



Fig. 1

Dr. Vasile Mărculeț¹
Dr. Alexandru Bucur²

MIJLOACE DE TRANSPORT PE APĂ ȘI REPREZENTĂRI ALE LOR ÎN PICTURA MURALĂ A UNOR LĂCAȘURI DE CULT DIN NORD-VESTUL MUNTENIEI ȘI NORDUL OLTENIEI (MIJLOCUL SECOLULUI XIV-ÎNCEPUTUL SECOLULUI XVIII)

Calitatea de riveran al Dunării și Mării Negre a adus, de timpuriu, spațiul românesc în contact cu marile civilizații maritime și comerciale ale lunii antice și medievale: greacă și romană, în Antichitate, bizantină, italiană (genoveză și venețiană) și otomană, în Evul Mediu. Prezența masivă a navigatorilor și negustorilor bizantini, genovezi sau venețieni, cu vasele lor, militare sau civile, în porturile pontice și dunărene și transformarea Mării Negre în „placă tur-nantă”³ a comerțului internațional în secolele XIII-XIV, au condus la afirmarea aici a unei însemnate „civilizații portuare”⁴.

Puterilor menționate li se vor adăuga și turcii otomani care, la sfârșitul secolului al XIV-lea, își instaurează controlul asupra întregii linii a Dunării Inferioare iar, în a doua jumătate a secolului următor transformă Marea Neagră într-un „*lac otoman*”. La sfârșitul secolului al XVII-lea pătrunde definitiv pe scena politică și militară a Europei Centrale și de Sud-Est Imperiul Habsburgic, iar de la începutul secolului al XVIII-lea, Imperiul Rus, puteri angajate într-o puternică ofensivă împotriva stăpânirilor otomane din Europa.

Contactele cu civilizațiile menționate, toate talassokrații la un moment dat, și-au aflat reflectarea nu numai în arta navigației și în comerț, ci și în arta locală. Ca o dovadă a acestor influențe, pictura murală a numeroase lăcașuri de cult din Moldova și Țara Românească cuprinde și reprezentări a unor mijloace de transport pe apă.

Prezentul nostru demers are ca scop prezentarea reprezentărilor unor mijloace de transport pe apă, identificate în câteva lăcașuri de cult din partea de nord-vest a Munteniei și de nord a Olteniei. Avem în vedere Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș, precum și Bisericile Mănăstirilor Cozia, Tismana, Hurezi și Polovragi.

Din punct de vedere metodologic, facem scurta precizare că în transcrierea denumirilor tipurilor de vase am folosit de fiecare dată termenul exact utilizat de izvorul din care a fost preluat. Ca urmare în text se vor întâlni concomitent denumiri transcrise ca galiotta, bastarda / baștarda, fricata / frikata, șaika / șeica, burazan, üstüaçik, alături de galiota, șaica, bolozan, ustuacic etc.

Vase maritime și fluviale din XIV-începutul secolului XVIII. O serie de informații provenite din izvoare istorice produse în arii de civilizație diverse din secolele XIV-XVIII, înregistrează prezența în porturile din spațiul românesc, de la Marea Neagră, de pe Dunăre, diferite tipuri de vase cu vele, atât militare, cât și civile. Acestea apar menționate în izvoare, fie cu termenul generic de corăbii, vase sau nave, fie cu denumirile proprii.

Sub numele generic de corăbii întâlnim menționate vasele prezente în Marea Neagră și pe Dunăre în unele surse bizantine și otomane. Avem în vedere o serie de cronici bizantine, din secolul al XV-lea, precum și unele de proveniență otomană, din secolele XV-XVIII⁵.

Cu denumirile lor specifice regăsim aceste vase, în primul rând, în documentele genoveze rogăte în porturile de la Gurile Dunării, Chilia și Lykostomo, în a doua jumătate a secolului al XIV-lea, care înregistrează

prezența în zonă a unor categorii și tipuri variate de vase de război și civile. Sunt menționate astfel, în rândul vaselor de transport nave de tipul lignum de orlo, lignum, ciguta, panfilus, galiota (galeota), cocca, barca, navis, dar și lignum parvum sive ciguta de orlo sau lignum parvum sive ciguta, iar ca vase de război, dar și de transport, galera (galea)⁶.

Informațiile cu privire la prezența diferitelor tipuri de vase, îndeosebi a galerelor de comerț și de război, în zone limitrofe spațiului locuit de români, sunt completate de știri provenite din mediul apusean. Avem în vedere, în primul rând, actele emise de autoritățile venețiene (1329-1463), dar și din prezentările desfășurării unor operațiuni militare din Marea Neagră și de pe Dunăre, precum cele referitoare la campania ducelui Amedeo VI de Savoia (1366-1367), a lui Walerand de Wavrin (1445) sau relatarea lui Giovanni Maria Angiollelo (1475)⁷. Reținem, de asemenea, prezentarea campaniei lui Mehmed II împotriva lui Vlad Țepeș (1462), realizată de Laonikos Chacocondylas, care denumește galerile cu termenul de trireme, iar restul navelor cu cel de vase⁸.

Odată cu pătrunderea turcilor în Marea Neagră și, mai ales, după transformarea acesteia în lac turcesc, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, informațiile despre tipurile de vase din pont și de pe Dunăre se înmulțesc. O serie de cronici turcești fac numeroase referiri cu privire la operațiile desfășurate de flota otomană în secolele XV-XVII, în Marea Neagră și pe Dunăre, în primul rând, dar și pe Nistru, Nipru sau Don, precum și la tipurile de nave din compunerea acesteia.

În general, așa cum am precizat de altfel, cronicile otomane din secolele XV-XVIII, desemnează mijloacele de transport pe apă din cadrul flotei otomane, ale celor ale aliaților sau vasalilor imperiului, precum și pe cele din flotele adversarilor cu termenii generici de corăbii, vase sau nave⁹. În numeroase cazuri, însă, acestea menționează respectivele mijloace de transport pe apă cu denumirile proprii ale vaselor, precum: kadera / kadirga / kadriga, kalita, çekdird, galita (galera), șaika, kești, ghemi / gemi, çekdiri / cektiri, gemilik (tipuri de corabii), kalyon (galion), caic mare, caic mic, espelatia (corăbie mici), frikata (fregata), baștarda, valik, çani¹⁰.

Informațiile prezentate sunt conformate și completate de alte știri provenite din surse interne și externe. Între acestea, Cronicul lui Chesarie Daponte de la 1648-1704 sau Cronograful tradus din grecește de Pătrașco Danovici, menționează: galunia, maguna, șăica, feluda (probabil feluca) și dzerma¹¹.

Unele dintre aceste vase sunt aproape necunoscute. Credem că în funcție de tipul lor ele, sau cel puțin

unele, se încadrează în clasificarea generală realizată la începutul secolului al XVII-lea de Pantera Pantero, el însuși comandant de navă. Conform clasificării acestuia „vasele latine, care navighează cu vele și rame” se împart în „mari, mijlocii și mici. Mari sunt galeazza, o galeră mare, și galera. Mijlocii sunt galeotta, brigantina, fusta și fregata. Mici sunt feluca, castaldella, speroniera, caicul, fisolera, grotolina, peotta, gondola, schiful, battella, barchetta și altele asemenea”, dar precizează autorul, „în fiecare din cele trei tipuri care au fost menționate se găsesc mari și mici”¹².

Știri de primă importanță cu privire la vasele otomane și muntene, care au operat pe Dunăre în perioada confruntărilor austro-turce de la sfârșitul secolului al XVII-lea, se regăsesc în Condica de venituri și cheltuieli a visteriei de la leatul 7202-7212 (1694-1704) a domniei lui Constantin Brâncoveanu (1688-1714). Condica înregistrează numeroasele cheltuielile făcute de curtea munteană, pentru întreținerea sau construirea, pentru turci sau pentru utilizare proprie, a respectivelor tipuri de vase. Tipurile de vase cu vele menționate de această sursă, toate cu rezonanță turcească, sunt: burazanul (bolozan), șeica (șaiuca / șăica) și caicul¹³. Alături de acestea, o singură dată apare menționată în Condică o navă numită găleta¹⁴.

O serie de știri deosebit de însemnate cu privire la clasele și la tipurile de vase din compunerea flotei otomane, care au operat inclusiv pe Dunăre, provin din lucrarea Stato militare dell' Imperio Ottomanno, incremento e decremento / L'Etat militaire de l'Empire Ottoman, ses progrès et sa décadence, operă a ofițerului austriac, de origine italiană, Luigi Ferdinando Marsigli, participant la războaiele austro-turce de la sfârșitul secolului al XVII-lea. Potrivit lui Marsigli, principalele tipuri de nave cu vele și vâsle din flota otomană, care au operat inclusiv pe Dunăre, erau fricata (fregata), berghenda (brigantina), galiotta, galera, de două tipuri, zacala și begler, maona (galeasia), orta-bastarda (semibastarda), galionul și bastarda¹⁵.

Din lucrarea lui Marsigli aflăm și numărul de bănci pentru vâslași de pe fiecare parte a bordului tipurilor de nave prezentate. Acest lucru ne permite calcularea numărului de vâslași destinat fiecărui tip de vas. Astfel, fricata, o denumire coruptă a fregatei, dispunea de 10 până la 12 bănci pentru vâslași pe fiecare parte, berghenda de 18 sau 19 bănci, galiotta de la 19 până la 24 de bănci, galera avea o lungime de 55 de arcini (aprox. 39,1 m), 22 de palme lățime (aprox. 4,6 m¹⁶) și 18 palme la pupa (4,79 m) și dispunea de 25 bănci de pentru vâslași, maona, un tip de galeasie, de 26 de bănci pentru vâslași, orta-bastarda sau semibastarda de 27 sau 28 de bănci, iar bastarda 32 de bănci¹⁷. Pe baza acestor

informații putem conchide că fricata (fregata) avea de la 20 până la 24 de vâslași, berghenda 36 sau 38 de vâslași, galiotta de la 38 până la 48 de vâslași, galera 50 de vâslași, maona 52 de vâslași, orta-bastarda 54 sau 56 de vâslași, iar bastarda 64 de vâslași.

Parcurgerea știrilor transmise de aceste surse ne conduce la constatarea că în numeroase cazuri sunt folosite denumiri diferite, uneori într-un număr destul de mare, pentru a desemna același tip de vas. Această constatare ne permite să conchidem că, cel mai probabil, acest lucru se datorează faptului că denumirile respective se referă la variante diferite a aceluiași tip de vas.

Nu insistăm pe prezentarea tuturor acestor tipuri de vase cu vele, ci ne vom concentra demersul asupra unora dintre cele menționate în sursele interne. Ca urmare, vasele pe care le vom prezenta în continuare sunt bolozanul (burazanul), șaiuca și caicul.

Bolozanul, îl întâlnim în sursele studiate de noi sub denumirea de burazan. Este definit de Dicționarul Enciclopedic de Marină ca fiind o „navă fluvială de transport folosită pe Dunăre și pe unii afluenți în secolele XVII-XVIII”¹⁸. Vasul era propulsat de o velă pătrată sau latină prinsă pe un arbore situat la limita primei treimi a vasului și de un număr de 3-5 vâsle amplasate pe fiecare parte a bordului în prima treime a vasului, care era deschisă, acționate de vâslași care puteau sta în picioare¹⁹. Deducem din această informație că numărul vâsleșilor unui bolozan era de șase până la zece oameni. Vasul era dotat cu o cârmă lungă, în formă de vâslă, situată la pupa, prinsă pe cabină. Bolozanul avea lungimea de 19-34 m, lățimea de 3,8-5,7 m, și o capacitate de 56-67 t²⁰. Condica de venituri și cheltuieli, din timpul lui Constantin Brâncoveanu, înregistrează o serie de cheltuieli făcute de curtea munteană cu procurarea materialelor necesare construirii sau reparării unor burazane, precum și pentru plata navlonului pentru acest tip de vase în: 15 mai 1695, 20 ianuarie 1696, 25 ianuarie și 10 aprilie 1697²¹.

O descriere a bolozanului o aflăm în relatarea călătoriei sale pe Dunăre realizată de ofițerul austriac Luigi Ferdinando Marsigli, în 1779. Potrivit acestuia, bolozanele, pe care le numește bolisane, „sunt construite tot din lemn de stejar, lungi de 10 până la 18 stânjani (aprox. 19-34 m), late de 2-3 stânjani (aprox. 3,8-5,7 m, n.n.), adânci la mijloc de 4 până la 6 picioare (aprox. 1,26-1,9 m, n.n.), în spate și în față [sunt] foarte rotunjite, însă mai mult în spate, astfel încât acestea, când plutesc, se ridică în față abia la 1 picior (0,31,6 m, n.n.) și în spate până la 4 sau 6 picioare (aprox. 1,26-1,9 m, n.n.) peste linia de plutire. Ele au pe ambele laturi câte un dulap (scândură groasă, n.n) pe care se poate

umbla, iar în față o punte în a cărei perete sunt prinse cu cepuri furcile pentru prinderea vâslelor, astfel încât [pe ea] pot fi 3 până la 5 perechi de oameni. De acolo începe o cală acoperită de 6 până la 10 stânjani (aprox. 1,38-19 m, n.n.), deasupra căreia se află o platformă dreaptă pentru deservirea velei. În spate, pe dunetă, este o cabină de aproximativ 2 până la 3,5 stânjani (aprox. 3,8-6,6 m, n.n.), în spatele cabinei se află felinarul; pe [cabină] se află o cârmă în formă de gât de lebădă, prinsă într-un știft din lemn sau din fier, partea interioară a cârmei întinzându-se peste cabină până aproape de cala acoperită, unde este amplasată pe două bârne groase din lemn; partea din spate a cârmei se alungește de la 7 până la 12 stânjani (13,28-27,8 m, n.n.) în apă, având în capăt o lopată lată care se ridică [de la suprafața apei]; la o treime [din lungimea navei], în partea din față, se înalță un catarg, prevăzut cu o velă latină, care adesea poate fi și de formă pătrată²².

Șaica / șaica / șeica este prezentată în Dicționarul Enciclopedic de Marină ca fiind o navă de mărime mijlocie, rapidă cu două sau trei catarge propulsată cu vele și / sau rame. Era utilizată pe Dunăre și pe mare pentru transport, paza porturilor sau luptă²³. Potrivit aceleiași lucrări, în funcție de dimensiuni, sunt cunoscute trei variante de șaică: șaica mare sau completă, jumătate de șaică sau semișaică și sfert de șaică²⁴.

Menționată în actele otomane din 1520, șaica va deveni în perioada următoare o prezență constantă în rândul vaselor de pe Dunăre, aflându-se, atât în componerea flotei otomane, cât a altor state sau puteri riverane, inclusiv a Țărilor Române²⁵. O descriere a acestui vas întâlnim în lucrarea căpitanului Georg Lauterer în urma călătoriei întreprinse pe Dunăre, din 1779. Potrivit acestuia, șaicele erau nave de război „construite din lemn de stejar în felul galerelor, doar cu diferența că au fundul plat. Ele au o lungime de aproximativ 14 stânjani (aprox. 25,55 m, n.n.), au la mijloc o lățime de 3 stânjani (aprox. 5,69 m, n.n.) și o adâncime de 4 picioare (1,26 m, n.n.), în față au un Spiron (pinten, n.n.) lung de 9 picioare (aprox. 2,84 m, n.n.), la prora o punte în formă de pană, lungă de 2,5 stânjani (aprox. 4,74 m, n.n.), pe care stau spre înainte 3 tunuri de trei (aprox. 1,68 kg, n.n.) sau doi pfunzi (1,12 kg, n.n.), [amplasate] pe afeturi. Ele au de obicei 7 până la 9 perechi de vâsle [amplasate] pe o cocă foarte îngustă fără deschizături, vâslașii stau în picioare la mijloc și se sprijină de băncile de vâslit, vâslele sunt fixate în lăcașurile lor cu funii înnodate, la nevoie sunt trase înăuntru și așezate de-a lungul navei. Întreaga navă este acoperită deasupra [cu punte], cu excepția unei deschizături lungă de 4 stânjani (aprox. 7,59 m, n.n.) și lată de 1 stânjani (aprox. 1,9 m, n.n.), în care

vâslașii stau în picioare. Partea din spate a navei, pe care este amplasată o cabină mică pentru comandant, este foarte ridicată și prevăzută cu o timonă sau o cârmă. În față, la 1/3 [din lungimea navei], este un catarg înalt, care este fixat între 2 sarturi și de obicei [este] prevăzut cu pânze latine. Băncile de vâslit sunt prevăzute în față și în spate, pe ambele părțile, cu sarturi groase din lemn pentru prindere²⁶.

Un document otoman din 1693 ne oferă cele mai vechi informații precise cu privire la ceea ce reprezenta acest vas de război, la numărul și componența echipajului, la efectivul luptătorilor îmbarcați pe ele²⁷. Potrivit actului în discuție, în 1693 Constantin Brâncoveanu a pus la dispoziția flotei imperiale de pe Dunăre un număr de cinci șaici „nou construite și perfect dotate” pe cheltuiala statului muntean²⁸. Cele cinci vase aveau fiecare „câte treizeci de vâslași (kürekçi) și câte douăzeci de luptători (cenkçi) și câte un cârmaci (dümenci) și câte un tunar (topçi) și câte un căpitan (kapudan) musulman²⁹.

În temeiul informațiilor transmise de documentul otoman suntem în măsură să conchidem că o șaică complet echipată pentru război avea un echipaj format din 33 de oameni (30 de vâslași, un cârmaci, un tunar și un căpitan). În timpul desfășurării unor operațiuni militare, pe vas mai erau îmbarcați 20 de luptători, care, cel mai probabil, erau folosiți în acțiuni de desant. Conchidem, deci, că pe o șaică participantă la operațiuni militare puteau fi îmbarcați 53 de oameni, din care 33 membri ai echipajului și 20 de luptători.

Compararea informațiilor cu privire la caracteristicile tipului de șaică descris de căpitanul Georg Lauterer cu cele cuprinse în documentul otoman privind vasele construite și armate de Constantin Brâncoveanu pentru flota otomană a Dunării, ne conduc la constatarea că cele două surse prezintă două tipuri de șaică. Știrile transmise de ofițerul austriac se referă la o șaică mică, iar cele din documentul otoman la o șaică mare.

Condica de venituri și cheltuieli, redactată la curtea lui Constantin Brâncoveanu, conține numeroase consemnări ale sumelor cheltuite de curtea munteană pentru construirea, repararea sau întreținerea șaicilor, atât a celor aparținând flotei otomane de pe Dunăre, cât și a celor proprii, precum și cele pentru diferitele daruri făcute unor comandanți otomani ai șaicilor sau cu plata lefurilor unor comandanți munteni și a echipajelor lor. Asemenea consemnări sunt făcute în: 15 ianuarie, 28 martie, 20 aprilie, 20 decembrie 1694; 15 noiembrie 1695; 20 ianuarie, 25 aprilie, 30 noiembrie, 24 decembrie 1696; 25 ianuarie, 10 aprilie, 20 mai, 1 iunie 1697; 1 martie 1698; 1 aprilie 1699; februarie 1700³⁰.

Caicul reprezintă, potrivit informațiilor provenite din diverse izvoare, atât denumirea generică a unei largi categorii de vase (barcă, bac, plută, ustuacic, acic, bolozan / burazan, șaică), cât și un tip specific de vas. Prima mențiune a caicului, în forma caichi, se regăsește în lucrarea L'Armata Navale a lui Pantero Pantera din 1614, unde autorul, așa cum am văzut deja, încadrează acest vas în categoria vaselor mici, care navigau cu vele și vâsle³¹.

Potrivit unor informații primele „caice în formă de plute” sunt menționate în cronică lui Silahdar Findiklili Mehmed Aga, în august 1672 cu prilejul cuceririi de turci a cetății Zwaniec de pe Nistru³². Ca vas cu acest nume, caicul este menționat pe Dunăre în lucrarea aceluiași autor în anul 1688, pe care îl atribuie, destul de confuz, lui Constantin Cantemir, domnul Moldovei, pe care îl consideră „bei al Țării Românești”, unde însă domnea Constantin Brâncoveanu³³.

Parcurgerea informațiilor transmise de cronicarul otoman ne permite constatarea că, în primul caz, acesta desemnează cu numele generic de caic cel mai simplu mijloc simplu de transport pe apă, pluta. În al doilea caz autorul face referire clară la nava cu acest nume.

Lui Silahdar Findiklili Mehmed Aga i se datorează și informația potrivit căreia caicele din flotele otomane ale Mării Negre și Dunării erau de două tipuri: caice mari și caice mici. Ele sunt menționate cu prilejul cuceririi cetății Vidin și a insulei Ada Kale, în 1691, când capudanul Mării Negre, Mezamorta Hagi Hüsein pașa, a participat la operațiile militare „cu patru caice mari și cu treizeci de caice mici”, precum și în mai 1692, când capudanul Dunării, Boșnak Bîyikli Ali pașa, a staționat cu flota fluvială în părțile Inlekului, Orșovei și Porților de Fier ca să țină sub supravegherea lui „corăbiile cu zahereaua miriei și celelalte caice mari și mici rămase în urmă”³⁴. Știrea cronicarului turc confirmă afirmația lui Pantera Pantero, de la începutul aceluiași secol, care precizează în mod expres că în fiecare din cele trei tipuri de vase ale clasificării făcute de el „se găsesec mari și mici”³⁵.

În ceea ce privește caracteristicile caicului nu dispunem de date certe. Istoricul Constantin Rezachevici este de părere că fiecare caic avea „o lungime de circa 40 m”³⁶. Alți autori susțin că tipul de caice aparținând Țării Românești, aveau lungimea de 24 m, lățimea de 4,6 m, pescajul de 0,7 m, un deplasament de 20 t și ca armament un tun de 120 mm. Echipajul era format din 28 chiurmegi (vâslași), unul sau doi topcii (tunari), un dumengi (cârmaci) și un comandant³⁷.

O serie de informații, directe sau indirecte, provenite din Condica de venituri și cheltuieli ale curții lui Constantin Brâncoveanu conturează o situație mai

complexă, atât în ceea ce privește efectivele echipajelor, cât și dimensiunile diferitelor tipuri de caic aparținând Țării Românești. Astfel, la 5 septembrie 1697 erau achitate salariile la 54 de chiuricii (vâslași) și la trei dutmengii (cârmaci)³⁸. Înregistrea a trei cârmaci în condică ne determină să considerăm că suntem în prezența a două categorii din membri echipajelor a trei caice. Această supoziție ne conduce la concluzia că echipajul unui caic era de 18 vâslași și un cârmaci, cărora li adăugau un căpitan și, probabil, un tunar, în total un număr de 20-21 de oameni.

Alte informații din Condică permit alte constatări cu privire la efectivele echipajelor caicelor muntene în epoca lui Constantin Brâncoveanu. La 1 iunie 1698 erau achitate lefurile membrilor echipajului caicului comandat de căpitanii Petco și lațco, format din 28 de chiricii (vâslași), un topciu (tunar) și un dumengiu (cârmaci), adică 30 de oameni³⁹. Cu cei doi căpitani, efectivul total al echipajului se ridică la 32 de oameni. Credem, însă, că, dacă nu cumva unul din cei doi comandanți a deținut funcția de secund, funcționarea a doi căpitani pe același caic, cum era în cazul în speță, reprezintă o excepție.

La aceeași dată, Condica înregistra efectuarea plății lefurilor și pentru membrii echipajului caicului comandat de Petco Oda-Bașa, format din 28 de chiricii, un topciu și un dumengiu, respectiv 30 de oameni⁴⁰. Împreună cu căpitanul vasului, echipajul acestuia era de 31 de oameni.

Informațiile prezentate ne conduc la concluzia că ele se referă la două tipuri de caic: mare și mic. Caicul mare avea un echipaj format din 31 de oameni (28 de vâslași, un tunar, un cârmaci și un căpitan). Caicul mic dispunea de un echipaj format din 20-21 de oameni (18 vâslași, un cârmaci și un căpitan, probabil și un tunar).

În sfârșit, cu același prilej, în Condică era consemnată plata salariilor efectuată către „caicii de la caicul Neculi Căpitanul și la topcii i dumengii leafa lor”⁴¹. Documentul nu precizează numărul vâslaşilor. Dacă ne raportăm, însă, la suma de 360 de taleri, plătită echipajului, semnificativ mai mică decât cea plătită echipajelor de pe caicurile comandate de căpitanii Petco și lațco, respectiv Petco Oda-Bașa, de 495 de taleri pentru fiecare, putem conchide că efectivul echipajului de pe caicul lui Necula Căpitanul era mai redus, vasul încadrându-se, foarte probabil, în categoria caicurilor mici.

În acest punct al demersului nostru considerăm util să revenim succint asupra dimensiunilor caicului. O analiză atentă a informațiilor deținute ne arată că numărul vâslaşilor caicului mic (18 oameni), coincide

cu cel al vâslașilor de pe șaica descrisă de căpitanul Georg Lauterer. Această constatare ne determină să conchidem că, foarte probabil, și dimensiunile vasului sunt identice. În ceea ce privește caicul mare, constatăm și aici că numărul vâslașilor de pe el (28 de oameni) este extrem de apropiat de cele al șăicilor cu 30 de vâslași. Conchidem, deci, că și dimensiunile celor două vase trebuie să fi fost apropiate.

În ceea ce privește numărul de luptători îmbarcați pe caicul mare, unii autori estimează că la bord puteau fi îmbarcați și o sută de soldați, care participau la operațiunile militare⁴². După părerea noastră, cifra vehiculată este exagerată. Dacă pe o șaică cu 30 de vâsle era îmbarcați 20 de luptători, nu credem că efectivele care puteau fi îmbarcate pe un caic de dimensiuni apropiate depășeau această cifră.

Găleta reprezintă, în opinia noastră, o formă viciată a denumirii galita, sub care se întâlnește în flota otomană un tip de galeră, kalita. Conform prezentării realizate de cercetătorul turc Mihad Sertoğlu, kalita era o navă de tipul Çekiri, aflat în serviciu în marina otomană. Era numită galita, kaliota, galyote. Găleta / galita era mai mare decât fregata, dar mai mică decât galera și avea 19-24 de bănci, adică 38-48 de vâsle. Echipajul era format din aproximativ două sute de oameni. Vasul avea la prova un tun, folosit, în principal, în timpul operațiunilor de urmărire⁴³. Numele vasului, găleta / galita, precum și numărul de vâsle identic cu cel al unei galiote, ne determină să identificăm această navă prezentă pe Dunăre cu o galiota.

Alături de navele cu vele sau cu vele și vâsle, izvoarele de care dispunem semnalează prezența pe Dunăre, Nistru sau pe unele râuri interioare a unor vase mici, ușoare, propulsate exclusiv cu ajutorul vâslelor. De tipuri diferite, vasele ușoare erau utilizate la construcția de poduri sau la transportul oamenilor, mărfurilor sau a unor componente ale logisticii necesare trupelor care desfășurau operațiuni militare.

Dintre vasele ușoare, propulsate cu vâsle, cronicile otomane din secolele XV-XVIII înregistrează unele cu denumirile de: sal (luntre; caic în formă de plută), tonbaz / tombaz, üstüaçik (ustuacic), bac, pluta, çirnik (cirnic), pota, barca⁴⁴. La rândul ei, Condica de venituri și cheltuieli a visteriei, din timpul lui Constantin Brâncoveanu menționează din rândul vaselor mici, ușoare ustuacul și acicul⁴⁵.

Tonbazul / tombazul a fost, după cum reiese din surse, un vas deschis, de dimensiuni reduse, folosit, cu precădere, la construcția unor poduri peste diferite cursuri de apă. Deducem de aici că acesta poate fi considerat un fel de ponton al epocii medievale.

Ustuacul / ustuacikul era un vas deschis, respectiv

un tip de pod plutitor, un fel de bac⁴⁶. Era propulsat cu opt rame, care se numeau opacine⁴⁷. Prima menționare a prezenței ustuacului pe Dunăre datează din noiembrie 1691 și este înregistrată în cronică lui Silahdar Findiklil Mehmed Aga⁴⁸. Referiri la cheltuielile făcute de curtea munteană, pentru procurarea materialelor necesare construirii sau reparării unor vase de acest tip, sunt consemnate în Condica de venituri și cheltuieli ale visteriei, în 29 ianuarie, 28 martie, aprilie, și 20 decembrie 1694, 20 martie 1695, 10 aprilie 1697 și 1 martie 1698⁴⁹.

Acicul (acikul) era o navă de transport cu punte deschisă și neacoperită. În Dicționarul Enciclopedic de Marină se consideră că numele navei era o prescurtare de la ustuacic, ceea ce conduce la concluzia că cele două nave ar fi una și aceeași⁵⁰. Considerarea aciculului și ustuacului ca fiind același vas nu se susține prin prisma unor informații provenite din Condica de venituri și cheltuieli, care menționează, uneori la aceeași dată și în același context, ambele vase⁵¹. În lumina acestor informații considerăm că, cel mai probabil, ustuacul și acicul erau două variante ale aceluiași tip de vas.

Pe Dunăre, acicul este folosit începând cu a doua jumătate a secolului al XVII-lea. Era un vas cu fundul plat construit din scânduri prinse cu cuie pe o chilă a cărei lungime varia în funcție de capacitatea navei. În funcție de mărimea lor, acicurile de pe Dunăre erau de trei categorii: mici, mijlocii și mari. Se pare că unele nu dispuneau de cârmă⁵². Condica de venituri și cheltuieli a curții muntene înregistrează numeroase cheltuieli făcute de aceasta, la solicitările autorităților otomane, pentru materialele necesare construirii, reparării sau întreținerii acicurilor de pe Dunăre sau plăți făcute comandantului flotei de pe Dunăre. Asemenea cheltuieli sunt consemnate în 20 decembrie 1695, 20 ianuarie, 30 ianuarie, 20 aprilie și 24 decembrie 1696 și 25 ianuarie 1697⁵³.

Reprezentări de vase în pictura murală a unor lăcașuri de cult din nord-vestul Munteniei și nordul Olteniei. Cea mai importantă categorie de vase, reprezentată în pictura murală a lăcașurilor de cult, care au constituit subiectul demersului nostru o reprezintă vasele cu vele. Le aflăm reprezentate, unele destul de realist, altele stilizat.

La Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” (mijlocul secolului al XIV-lea) am putut identifica patru reprezentări de vase. În două dintre imagini, destul de slab păstrate, pot fi văzute două vase de același tip (**Fig. 1**). Vasele au un catarg, situat în partea centrală, de care flutură o pânză, cel mai probabil, o velă triunghiulară,



Fig. 02

latină. Prova și pupa vaselor sunt identice, au aceeași înălțime cu întreaga cocă și sunt mult ridicate deasupra nivelului apei. Două ambarcațiuni de dimensiuni mici, *bărci*, poate fi identificate la prova unuia dintre vase (Fig. 1). Atât la pupa, cât și la prova ambele dispun de câte o cârmă de forma unei vâsle mari.

Alte două reprezentări prezintă o altă categorie de vase (Fig. 2). Primul este un vas cu prova alungită, cu pupa dreaptă și înălțată deasupra corpului navei. Nava este propulsată de o pânză triunghiulară, *latină*, prinsă pe un arbore, amplasat în zona centrală a vasului. Al doilea vas, este o realizare picturală mult mai nouă. L-am inclus însă în selecția noastră întrucât este redat în aceeași manieră cu primul, cu care prezintă, de altfel, numeroase similitudini. Pânza este, foarte probabil, una pătrată (Fig. 2). Din punctul nostru de vedere ambele vase se încadrează în categoria vaselor de transport, numite vase rotunde.

Ansamblul monastic de la Cozia datează din a doua jumătate a secolului al XIV-lea. Demersul nostru s-a soldat cu identificarea unei singure reprezentări a unei nave. Vasul prezintă similitudini izbitoare cu cele reprezentate în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș: prova ușor alungită și pupa dreaptă și înălțată deasupra corpului navei. Vasul dispune de un singur catarg, amplasat la mijlocul său. Nava este propulsată de o velă pătrată, cel mai probabil trapezoidală

Un vas cu vele, similar celor pictate în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș și în Biserica Mănăstirii Cozia se regăsește în fresca din pridvorul Bisericii Mănăstirii Tismana. Corabia pictată la

Tismana are bordajul înalt cu prova ridicată mult deasupra acestuia. Pupa este dreaptă, înălțimea nu depășește nivelul bordajului și este înzestrată cu o cârmă. Nava dispune de un singur arbore central, iar pentru propulsie de o velă pătrată. Ținem să precizăm faptul că pictură pridvorului este de dată relativ recentă, ea fiind realizată în ultimii ani ai secolului al XX-lea.

Discuțiile purtate cu monahiile mănăstirii ne-au permis să aflăm că în cadrul picturii din interiorul bisericii ar fi și alte reprezentări ale unor mijloace de transport pe apă. Din păcate momentul cercetării noastre a avut loc la câteva zile după cutremurele din 13 și 14 februarie 2023, care au provocat fisurii bolții bisericii. Ca urmare, din motive de securitate, accesul în interiorul acesteia nu ne-a fost permis.

Două vase cu vele sunt reprezentate în frescele murale realizate în pridvorul Bisericii Mănăstirii Hurezi, ctitorie a lui Constantin Brâncoveanu, edificată la sfârșitul secolului al XVII-lea. Primul vas are corpul asemănător celor reprezentate în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș. Prova și pupa vasului au formă identică și aceeași înălțime cu bordajul vasului. Spre deosebire de navele pictate la Curtea de Argeș, cel de la Hurezi are o singură cârmă, asemănătoare unei vâsle mari, situată la pupa navei. Vasul dispune de un arbore central, iar pentru propulsie de o pânză, cel mai probabil, pătrată.

Patru nave cu același tip de vase sunt pictate în pridvorul Bisericii Mănăstirii Polovragi. Spre deosebire de vasul de la Hurezi, navele de la Polovragi sunt pictate într-o manieră schematică, naivă, aproape rudimentară (Fig. 3). Alături de acestea se pare că a existat și un al cincilea, a cărui imagine a dispărut, din cauza degradării picturii, dar s-a păstrat, însă, urma acesteia. În acest punct al demersului nostru nu insistăm asupra



Fig. 03



Fig. 04

prezentării lor, întrucât vom reveni asupra acestui aspect.

Identificarea tipurilor de vase reprezentate în lăcașurile de cult studiate este imposibil de stabilit. Reprezentarea, în cea mai mare parte a lor, după imaginația autorului sau după relatările altor persoane, „din auzite”, constituie factorul determinant care a condus la acest lucru.

Din punctul nostru de vedere, cu primele două reprezentări din Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș (Fig. 1) suntem în prezența reprezentării a două vase de transport de dimensiuni reduse. Similitudinile pe care le prezintă cele două vase ne permit să conchidem că, cel mai probabil, zugravul care le-a pictat a reprezentat în ambele imagini același tip de vas. Prezența cârmelor, atât la pupa, cât și la prova vaselor ne determină să admitem posibilitatea ca ele să facă parte din acel tip de vase desemnate în sursele bizantine din perioada timpurie drept nave cu „două prove”, „cu cârme la prova și la pupa” sau cu „două pupe”⁵⁴.

Identificarea celorlalte tipuri de vase (Fig. 3-4) prezintă aceleași dificultăți, deși sursele epocii ne pun la dispoziție numeroase informații cu privire la navele prezente în porturile maritime și fluviale ale spațiului locuit de români. Este imposibil de stabilit căruia din tipurile de vase enumerate aparțin navele cu vele pictate în lăcașurile de cult din nord-vestul Munteniei și din nordul Olteniei, care au constituit subiectul demersului nostru. Putem conchide că, foarte probabil, autorii frescelor au încercat să reprezinte vase de transport, din categoria celor numite în secolele anterioare „nave pântecoase” sau „rotunde”⁵⁵.

Cel de-al doilea vas cu vele, pictat în pridvorul Bisericii Mănăstirii Hurezi, se deosebește de toate celelalte, atât ca formă cât și prin reprezentarea lui realistă. Vasul are o formă suplă, alungită. Prova este ascuțită, iar pupa scurtă. Vasul dispune de trei arbori: unul central, care este cel principal, și doi mai mici, situați la

prova și la pupa. La prova apare o amenajare, probabil o mică fortăreață, iar la pupa este un mic castel. Pe arborele principal este prinsă o velă, a cărei formă nu o cunoaștem, deoarece este rulată pe vergă. Din punctul nostru de vedere, pentru pictarea acestuia artistul a avut drept model unul din tipurile de vase muntenesti și turcești, care au circulat pe Dunăre în epoca brâncovenească, probabil de tipul caicului.

Pictura lăcașurilor de cult, studiate de noi, conține o serie de reprezentări a unor vase mici, ușoare, propulsate cu vâsle. Asemenea reprezentări se întâlnesc în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae”, precum și în Bisericile Mănăstirilor Tismana, Polovragi și Hurezi. Precizăm faptul că la Polovragi, din cauza deteriorării unei părți a picturii, se păstrează, în cazul reprezentării unei ambarcațiuni, doar urma imaginii acesteia.

Analiza imaginilor evidențiază trei tipuri diferite de vase mici, ușoare. Unele sunt ambarcațiuni cu o pereche de vâsle. Altele sunt ambarcațiuni cu o pereche de vâsle și cârmă la pupa. Ultimul tip este reprezentat de vase cu patru perechi de vâsle și cârmă la pupa (Fig. 5).

Identificarea, în ambarcațiunile reprezentate în pictura murală a lăcașurilor de cult amintite, a unora dintre vasele mici prezentate în cadrul lucrării, chiar dacă se constituie într-un demers destul de incitant, rămâne însă unul extrem de hazardat. Cu multă rezervă am considera că ambarcațiunile cu o pereche de vâsle au putut avea ca model cunoscutele luntrii sau bărci. Nu este exclus ca aceleași tipuri de vase să fi servit ca model și pentru pictarea ambarcațiunilor cu o pereche de vâsle și cârmă la pupa.

În ceea ce privește ambarcațiunile reprezentate cu patru perechi de vâsle și cârmă la pupa, dacă ne raportăm la numărul de vâsle, am putea admite că pentru pictarea lor, autorul a avut ca model ustuciacul sau acicul. Reprezentarea schematică a vaselor, fără componente specifice, face, însă, ca opinia noastră să rămână



Fig. 05

o ipoteză de lucru.

Reprezentarea unui port. O compoziție complexă de mari dimensiuni, cu totul deosebită, acoperă peretele pridvorului la intrare în Biserica Mănăstirii Polovragi. Referindu-se la această compoziție, autorul unei lucrări consacrate ctitoriilor lui Matei Basarab, conchidea că respectiva pictură, care reprezenta imaginea Sfetagorei, se numără „printre scenele unice în pictura murală religioasă din Țara Românească”⁵⁶.

Pentru demersul nostru prezintă o mare importanță partea inferioară a compoziției care reprezintă portul Sfântului Munte. Artistul a reprezentat într-o formă naivă, amenajările portuare: cheiuri, căi de acces, faruri, depozite, vase cu vele și ambarcațiuni cu vâsle, aflate la ancoră în interiorul portului.

Compoziția este împărțită în două registre de ușa de la intrarea în biserică. În registrul din stânga se văd reprezentate două vase cu vele și două vase mici, ușoare, propulsate cu vâsle. În acest registru mai poate fi observată urma unui al treilea vas cu vele, dispărut ca urmare a deteriorării frescei (**Fig. 4**). Lângă acesta, spre dreapta, a fost reprezentat și un vas mic cu vâsle, din care, din același motiv, mai este vizibilă doar urma acestuia. În registrul din dreapta sunt reprezentate alte patru vase, din care două cu vele și două cu vâsle. În total, în port sunt reprezentate, la ancoră, opt vase, din care patru mari, cu vele, și două mici, ușoare cu vâsle. Altele două, unul cu vele și unul mic cu vâsle, au dispărut în urma deteriorării picturii.

Vasele cu vele sunt cu un singur arbore. Unul din vase are doar o velă pătrată, dar pentru propulsie mai este înzestrat cu cinci perechi de vâsle (**Fig. 3**). Celelalte trei sunt cu câte două vele. Cu certitudine vela principală este una pătrată, iar cealaltă este posibil să fie latină. La prova tuturor celor trei vase este reprezentat un obiect de formă cilindrică, asemănător unei țevi scurte. Constatarea noastră este confirmată de faptul că piesa în formă de țevă este foarte clar reprezentată la unul din vase. Acest lucru ne determină să conchidem că obiectul respectiv, reprezentat la prova vaselor este, cel mai probabil, un tun.

Nu putem preciza în care din cele două tipuri se încadrează vasul șters. Urma păstrată, permite constatarea potrivit căreia corpul vasului a fost reprezentat într-o formă rotunjită asemenea celor cu catarg și două vele, fapt care ne determină să îl includem în rândul acestora. În ceea ce privește ambarcațiunea mică,

cu vâsle, urma păstrată a acesteia face imposibilă încadrarea ei în vreunul din tipurile prezentate.

Încadrarea acestor vase în unul din tipurile prezentate în cadrul demersului nostru este imposibil. Faptul se datorează modului naiv, chiar rudimentar în care au fost reprezentate navele.

Avem, totodată, toate motivele să credem că aceste nave au fost realizate de autorul picturii după imaginație sau „din auzite”. În sprijinul opiniei noastre aducem câteva argumente, oferite de analiza imaginilor. În primul rând, la o studiere atentă se observă că toate vasele cu vele, dar și unele cu vâsle, au cârma întoarsă spre corpul navei. În al doilea rând, unuia dintre vasele din registrul din stânga pictorul a încercat să-i reprezinte și velatura de la prova acestuia. A făcut acest lucru prin doi arbori înclinați care pornesc din treimea de la prova a vasului. Cunoștea sau auzise că amenajarea de la pupa navei se numește castel, în consecință a reprezentat-o printr-un turn circular de castel medieval.

În ceea ce privește vasele mici, ușoare, prezentarea lor am realizat-o mai sus. Ca urmare, reluarea ei ar fi complet lipsită de sens.

Concluzii. Încheiem aici demersul nostru asupra subiectului abordat cu două scurte concluzii:

1. Poziția geografică a spațiului românesc, cu o largă fațadă maritimă la Marea Neagră și riveran cursului inferior al Dunării, l-a adus în contact cu marile civilizații maritime ale lumii. În consecință, aceste două mari artere de circulație, ca și altele din vecinătate sau interioare, au fost străbătute de-a lungul secolelor de numeroase și variate tipuri de mijloace de transport pe apă, militare sau civile, de la vasele mari de război și de transport, propulsate cu vele sau cu vele și vâsle, până la cele mici propulsate exclusiv cu vâsle.

2. Contactele cu respectivele civilizații maritime și cu mijloacele de transport pe apă se reflectă într-o măsură însemnată și în arta medievală românească, inclusiv în pictura murală de pe lăcașurile de cult, în cadrul căreia se regăsesc reprezentate o serie de mijloace de transport pe apă. Asemenea reprezentări pot fi identificate și în unele lăcașuri de cult din nord-vestul Munteniei și nordul Olteniei, din secolele XIV-XVII, care au constituit subiectul de studiu al prezentului demers, anume Biserica Domnească Sfântul Nicolae din Curtea de Argeș, precum și Bisericile Mănăstirilor Tismana, Polovragi și Hurezi.

MEANS OF TRANSPORTATION BY WATER AND THEIR REPRESENTATIONS IN THE MURAL PAINTING OF SOME PLACES OF WORSHIP FROM NORTH-WEST MUNTENIA AND NORTH OF OLTENIA (MIDDLE 14TH-EARLY 18TH CENTURY)

Abstract: The geographical position of the Romanian area, with an exit to the Black Sea and along the lower course of the Danube, brought it into contact with the great maritime civilizations of the world. The two great thoroughfares, like others in the vicinity or inland, have been traversed over the centuries by many and varied types of water transport, military or civil, from large ships of war and transport, powered by sails or sails and oars, to small ones powered exclusively by oars. This is also reflected in Romanian medieval art, including the mural painting of places of worship, in which a series of means of water transport are represented. Such representations can also be found in the paintings of places of worship in the north-west of Muntenia and the north of Oltenia, from the 14th-17th centuries, namely the Royal Church of Saint Nicholas in Curtea de Argeș, as well as the Churches of the Tismana, Polovragi and Hurezi monasteries.

Keywords: maritime civilizations, Curtea de Argeș, Tismana, Polovragi and Hurezi monasteries, mural painting, war and transport ships.

Bibliografie

Agathias, *The Histories*. Translated with an Introduction and Short Explanatory Notes by J.D. Frendo, Berlin-New York, 1975 (**Agathias 1975**).

Atanasiu, Andreea, *Veneția și Genova în Marea Neagră. Nave și Navigație (1204-1453)*, Brăila, 2008 (**Atanasiu 2008**).

Bacqué-Grammont, J-L., *Un rapport de Gâzi Hüserv Beg sur l'investissement de Belgrade en 1521*, în „Prilozi na Orijentalnu Filologiju”, 30, 1980, p. 19-23 (**Bacqué-Grammont 1980**).

Balard, M., *Gênes et l'Outre-Mer*, t. II. *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò, 1360*, Paris-La Haye-New York, 1980 (**Balard 1980**).

Bollati di Saint-Pierre, F., *Illustrazioni della spedizione in Oriente di Amedeo VI (Il Conte Verde)*, Torino, MCM (**Bollati di Saint-Pierre 1900**).

Brătianu, Gh. I., *La Mer Noire, plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen Âge*, în „Revue Historique du Sud-Est Européen”, XXI, 1944, p. 36-69 (**Brătianu 1944**).

Călători străini despre Țările Române, vol. I, îngrijit de Maria Holban, București, 1968 (**Călători, I**).

Ciobanu, Șt. R., *Aspecte ale civilizației portuare din Dobrogea la sfârșitul secolului al XIII-lea și în secolul al XIV-lea*, în „Pontica”, III, 1970, p. 297-329 (**Ciobanu 1970**).

Condica de venituri și cheltuieli a visteriei de la leatul 7202-7212 (1694-1714), în „Arhiva Istorică a României”, Bucu-

rești, 1978 (**Condica**).

Cronici turcești privind Țările Române. Extrase vol. I. *Sec. XV-mijlocul sec. XVII*. Volum întocmit de M. Guboglu și M. Mehmet, București, 1966, vol. II. *Sec. XVII-începutul sec. XVIII*. Volum întocmit de M. Guboglu, București, 1971, vol. III. *Sfârșitul sec. XVI-începutul sec. XIX*. Volum întocmit de M.A. Mehmet, București, 1980 (**Cronici turcești, I-III**).

Danovici, P., *Cronograf. Tradus din grecește de Pătrașco Danovici*, vol. II. Ediție îngrijită și glosar de G. Ștrempel, București, 1999 (**Danovici 1999**).

Daponte, Che., *Cronograful lui Chesarie Daponte de la 1648-1704*, în C. Erbiceanu, „Cronicarii greci care au scris despre români în epoca fanariotă”. Prefață de A. Pippidi. Cuvânt introductiv și arbore genealogic de C. Erbiceanu, București, 2003, p. 5-63+I-III (**Daponte 2003**).

Dicționar Enciclopedic de Marină, coord. cmdr. (r.) A. Bejan, București, 2006 (**Dicționar Enciclopedic de Marină, I**).

Docan, N., *Explorațiuni austriece pe Dunăre la sfârșitul veacului al XVIII-lea*, în „Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii Istorice”, s. II, t. XXXVI, 1913-1914 (1914), p. 541-710+două planșe (**Docan 1914**).

Donado da Lezze, *Historia Turchesca (1300-1514)*. Publicată, adnotată, împreună cu o introducere de I. Ursu, București, 1910 (**Da Lezze 1910**).

Doukas, *Decline and Fall of Byzantium to the Ottoman Turks*. An Annotated Translation of „Historia Turco-Byzantina” by H.J. Magoulias, Detroit, 1975 (**Doukas 1975**).

Doukas, *Histoire Turco-Byzantine*. Introduction, traduction et commentaire J. Dayantis, Montpellier, 2004 (**Doukas 2004**).

Ducas, *Istoria turco-bizantină (1341-1462)*, ediție critică de V. Grecu, București, 1958 (**Ducas 1958**).

Enveri, *Le destân d'Umür Pacha (Düstürnâme-i Enveri)*. Texte, traduction et notes Irène Mélikoff-Sayar, Paris, 1954 (**Enveri 1954**).

Hutton, Ch., *A Mathematical and Philosophical Dictionary*, vol II, London, MDCCXCV (**Hutton 1795**).

Malalas, J., *The Chronicle of John Malalas*. Translated by Elizabeth Jeffreys, M. Jeffreys and R. Scott with B. Croke, Jenny Ferber, S. Franklin, A. James, D. Kelly, Ann Moffatt, Ann Nixon, Melbourne, 1986 (**Malalas 1986**).

Malalas, J., *The Chronicle of John Malalas*. Translated by Elizabeth Jeffreys, M. Jeffreys, R. Scott, Leiden-Boston, 2017 (**Malalas 2017**).

Maxim, M., *Constantin Brâncoveanu și otomanii la Dunărea Inferioară (alte documente otomane inedite, 1693, 1695, 1703)*, în „Acta Moldaviae Septentrionalis”, XVI, 2017, p. 150-175 (**Maxim 2017**).

Mărculeț, V., *Vase comerciale genoveze înregistrate la Gurile Dunării (August 1360 – aprilie 1384)*, în „Anuarul Muzeului Național al Marinei Române”, XXIV, 2021, p. 7-30 (**Mărculeț 2021**).

Menander the Guardsman, *The History of Menander the Guardsman*. Introductory Essay, Text, Translation and Historical Notes R.C. Blockley, 1985 (**Menander 1985**).

Nave românești uitate: bolozanul, pe <https://mhs.info/nave-romanesti-uitate-bolozanul/> (accesat: 11.03.2023)

(Bolozanul).

Nave românești uitate: caicul și șaica, pe <https://mhs.info/nave-romanesti-uitate-caicul-si-saica/> (accesat: 11.03.2023) **(Caicul și șaica)**.

Nicolae, V., *Ctitoriile lui Matei Basarab*, București, 1982 **(Nicolae 1982)**.

Pantera, P., *L'Armata Navale*, Roma, MDCXVIII **(Pantera 1614)**.

Pistarino, G., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzo (1360-1361)*, Genova, 1971 **(Pistarino 1971)**.

Raiteri, Silvana, *Atti rogati a Licostomo da Domenico da Carighano (1373) e oberto Grassi da Voltri (1383-84)*, în *Giovanna Balbi – Silvana Raiteri, „Notai genoveze în Oltremare. Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV)”*, Genova, 1973 **(Raiteri 1973)**.

Rezachevici, C., *Elemente noi în oastea lui Constantin Brâncoveanu*, în vol. „Constantin Brâncoveanu”. Redact. coord. P. Cernovodeanu, Fl. Constantiniu, București, 1989, p. 95-112 **(Rezachevici 1989)**.

Sertoğlu, M., *Resimli Osmanli Tarihi Ansiklopedisi*, Ankara, 1958 **(Sertoğlu 1958)**.

Sfranze, G., *Cronaca*. A cura di R. Maisano, Roma, 1990 **(Sfranze 1990)**.

Sphrantzes, G., *Memorii. 1401-1477. În anexă Pseudo-Phrantzes: Macarie Melisenos, Cronica. 1258-1481*. Ediție critică de V. Grecu, București, 1966 **(Sphrantzes 1966)**.

Sphrantzes, G., *The Fall of the Byzantine Empire*. Translated by M. Philippides, Amherst, 1980 **(Sphrantzes 1980)**.

Tatu, T., *Nave turcești fluviale de Dunăre (3)*, 2020, pe <https://mistereledunarii.wordpress.com/2020/05/17/nave-turcesti-fluviale-de-dunare-3/> (accesat: 13.03.2023) **(Tatu 2020, 3)**.

Theophanes Confessor, *The Chronicle of Theophanes Confessor. Byzantine and Near Eastern History AD 284-813*. Translated with Introduction and Commentary by C. Mango and R. Scott with the assistance of G. Greatrex, Oxford, 1997 **(Theophanes 1997)**.

Thiriet, Fr., *Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Roumanie*, t. I. 1329-1399, Paris-La Haye, 1958, t. III. 1431-1463, Paris-La Haye, MCMLXI **(Thiriet 1958, 1961, I, III)**.

Wavrin, J. de, *Anchiennes croniques d'Engleterre. Choix de chapitre inédits*. Annotés et publiés par Mlle Dupont, t. XII, Paris, MDCCCLIX **(Wavrin 1859)**.

Wavrin, J. de, *Recueil des croniques et anchiennes istories de la Grant Bretagne, a present nomme Engleterre*. Edited by W. Hardy and E.L.C.P. Hardy, vol. V. *From A.D. 1447 to A.D. 1471*, London, 1891 **(Wavrin 1891)**.

NOTE

[1] Doctor în istorie, cercetător independent, Mediaș.

[2] Doctor în istorie, colonel în rezervă, Sibiu

[3] Brătianu 1944, p. 36-69.

[4] Ciobanu 1970, p. 297-329.

[5] Sphrantzes 1966, p. XIII.1,3 [a se vedea și edițiile: Sfranze 1990, XIII.1, 3; Sphrantzes 1980, XIII.1,3]; Ducas 1958, XXIX.7 [a se vedea și edițiile: Doukas 1975, XXIX.7; Doukas 2004, XXIX.7]

[6] Balard 1980, nr. 12, 13, 16, 19, 23-25, 27, 30, 31, 34-39, 42, 44, 45, 48, 49, 54, 55, 58-60, 62-65, 67, 68, 70, 73, 76, 78, 80, 82-85, 89-94, 97-107, 109, 111, 114-119, 121; Pistarino 1971, nr. 6-8, 17-22, 24-26, 28, 32, 37, 38, 41, 45, 47-49, 52, 55, 58, 59, 62, 63-72, 74-76, 78, 80, 81, 86, 88, 91, 95, 95, 98, 99; Raiteri 1973, nr. 6, 8, 11, 15; Cf. Atanasiu 2008, p. 107-160; Cf. Mărculeț 2021, p. 7-30.

[7] Thiriet 1958, I, nr. 545, 576, 610-617, 653, 671, 689, 870; Thiriet 1961, III, nr. 2.381, 2.388, 2.391, 2.407, 2.440, 2.497; Bollati di Saint-Pierre 1900, 326, 332, 360, 363, 877; Wavrin 1859, p. 92-159 [traducere în Călători străini, I, p. 81-122] [a se vedea și ediția Wavrin 1891, p. 3-119]; Da Lezze 1910, p. 81-92 [traducere în Călători străini, I, p. 132-138].

[8] Chalkokondyles 2014, IX; [a se vedea și ediția: Chalcocondil 1958, IX].

[9] Cronici turcești, I, p. 25, 27, 50, 74, 76, 78, 84, 96, 98, 100, 103, 115, 116, 128, 131, 132, 145, 163, 167, 174, 175, 180, 186, 188, 195, 203, 225, 237, 238, 253, 263, 264, 290, 306, 308, 316, 325, 327, 332, 337, 341, 342, 392, 422, 443, 458, 476, 492, 533, 536; Cronici turcești, II, p. 76, 89, 131, 132, 143-144, 248, 252, 266, 348, 369, 374, 376, 383, 393-394, 403-404, 419-410, 412-413, 431; Cronici turcești, III, p. 30, 44, 56, 88, 97, 169, 174, 178, 180, 182, 190, 198, 208; Enveri 1954, p. 90, 92.

[10] Cronici turcești, I, p. 175, 322, 325, 346, 369, 382, 383, 389, 396, 445, 448, 461; Cronici turcești, II, p. 40, 68, 76, 88, 112, 119, 141, 192, 198, 209, 210, 256, 279, 352, 364, 378, 383, 388, 393-394, 403-404, 410, 411, 413, 415, 416, 417, 428, 431, 456, 459, 507, 511, 512-513, 534, 536-537; Cronici turcești, III, p. 12,

14, 33, 68, 73, 86, 97, 167, 188, 190-191, 193, 215.

[11] Daponte 2003, p. 49-50; Danovici 1999, p. 236, 237, 258, 260.

[12] Pantera 1614, p. 44.

[13] Condica 1878, p. 9, 12, 21, 29, 37, 79, 91, 110, 125, 164, 180, 182, 199, 253, 270, 275, 286, 311, 314, 318, 341, 386, 387, 406, 443, 466, 477, 538.

[14] Condica, p. 275.

[15] Marsigli 1732, I, p. 139-140.

[16] Hutton 1795, p. 187: palma romană, folosită în Statele Papale de unde provenea autorul, măsura 3,5 inchi, adică 21,05 cm.

[17] Marsigli 1732, I, p. 139-140.

[18] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 72.

[19] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 72; Bolozanul.

[20] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 72; Bolozanul.

[21] Condica 1878, p. 125, 180, 275, 286.

[22] Docan 1914, p. 618-619.

[23] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 481.

[24] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 481; Cf. Caicul și șaica.

[25] Caicul și șaica.

[26] Docan 1914, p. 618.

[27] Maxim 2017, p. 150-157, nr. 1.

[28] Maxim 2017, p. 152, nr. 1.

[29] Maxim 2017, p. 152, nr. 1.

[30] Condica, p. 9, 12, 37, 79, 164, 180, 199, 253, 270, 275, 286, 314, 318, 386-387, 477, 538,

[31] Pantera 1614, p. 44.

[32] Cronici turcești, II, p. 338.

- [33] Cronici turcești, II, p. 378.
- [34] Cronici turcești, II, p. 393, 404.
- [35] Pantera 1614, p. 44.
- [36] Rezachevici 1989, p. 108.
- [37] Crăciunoiu 1983, p. 103.
- [38] Condica, p. 341.
- [39] Condica, p. 406.
- [40] Condica, p. 406.
- [41] Condica, p. 406.
- [42] Crăciunoiu 1983, p. 103.
- [43] Sertoğlu 1958, p. 160.
- [44] Cronici turcești, I, p. 175; Cronici turcești, II, p. 38, 156, 219, 334, 338, 401, 412-413, 427, 466, 483, 491, 494, 505; Cronici turcești, III, p. 13, 44, 116, 143, 177, 178, 188, 190, 201, 208.
- [45] Condica, p. 9, 12, 21, 29, 37, 79, 91, 110, 125, 164, 180, 182, 199, 253, 270, 275, 286, 311, 314, 318, 341, 386, 387, 406, 443, 466, 477, 538.
- [46] Condica, p. 12, n. 3.
- [47] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 3.
- [48] Cronici turcești, II, p. 401.
- [49] Condica, p. 12, 29, 37, 79, 110, 286, 386.
- [50] Dicționar Enciclopedic de Marină, I, p. 3.
- [51] Condica, p. 79.
- [52] Tatu 2020, 3.
- [53] Condica, p. 79, 180, 182, 199, 269,
- [54] Malalas 1986, 18.129 [sau ediția: Malalas 2017, 18.129]; Agathias 1975, 5.21.7, 5.224; Theophanes AM 6051 [AD 558/9]; Menander 1985, § 21.
- [55] Atanasiu 2008, p. 132-160.
- [56] Nicolae 1982, p. 196.