia, cînd barbarii se instalează în

---

<sup>44</sup> Procopius, *De aedificiis*, IV, 5.

<sup>45</sup> A. Piganiol, *L'Empereur Constantin*, Paris, 1932, p. 39 și urm.

<sup>46</sup> *Excerpta Valesiana* II, 3 (ed. Moreau-Velkov, p. 1 și urm., ed. Teubner 1968).

provincia părăsită și luptele din zona Dunării se întetesc. Dar încă din timpul domniei lui Aurelian, imperiul păstrase pe malul stîng al Dunării mai multe cetăți-capete de pod, ocupate de garnizoane sprijinite de cele de pe malul stîng, fortificații identificate pînă acum la Pojejena (jud. Caraș-Severin), Dierna (Orșova), Drobeta, Desa (jud. Dolj) și Sucidava<sup>47</sup>. Constantin va căuta să folosească aceste baze nord-dunărene pentru lărgirea stăpînirii romane spre nord în Banat și Oltenia. La Drobeta a refăcut total vechiul castru al lui Traian și la 6 km spre nord de acesta a zidit fortăreața de la Puținei-Malovăț<sup>48</sup>.

Este greu de precizat momentul cînd împăratul a deschis această acțiune de asigurare a granițelor de pe ambele maluri ale Dunării. Ea era începută înainte de anii 314—315 e. n. cînd el își atribuie titlul de *Gothicus maximus* și de *Carpicus maximus*, după ce învinsese pe goți și pe carpi în Moesia<sup>49</sup>. Tot în acești ani, Constantin intrase în conflict cu cumnatul său Licinius, stăpînul Orientului, care în bătălia indecisă de la *campus Mardiensis* își asociase și pe goții de la Dunăre. Pacea încheiată între cei doi Auguști îi aduse lui Constantin controlul aproape total asupra Peninsulei Balcanice și al frontierei dunărene, pînă la mare<sup>50</sup>. Deci, numai după anii 315/316 el se putea ocupa direct de

---

<sup>47</sup> D. Tudor, *Stăpînirea romană în sudul Daciei dela Aurelian la Constantin cel Mare*, în *RIR*, X, 1940, p. 216 și urm.; același, *Garnizoanele romane pe malul bîndțean al Dunării în secolul IV e. n.*, în *SCIV*, IX, 1958, p. 373 și urm.; același, *Contribuții privitoare la armata Daciei Ripensis*, în *SCIV*, XI, 1960, p. 335 și urm., și același *OR*<sup>3</sup>, p. 425 și urm.

<sup>48</sup> D. Tudor, *Podul de la Celei*, p. 109 și urm.; același, *Constantin cel Mare și recucerirea Daciei Traiane*, în *RIR*, XI—XII, 1941—1942, p. 134 și urm., și același, *OR*<sup>3</sup>, p. 426 și urm.

<sup>49</sup> *Excerpta Valesiana*, (ed. Moreau-Velkov, p. 5), V, 17; Zosimos, II, 19—20; G. Ferrero, *I titoli di Vittoria di Costantino*, în *Accad. Scienze Torino*, 1897, p. 661 și urm.; C. Patsch, *Beiträge zur Völkerkunde von Südosteuropa*, III: *Die Völkerbewegung an der unteren Donau in der Zeit von Diokletian bis Heraklius*, I Teil: *Bis zur Abwanderung der Goten und Taifalen aus Transdanuvien*, Wien-Leipzig, 1928, p. 13; Ludwig Schmidt, *Geschichte der deutschen Stämme bis zum Ausgang der Völkerwanderung: Die Ostgermanen*, München, 1941, p. 225.

<sup>50</sup> M. Besnier, *L'Empire romain de l'avenement des Sévères au concile de Nicée* (în Glotz — *Hist. anciens — Hist. romaine*, t. IV, 1), Paris, 1937, p. 365.

fortificațiile de la Dunărea inferioară. Dar pentru recuceriri la nord de fluviu încă nu era momentul, pînă ce nu lichida pe Licinius.

Marea sa răfuială cu goții a avut loc o dată cu izbucnirea unui nou conflict cu Licinius, în anul 323, cînd acela angajase și mercenari goți. Constantin retrăsese de pe linia Dunării mai multe unități de pază. Vizigoții (tervingii) găsiră atunci momentul favorabil ca să năvălească peste Dunăre pînă în Thracia, sub comanda regelui Rausimodus, care conducea și cete sauromatice, adică sarmați. Din cartierul său de la Salonic, Constantin porni imediat împotriva invadatorilor și-i fugări pînă la nord de Dunăre, probabil prin cîmpia munteană, spre poalele Carpaților meridionali. Undeva prin Muntenia, „pe o colină acoperită de pădure deasă”, unde goto-sarmații se refugiaseră, se dădu o luptă înverșunată, terminată cu uciderea lui Rausimodus, urmată de recuperarea pișazilor și a piizonierilor capturați de la sud de Dunăre<sup>51</sup>. O dată cu lichidarea lui Licinius (324 e. n.) și refacerea unității imperiului, Constantin se putea ocupa nestîrjenit cu problemele de întărire a frontierei dunărene și de pedepsire a goților. Fără îndoială că acum a deschis el marile lucrări strategice de la Drobeta, Sucidava și Constantiniana Daphne etc.

## 6. ALTE LUCRĂRI STRATEGICE RIDICATE DE ÎMPĂRAT LA NORDUL DUNĂRII

În strînsă legătură cu expansiunea teritorială la nord de Dunăre, cu construcția podului și a cetății Sucidava, este și restaurarea drumului roman dintre fluviu și Romula, cea mai importantă cale militară și comercială din sudul Dunării. Despre această lucrare sîntem informați azi dintr-o inscripție gravată pe un stîlp de șosea (*milliarium*), descoperit în 1913, la nord de Celei, în marginea drumului

---

<sup>51</sup> *Excerpta Valesiana*, V, 21; Zosimos, II, 21; Patsch, *op. cit.*, p. 17 și urm.; Piganiol, *op. cit.*, p. 133 și urm.; L. Schmidt, *op. cit.*, p. 225 și urm.; D. Tudor, *Constantin cel Mare și recucerirea Daciei*, p. 141; Besnier, *op. cit.*, p. 373 și urm. și D. Tudor, în *Ist. României* vol. I, București, 1960, p. 651.

roman <sup>52</sup> (fig. 49). Textul epigrafic al acestui document menționează numele lui Constantin cel Mare și a doi *Caesares* din 328 (Constantin II și Constantius II). Se indică la sfârșitul lui distanța de o mie pași romani (= 1479 m), ceea ce corespunde cu depărtarea dintre capătul podului lui Constantin și locul descoperirii stîlpului. Acest stîlp de șosea era primul din seria celor puși pe marginea drumului, spre Romula. Refacerea drumului roman s-a realizat, probabil, pînă lîngă marele val de pămînt cunoscut azi sub numele de *Brazda lui Novac*, val ce pornește de lîngă Drobeta (Hinova — jud. Mehedinți), trece prin Craiova, la 15 km nord de Romula, Urlueni (Argeș), Finta (jud. Prahova), Ploiești, Mizil și se oprea probabil în castrul constantinian de la Pietroasele (jud. Buzău). S-au propus fel de fel de ipoteze în legătură cu datarea acestui val de apărare. Răspîndirea monedelor și a ceramicii romane din secolul al IV-lea e. n., pînă lîngă poalele lui, arată clar că el nu poate fi legat decît de cuceririle lui Constantin în nordul Dunării <sup>53</sup>.

Cea mai puternică și importantă fortificație ridicată de către împărat pe malul Dunării a fost cetățuia Sucidava strîns legată strategic de podul și de drumul său <sup>54</sup>. Întîlnim aici aceeași situație ca la Drobeta, unde portalul podului se lega organic de castrul lui Traian și drumul roman. Situată la 132 m est de pod, fortăreața Sucidavei se lega cu ziduri de acesta și de pe înalta terasă a Dunării domina lunca fluviului (fig. 50). De o formă neregulată, avea lungimea de 160 m și lățimea de 130 m, devenise inexpugnabilă prin enormul șanț ce o înconjura (lat de 12—15 m

---

<sup>52</sup> *Année épigraphique*, 1939, nr. 19; D. Tudor, *Ein Konstantinischer Meilenstein in Dazien*, în *Serta Hoffilleriana*. Zagreb, 1940, p. 241 și urm. (= același, în *AO*, XVII, 1938, p. 19 și urm.); același, *OR*<sup>3</sup>, p. 449 și urm., și S. Soproni, în *A Móra Ferenc Muzeum Evkönyve*, 1962/3, p. 117 și urm.

<sup>53</sup> Vezi bibliografia și diferitele discuții, la D. Tudor, *OR*<sup>3</sup>, p. 251 și urm. și p. 363 și urm. Recent și K. Horedt, în *SCIV*, 18, 4, 1967, p. 575 și urm.

<sup>54</sup> Descrierea și istoricul ei cu întreaga bibliografie la D. Tudor, *Sucidava. Une cité daco-romaine et byzantine en Dacie*, Bruxelles 1965 (Coll. *Latomus*, vol. LXXX); același, *Sucidava*, București, 1966 (Col., „Meridiane”) și același *OR*<sup>3</sup>, p. 432 și urm.



Fig. 49. — *Milliarium* (stîlp de șosea) de la Constantin cel Mare, descoperit lângă Celei. Muzeul din Corabia

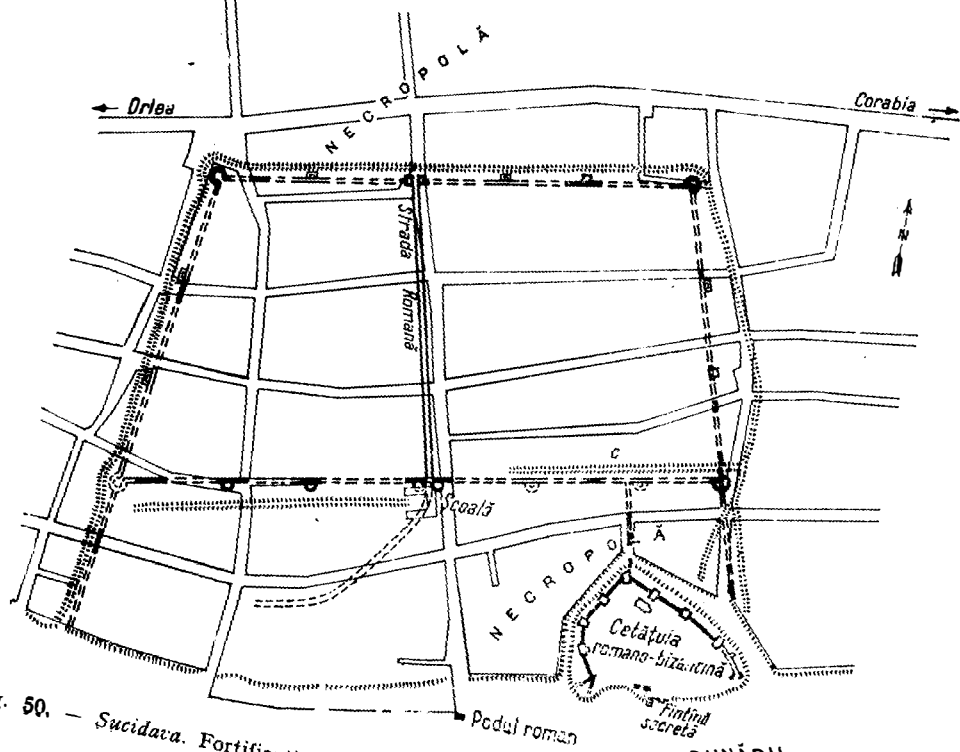


Fig. 50. — Sucidava. Fortificațiile orașului roman și ale cetății romane (săpăturile arheologice din 1926-1927).  
 https://biblioteca-digitala.ro

și adînc de 7—10 m). A fost dotată cu opt turnuri de apărare, probabil și cu un mic port militar la poala ei dinspre Dunăre. Ștampilele militare aplicate pe cărămizi, monedele și ceramica arată o stăpînire romană continuă la Sucidava, de la Aurelian pînă la atacurile hunilor lui Attila (443—447). Între alte unități de apărare întîlnim în garnizoana ei și o formație de cavalerie constantiniană, cu numele de *eq(uites) n(umeri) C(onstantinianorum)*. Datele obținute din recente săpături arheologice indică de asemenea că împăratul a restaurat și fortificațiile orașului civil al Sucidavei, cel puțin în sectorul lui sudic, în scopul de a asigura mai bine capătul podului și de a acoperi cetățuia. Sucidava și podul roman ocupau o poziție centrală pe frontul Dunării de jos extins de la Porțile de Fier pînă la vărsarea ei, ceea ce explică marea importanță strategică a locului.

O altă construcție importantă din punct de vedere militar, destinată a controla zonele de cîmpie din Muntenia, a fost *Constantiniana Daphne*, zidită din temelii de către împărat în regiunea vărsării râului Argeș în Dunăre. De întărirea ei se va ocupa mai ales în anul 327 e. n., cînd împăratul este prezent, în cea mai mare parte a anului, în Dacia Ripensis și Moesia Secunda<sup>55</sup>. Armatele lui Constantin puteau pătrunde ușor pe valea Argeșului și a altor râuri pînă la poalele Carpaților. De aceea ne spune Procopius (*loc. cit.*) că cetatea Daphne nu a fost construită „de mîntuială” în fața Transmariscei, „fiindcă socotea

---

<sup>55</sup> Procopius, *De aedificiis*, IV, 7, o situează dincolo de Dunăre, față în față cu *Tramacarisca* (de fapt *Transmarisca*, azi *Turtucaia*). Inaugurarea ei are răsunet și în monetăria timpului: cf. Cohen<sup>2</sup>, VII, nr. 89 (p. 237); J. Maurice, *Numismatique Constantiniene*, II, p. 513 și urm., nr. VII, cu pl. XV, 8; același, *Determination de l'époque où furent frappées les monnaies qui portent au revers l'inscription Constantiniana Dafne et la localité de Dafne, désignée par cette légende*, în *Mém. de la Soc. Nat. des Antiquaires de France*, VI, t. II, 1899, p. 279 și urm. Discuțiile asupra identificării cetății Daphne sînt numeroase și fără un rezultat definitiv. B. J. d'Anville, *Decription de la Dacie conquise par Trajan*, în *Mém. Acad. Ins. bell. lett.*, t. XXVIII, 1761, p. 461 a fixat-o primul la vărsarea Argeșului; Tocilescu, *op. cit.*, p. 180, la Spantov; V. Pârvan, *I primordi della civiltà romana alle foci del Danubio*, în *Ausonia*, X, 1921, p. 190, în apropiere de Oltenița, iar recente cercetări, la satul Curcani (cf. A. Dăculescu, *Unde a fost Constantiniana Daphne?* în *Magaz. istoric*, III, 11, 1969, p. 195 și urm.).

că nu este fără folos ca fluviul să fie păzit de ambele părți” — prin acest cap de pod de la vărsarea Argeșului<sup>56</sup>. Pe timpul lui Valens, Constantiniana Daphne se găsea tot în mîna împăratului, folosită atunci ca un important loc de trecere împotriva barbarilor (vezi mai jos, p. 195 și urm.).

Cu toate că podul era terminat din anul 328 e. n. și cetățile-cap de pod nord-dunărene fuseseră bine întărite, expediția cea mare împotriva goților avu loc patru ani mai târziu, împăratul fiind reținut pînă atunci de alte probleme, în diferite părți ale imperiului. În 329 e. n. este chemat pe Rin, apoi în Pannonia (Sirmium) și în Dacia Mediterranea (Serdica), de unde dă legi<sup>57</sup>, ca de acolo să plece degrabă în Orient, unde murise mama sa Elena<sup>58</sup>. Următorii doi ani îl rețin la Constantinopol, ocupat cu inaugurarea noii capitale a lumii. La 20 aprilie, în anul 332, fiul său Constantin II obține o strălucită victorie împotriva goților, în țara sarmaților, ultimii ca aliați, probabil, cu primii. Izvoarele vorbesc exagerat de nimicirea a o sută mii goți, de numeroși prizonieri aduși în imperiu în situație de coloni, de încheierea unui tratat de alianță cu cei învinși și de cinstirea lui Constantin cel Mare cu titlul de *Gothicus victor ac triumphator*<sup>59</sup>. Această mare victorie asigură imperiului pentru trei decenii, securitatea la Dunărea de jos din partea goților.

---

<sup>56</sup> Vezi încă, Patsch, *op. cit.*, p. 21 și urm.; L. Schmidt, *op. cit.*, p. 226; Piganiol, *op. cit.*, p. 45; Tudor, în *Ist. României*, I, p. 656 și același *OR<sup>3</sup>*, p. 451 și urm.

<sup>57</sup> *Cod. Theod.*, XII, 1, 7; VI, 4, 1; VIII, 18, 4; IX, 9, 1; etc.; cf. Seeck, *op. cit.*, p. 239 și urm.

<sup>58</sup> Eusebius, *Vita Constantini*, III, 47.

<sup>59</sup> *Chronicon Paschale*, sub anul 332 (*op. cit.*, p. 234); *Excerpta Valesiana*, VI, 31—32; Eutropius X, 7; G. Ferrero, *op. cit.*, p. 659; Seeck, *op. cit.*, p. 198; E. Stein, *Geschichte des spätromischen Reiches*, Wien, 1928, I, p. 198; L. Schmidt, *op. cit.*, p. 227 și urm.; Tudor, *Podul de la Celei*, p. 120 și urm.; A. Blanchet, *Médalion de Constantin commémorant la campagne de Constantin César contre les Goths*, în *Revue numismatique*, XXXVII, 1934, p. 32 și urm. Athanaricus, fiul regelui got Ariaricus, esteluă ostatic de romani.



## 7. RUINAREA PODULUI

Pentru romanitatea de la Dunărea de jos podul lui Constantin a avut o însemnătate deosebită. O asemenea construcție stabilă, costisitoare și grandioasă ca tehnică, nu se putea ridica, dacă la nord de fluviu imperiul nu stăpînea importante teritorii. Din repertoriul urmelor arheologice aparținînd veacului al IV-lea, putem stabili că întreaga zonă de cîmpie a Olteniei și a Munteniei fusese re-nexată în acea vreme, avînd ca limită nordică și strategică marele val „Brazda lui Novac”. Fără îndoială că un nou val de colonizare romană s-a extins asupra acestor regiuni și a întărit prin aceasta elementul daco-roman rămas pe loc după evacuarea aureliană. Restaurarea drumului roman la nord de Sucidava reactiva legăturile culturale și economice cu populația romanică din Transilvania.

Nu putem ști pînă la ce dată a rămas în picioare podul de la Celei. Apărarea lui împotriva barbarilor se realiza ușor, prin fortificațiile de la Sucidava. Nu credem că ruinarea podului ar fi fost provocată de atacuri gotice sau sarmatice. Aceasta rezultă și din faptul că stăpînirea romană în cetățuia Sucidavei nu cunoaște întreruperi în secolul al IV-lea e. n. Cînd Valens deschide în anul 367 e. n. acțiunile lui ofensive împotriva goșilor, nu se vorbește de loc de podul lui Constantin cel Mare. Trecerea Dunării se face atunci pe la Constantiniana Daphne și Noviodunum (vezi mai jos, p. 193 și urm.). Dacă ar fi fost în ființă încă acest pod, el nu ar fi fost folosit de Valens, deoarece teatrul de război era mult spre est și drumuri propice de înaintare pentru o mare armată, din Sucidava prin cîmpia munteană, pînă la cotul Dunării de la Galați, nu existau. De aceea a fost mai ușoară înjgheburăa unor poduri de vase la Constantiniana Daphne și Noviodunum, decît o trecere pe podul lui Constantin cel Mare.

Cercetările arheologice din 1968 au stabilit că după ruinarea sa portalul podului s-a transformat într-un fel de turn de apărare, legat cu ziduri laterale de cetățuie și de fortificațiile din sectorul sudic al orașului Sucidava<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Toropu, *Contribuții*.

Cetatea Sucidava a rămas deci mai departe în mâna românilor, pe cînd podul a încetat a mai funcționa încă din veacul al IV-lea al e. n. Scurta lui existență îl face puțin cunoscut la istoricii romano-bizantini, iar Procopius, prețios ghid al construcțiilor militare de la Dunărea de jos pentru secolele IV—VI e. n., nici nu-l menționează.

Ruinarea podului lui Constantin cel Mare a putut avea aceleași cauze ca și al lui Traian. Revărsările Dunării, împotmolirile prin bancuri de nisipuri, dar mai ales presiunea masei sloiurilor de gheață duceau la năruirea acestuia <sup>61</sup>. Dar indiferent de viața lui scurtă, acest pod rămîne cel mai important după cel de la Drobeta și a îndeplinit un însemnat rol istoric în perioada constantiniană pentru romanitatea nord-dunăreană.

---

<sup>61</sup> Aceasta este și părerea lui Patsch, *op. cit.*, p. 44 și urm.

## Podurile de vase ale împăratului Valens de la Daphne și Noviodunum

**D**espre cele două poduri susținute pe corăbii și ridicate de Valens pe timpul celor trei ani de lupte cu goții de la nordul Dunării (367—369) posedăm astăzi doar simple mențiuni literare în opera istoricului contemporan evenimentelor, Ammianus Marcellinus<sup>1</sup>. Nu ne-a rămas o descriere detaliată a lor și nici reprezentări monetare cu silueta celor două poduri, deoarece au fost lucrări efemere, fără răsunet și realizate într-o tehnică prea obișnuită.

Domnia lui Valens (364—378) apare adânc frământată prin izbucnirea conflictului cu goții de la nordul Dunării inferioare<sup>2</sup>. Pe timpul lui Constantin cel Mare, în anul

---

<sup>1</sup> Ammianus Marcellinus, XXVII, 5, 2—6 (ed. Selem — Torino, 1935, p. 819—821). Date mai puține la Zosimos, IV, 10—11 și Themistius, *Or.*, X, 132, care menționează cele două treceri ale Dunării de către Valens, dar fără relatări asupra podurilor.

<sup>2</sup> C. Patsch, *Beiträge zur Völkerkunde von Südosteuropa*, III. *Die Völkerbewegung an der unteren Donau in der Zeit von Diokletian bis Heraklius*, I. Teil : *Bis zur Abwanderung der Goten und Taisalen aus Transdanuvien*, Wien-Leipzig, 1928, p. 46—55 ; L. Schmidt, *Geschichte der deutschen Stämme bis zum Ausgang der Völkerwanderungen : Die Ostgermanen*, München, 1941, p. 230 ; A. Piganiol, *Hist. rom.*, t. IV, 2 : *L'empire chrétien (325—395)*, (colecția Glotz), Paris, 1947, p. 153 și urm. ; *Ist. Rom.*, Bu-

332, și mai apoi sub Constantius II (337—361), între barbari și imperiu se încheiaseră mai multe tratate de pace cu scopul de a se stăvili incursiunile gotice la sud de Dunăre (vezi mai sus, p. 190). Dar o dată stinsă dinastia constantiniană, goții se considerară dezlegați de jurămintele și obligațiile asumate în aceste tratate. Dornici de prăzi, ei atacară partea răsăriteană a Imperiului roman condusă de Valens. Momentul potrivit de a trece Dunărea pentru jafuri în Peninsula Balcanică li se oferă o dată cu proclamarea ca împărat a uzurpatorului Procopius (365). Noul pretendent la purpura imperială ceru și chiar obținut ajutorul militar al goților împotriva lui Valens ; dar el fu prins și omorât în Frigia.

După potolirea răscoalei lui Procopius, Valens trimise la goți pe Victor, comandantul cavaleriei, ca să le ceară explicații în privința amestecului lor în treburile imperiului, a călcării vechilor tratate și asupra sprijinului dat unui „tiran-uzurpator”. Barbarii îi arătară ofițerului roman o scrisoare a lui Procopius, în care el se declara singurul urmaș legitim din neamul lui Constantin cel Mare. În același timp, goții se considerau vinovați de a fi fost induși în eroare prin acest fals document. Dar împăratul nu fu satisfăcut de aceste explicații, apoi fiind informat de mai mult timp despre invazia ce goții pregăteau în ascuns, ordonă în anul 367 deschiderea ostilităților împotriva lor prin acțiuni dincolo de Dunăre. Primul an al campaniei lui Valens este povestit astfel de către Ammianus Marcellinus (XXVII, 5) : „... de îndată ce a venit primăvara, strângându-se întreaga armată, a concentrat-o, făcându-și tabăra lângă fortăreața ce se numește Daphne. Apoi, după ce a construit un pod de bîrne așezat pe punți de corbăii (... *pontequae contabulato supra navium foros...*), el a trecut Istrul, fără a întâlni vreo împotrivire. Și acum, avînd o mare încredere, fiindcă în toate direcțiile spre care înainta nu întâlnia nici un adversar pe care să-l învingă sau să-l alunge, deoarece toată lumea, cuprinsă de o mare teamă față de armata atît de strălucit echipată pentru luptă, se îndreptase spre munții

---

curești, 1960 ; I, p. 592 și urm. (Gh. Ștefan — I. Barnea) ; R. Vulpe — I. Barnea, *Din istoria Dobrogei*, vol. II : *Romanii la Dunărea de jos*, București, 1968, p. 393 și urm. (I. Barnea).

serrilor, înalți și accesibili numai pentru cei ce-i cunoșteau bine. Totuși, ca să nu se întoarcă fără nici un rezultat, după ce irosise o vară întreagă, Valens a trimis pe Arintheus, comandantul infanteriei, cu cete de prădalnici care au reușit să captureze pe unele dintre familiile ce rățăceau încă pe întinsul câmpiilor, înainte de a fi ajuns în râpele și văile sinuoase ale munților. După ce a obținut numai acest rezultat oferit de întâmplare, se retrase sănătos și nevătămat cu ai săi, fără să fi primit sau să fi dat vreo lovitură însemnată”.

Valens își concentrase marea sa armată pe malul drept al Dunării, lângă cetatea *Transmarisca* (Turtucaia), și nu la Daphne, cetățuia ce se găsea pe malul opus (situată greșit de Ammianus Marcellinus la sud de fluviu). Această mare armată de uscat, adunată mai ales din provinciile Moesia Secunda și Scythia Minor, își avea cartierul general de comandă la Marcianopolis. Pregătirea trecerii Dunării i-a fost asigurată de către o puternică flotă ce pătrunsese de pe mare pe cursul fluviului, pînă lângă *Transmarisca*. Fără îndoială că din vasele acestei flote și din cele furnizate de către flotele Dunării inferioare s-a realizat podul durat din birne întinse și legate pe puntea lor, între *Transmarisca* și Constantiniana Daphne. Cît privește sistemul lui de fixare în albia Dunării, aceasta se va fi făcut după aceeași metodă folosită cu două secole mai înainte la construcția podului de vase dintre Orlea-Vadin (vezi mai sus, p. 27). După terminarea campaniei, el putea fi desfăcut și mutat ușor în altă parte. Se puteau demonta și porțiuni mai mari din el, podeaua putînd fi păstrată *in situ* pe una sau mai multe corăbii. Pe loc, rămîneau înfipti în albia Dunării numai stîlpii de ancorare a vaselor. În timp de iarnă un atare pod de vase nu putea rezista pe apa Dunării vînturilor, inundațiilor și maiales sloiurilor de gheață aduse de fluviu.

Alegerea punctului *Transmarisca-Constantiniana Daphne* pentru aruncarea acestui pod pe unda Dunării a fost determinată, desigur, de prezența unor puternice formații gotice în cîmpia munteană, gata pregătite acolo pentru a trece la jafuri în dioceza Thracia. Construcția unui pod, urmată de trecerea pe el a forțelor romane, era înlesnită, desigur, și de faptul că cetățuia Constanti-

niana Daphne continua să fie un important cap de pod roman, fixat aici încă din timpul domniei lui Constantin cel Mare (vezi mai sus, p. 189).

Concentrarea forțelor romane, apoi durata lucrărilor de la pod, a dat posibilitatea barbarilor să se replieze spre nord, către Carpații meridionali, încât împăratul nu a realizat surpriza scontată. Ca și alte expediții anterioare, cea organizată de Valens s-a pierdut pe întinsul inospitalier al cîmpiei Bărăganului, timp de o vară întreagă, cît bănuim că a funcționat și podul său de la Dunăre. La 25 septembrie 367, împăratul se găsea la Durostorum, retras probabil cu întreaga sa armată, cu excepția garnizoanei ce ocupa încă cetățuia Constantiniana Daphne. Cît privește acei munți ai serrilor (*montes Serrorum*) despre care amintește istoricul roman, s-a propus identificarea lor cu munții Buzăului. Descrierea ce le-o dă Ammianus Marcellinus nu concordă însă cu aspectul orografic al munților Buzăului. Este deci probabil ca acești munți să se fi găsit mai spre vest (Prahova? Argeș?).

Din cauza unor neobișnuite revărsări ale Dunării, în anul următor (368) Valens a stat inactiv o vară întreagă, pe malul drept al Dunării, împiedicat a trece fluviul a doua oară. Constatăm că de astă dată el își mutase tabăra mai spre răsărit, lângă localitatea denumită *vicus Carporum* („satul Carpilor”) ce se bănuiește a fi fost pe lângă actuala Hîrșova<sup>3</sup>. O atare deplasare presupune demontarea podului de la Transmarisca — Constantiniana Daphne, cu intenția de a-l reface într-un alt punct de trecere, situat în vecinătatea goților și favorizat acolo de posibilitățile tehnice pentru executarea lui în bune condiții. În anul 369, Valens redeschidea ostilitățile cu barbarii, de astă dată luptîndu-se cu vizigoții conduși de Athanaric<sup>4</sup>.

„Cu aceeași cerbicie — scrie Ammianus Marcellinus (XXVII, 5, 6) despre Valens — în al treilea an, după ce a

---

<sup>3</sup> Ammianus Marcellinus, XXVII, 5, 5. Prezența acestei tabere a lui Valens la *Vicus Carporum*, situat lângă Hîrșova, este întărită și de o inscripție: *CIL*, III, 6159 = 7494 = *ILS* 770 (din anul 368) dedicată lui Valens.

<sup>4</sup> Patsch, *op. cit.*, p. 51 și urm. La Noviodunum, Valens era prezent la data de 5 iulie 369, cînd semnează acolo o *constitutio* (cf. *Codex Theodosianus*, X, 16, 2).

trecut fluviul la Noviodunum, *pe un pod de corăbii legate între ele (navibus ad transmittendum amnem conexas...)*, își deschise calea cu forța în teritoriul barbar și după lungi marșuri atacă pe greutungi, un neam războinic ce locuia în regiuni destul de îndepărtate. După câteva lupte neînsemnate a silit pe Athanaric, care în acea vreme era cel mai puternic dintre șefii lor — singurul ce îndrăznise să i se opună cu o trupă ce o credea îndeajuns de rezistentă — să fugă de teama pieirii. Apoi împăratul, cu toți ai săi, s-a reîntors la Marcianopolis, localitate potrivită a petrece iarna în acele ținuturi”.

Cel de-al doilea pod al lui Valens, realizat pe cursul Dunării din fața cetății Noviodunum (Isaccea) se construise tot cu ajutorul corăbiilor legate între ele ca și cel precedent. Se pare că în același loc, cu nouă veacuri mai înainte legase un pod de vase pe Dunăre și Darius I, în timpul faimoasei sale expediții împotriva sciților (514/513 î. c. n.). Deși pacea cu goții nu fusese încheiată, și acest pod trebuie să fi fost desfăcut de îndată ce Valens s-a retras în cartierul de iarnă de la Marcianopolis.





## Încheiere

**D**atele istorice și arheologice dovedesc că romanii au clădit importante poduri fluviale pe cursul Dunării inferioare, mult mai multe și mai durabile decât în alte regiuni limitrofe ale Imperiului roman. Este sectorul unde armatele imperiului au fost solicitate să facă mari eforturi de apărare, în primele două secole ale e. n., împotriva regatului dac, iar după lichidarea stăpînirii romane din Dacia, împotriva neamurilor de migrație.

Situația de pe sectorul inferior al Dunării era oarecum asemănătoare din punct de vedere militar cu aceea de pe Rin. Dintre cele opt poduri din fața Daciei un număr de șase au fost ridicate pentru expediții cu caracter de incursiuni, de aceea au fost făcute din vase de transport ; cele două poduri din piatră arată însă hotărîrea unor împărați de a cuceri și păstra Dacia în cadrul lumii romane.

Podurile de lemn au fost amplasate de regulă în fața gurii unui rîu dacic afluent al Dunării, fiindcă numai pe cursul acestor ape se găseau străvechi drumuri de acces spre Carpați și Transilvania. În schimb, podurile de piatră construite de Traian și de Constantin cel Mare și-au fixat amplasamentul nu în funcție de avantajele rutiere dacice, ci în primul rînd prin găsirea unor avantaje tehnice speciale. Nevoile de construcție, în raport cu stadiul tehnicii de atunci, i-au silit pe arhitecții respectivi să aleagă locuri propice pentru devierea cursului Dunării, ca cele de la Turnu Severin și Celei. Punctele pentru amplasarea lor au

mai ținut seamă și de ușurința de a procura și transporta pe șantierul lor material de construcție în cantități mari, ca piatra, varul, lemnul și cărămida.

Cele două grandioase poduri de piatră au stîrnit admirația lumii antice și curiozitatea celei moderne. Enigma lor tehnică a format-o metoda de a zidi picioarele în albia secată a fluviului. Se pare că sistemul „chesoanelor” s-a aplicat pentru prima dată de către Apollodor. Tocmai această inovație a sa l-a determinat pe marele arhitect din Damasc să publice o monografie despre podul său de la Dunăre.

Deși aceste poduri de piatră s-au bucurat de o puternică rezistență a temelilor picioarelor lor — încît și azi „cioturile” lor stau înfipte în albia fluviului —, ele totuși s-au distrus. Prin dimensiunile și masivitatea pililor, ele au barat cursul normal al șuvoaielor de apă, au favorizat acumularea de aluviuni și a acelor „munți de sloiuri” ce curg primăvara pe Dunăre. Acești agenți au atins în primul rînd bolțile și tablierul de lemn, după care a urmat năruirea podurilor ce nu aveau o prea mare înălțime.

Pentru tehnicienii militari, podurile de lemn nu implicau probleme de nerezolvat. La construcția lor prima condiție căutată era un punct cu scurgere domoală a apelor, un talveg puțin adînc pentru baterea pilonilor și material lemnos în apropiere. Numărul de vase ce se legau depindea și de lungimea bîrnelor ce constituiau osatura podelei. Dintre tipurile de corăbii fluviale se preferau liburnele, care aveau forme și dimensiuni identice. La un pod de lemn principalul efort se făcea la baterea pilonilor cu ajutorul unor berbeci instalați pe corăbii ancorate, apoi la păstrarea aceluiași nivel în ceea ce privește puntea vaselor.

Numai zidirea podurilor cu picioare de piatră a impus o mare concentrare de brațe de muncă. În afară de armată, la aceste uriașe lucrări s-au folosit captivii de război și populația rechiziționată de pe ambele maluri ale Dunării.

Tăierea, fasonarea și transportul blocurilor de piatră amintește munca „faraonică” din Valea Nilului. Dar față de vechii egipteni care au ridicat piramidele din blocuri de piatră cioplită, romanii au dispus de unelte de fier și de macarale de mare capacitate a căror folosire a cruțat mult efortul brațelor de muncă.

Dacă podurile de lemn au avut un țel agresiv, cele de piatră au reprezentat principalul mijloc de pătrundere a civilizației și culturii romane la nord de Dunăre. Ultimele au asigurat o legătură trainică a lumii latine de la nord și sud de Dunăre, contribuind într-o mare măsură la cimentarea și susținerea romanității în Dacia nord-dunăreană.

## ANEXE

### 1

#### RAPORTUL MAIORULUI IMBRISEVICI, ORȘOVA. 6 MARTIE 1858

„În ziua de 15 ianuarie 1858 m-am dus la ruinele podului lui Traian însoțit de preotul Bilsky din Orșova, de agentul starost auscriac din Turnu Severin, Koller, apoi de inginerul Deuster și de conducătorul de lucrări Brand; ultimii doi delegați de Societatea de navigație austriacă pe Dunăre, pentru dirijarea construcției Șantierului din Turnu Severin.

În acea zi, nivelul scăzut al apelor Dunării era de 1', 4'' (= 0,42 m) sub zero al scării hidrografice de la Orșova, permițând a se distinge 16 pile din vechiul pod roman.

Aceste pile, precum și cele două aflate pe țărmul valah și cel sîrbesc, sînt compuse din materiale amestecate și după semnele găsite par a fi fost cu totul îmbrăcate cu pietre de talie masive. Și acum se găsesc într-o pilă ce măsoară 10' stînji ( = 19 m) lărgime, pietre nisipoase și pietre de talie cubînd cîte 1/2 stîjnen cubic (= 0,86 m<sup>3</sup>).

Este foarte regretabil că locuitorii din Tr. Severin și-au însușit cele mai mari din acele pietre, sub pretextul de a le întrebuița la zidăria unei fîntîne și minează în acest mod ceea ce timpul și elementele lui au mai lăsat din această gigantică lucrare a romanilor.

În mijlocul unei pile am găsit zidit un trunchi de stejar, din care niște supuși valahi se munceau să scoată bucăți spre a le lua ca amintire''.

(Apud Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 18)

DIRECȚIUNEA CONSTRUCȚIEI ȘANTIERULUI SOCIETĂȚII AUSTRIACE  
DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE. TR. SEVERIN, 6 MARTIE 1858. RAPORTUL LUI  
F. DEUSTER

2

Resturile podului roman din Tr. Severin au fost ridicate de subsemnatul în ziua de 15 ianuarie a. c., nivelul apei fiind 1', 4" (= 0,42 m) sub zero al scării hidrografice din Orșova.

Deschiderea podului de la capătul de pe malul valah pînă la cel de pe malul sîrbesc este de 596 stînjeni vienezi (Klafter) (= 1 130 m).

În rîu se vîd 16 pile din care 5 de la țărml valah pînă la insulă și 11 de la insulă pînă la țărml sîrbesc; tot podul trebuie să fi fost clădit pe 20 pile, deoarece în spațiul dintre pila însemnată cu nr. 5 și cea cu nr. 6 pe alăturatele desemne se pot intercala încă 4 pile.

Rămășițele pilelor au o lungime variind între 10°, 8' (= 21,50 m) și 12° (= 22,75 m) și o lățime de 7°, 3' (= 14,22 m), pînă la 7°, 5' (14,85 m). Pila însemnată pe desemn cu nr. 12 are o lățime de 10° (= 18,96 m) și la dînsa se vîd pietre calcaroase cioplite regulat, avînd un cubaj de aproximativ 1/2 stînjen cubic (= 0,86 m<sup>3</sup>).

Platforma pilelor externe (= pilele culee) are dimensiunea unei pile și trebuie să fi fost reazemul arcurilor.

În fața frontală a pilelor culee se vîd găuri avînd secțiuni de 5" (0,13 m) pînă la 6" (= 0,160 m) și o adîncime de 18" — 24" (= 0,47—0,63 m) în care s-au găsit resturi de lemnărie.

Se vîd resturi de ziduri ce pleacă de la ambele pile culee spre dealurile malurilor și care erau în legătură cu podul, ceea ce presupune că tablîerul podului era la înălțime însemnată deasupra apelor celor mai mari.

Fundația pilelor culee și a pilelor se compunea din zidărie de beton, iar zidăria superioară, din cele ce s-a constatat, era din materiale amestecate, avînd un parament masiv de piatră cioplită.

(Apud Duperrex, *Podul lui Traian*, p. 18—19).

RAPORTUL ING. ALEX. POPOVICI, INGINER AL ORAȘULUI TRAIAN  
SEVERIN, GĂSIT ÎN ARHIVA CFR

3

„Văzînd subsemnatul că cu scăderea Dunării sînt ieșite la suprafața apei toate picioarele, ce sînt rămășițele podului lui Traian și fiindcă este o întîmplare din cele mai rare a scădea Dunărea așa de mult, am profitat de această ocazie și am măsurat toate distanțele dintre picioarele podului, grosimea și lărgimea lor, înălțimea, cît se mai conservă, precum și adîncimea apei dintre fiecare stîlp și am alcătuit planul împreună cu profilul transversal al Dunării pe care cu respect le înăintez onor. Ministeriu de Interne pe lingă aceasta.

Toată zidăria fiecărui stîlp este din piatră cioplită de jur împrejur și la mijloc este stîlp zidit din cărămidă mare și amestecată cu piatră spartă. Toată suma stîlpilor ce s-au zidit în apă este în număr de 16, toți după un sistem zidit și de egală depărtare unul față de altul. Între al cincilea și al șaselea stîlp este formată o bancă de nisip ce este împreunată cu ostrovul Simian și pe care nu este nici o urmă de vreun stîlp, dovadă că pe atunci a fost un ostrov și podul a fost construit în două despărțituri.

Din construcția capetelor podului ce sînt tot în aceeași înălțime, atît cel de pe malul stîng cît și cel de pe malul drept, precum și din considerabila grosime a picioarelor din apă, se cunoaște destul de deslășit că acel pod a fost boltit de piatră din stîlp în stîlp, prin arcuri eliptice”

Nr. 5, anul 1853, genarile 17 (Apud Duperrex, *Podul lui Traian* p. 19-20).

## LISTA FIGURILOR

	<u>Pag.</u>
Fig. 1. — Harta podurilor romane de la Dunărea de Jos . . . . .	11
Fig. 2. — <i>Vadin-Orlea</i> . Ruinele cetății și urmele podului roman, după Marsigli (1691) . . . . .	20
Fig. 3. — <i>Vadin-Orlea</i> . Ruinele actuale ale portalului podului de pe malul drept al Dunării (1959) . . . . .	23
Fig. 4. — <i>Columna Traiană</i> — scenele III—IV: lângă un oraș dotat cu un port, zeul <i>Danubius</i> protejează armatele romane la trecerea Dunării (101 e.n.) . . . . .	34
Fig. 5. — <i>Columna Traiană</i> — scena a IV-a: podul de vase de la <i>Lederata</i> și capătul celui de la <i>Dierna</i> (scena V) pe care trec armatele romane (101 e. n.) . . . . .	36
Fig. 6. — <i>Columna Traiană</i> — scena a V-a: capătul de pe malul stîng al podului de la <i>Dierna</i> pe care a trecut armata romană (101 e. n.) . . . . .	37
Fig. 7. — <i>Columna Traiană</i> — scena a XLVIII-a: reîmbarcarea lui Traian și trecerea Dunării pe malul stîng de către armata romană după victoriile din <i>Moesia Inferior</i> (102 e. n.) . . . . .	48
Fig. 8. — Podul lui Traian de la Tr. Severin (reconstituire de Edgard Dujperrex) . . . . .	54
Fig. 9. — Podul lui Traian și fortificațiile de la capetele lui ( <i>Drobeta</i> și <i>Pontes</i> ), după Marsigli (1689) . . . . .	58
Fig. 10. — <i>Apollodor din Damasc</i> — bust în Gliptoteca din München . . . . .	65
Fig. 11. — Reversul monedei de bronz bătută de senatul roman în anul 105 e.n. cu ocazia inaugurării podului lui Traian . . . . .	66
Fig. 12. — <i>Columna Traiană</i> —scenele XCVIII—XCIX; inaugurarea podului lui Traian (105 e.n.) . . . . .	67

Fig. 13. — <i>Columna Traiană</i> — scena a CI-a : armata romană pornește în campanie prin porțialul nordic al podului lui Traian (105 e. n.) . . . . .	69
Fig. 14. — Relieful de la Villa Medici — Roma . . . . .	70
Fig. 15. — Tr. Severin. Medalion de marmură cu o reprezentare falsă a podului lui Traian (piesă dispărută azi) . . . . .	72
Fig. 16. — Reprezentare falsă pe un bloc de marmură a podului lui Traian. Muzeul Național de Antichități din București . . .	74
Fig. 17. — <i>Columna Traiană</i> — scena a XXXIII-a : Traian se îmbarcă într-un port dunărean pentru campania din Moesia Inferior (iarna 101/102) . . . . .	80
Fig. 18. — <i>Columna Traiană</i> — scena C : Traian primește soliile barbare lângă un oraș roman de la Dunăre (105 e. n.) . . .	82
Fig. 19. — Bancul de nisip dintre <i>Pontes</i> și <i>Drobeta</i> (după E. Duperrex) . . . . .	88
Fig. 20. — Cele două poduri dintre <i>Pontes</i> și <i>Drobeta</i> , după C. Cichorius. . . . .	89
Fig. 21. — Cele două brațe ale Dunării din fața orașului Tr. Severin, după o diagramă la scara 1 : 20 000 de prof. E. Nemeși	90
Fig. 22. — <i>Drobeta</i> . Ruinele portalului podului lui Traian în timpul săpăturilor din 1898/1899. Foto Gr. G. Tocilescu . . . .	98
Fig. 23. — Planul capătului de nord al podului lui Traian, după Tocilescu-Polonic (1898/1899) . . . . .	99
Fig. 24. — <i>Pontes</i> . Cap de bronz căzut de pe portalul sudic al podului lui Traian. Muzeul din Belgrad . . . . .	101
Fig. 25. — <i>Drobeta</i> . Capul nordic al podului lui Traian (reconstituire. E. Duperrex) . . . . .	103
Fig. 26. — <i>Pontes</i> . Capul sudic al podului lui Traian (reconstituire. E. Duperrex) . . . . .	103
Fig. 27. — <i>Drobeta</i> . Ruinele portalului Foto M. Davidescu. . .	105
Fig. 28. — <i>Drobeta</i> . Ruinele pilei culee a podului lui Traian (foto 1930) . . . . .	107
Fig. 29. — <i>Pontes</i> . Ruinele pilei culee a podului lui Traian (foto 1930) . . . . .	108
Fig. 30. — Elementele pilei culee de pe malul românesc (după (E. Duperrex) . . . . .	109
Fig. 31. — Ruinele picioarelor podului lui Traian în 1858 (după F. Deuster) . . . . .	111
Fig. 32. — Situația ruinelor picioarelor podului lui Traian în 1858 (după Al. Popovici) . . . . .	112



Fig. 33. — <i>Tr. Severin</i> . Profil transversal prin picioarele podului lui Traian la km 929 + 700 (15 ianuarie 1931) . . . . .	112
Fig. 34. — Blocuri cioplite scoase din baza și paramentul pilelor podului lui Traian (1909). Muzeul din Tr. Severin . . . . .	120
Fig. 35. — Blocuri din baza pilelor podului lui Traian (1909) Muzeul din Tr. Severin . . . . .	121
Fig. 36. — Locul probabil în corpul unei pile a blocurilor de la baza ei și din parament . . . . .	126
Fig. 37. — Piloni de stejar scoși din ruinele picioarelor podului lui Traian în 1909. Muzeul „Porțile de Fier” din Tr. Severin	128
Fig. 38. — Reconstituirea formei unei pile și a chesonului de fundare (κιβώτια) . . . . .	131
Fig. 39. — <i>Alcantara</i> — Spania. Podul construit în 105 e. n. (starea actuală) . . . . .	136
Fig. 40. — <i>Drobeta</i> . Castrul roman și legătura lui cu podul și Dunărea	143
Fig. 41. — Secțiune pe lățimea unei pile (reconstituire) . . . . .	145
Fig. 42. — Amplasamentul podului roman de la Celei . . . . .	159
Fig. 43. — <i>Sucidava-Oescus</i> . Profil transversal prin pilele podului roman de la Celei (oct. 1933) . . . . .	172
Fig. 44. — <i>Sucidava</i> . Ruinele portalului podului roman (plan de situație), în urma săpăturilor din 1968 . . . . .	173
Fig. 45. — <i>Sucidava</i> . Reconstituirea planului portalului podului roman în urma cercetărilor din 1968 (după Oct. Toropu)	174
Fig. 46. — Medalion din aur cu imaginea podului lui Constantin cel Mare (a) și o pretinsă monedă de bronz (din sec. al IV-lea) referitoare la același monument (b) . . . . .	176
Fig. 47. — Portalul podului roman de la Celei (reconstituire Oct. Toropu) . . . . .	178
Fig. 48. — Capul de nord al podului roman de la Celei (reconstituire Oct. Toropu) . . . . .	179
Fig. 49. — <i>Milliarium</i> (stilp de șosea) de la Constantin cel Mare, descoperit lângă Celei. Muzeul din Corabia . . . . .	187
Fig. 50. — <i>Sucidava</i> . Fortificațiile orașului roman și ale cetății romano-bizantine (săpăturile arheologice din anii 1936—1970)	188



## TABLA DE MATERIE

Cuvînt înainte . . . . .	5
Abrevieri . . . . .	7
Introducere . . . . .	9
<b>I. Podul de vase al lui Cornelius Fuscus (?) de la Vadin-Orlea . . .</b>	<b>17</b>
<b>II. Cele două poduri de vase ale lui Traian din anul 101 e.n. . . . .</b>	<b>33</b>
<b>III. Podul lui Laberius Maximus (?) . . . . .</b>	<b>45</b>
<b>IV. Podul lui Traian de la Tr. Severin . . . . .</b>	<b>53</b>
1. Cercetări mai vechi, p. 55; 2. Apollodor din Damasc, p. 61; 3. Reprezentări sculpturale autentice ale podului lui Traian, p. 64; 4. Falsuri sculpturale și epigrafice ale podului lui Traian, p. 71; 5. Mențiuni despre podul lui Traian în izvoarele scrise antice și bizantine, p. 75; 6. Data construirii podului p. 79; 7. De ce s-a ales locul Pontes-Drobeta pentru construirea podului?, p. 86; 8. Capetele podului lui Traian, p. 96; 9. Picioarele podului din albia Dunării, p. 110; 10. Suprastructura podului, materialele de construcție și mâna de lucru, p. 133; 11. Apărarea podului p. 142; 12. Distrugerea podului lui Traian p. 148	
<b>V. Podul lui Constantin cel Mare de la Celei . . . . .</b>	<b>155</b>
1. Localizarea podului p. 155; 2. Scriitorii romano-bizantini despre pod, p. 161; 3. Cercetări arheologice asupra ruinelor podului, p. 164; 4. Cum arăta podul lui Constantin?, p. 175; 5. Luptele împăratului cu popoarele barbare de la nord de Dunăre, p. 182; 6. Alte lucrări strategice ridicate de împărat la nord de Dunăre, p. 185; 7. Ruinarea podului, p. 191	
<b>VI. Podurile de vase ale împăratului Valens de la Daphne și Noviodunum . . . . .</b>	<b>193</b>
Înceiere . . . . .	199
Anexe . . . . .	202
Lista figurilor . . . . .	205



**Redactor: AL. D. VASILE**  
**Tehnoredactor: PETRU BRUMA**

Bun de tipar 20.01.1971. Hirtie velină  
ilustrație, format  $16/54 \times 84$ , de:  $80 \text{ G/m}^2$ .  
Coli de tipar 13,25. Planșe 3.

C Z. pentru biblioteci mari și mici  
9(480.1) € 13:15 \*

---

Întreprinderea Poligrafică „Informația”  
București, str. Brezoianu, nr. 23—25.  
Republica Socialistă România

---



I. P. Informația c. 305





## D. TUDOR

### PODURILE ROMANE DE LA DUNĂREA DE JOS, colecția „Istorie și civilizație”

Dunărea a fost permanent element vital al dacilor și romanilor, strămoșii poporului nostru. Ea a stat secole sub stăpînirea imperiului roman, care a clădit peste apa ei numeroase poduri din lemnărie sau zidărie, fie din necesități economice, fie destinate unor efemere expediții militare. Cele mai numeroase, importante și durabile s-au realizat de la defileul Cazanelor pînă la vărsare, ele demonstrînd locul deosebit ce-l avea Dacia în viața Romei imperiale. De-a lungul acestei zone dunărene și în timp de patru secole romanii au legat malurile fluviului cu opt poduri: cel de vase al lui C. Fuscus de la Vadin-Orlea (86—87 e.n.); dublul pod de vase din 101 e.n. de la Lederata și Dierna ale lui Traian; podul de vase (102 e.n.) al lui Laberius Maximus; cele două poduri de piatră: din 103—105 e.n. al lui Traian la Tr. Severin și al lui Constantin cel Mare de la Oescus-Sucidava (Celei) din anul 328 e.n. — ale căror pile au dăinuit în apele Dunării pînă-n zilele noastre; alte două poduri de vase clădite de împăratul Valens, la Constantiniana Daphne (367 e.n.) și la Noviodunum (369 e.n.), prin care imperiul a readus în sfera civilizației romane Dacia nord-dunăreană.

Pentru împlinirea imaginii acestor poduri, sînt reproduse date istorice ale vremii construirii lor, desene, reprezentări sculpturale antice etc. Interesante informații se dau asupra atenției de care s-au bucurat aceste poduri în studiile dedicate lor începînd încă din vremea Renașterii, în cercetările arheologice și tehnice. Istoricul acestor poduri lărgeste aria cunoașterii istoriei de început a poporului nostru, aruncînd noi lumini asupra punților lumii romane spre inima Daciei — vatra dezvoltării civilizației românești.