

NAVIGAȚIA TRACILOR ȘI GEȚILOR ÎNAINTEA EREI NOASTRE

(Crâmpee din „*Evoluția marinei autohtone*”)

*Ion Friptu,
cercetător al istoriei flotei marine a Moldovei, Republica Moldova*

În viața cotidiană a tracilor și geților apa avea o însemnătate sacră. Cu apă își tămăduiau suferințele și rănilile, credeau că în râurile bogate în pești sălășluiau nimfele protectoare. Înainte de a pleca la luptă, tracii și geții tradițional îngenuncheau pe malul râului, beau apa cu gura și se jurau că nu se vor întoarce acasă până nu vor nimici dușmanul. Tracii și geto/dacii beau vin doar la o sărbătoare rituală tradițională.

Din timpuri imemorabile, cele mai importante cunoștințe din experiența practică a înaintașilor însușite în procesul activităților primare și a depășirii diferitor fenomene naturale în viața cotidiană se păstrau și se transmiteau ca povește îndrumătoare urmașilor prin diferite metode orale, imagini desenate sau scobite cu petroglife pe pereții peșterilor, pe pietre și stânci.

În procesul cercetării evoluției marinei autohtone, principalele surse de informare sunt diferite cronici, istorii și imagini vechi, descrise și demonstrate în operele autorilor antici și medievali, imaginile istorice ale navelor scobite pe monumente megalitice locale, diferite artefacte descoperite în urma investigațiilor arheologice locale și regionale, informații istorice menționate în documentele medievale ale visteriilor domnitorilor, în care se remarcă și clasificarea locală a navelor de diferite tipuri și volum pentru achitarea și percepția dărilor pentru navigația comercială, diferite gravuri, fresce, desene vechi, inclusiv, articole și publicații istorice, opere literare, documente și fotografii.

Majoritatea cunoștințelor acumulate de la înaintașii preistorici locali au contribuit la apariția și dezvoltarea celui mai simplu mijloc de depășire a spațiilor acvatică, a întemeerii transportului fluvial și maritim, inițial pentru dezvoltarea relațiilor sociale și comerciale între localități, ulterior, cu alte comunități, popoare și țări.

Indiferent ce nivel de dezvoltare aveau, oamenii au fost și rămân mereu ademenați de miraculoasa putere a pribegiei, care-i ademenea să însușească locuri noi, necunoscute și visau să depășească obstacolele naturale. Prin diferite metode împrumutau și însușeau unii de la alții cele mai utile și efective instrumente, arme și activități.

Toate ambarcațiunile istorice autohtone reprezintă simbolul științelor culturii naționale din perioadele respective, iar totalitatea ambarcațiunilor create de înaintași noștri pe parcursul mileniilor ne demonstrează evident procesul de formare și dezvoltare istorică a construcției diferitor tipuri de ambarcațiuni și a navigației autohtone pe râuri, mări și oceane în raport cu dezvoltarea succesivă a științelor culturii naționale locale din cele mai vechi timpuri.

Pentru a depăși spațiile acvatice în cel mai eficient și convenabil mod, înaintașii preistorici foloseau cele mai simple mijloace plutitoare: sarcini de stof, trunchiuri de copaci și burdufuri de animale umflate cu aer. Legând împreună câte-va sarcini de stof sau trunchiuri de copaci, apar primele plute. Pe parcursul utilizării plutele au trecut primele etape de perfecționare și aceste mijloace simple de transport, devin tot mai rezistente, asigurând și transportarea încărcăturilor pe diferite spații acvatice.

Plutele - au fost primele și cele mai simple mijloace plutitoare preistorice construite din trunchiuri de copaci, legate între ele, pentru transportarea pe lacuri și râuri a oamenilor și a diferitor încărcături cu scopuri comerciale. Pentru a asigura capacitatea de plutire, ulterior plutele se echipau cu burdufuri de ovine umflate cu aer, fixate longitudinal sub trunchiurile laterale. Propulsia plutei se executa cu ramuri drepte și lungi prin împingere de la mal sau de fundul râului, ulterior, odată cu apariția vâslelor manevrarea plutei a devenit mai sigură și eficientă. Pentru manevrări se utiliza o vâslă lungă prin împingere de la apă în stânga-dreapta.

În evul mediu, pentru a ușura munca plutașilor și a spori viteza deplasării în timpul plutărilor îndelungate, pe plute foloseau și o velă dreaptă învergată pe un arbore demontabil [1, p. 402] (fig. 1.1).

Observând că trunchiul de copac cu măduva putredă este mai ușor și plutește pe apă mai bine, oamenii s-au gândit să-l folosească în calitate de vas plutitor. Cu ajutorul toporului din piatră și al focului scobeau și lărgeau spațiile interioare ale trunchiurilor de copaci, după care, pentru o mai bună plutire și manevrare, le ascuțeau un capăt. Astfel a apărut luntrea făcută dintr-un trunchi de copac, un vas relativ voluminos, ușor manevrabil, numit mai târziu de greci – monoxilă (fig. 1.2).

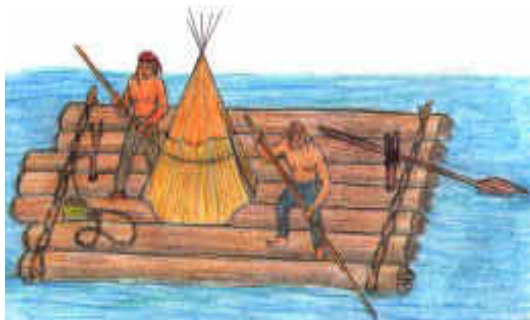


Fig. 1.1. Plută din trunchiuri de copaci (desen de autor).

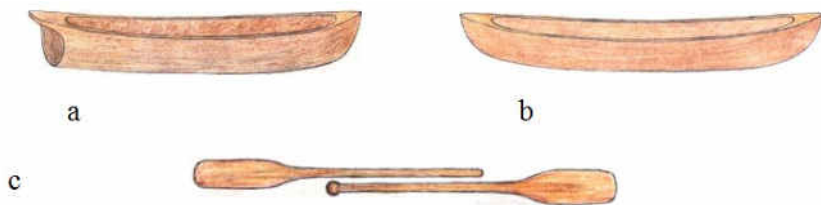


Fig. 1.2. Monoxile: a - monoxila cu prova ascuțită și pupa dreaptă (tablou); b - monoxila cu ambele extremități ascuțite; c - pagale – vâsle scurte cu pană (desen de autor).

Inițial, oamenii pluteau cu luntrele pe lacuri și râuri, folosind doar energia apei curgătoare și cu ajutorul unor tije din ramuri drepte și lungi împingându-se de mal sau de fundul bazinelor acvatic. Pentru a pluti și manevra luntrea mai departe de mal, unde erau adâncimi mari, tijele nu erau eficiente. Însușirea și perfecționarea posibilităților de propulsie și manevrare mai eficientă a plutei și luntrelor monoxile a durat o perioadă îndelungată, care a adus la apariția și folosirea lopețelor (vâslelor), iar mai târziu a ramelor pentru vâslire și manevrare a navelor. Până la apariția ancorelor, pentru staționări pe spații acvatic oamenii lansau în apă pietre legate cu funii.

Apariția instrumentelor din bronz și fier au avut o influență colosală în dezvoltarea construcției ambarcațiunilor, oferind oamenilor posibilitatea creării luntrelor mai rezistente, folosind trunchiuri sănătoase de copaci groși, cu o durabilitate mai mare.

Luntrea din trunchi de copac (monoxilă) - după apariția instrumentelor din bronz și din fier se confecționau prin scobirea unui trunchi gros de copac. În funcție de destinație și mărimea luntrii, pentru ai asigura echilibrul de plutire și stabilitatea în apă, longitudinal, fundul luntrei avea o grosime avansată până la 15-20 cm, iar grosimea bordajelor în partea lor superioară avea 3-5 cm. După confecționare luntrea se afunda în râu și după ce se îmbiba cu apă, pe mal în luntre se ardeau paie și surcele pentru a ridica temperatura și a mări elasticitatea lemnului, pentru a reda bordajelor forma curburilor solicitate prin instalația bancurilor pentru vâslași cu lungimi diferite din scînduri din lemn tare. După aceste lucrări luntrea se usca la umbra. Propulsia monoxilei se executa cu ajutorul unei tije sau cu vâslele [1, p. 339].

Ciobaca (fig. 1.3) - o modificare autohtonă a monoxilei, avea formă dreptunghiulară cu pescajul (fundul) plat pentru utilizare pe spații acvatice cu adâncimi reduse. Extremitățile aveau o curbură arcuită



Fig. 1.3. Ciobaca - monoxilă cu fundul plat (desen de autor).

cioplită avansat. În spațiul interior al monoxilei (compartiment), transversal prin cioplire se lăsau doi preți integri verticali, utilizați ca bancuri pentru

vâslași [1, p. 119].

Dubasa (Tumbaza) (fig. 1.4) - o monoxilă mare, creată și executată prin scobirea unui trunchi mare de copac, masivă și greoaie în manevrare, folosită pentru transportarea încărcăturilor relativ voluminoase și în diverse scopuri gospodărești. În Evului mediu, dubasele se întrebuineau mai mult în calitate de pontoane pentru poduri plutitoare, mori și fereștraie de apă, la construcția podețelor de trecere pentru oameni și animale domestice peste afluenți și râuri mici.



Fig. 1.4. Dubasă (Tumbază) – monoxilă mare
(navomodel și desen de autor).

Pentru construcția trecătoarelor temporare plutitoare peste afluenți din câteva dubase (tumbaze) cu un anumit interval între ele se fixau cu 2-3 grinzi de pod, fixate cu cavile din lemn, iar tumbazele laterale se legau strâns cu funii răsucite (parâme) de copaci pe ambele maluri. Pe grinzile de pod se instalau platforme din scânduri, care aveau de-a lungul pe marginile laterale, piloni din lemn cu funii sau vergi de protecție.

Pentru instalarea trecătoarei pe afluent, prova și pupa primei dubase laterale a trecătoarei se lega lângă mal de copaci, iar capătul liber al construcției se îndepărta spre mijlocul râului unde apa curgătoare împingea construcția spre malul opus, sau se trăgea cu o parâmă, după care, prova și pupa ultimei dubase se fixau strâns cu parâme de copacii de pe mal. De pe ambele maluri, pe dubasele laterale se instalau platforme de acces. Datorită capacităților sale, dubasele erau întrebuințate în diverse scopuri gospodărești, la transportarea încărcăturilor pe râuri, la pescuit și pentru acțiuni militare de apărare sau atac împotriva dușmanilor [1, p. 184, 339].

Pletina – luntre antică împletită din ramuri mlădioase, foarte ușoară, cu extremitățile ascuțite. Denumirea pletinei provine de la metoda confecționării - luntre împletită. Corpul pletinei avea o osatură simplă, cu chila dintr-o ramură dreaptă cu capetele arcuite în sus, cu mici decupări pentru crevace (fig. 1.5). Crevacele (coastele) îndoiate și uscate din ramuri trainice, cu partea inferioară (varaga) care se fixau peste 30-40cm, prin legături de chilă. Peste varagele crevacelor de la etrava provei până la etamboul improvizat al pupei, se punea carlinga - o ramură dreaptă cu mici decupări periodice la legăturile farangelor crevacelor cu chila și se lega strâns prin câteva 5-6 înfășurări (patronări) cu chila. La mijloc și pe



Fig. 1.5. Pletină antică
(desen de autor).

partea superioară a crevacelor ambelor borduri în interior, se legau paralel câte o ramură pe ambele borduri cu capetele legate (stringheri improvizați), ulterior, pentru a reda temporar trăinicie osăturii construcției se întărea cu tije perpendiculare de diferite lungimi, în poziții necesare pentru a reda bordurilor pletinei înălțimea, selătira și forma curburilor solicitate. După întărirea osăturii pletinei, longitudinal se executa împletirea strânsă a bordajelor de jos în sus cu vergi mlădioase și trainice. În dependență de mărimea și lungimea luntrei, în interior, pe stringherii improvizați la mijloc se fixau 1 - 2 bancuri din scânduri, iar la extremități se fixau gusee (piese din scânduri de lemn de formă triunghiulară care uneau și întăreau la provă și la pupă coastele apropiate și ramurile stringherilor medii improvizați ale ambelor borduri (tribord /babord) cu ramura chilei arcuită).

Capetele ramurilor stringherilor improvizați, ale crengelor împletite a bordajelor și ale crevacelor ieșite din linia chilei și a selaturii (în afară de capetelor crevaceei medii folosite pentru vâsle) se retezau pieziș. După uscarea la umbră, verificare și întărire, partea exterioară a corpului pletinei se îmbrăca strâns cu un înveliș din piei groase de bovine bine preparate (dubite). Învelișul pletinei se executa din bucăți de piele, la care marginile se ungeau cu smoală cleioasă de copaci coniferi și se coseau strâns între ele cu tendoane sau fâșii înguste din piele.

Pletina se instala cu pescajul în sus, se măsurau și marcau dimensiunile necesare. Inițial, se coseau din interior părțile extreme arcuite ale provei și pupei, învelișul se întindea pe pletină, iar luntrea se instala pe chilă, învelișul din piele se întindea puternic peste partea superioară a unui bod în interior și se fixa periodic prin coasere și înfășurare cu fâșii înguste din piele formând o copastie improvizată, lăsând în interior aproximativ 10 cm, pielea de prisos se reteza, după care

învelișul se întindea strâns și se fixa analogic pe partea superioară a celuilalt bord.

Pe vremea rea, luntrașii instalau pe pletină un cort simplu, cu acoperiș din piei sau țesături. Propulsia se executa cu vâslele fixate cu zăbire din cânepă pe capetele superioare ale crevacelor medii, sau vâsleau obișnuit cu pagale.

Luntrea mare (monoxila) cu cămară (fig. 1.6) – o luntre cu prova lungă și ascuțită pentru acostări la maluri neamenajate, propulsată cu 3 - 5 perechi de vâsle și cu o vela dreaptă învergată pe un arbore demontabil, era guvernată cu o vâslă lungă de manevră legată la pupă de bord sau etambou. Camora (cămara), de la care provine și denumirea luntrii, era un cort demontabil, care servea pentru protecția echipajului contra precipitațiilor, săgeților și a sulitelor inamicului.

Cămara se executa din 4-6 vergi arcuite fixate transversal de borduri, pe care le întăreau cu 4-6 nuiele legate longitudinal și care se acopereau cu piei de bovine preparate. Pe camoră puteau fi transportate cantități considerabile de încărcături.

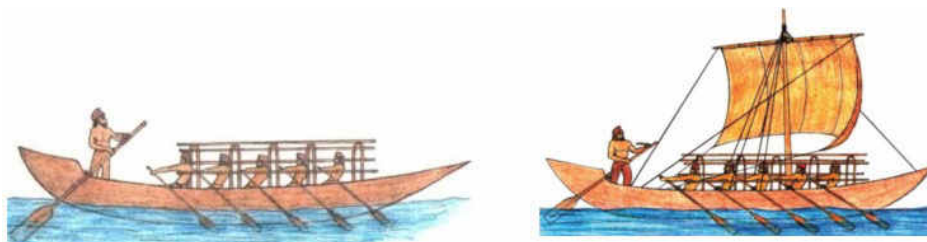


Fig. 1.6. Camora, luntre (monoxilă) mare cu cămară din antichitatea timpurie (desen de autor.)

Astfel, acumulând deprinderi și însușind experiența plutirii pe plute și monoxile pe lacuri, râuri și de-a lungul malurilor mării, începe era navigației, iar omul devine navigator.

Navigația tracilor și geților în antichitate

Primii navigatori locali, însușind exploatarea practică a plutei, monoxilelor și a pletinelor autohtone, creații raționale, simple, trainice și ușor manevrabile, circulând pe lacuri, râuri, pe lângă malurile coastelor

mărilor pline de primejdii, acumulau propria experiență practică, cunoașterea fenomenelor naturii, străduindu-se să plutească doar ziua și să nu piardă din vedere țărmul.

Înaintașii noștri traco-geți până în Evul Mediu perfecționau și utilizau după necesitățile gospodărești cotidiene, diferite modificări ale pluteilor și monoxilelor pentru circulații, pescuit, diverse relații sociale și comerciale locale. Însușind experiența și capacitățile navigației apare necesitatea de a mări deplasamentul, volumul spațiilor interioare utile.

Bordurile monoxilelor se înălțau cu scânduri fixate pe borduri cu știfturi și de coastele interioare din tije trainice fixate de borduri cu cavile din lemn. Pe vreme rea, cu vânturi puternice sau furtuni, pentru a exclude devierea ambarcațiunilor, fiind duse de vânturi ori de curenți marini în largul mării, navigatorii lansau una sau ambele ancore din pietre legate cu parâme sau le scoteau pe țărm, în așteptarea timpului favorabil navigației. Dacă vântul contrar sufla puternic, sau marea era agitată, navigatorii trebuiau să aștepte până se liniștea, păstrând calmul, iar dacă marea era liniștită, navigatorii erau nevoiți să vâslească timp îndelungat, depunând o muncă istovitoare, în așteptarea vântului prielnic. Pentru protejarea mărfurilor de stropii valurilor mării, mărfurile se transportau în amfore locale cu dopuri din lemn izolate cu ceară topită sau acoperite cu bucăți de piele legate strâns și se acopereau cu piei sau pânze impermeabile.

Perfecționând ambarcațiunile meșterii dubăsari și corăbieri le măresc volumul și le înzestreză cu punți continue cu bocaporturi și scări de acces, care permit navigatorilor să-și protejeze mărfurile în magazii sub punți și să se odihnească în compartimente.

Cartografia la navigatorii traco-geți antici

Izvoarele istorice antice menționează că unele popoare de pe țărmul Mării Negre în antichitate navigau, folosind hărți cu imaginea țărmului măritim. Se fac referiri la Apolo de Rodos, care afirma în epoca elenă precum că în Colhida se făceau diferite hărți cu pietroglyfe pe pietre mari sau pe stânci, de pe care navigatorii executau copii pe scândurele

din lemn numite - chirbe. Însă nici o chirbă și nici o imagine a vreunei hărți executate cu pietroglife pe stânci sau pe monumente megalitice în Colhida sau în această regiune a Mării Negre nu au fost descoperite. Nu s-a găsit nimic asemănător cu chirbele nici prin tezaurul capturat în Mitridat de către Pompei, care primul a cucerit Colhida.

Tracii și geții locali în antichitate cunoșteau metodele întocmirii hărților simple și a planurilor topografice. Navigatori iscușiți, cu experiență, ei întrețineau legături comerciale pe râuri și pe mări cu țări îndepărtate, executând plutării comerciale nu doar de-a lungul țărmului mării, dar traversau Marea Beznei (*Neagră*) în mod direct spre destinație, folosind hărți maritime proprii executate pe scândurele sau tatuuate pe piei de animale. *Însușind bine* coastele mărilor cu locuri periculoase, adâncimea și direcția curenților submarini, stâncile subacvatice și multe alte obstacole *natural*, cu care se confruntau periodic în expedițiile lor comerciale și militare, navigatorii locali indicau pe aceste hărți improvizate pe conturul coastelor mărilor locurile periculoase și cele favorabile staționării, folosind aceste „hărți” în timpul navigațiilor. Arta navigației se transmitea din tată în fiu, din generație în generație.

După anexarea unei părți a Țării Moldovei de către Imperiul Țarist Rus în 1812, aici a fost trimis un grup mare de savanți, specialiști din diferite domenii de activități, pentru a valorifica și descrie teritoriul ocupat. Studiind monumentele megalitice în preajma satului Negureni din județul Hotin (acum s. Nagoreany, Ucraina), cercetătorul rus E.N.Melnik a descris complexul local cu șapte peșteri etajate și monumentele megalitice locale în lucrarea [2]. Acest volum se găsește în biblioteca Muzeului Național de Etnografie și Istorie Naturală, în mun. Chișinău.

În studiul său cercetătorul E. N. Melnik descrie artefactele descoperite în preajma satului Nagoreany (fig. 1.7). „...*Pe vârful unui deal aproape abrupt sunt amplasate, în trei rânduri, șapte peșteri. O legendă de la fața locului glăsuiește că, în timpurile străvechi, aceste caverne erau populate de călugări. Pe o piatră mare se observă aproape*

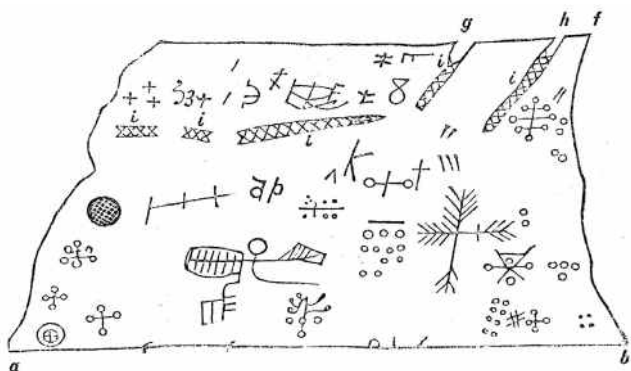


Fig. 1.7. Imaginea monumentului megalitic cu lungimea $a-b=2,45$ m, lățime $c-d=1,60$ m, înălțimea $d-f=1,45$ m, din s. Negureni, jud. Hotin.

toate figurile întâlnite aici pe alte pietre. Trei părți ale pietrei sunt acoperite cu desene, cele mai multe pe partea de la răsărit. Desenele sunt amplasate în rânduri destul de drepte, amintind

de înscriserile ieroglifice în câteva strofe”.

Imaginea monumentului megalitic din s. Negureni, jud. Hotin, copiată și descrisă de cercetătorul E.N. Melnik, are o importanță istorică deosebită, care ne reprezintă o hartă perfect localizată străveche și unică a teritoriului și țărmului Nord-Vest al Mării Beznei. În rezultatul cercetărilor sale E. N. Melnik menționează următoarele: „Din desenele noi se evidențiază o figură foarte originală, în care se poate vedea imaginea unei luntri cu velă. Deși această luntre amintește doar puțin de imaginile navelor preistorice, cunoscute din desenele de pe pereți și de pe stânci, diferența dintre ele nu este atât de mare... Lipsesc vâslele și vâslașii, pe care îi vedem de obicei pe imaginile luntrilor străvechi. În contrast cu aceste imagini, desenul nostru indică o lungime redusă a luntrii față de bordurile înalte. Pupa și prova sunt conturate cu câte o linie dreaptă. Se observă o îndoitură dublă doar la o extremitate a luntrii, așa cum vedem pe desenul băătăliei maritime reproduse pe stâncile Boguslan din Suedia. Același lucru se observă și pe desenul din Negureni, la Nistru – pupa dublă cu un mic adaos alături, în care se vede o vâslă sau începutul unei linii arcuite în partea opusă. În plus, aici se intuiește catargul cu o vergă pentru velă și trei linii paralele la pupă, ceea ce pe alte desene nu vedem”.

Intuind importanța acestei figuri de pe planul general, dl E.N. Melnik în lucrarea sa, a desenat aparte încă o dată, mai atent curburile liniilor „*luntrei cu velă - cu trei linii paralele la pupă*” și a „*liniei arcuite în partea opusă*”, pe care le-a inclus în rândurile descrierii (fig. 1.8). Din



Fig. 1.8. Figură megalitică a „*luntrii cu velă*” după E.N. Melnik, din [2, p.130] (compoziție ex. în navomodele de autor).

curiozitate am scanat, mărit și măsurat dimensiunile „*luntrii cu velă*” și a „*micului adaos*” alăturat, care are o lungime aproape egală cu lungimea „*luntrii cu velă*”.

Cercetând minuțios imaginile de pe monumentul megalitic și figura „*luntrii cu velă*” și a „*micului adaos*” alăturat, putem afirma cu siguranță că: de fapt, pe acest Monument Megalitic cu multe simboluri terestre și maritime, înaintașii ne-au lăsat mesaje foarte importante, care atestă imaginea locului de baștină, localizat destul de precis pe segmentul țărmului de Nord-Est al Pontului cu gurile celor mai importante fluvii: Dunărea, Nistru și Bug, care în antichitate se aflau inclusiv și în hotarele Daciei pe timpul domniei Regelui Burebista.

Referitor la „*luntrea cu velă, cu un mic adaos alăturat*”, în care autorul vedea „*o vâslă sau începutul unei linii arcuite în partea opusă...*”, cu siguranță putem afirma că imaginea „*luntrii cu velă*” pe monumentul megalitic de fapt reprezintă două nave:

- o navă comercială finiciană (fig. 1.9), pe care „*trei linii paralele la pupă*” ne demonstrează simbolic că nava respectă regulile locale aspre din acele vremuri, staționează ziua lângă insulă Leukea (acum insula



Fig. 1.9. Navă finiciană de comerț din anii 1500 – 1000 î.Hr
(desen și navomodel ex. de autor).

Șerpilor), cu vâslele de manevrare ridicate și ancora de frânare lansată, unde: prima linie (superioară) reprezintă steagul țării; a doua linie (mijlocie) că vâslele de manevrare sunt scoase din apă și puse orizontal pe suportul etamboului; a treia linie (inferioară) că nava staționează cu ancora de frânare lansată lângă insulă, unde în antichitate, se afla un post de achitare a dărilor pentru dreptul de trecere și comercializare în Marea Beznei (Neagră) doar pentru navele comerciale finiciene (până în sec.VIII î.Hr.), stabilit de administrația traco - geților, iar „*linia arcuită în partea opusă*” este silueta simbolică a unei camore (navă cu „cămară”, cu o velă dreaptă pe un arbore demontabil), a receptorilor de dări (vameșilor) traco-geți. Nava finiciană de comerț din anii 1500 î.Hr. era o uniremă, cu lungimea până la 20 m, lățimea 4,5-5 m, voluminoasă, punctată, avea extremele corpului ascuțite cu etrava și etamboul din grinzi solide. Nava era propulsată cu o velă dreaptă cu două vergi pe un arbore dintr-o bucată și cu vâslele. Vâslele serveau pentru deplasare în lipsa vântului, deplasarea în porturi și în timpul luptelor. Manevrarea navei se executa cu două vâsle solide cu manele instalate pe ambele borduri la pupă. Încărcăturile transportate pe punte erau protejate de-a lungul bordurilor cu un parapet adăugător din nuele și cu un înveliș din piele. În timpul plutărilor îndelungate de etravă se lega o amforă mare cu apă potabilă [2];

- Camora geto-tracilor (fig. 1.10) - o ambarcațiune antică lungă,

Sprintenă, ușoară și manevrabilă, avea chilă și osătură simplă, cu lungimea aproximativ pînă la 15 m, și lățimea - 2-2,5 metri, camora era propulsată cu 5-6 perechi de vâsle trainice cu penele ascuțite și cu o velă dreaptă învergată pe un arbore demontabil. În mijlocul camorei, pe două grinzi solide cu decupări pentru mânerele vâslelor, se afla o platformă din scânduri pentru diferite destinații.



Fig. 1.10. Camora traco-geților antici fără pînten, din sec.XV î.Hr. (reconstruită în navomodel de autor).

Camora era folosită de traco-geți pentru circulații și patrularea acuatoriilor fluviale și maritime (camora militară (fig. 1.11)), de-a lungul



Fig. 1.11. Camora militară a traco-geților din antichitate (reconstruită în navomodel de autor)

coastelor mării, avea cămară (un cort arcuit demontabil acoperit cu scânduri subțiri și o covertă din piele). Camora corespunde perfect arhitecturii navelor maritime din epoca minoică și e asemănătoare navelor reprezentate pe frescele descoperite la începutul sec. XX, pe pereții unui palat ruinat din Acrotiri, în urma erupției vulcanului Tera de pe insula Calista (acum insula Santorini) din Marea Egee [4] (v.fig. 1.12).

Camorele militare la pupă aveau un pînten folosit pentru spargerea bordajelor ambarcațiunilor iamice. Vâslele camorei treceau prin „dame” - găuri executate în parapetele înalte ale bordurilor care asigurau securitatea vâslașilor, amplasarea căroră asigura benefic și echilibrul de



Fig. 1.12. Navă de transport pentru pasageri și încărcături din sec. XV î.Hr. (navomodel ex. de autor)

plutire a navei. În funcție de necesitate camora era guvernată de stăpîn sau comandantul navei putea fi manevrată cu câte o vîslă solidă, fixată pe furcheți la pupă, sau lîngă provă și care permiteau brusc schimbarea direcției plutirii la 180°.

Pentru a proteja vâslașii și echipajul contra săgeților și sulițelor inamicilor pe partea superioară a pilonilor arcuiți ai cortului camorei pe ambele borduri se fixa cu legături câte un paravan strâns și pregătit de lansare, din scânduri de lemn tare, unite cu verigi din metal, bine ajustate, cu vizoare pentru supravegheri și tragerea cu arcul, iar pe scândura inferioară aveau decupări pentru manevrarea vâslelor. În caz de atac al navelor adversarilor, vâslașii introduceau capetele mânerelor brațelor vâslelor în cuiburi special decupate în grinzile de suport a platformei din mijlocul camorei, creînd pe ambele borduri câte un gard orizontal, protector și dur, din vâsle cu penele ascuțite (surse: [2, p. 130] și Fresca de pe peretele palatului ruinat din Akrotiri – insula Thera (acum insula Santorini) [4] .

Navele de transport pentru pasageri și încărcături din sec. XV î.Hr. - unireme lungi și voluminoase (cu corelația 1/5) aveau aceleași capacități ca și navele de transport , fiind propulsate cu 26 vâsle și o velă dreaptă cu două vergi pe un arbor fix. Nava era guvernată cu două vîsle solide de manevrare instalate pe ambele borduri și care puteau fi utilizate la pupă sau lîngă provă și permiteau schimbarea direcției plutirii la 180°.

Pe mijlocul navei, în plan longitudinal, se afla o platformă cu cort contra radiației solare și a precipitațiilor, amenajată cu scaune pentru pasagerii demnitari. Sub platformă erau amenajate locuri pentru pasagerii

simpli, oșteni și diferite încărcături. Majoritatea mărfurilor transportate se păstrau în magazii sub puntea continuă.

La pupă nava avea un cort mic pentru stăpînul sau comandantul navei. Tradițional, navele erau împodobite cu diferite ornamente, imagini sculptate ale zeilor sau zeitelor, ocrotitorii navelor (surse [2, p. 130] și Fresca de pe peretele palatului ruinat din Akrotiri– insula Thera (acum ins. Santorini)) [4].

Luntre antică, propulsată cu o vâslă (fig. 1.13) - o ambarcațiune lungă, îngustă și ușoară cu chilă, pentru circulații și agrement cu lungimea aproximativ pînă la 10 m și lățimea pînă la 1,6 m, asigurată cu banchete și un cort mic demontabil pentru 4-6 persoane au fost utilizate pînă în evul mediu. Propulsia luntrii se executa de un barcagiu cu o vîslă



Fig. 1.13. Luntre cu chilă propulsată cu o vâslă
(reconstruit în navomodel de autor).

lungă pe un furchet deosebit, fixat la pupă tribord (bordul drept), care permitea susținerea vâslei în diferite poziții pentru a mișca ambarcațiunea cu viteză mică sau sporită, diverse viraje, stopări și vîslirea îndărăt. Acest mod de vîslire prin împingere cu vâsla în apă, executând mișcări trapezoidale, solicita o experiență deosebită (surse [2, p. 130] și Fresca de pe peretele palatului ruinat din Akrotiri – insula Thera (acum ins. Santorini)) (fig. 1.14) [4].



Fig. 1.14. Frescă pe peretele unui palat ruinat din Akrotiri – insula Thera (acum insula Santorini), reprezintă două orașe portuare cu multe nave, care navigau pe mări în epoca minoică din sec. XV î.Hr.

Originea tracă a băștinașilor și legăturile maritime între neamurile trace continentale cu localnicii de pe insulele meridionale au fost demonstrate în urma investigațiilor arheologice. „În Cipru au fost descoperite artefacte cu inscripții trace în silabarul cipro-minoic din sec. XVI î.Hr. Sensul de citire a textului este tipic trac (în zig-zag) de la dreapta spre stânga pentru primul rând, apoi invers de la stânga la dreapta pentru rândul 2 și iarăși invers de la dreapta la stânga pentru rândul 3.... În Creta, limba tracă sa păstrat și în textele scrise în sistemul silabic trac tip linear până în sec VII î.Hr. În Cipru numărul de artefacte grecești a crescut treptat până în jurul anului 950 î.Hr. când scriptul cipro-minoic este înlocuit de noul silabar cipriot, ale cărui inscripții reprezintă în principal limba greacă, existând însă câteva texte scurte, nedescifrate, scrise în limba eteocipriotă” [5].

Apusul culturii minoice

Periodic calamitățile naturale generează schimbări radicale în mediul înconjurător, în viața și cultura civilizațiilor pe Planeta noastră. După descrierile filozofului grec Platon, în epoca bronzului în sudul Mării Egee se afla o insulă mare cu păduri, râuri și multe orașe frumoase numită „Calista”–„Preafrumoasa”, pe care exista un vulcan foarte mare. În alte izvoare istorice se relatează că această insulă se mai numea Thera stăpânită de faimoasa civilizație a minoiților cu un vulcan cu același nume Thera. Cu aproximativ 3500 ani în urmă, vulcanul Thera a provocat o erupție colosală, care a schimbat nu doar viața și istoria popoarelor din spațiul meridional, dar și bazinele Mării Azurii (Mediterranean) și a Mării Negre (Negre). Cenușa vulcanică și pietre ponce au acoperit la asfințit nordul Africii, iar la răsărit au ajuns până în China.

În timpul primei erupții, craterul vulcanului Thera sa prăbușit creând o calderă uriașă, care imediat a fost umplută cu apa mării, provocând o evaporare masivă și o explozie colosală, generând activități seismice cu cutremure puternice și alunecări de teren. Cantități enorme de dioxid de sulf aruncate în atmosferă în timpul erupției au cauzat schimbări climaterice a mediului și a temperaturii, resimțite în întreaga

lume, aducând ierni foarte reci și veri foarte ploioase, care distrugau culturile, făcând imposibilă practicarea agriculturii și păstoritul pe un sloi gros de cenușă vulcanică și pietre ponce.

Toate aceste efecte au devenit fatale nu doar pentru civilizația minoică dar și pentru majoritatea popoarelor din spațiul mediteranian pe mulți ani înainte. Valurile provocate de erupție au distrus localitățile și orașele aflate pe coastele Mării Mediterane. Această strașnică catastrofă a adus locuitorilor din regiune pierderi economice ireparabile, distrugând principala sursă de venit - navele flotei maritime de comerț și de pescuit. Lipsa rămășițelor umane și a obiectelor din metale, care nu au fost găsite de arheologi, sugerează ideea că locuitorii insulei, presimțind erupția vulcanului, au fost evacuați, însă pierderile patrimoniale enorme au provocat apusul culturii minoice.

Conform analizelor radiocarbon contemporane, vulcanul Thera a erupt de două ori. Prima și cea mai puternică erupție a fost în anul 1520, a doua erupție în anul 1460 î.Hr. (+/- 60 ani). Și a doua catastrofă naturală a avut urmări tragice pentru populația țărilor meridionale. Spații enorme, localitățile și terenurile agricole, pășunile pentru animalele domestice au fost iarăși distruse și acoperite cu un strat gros de cenușă vulcanică și pietre ponce. Următoarele erupții, menționate de geograful Strabo, au adus mai puține daune. Suprafața superioară a calderii vulcanului are peste 50 km² și o adâncime de peste 200m. Vulcanul Thera rămâne activ. Ulterior, preafrumoasa insulă „Calista”, a fost renumită în insula Santorini (Sf. Irina), unde la suprafața mării a rămas doar o parte de teritoriu stâncos în formă de semilună și câteva pante ușor înclinate, folosite pentru plaje, având o suprafață totală de 79,19 km² (fig. 1.15).

Ne putem imagina puterea colosală



Fig. 1.15. Harta insulei Santorini din Marea Egee.

a erupției vulcanului Thera în comparație cu erupția vulcanului Krakatoa din Indonezia în anul 1883. Cercetările contemporane, efectuate de savanți și cercetători au demonstrat că „caldera” craterului vulcanului Thera depășește de 2 ori craterul vulcanului Krakatoa, iar puterea inițială a erupției calculată, a fost de 4 – 5 ori mai mare. Odată cu reconstrucția și dezvoltarea flotelor comerciale a apărut și pirateria, care a generat apariția flotelor militare. Negustorii-navigatori sunt nevoiți să includă pe nave adăugător mai mulți armași, ori să angajeze nave cu armași pentru a escorta caravanele corăbiilor comerciale. Navele militare din acea perioadă nu se deosebeau de cele comerciale, ele aveau doar mai mulți armași. Țările și Orașele-State maritime sunt nevoite să construiască flotile și flote militare mari. În anul 1500 î.Hr. Fenicia și Egiptul dispuneau de flote militare puternice.

Popoarele mării

Pentru prima oară termenul „oamenii mării” a fost folosit de Emmanuel de Rougé, curator la Luvru, în 1855. Ulterior, istoricul egiptolog francez Gaston Maspero, cercetând vechile manuscrise egiptene unde erau numiți „*cei de pe insule*” sau „*triburile din mijlocul mării*”, în 1881 a popularizat termenul „oamenii mării”.

Consecințele catastrofei naturale în urma erupției vulcanului Thera, scăderea bruscă a nivelului de trai și condițiile aspre impuse au făcut viața oamenilor insuportabilă, provocând tot mai mulți oameni să mărească rândurile războinicilor și piraților, înrăutățind și mai mult orânduirea socială în țările și localitățile bazinului mediteranean. Mulți istorici sugerează că dezastrele naturale au demarat foametea și au determinat popoarele să-și părăsească țărâmurile natale și să migreze. „...*O erupție vulcanică a scufundat o parte considerabilă a insulei Santorini (Thera), din Marea Egee. Cutremurele care au avut loc la fundul mării și căderile de cenușă au afectat întreaga regiune și i-ar fi putut determina pe localnici să plece într-o migrație masivă*” [6].

În Marea Azurie o mulțime de orașe-state, țări și triburi mici, dar independente cu armatele și flotilele lor, cu rivalitate geloasă concureau

dur între ele, impunând condiții războinice activităților comerciale, le făceau nerentabile, ca rezultat se întrerupeau relațiile între țări și popoare. Situația creată a demarat schimbări sociale și politice cardinale, care a generat o migrație masivă și agresivă, care a impus mase de oameni din popoarele meridionale să-și părăsească locurile de trai din nenumărate țări, orașe și triburi, pe care istorici în multe izvoare nu-i descriu ca pe niște războinici criminali, dar ca pe oameni din diferite straturi ale societăților. Printre ei erau păstori, plugari, meseriași, ostași, marinari, mulți din ei cunoșteau scrierea liniară și alte forme de scriere în latină, greacă și a altor culturi, vorbeau în diferite limbi, rămași fără locuințe, flămânzi, bolnavi, sperați și înrăiți, o parte din ei migrau împreună cu familiile și copiii în care, îndrumați de căpeteniile lor. Și toată această masă pestriță de oameni au pornit într-o migrație barbară pe uscat și pe mare în căutarea unor zone favorabile cu surse de existență, jefuind, distrugând și ruinând tot ce li se nimerea în cale [7].

După ce au pustiit imperiul Hitit din Asia Mică, iar la Sud civilizația miceniană, minoică, țările și orașele - porturi bogate de pe malurile înfloritoare ale Greciei, Popoarele mării sau îndreptat spre Tracia și Marea Geților pe o mulțime de nave maritime de tip finician și în caravane de care pe uscat. Flota maritimă a traco-geților formată din nave militare și majoritatea navelor comerciale au blocat strâmtoarele. Sub presiunea armadei de ambarcațiuni ale popoarelor mării, în lupte permanente, cu mari pierderi flota traco-geților a fost nevoită să se retragă până la Bosfor unde au blocat definitiv strâmtoarea. Armata terestră a traco-geților cu mari sacrificii a oprit năvălirile „*Popoarele mării*”, care au devastat o mare parte a spațiului balcanic, pustiind ținutul, au jefuit și distrus palatele regilor și orașele-porturi. După aceste devastări dezastruoase popoarele mării se îndreaptă spre Egipt, lăsând în urma lor doar ruine.

Respingând multe și îndelungate năvăliri, în ultima năvălire, prin anul 1175 î.Hr., armata faraonului Ramzes al III-lea a distrus definitiv și a împrăștiat coaliția „*Popoarelor mării*”. Înfrângerea zdrobitoare a impus popoarele mării să se împartă în câteva grupe de triburi și să se localizeze

pe țărmurile Mării Mediterane, iar o parte din ei au rămas să trăiască în Egipt. Imaginile bătăliilor maritime între flota militară egipteană cu navele „oamenilor mării” executate în basoreliefe pe pereți demonstrează că flota popoarelor mării era alcătuită în majoritate din bărci și nave de tip finician, cu capacități practice de luptă suficiente, fiind propulsate cu 4 - 11 perechi de vâsle și o velă dreaptă pe un arbore (fig. 1.16).

În acest dezastru regional, unde majoritatea țărilor și a orașelor-state puternice și înfloritoare până nu demult acum se aflau în ruine, într-un mod miraculos numai Fenicia, cu orașele-porturi bogate de pe țărmul mării și flota ei maritimă comercială n-au fost atinse de furia popoarelor mării. Iar după ce sa terminat și această catastrofă, care a culminat cu sfârșitul epocii bronzului, navele feniciene multe secole vor domina comerțul maritim în Marea Azurie și în Marea Beznei [7].

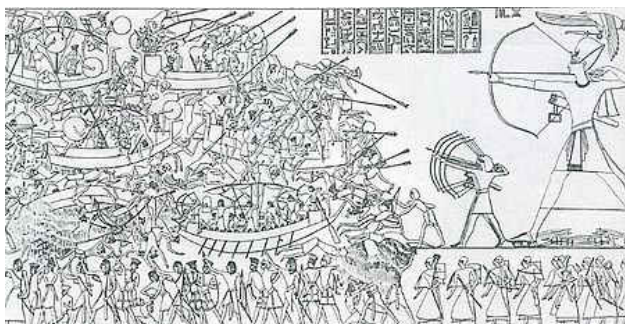


Fig. 1.16. *Batalie maritimă între flota egipteană și a popoarelor mării. Basorelief de pe peretele de Nord al templului funerar al lui Ramses al III-lea din Medinet-Habu (desen de Medinet Abu).*

Războiul Troian

În antichitate legendarul oraș - stat Troia, întemeiat de Regele Dardanus, fiul lui Electra și Zeus, își înălța zidurile masiv fortificate pe peninsula Troada, lângă strâmtoarea Dardanele pe țărmul Mării Egee din Asia Mică (acum Turcia). Era un oraș-stat înfloritor, renumit prin bogățiile sale datorită comerțului maritim profitabil cu țările din occident și orient, deținea controlul comerțului maritim pe coastele Asiei Mici, aliată cu tracii și geții din Balcani, împreună stăpâneau intrarea în Pont. Faimoasa istorie a Troiei este cunoscută doar din mituri și legende tendențioase. Spre deosebire de mitul romantic cunoscut al motivului

războiului troian, în opinia unor cronicari antici, cauza acestu-i război o vedeau în conflictele îndelungate între marile puteri pentru extindere și dominație asupra comerțului maritim regional.

Aici trebuie să menționăm că pentru a transporta armata tracilor aliații troianiților condusă de Rhesos cu „*cailor mari, mândri, repezi ca vântul*”, convoaiele de care, și toate încărcăturile necesare unui război îndelungat din Balcani pe țărmul Asiei Mici, descrise ulterior de celebrul poet grec Homer în poemul „*Iliada*” (IX, 4-6, 72; X, 420-427) în războiul grecilor cu troianii, tracii aveau nevoie de o flotă foarte puternică, cu multe și diferite nave maritime de transport, mari și voluminoase, nave militare, inclusiv, nave destinate nobilimii și alaiului regal [8]. Războiul între ahei și troieniți se datează între sec. XIII – XII î.Hr. sau după Eratostene (1194 î.Hr. - 1184 î.Hr.), a durat 10 ani, în care adversarii au pierdut mulți eroi și sa sfârșit cu înfrângerea troianiților însă Geții nu au fost alungați.

Marea Beznei (Neagră)

Cutreierând mările în căutarea piețelor prielnice schimburilor comerciale, negustorii navigatori fenicieni întemeiau pe țărmurile prielnice porturi, factorii și orașe-colonii. Accesul navigatorilor străini în Marea Geților era blocat de flotilele Traco-geților și ale Troianiților, care permiteau să treacă prin strâmtoarele Dardanele și Bosfor doar navele navigatorilor locali și ale fenicienilor, cu care aveau legături prietenești îndelungate.

Urmând practica maritimă a navigatorilor fenicieni, periodic în Marea Geților apăreau navigatorii-războinici greci. În căutarea noilor parteneri comerciali ei practicau și pirateria, schimbau sau cumpărau mărfuri doar în localitățile, pe care nu le puteau cotropi și jefui [9, p.5]. Pentru navigatorii negustorii greci și ai altor popoare meridionale Marea Geților era o enigmă necunoscută și considerată „*axeines*” - neospitalieră - Marea Beznei, cea mai periculoasă mare, unde se pierdeau fără urmă flotile întregi de nave dar, în același timp o mare miraculoasă, bogată și foarte atrăgătoare. Localitățile traco - geților de pe țărmul mării au avut mult de suferit în urma invaziilor piraterești.

Navigatorii comaniți traco - geți de pe litoralul pontului erau navigatori curajoși și iscușiți. În expedițiile maritime pentru a menționa, cărui popor aparține nava și că este guvernată de temuții „*daos*”, traco-geții fixau pe vârfurile arborilor simbolul lor de luptă, draconul cu cap de lup și corpul de șarpe, din care cauză erau numiți de străini „*lupi*” sau „*dragonii mării*”. Comaniții (comanii, cumanii), tribalii obișnuți erau numiți astfel din cauza coamelor, tradițional purtau plete lungi, până la umeri, pe care nu le tundeau, nu purtau căciuli, iarna acopereau capul cu glugi, iar în mare legau pe cap bucăți de țesături, practicând traficul comercial, pescuitul, ocazional atacau nave și localități străine. Pentru a opune o rezistență efectivă invaziilor piraților străini, își consolidau forțele și ieșeau în mare la pescuit în grupuri alcătuite din câteva nave, numite „*haite de lupi*”.

Fremătând în bătaia vântului, stindardul miraculos umplea sufletele navigatorilor străini cu o groază ușor de înțeles. Lupii Mării respingeau atacurile piraților contraatacând. În lupta corp la corp, traco-geții abordau navele dușmanilor cu un curaj deosebit de mare. Întâmpinați de băștinași cu neîncredere și ostilitate, negustorii meridionali numeau Marea Geților

- „*Marea Beznei*” sau mare „*axeines*”- neospitalieră [9, p. 53]. Doar cei mai curajoși navigatori mediteraneeni, adevărați eroi ai timpului, riscau să navigheze în „*Marea Beznei*”. La 45 km, de gurile Dunării, se află cea mai mare insulă din Marea Neagră, cu o suprafață de 1,5 km², insula Leukea (Albă) (acum insula Șerpilor) (fig. 1.17).



Fig. 1.17. Insula (Leukea) Șerpilor,
(foto: palomnyk. Kiev.ua)

Din cele mai vechi timpuri navigatorii greci și cei meridionali știeau că pe insula Leukea în Marea Beznei, unde dominau geții, se află o intrare în Aid. Toți navigatorii meridionali erau obligați să staționeze

obligatoriu lângă această insulă doar ziua, pentru a achita perceptorilor traco-geți darea pentru a naviga și comercializa mai departe în Marea Beznei fără primejdii. Noaptea lângă această insulă miraculoasă și foarte periculoasă nu trebuia să se afle nici o navă străină, altfel navele împreună cu echipajele dispăreau în Aid. Termenul „*Insula Șerpilor*” a apărut mai târziu, are rădăcini istorice și provine de la simbolul de luptă al geto-tracilor, dragonul cu cap de lup și corpul de șarpe.

Prin sec. VIII - VII î.Hr., în relațiile dintre traco-geți și negustorii - navigatori greci s-a instaurat încrederea și intensificarea legăturilor comerciale profitabile. În consecință, în lexicul negustorilor - navigatori greci noțiunea „*axeines*” neospitalieră, este înlocuită cu „*euxeinos*”, ce însemna că *Marea Beznei* pentru greci a devenit mare ospitalieră - Pontul Euxin. Din această perioadă, cu bunăvoința regilor traci și geți, negustorii greci întemeiau pe litoralul geto-tracic al Pontului Euxin factorii și colonii, sporind activitățile comerciale, schimburile de mărfuri și vânzările. Cea mai veche colonie a grecilor se consideră Histria, înființată în anul 657 î.Hr., pe malul golfului Sinoe (acum, lacul Sinoe), de către negustorii din Milet.

La începutul sec.VI î.Hr., în semn de recunoștință negustorii-navigatori greci au construit pe insula Leukea un templu mare cu nouă altare în cinstea lui Ahiles, unde negustorii își lăsau dările bogate. Rămășițele acestui templu au fost descoperite la sfârșitul sec.XIX. În a doua jumătate a secolului VI î.Hr., grecii au apărut în localitatea Tomis (grec. *tăietură*). După unele izvoare istorice Tomis a fost întemeiată de către Regina Tomires, azi, jud. Constanța, România. În același secol (VI î.Hr.), negustorii milesieni s-au stabilit pe malul de est al limanului râului Tiras (Nistru), o veche localitate geto-tracă, unde se afla și o colonie feniciană cu numele reluat de la denumirea fluviului.

Istoricul Herodot menționa colonia Tira amplasată pe gura râului Tiras (numele vechi al Nistrului), care aproviziona cu produse alimentare locale Grecia antică. În decursul veacurilor colonia Tiras s-a transformat într-o puternică cetate-port, important centru comercial, supranumită

Aspron de negustorii bizantini, Mauro castro - de cei genovezi, Akkerman de tătari, Cetatea Albă de moldoveni și Belgorod-Dnestrovski de slavi. Negustorii din Heracleea au întemeiat orașul Callatis. Pe litoralul pontic se întemeiază un șir de orașe-colonii: Dionisopol (Balcic), Troesmis (Iglița), Axiopolis (lângă Cernavoda), Aegyssus, Dinogetia, Odessos (Varna), Mesembria (Nesember), Apolonia (Sozopol), Callatis (Mangalia). În scurt timp aceste colonii ajung centre comerciale înalt dezvoltate, contribuind și la dezvoltarea organizării sociale și culturale a geto-tracilor [9, p. 29]. Datorită desfășurării intense a relațiilor comerciale, în secolul VI î.Hr. s-a format piața traco-getă în sensul larg al cuvântului, cu bani proprii și cu un volum important de mărfuri. În urma săpăturilor arheologice de pe teritoriile vechilor târguri ale traco-geților au fost descoperite monedele orașelor-porturi Olbia, Istria ș. a. Orașul Olbia a fost întemeiat la începutul sec.VI î.Hr. (530 î.Hr.-550 î.Hr.), pe malul drept al limanului râului Bug, de către negustorii din Milet.

Prezența și diversitatea numeroaselor ambarcațiuni la traco-geți este atestată în multe izvoare istorice antice. În descrierea companiei militare a lui Alexandru cel Mare (fig. 1.18) contra tribalilor de pe Dunăre în anul 335 î.Hr., istoricul Arrian relatează importanța ambarcațiunilor în viața și activitatea traco-geților: Neavând corăbii



Fig. 1.18. Alexandru cel Mare (Mozaic din Pompei, sec. III î.Hr.)

suficiente, Alexandru a dat poruncă să se strângă mijloace de navigație de la localnici. „... El însuși se imbarcă pe o corabie - spune Arrian - și porunci... să se adune de prin ținut cât mai multe bărci ce se găseau pe aici din belșug, deoarece locuitorii de-a lungul Istrului se folosesc de ele la pescuit și pentru a trece unii la alții și chear a face obișnuit piraterie” [10, p. 251-253]. Pentru a asigura securitatea hotarelor maritime, a porturilor și a traficului comercial naval în sec. II î.Hr., pe Dunăre și în Pont, în orașele porturi mari și în cetăți regii traco-geți aveau flotile militare proprii bine

organizate, guvernate de un amiral localnic cu drepturi depline [9, p. 29, 31].

Din secolele IV până în sec. I î.Hr. majoritatea navelor comerciale din componența flotilelor traco-geților erau alcătuite din nave comerciale voluminoase de tip fenician sau grecesc în variantele lor locale care tradițional aveau destinații duble de comerț și luptă, iar flota militară rămâne formată din unireme și bireme lungi, înguste, ușor manevrabile, construite și perfecționate pe șantierele locale. Flotilele militare de obicei erau folosite pentru patrularea coastelor mării și escortarea navelor negustorilor străini, contra piraților locali. Caravanele navelor de cabotaj ale tracilor și geților, care întrețineau legături comerciale cu piețele orașelor din Pontul Euxin și din Marea Mediterană, în călătoriile îndelungate se ajutau reciproc și nu se escortau cu nave militare.

Înfruntând furtuni și naufragii în timpul navigațiilor îndelungate, navele maritime străine și locale aveau nevoie de deservire și reparații. Prin diferite modalități navigatorii acumulați unii de la alții diverse forme și metode noi de organizare a activităților în construcțiile navale, necesare dezvoltării consecutive prin perfecționarea atelierelor navale primitive în întreprinderi primare cu ateliere asigurate cu instrumente, utilaj și muncitori specialiști în diverse domenii. Lângă porturi se întemeiau șantiere cu cale primitive de halaj asigurate cu vinciuri sau „argați” (cabestan) pentru scoaterea pe mal și lansarea ambarcațiunilor pe apă după reparații, deserviri necesare de călăfăuire, smolire, și a navelor noi, construcțiile necesare navigației și activităților portuare datorită creșterii comunicațiilor comerciale fluviale și maritime. În porturile cetăților și orașele-porturi de pe țărmul Pontului, în Dobrogea, pe Dunăre și Nistru, în locuri favorabile se intensifică activitatea întreprinderilor navale cu șantiere și ateliere specializate, unde lucrau mulți angajați locali:

- în ateliere de prelucrare a lemnului, muncitorii dulgeri tăiau, uscau și pregăteau scânduri și lemnul corăbier, tâmplarii executau elementele osăturii, bordajelor, punților, arborada navelor și diferite cavile pentru fixarea bordajelor și punților navelor mici;

- în ateliere de fierărie, ferării confecționau cuie din fier și bronz, diferite elemente din metale;
- în ateliere metalurgice, la comandă se turnau elemente din fier și bronz (ulterior, în evul mediu turnau ancore, clopote, bombarde, culevrine), etc;
- în ateliere pentru producerea funiilor funarii și otgonarii răsuceau sau împleteau diferite funii (parâme), otgoane, sfoare, etc;
- în ateliere de producere a pânzelor, pânzarii țeseau pânze de calitate pentru vele de diferite lungimi, lățimi, grosimi și densitate, pentru vele, saci și multe alte obiecte necesare pe nave din sfirîțele de in, cânepă, lână, toarse la comandă;
- în ateliere pentru producerea uneltelor de pescuit, năvodarii și mrejerii împleteau plase, năvoade și alte unelte de pescuit;
- în ateliere de tăbăcărie, pielarii executau diferite articole din piele;
- în ateliere pentru producerea amforelor și oalelor navale olarii la comandă produceau diferite amfore, oale și tacâmuri;
- în ateliere de prelucrare a obiectelor din piatră unde pietrarii executau ancore pentru staționare sau frânare de diferite forme și greutate (care deseori se pierdeau în timpul navigației) și a altor obiecte.

Datorită legăturilor de rudenie, relațiilor culturale și comerciale între Regii și neamurile traco-geților, ambarcațiunile și navele flotilelor maritime și fluviale, care întrețineau navigația comercială între orașele-porturi din Balcani, nord-vestul Pontului, pe Istru și Tiras, aveau o arhitectură navală scemănătoare și erau influențate de cele mai performante creații, inclusiv ale corăbierilor meridionali. Arta construcțiilor navale și a navigației se transmitea din tată în fiu, din generație în generație.

Pentru a mări capacitatea de îmbarcare a încărcăturilor pe nave, trebuia mai mult spațiu, care în mare parte era ocupat de vâslași, velieri, merinde și apa potabilă pentru echipaje. Perfecționând grementul (arborada și velatura) navigatorii încep să folosească în timpul expedițiilor mai mult velele, propulsia navelor devine mai efektivă. Pentru protecția hotarelor maritime, administrațiile orașelor-porturi și a

cetăților, în afară de unireme și bireme militare mari, foloseau și străvechea camoră, ușoară și sprintenă, pe care au perfecționat-o, executând ambele extremități ascuțite cu etrava provei și etamboul pupei arcuite cu capete superioare ușor îndoite în intertor. Camorele perfecționate se utilizau pentru circulații și patrularea coastelor mării. Camorele erau solicitate și de „Lupii marii”, corsarii și pirații locali. Romanii numeau camora geto-dacilor „*corabia barbarilor*”.

Geograful și istoricul grec Strabon în opera sa [11] descrie activitățile băștinașilor de pe țărmul Pontului, menționând acest tip de ambarcațiune: „*Aceste popoare practică și pirateria, pentru care la ei sunt luntri nu mari, înguste și ușoare cu capacitatea aproximativ până la 25 oameni, mai rar până la 30*”. Grecii le numesc „camore”. Echipând flotile de așa „camore” și atacând corăbiile comerciale, vre-o țară sau oraș, ei dominau în mare. Uneori lor le ajută până și locuitorii Bosporului, oferind-le locurile lor de staționare a navelor și piețele de realizare a dobânzilor. ...Regiunile, care se află sub dominația romană, sunt mult mai neputincioase contra acestei răutăți, din neglijența conducătorilor numiți acolo” [11].

În sec. î.Hr. și istoricul roman Cornelius Tacitus în [12, p. 47] descrie mai amănunțit această navă (fig. 1.19): „*Barbarii uimitor de repede își construiau corăbiile și brăzdau cu ele marea. Corăbiile acestea se numesc la ei camore, părțile superioare a bordajelor sunt aproape unul de altul, iar mai jos de borduri corpul se lărgiște; barbarii nu folosesc în construcția acestor nave nici scoabe din bronză, nici din fier; când marea e agitată cu valuri înalte, pe borduri, deasupra, pun scânduri, care formează un fel de acoperiș și protejate în așa fel bărcile se manevrează ușor. Vâslirea pe*

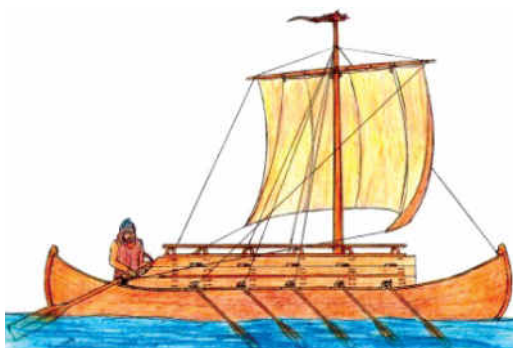


Fig. 1.19. Camora geto-dacilor din sec. I î.Hr. (desen de autor) [11, 12].

ele se poate executa în orice parte, (corpul) acestor nave se termină cu prova și pupa ascuțite, așa-că pot să acosteze în deplină siguranță la mal și cu un capăt și cu altul” [11, 12, p. 47].

Camora geto-dacilor din sec. I î.Hr. – ambarcațiune autohtonă, o modificare perfecționată a camorei traco-geților, lungă și îngustă, cu cămară, avea ambele extremități ascuțite și ridicate cu curburi ușor arcuite spre interior, avea chilă și coaste, cu cusătura bordajelor executată în lung, parțial punctată la provă și pupă, cu sau fără platformă îngustă pe mijlocul navei, avea o lungime pînă la 15 metri și lățimea 2-2,3 metri, fiind propulsată cu 5-10 perechi de vâsle și cu o velă dreaptă - sau latină pe un arbor demontabil dintr-o bucată. În timpul luptelor, arborul se lega pe bord și se folosea ca pinten pentru spargerea bordajelor navelor inamice. Manevrarea se executa cu o vîslă cu brațul lung legată la pupa de bord sau de etambou. Camorele exploatate pe râuri și mare, în care echipajul se afla timp îndelungat, aveau „cămară”, un cort demontabil, arcuit, analogic camorei antice timpurii, acoperit cu piei sau țesături impermeabile. În timpul luptelor, de pe acoperișul „cămării” pe pilonii arcuiți ai cortului, pe ambele borduri se lansau paravane din scânduri din lemn tare cu găuri și vizoare pentru arcași, cu decupări pentru brațele



Fig. 1.20. Județul Tulcea. La Inaugurarea Canalului „Regele Carol”(Dunavet), 1906 (fotografie din arhiva regală).

vâslelor pe scândura inferioară. În timpul luptelor, de pe acoperișul „cămarei” pe pilonii arcuiți ai cortului, pe ambele borduri se lansau paravane din scânduri din lemn tare cu găuri și vizoare pentru arcași, cu decupări pentru brațele vâslelor pe scândura inferioară. Camora transporta de la 25 până la 30 oameni sau cantități impresionante de încărcături. Geto-dacii foloseau camorele în diferite scopuri gospodărești, pentru circulații, transportări, cât și în scopuri militare pe fluvii și mare. Ulterior camora, această navă milenară, rațională, sprintenă și ușor manevrabilă, verificată practic și perfecționată în timpul navigațiilor, a rămas utilă în navigația locală până în sec. XX (vezi fig. 1.20), servind ca model de inspirație și în creațiile multor constructori navali europeni.

Întemeierea Regatului Dacia

Istoricul italian Nicolo Zeno în opera sa [13] (despre geți), descrie: *„După dispariția lui Sitalces, în fruntea Geților a venit Burebista (fig. 1.21), în vremea căruia a apărut și Deceneu, considerat al doilea înțelept al Geților, iar în această perioadă, Roma era condusă de Dictatorul Silla. Acest Deceneu a fost foarte stimat de Regele Geților, sfaturile sale devenind călăuză pentru el. A început să corecteze Legile lui Zalmoxis, făcând parcă uitată antichitatea lor și a adăugat altele noi. A inițiat ceremonialele sacre, i-a ales dintre oameni pe cei mai excepționali și i-a consacrat Sacerdoți ai unei noi credințe. Pe aceștia i-a numit Pileți și oameni seculari capeluți, poate pentru că unii nu aveau păr lung, iar alții da. Cu aceste regulamente i-a condus pe Geți la cel mai înalt nivel de trai, la cele mai extraordinare obiceiuri. Știind că armele reprezintă nervul Imperiilor, le-a dispus practicarea exercițiilor militare și, alături de disciplină, le va insufla ideea marelui nume al străbunilor lor și-i va pregăti din nou pentru*



Fig. 1.21. Burebista - Regele Daciei (presupus Burebista, regele Daciei, Hermitage Museum, St. Petersburg, Rusia.)

cucerirea întregii Sciții. Având deja bine dezvoltat cultul armelor și al războiului, executând diverse exerciții sub diverși comandanți, au plecat în multe bătălii, în special în Germania, pe care au distrus-o și prădat-o în întregime. Aici, dintr-o colonie de-a lor vor ieși popoarele, care vor lua apoi numele de Cați. Mai este bine de amintit, că până în vremea lui Deceneu, Goții se numeau Geți și pentru că au plecat în multe bătălii, au fost numiți cu mai multe nume, divizați fiind în mai multe puteri. În orice caz, reședința lor principală a rămas Dacia, pe care noi astăzi o numim Valahia și Septem Casta” [13].

În prima jumătate a sec. I î.Hr., Orașele-porturi și cetățile geto-dacilor de pe Dunăre și țărmul pontului, având legături comerciale directe cu orașele Greciei și piețele țărilor meridionale, practicând intens comerțul maritim, au atins un înalt nivel de bunăstare. În aceste vremuri, relativ liniștite și benefice pentru dezvoltarea socială a tribalilor traci, geți și daci din regiune, conștientizând și pericolul instabilității din partea Imperiului Roman, sau creat condiții necesare pentru unificarea și consolidarea tuturor neamurilor într-un regat independent și puternic sub conducerea regelui Burebista (82-44 î.Hr.).

Geograful Strabon îl apreciază pe regele Burebista ca pe un puternic strateg militar și politician iscusit, afirmând: „Ajuns în fruntea neamului său care era istovit de războaie dese, getul Burebista l-a înălțat atât de mult prin exerciții, abținere de la vin și ascultare față de porunci, încât în câțiva ani a făurit un stat puternic și a supus geților cea mai mare parte din populațiile vecine, ajungând să fie temut chiar și de romani, pentru că trecea Istrul fără frică, prădând Tracia până la Macedonia și Iliria” [14]. Regele Burebista a unificat triburile geto-dacilor fiind susținut pe de o parte de armata puternică peste 200 000 de oameni, formată din oastea regelui și oastea compusă din tribalii conduși de căpeteniile lor, numiți de rege generali ai armatei sale, și pe de altă parte era susținut de autoritatea spirituală supremă a marelui preot Deceneu, care menținea stabilitatea spirituală, tradițiile și obiceiurile neamurilor [15, p. 110]. Regatul Dacia era o monarhie cu caracter militar pronunțat, unde fiecare trib stăpânea un teritoriu cu o așezare mare,

numită „davă”, având rol de centru administrativ. Existau și uniuni de triburi puternice conduse de „basilei” (regi) [16].

Societatea geto-dacă nu era de tip clasic sclavagist și se baza pe relații tribale, cu o structură formată din nobili tarabostes, care în semn distinctiv al rangului lor purtau pileus, o căciulă ascuțită și majoritatea populației, pe care o formau capilații sau comații, care purtau părul până pe umeri, toți trăiau liberi, egali și nu exploatau pe alții [18].

Pentru consolidarea triburilor și întărirea puterii statului a introdus legi în formă de obiceiuri noi numite belegines și reforme administrative foarte importante, numind noi conducători responsabili pentru dezvoltarea agriculturii, perceperea dărilor, organizarea și controlul lucrărilor obștești obligatorii pentru crearea unui sistem puternic de fortificații în țară. Regele Burebista formează curtea cu sftnici și rețele de investigații externe cu agenți inclusiv la Roma.

În anii 73-72 î.Hr. generalul roman Marcus Terentius Varro Lucullus cucerește cetățile și orașele porturi ale grecilor de pe țărmul Pontului Euxin, care se aflau sub protecția lui Mitridates al VI-lea Eupator, care fiind înlăturat, e nevoit să se retragă [18]. Cetățile și orașele-porturi ale grecilor nimeresc sub guvernarea proconsulului Caius Antonius Hibrida guvernatorului Macedoniei. Din pricina condițiilor insuportabile impuse în anii 62-62 î.Hr., cetățile sau răsculat. Guvernatorul Macedonean a organizat o expediție militară pentru a supune răsculații însă a fost învins lângă zidurile Istrei de către histrieni, bastarni și geții aliați [19 p.280-282, 291]. Prin anii 60-59 î.Hr. armata regelui Burebista începe compania de securizare a hotarelor împotriva celților din sud și sud-vest, înlăturând acest pericol, după care a supus



Fig. 1.22. Dacia, Moesia, Tracia și Macedonia -1730. Cartograf: Gerhard Mercator, hartă după Claudius Ptolemaeus-Tab.IX.EUROPAE, Cjntinens DACIAM, MISSIONAM, THRACIAM ac MACEDONIAE partem [17].

bastarnii de la răsărit. În această perioadă regele Burebista perfecționează armata, introducând cele mai noi realizări tehnice în arta militară. Armata e formată din unități de ostași pedestri, unități de cavalerie, formațiuni cu personal pentru construcția și fortificarea cetăților, a podurilor de trecere, pentru aplicația și deservirea mașinilor militare de luptă și asediu, formațiuni cu personal specializat în construcția fortificațiilor [20, p.63].

În anul 55 î.Hr. Regele Burebista începe o companie militară de anexare a cetăților și orașelor porturi ale grecilor de pe țărmul Pontului Euxin. Luând în vedere relațiile prietenești și situația în care se aflau cetățile fără protecție și ajutor din partea vre-unei puteri politice reale, e ușor de imaginat aceste „*cuceriri*”. Armata Regelui Burebista cucerește la gurile Bugului cetatea Olbia, după care cucerește pe rând cetățile Tiras, Histria, Tomis, Mesembria, Dionysopolis, ajungând până la Apollonia Pontica. Anexând toate cetățile, orașele-porturi, coloniile și factoriile grecilor de pe Dunăre și de pe țărmul Pontului Euxin, sub stăpânirea regelui Burebista pe lângă cetățile și flotele Daciei, au nimerit navele maritime - comerciale, flotilele militare și mașinile militare din cetăți și de pe navele grecilor.

Pomenind Flota comercială trebuie de menționat diversitatea tipurilor acestor nave, pentru transportarea încărcăturilor generale, a oamenilor și pentru animale. Burebista a cucerit și a devenit stăpânitorul tuturor orașelor-state grecești din Pontul Stâng, de la Olbia până la Apollonia. El este cel care a întemeiat primul și cel mai mare stat tracogetic - Dacia. În granițele acestuia era inclus un vast teritoriu ce se întindea din Carpații Slovaciei, la Dunărea mijlocie, Munții Balcani, iar spre est până la Olbia [21, p.79]. Datorită acestor cuceriri Dacia devine cea mai puternică țară maritimă din Pontul Euxin. O inscripție pe o placă găsită pe locul așezării străvechiului Dionisopolis, care se păstrează în Muzeul Național din Sofia (Bulgaria), ne informează că Burebista a fost „*cel dintâi și cel mai mare dintre regii Traciei și stăpân peste tot ținutul de dincolo și de dincoace de fluviu*” [9, p.31]. În continuare se prezintă unele corăbii geto-dacice (moldovenești) din ultimii apr. 2000 de ani.



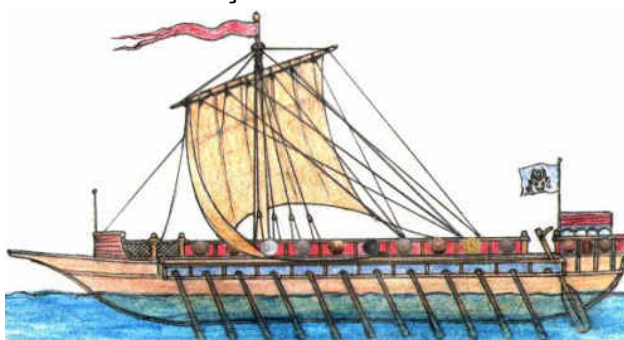
„Corabia dacilor” din sec. I d.Hr.



Birema geto-dacilor, cu vâslirea „stând-șezând” din sec. I-II d.Hr.



Navă autohtonă de cabotaj
din sec. VIII-IX d.Hr.



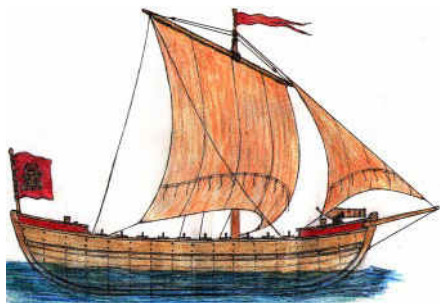
„Catargă” galeră comercială de tip venețian din
sec. XIV.



„Șaica domnească”- navă militară cu
doi arbori propulsată cu vâsle și vele a
Flotei Militare-Maritime a Moldovei din
sec. XIV, în timpul domniei lui
Alexandru cel Bun.



Pânzar (șaică comercială),
sec.XIV-XV.



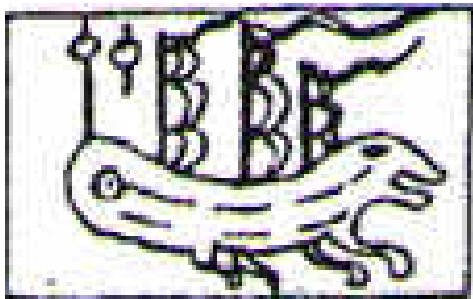
Șaica mică (sfert de șaică),
sec. XIV-XV.



Caracă comercială moldovenească cu
un arbore, din sec. XV.



„Lupul mării” - navă militară moldovenească de comerț și luptă cu doi arbori din
sec. XV.



„Lupul mării”-corabie militară moldovenească, dictrugător de la sf.sec.XV – XVI.

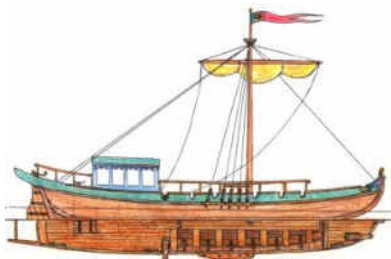


Șaică mijlocie din
sec.XV.



Șaica mare – „brigantina” moldovenească, navă de
cabotaj, din sec.XVI.



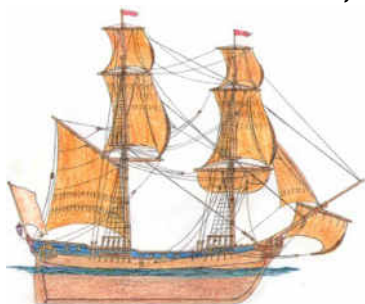


*Bolozan moldovenesc, sec.XVI
(numit și: borozam, boloză, buruzan)*



*Bolozan comercial moldovenesc
din sec.XVII.*

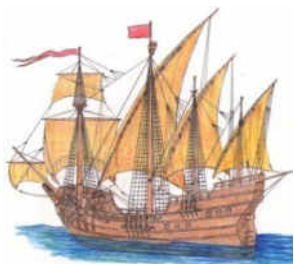
**Corăbii de tip european construite de corăbierii moldoveni pentru flota
Moldovei și flotele țărilor Europene**



Bric moldovenesc, sec.XVIII.



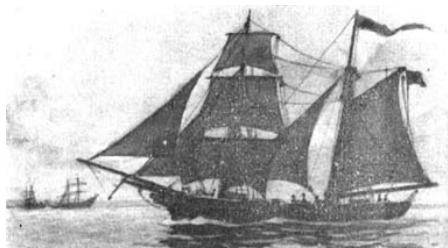
Galeon moldovenesc din sec.XVII-XVIII.



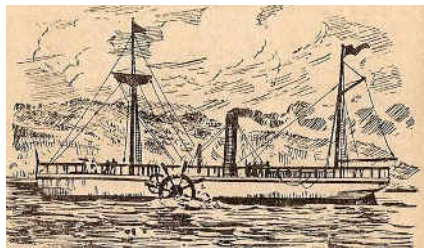
*Caravelă mare de tip spaniol,
sec.XVIII*



Fregat de tip francez , sec. sec.XVIII



*Goeleta „Mărița” lansată la Brăila în
anul 1843*



*Nava cu aburi „ȘTEFAN CEL MARE” cu
zbaturi și vele, 1864.*

Concluzii

Cercetarea evoluției marinei autohtone ne-a oferit încă o parte necunoscută și foarte importantă a patrimoniului istoriei naționale, care are un rol foarte important în educația generației tinere și a societății, în formarea unei imagini mult mai ample a științelor culturii naționale din trecutul istoric al neamului nostru. Informația descrisă în acest studiu demonstrează evoluția marinei autohtone a înaintașilor noștri, din antichitate până în zilele noastre, imaginile și descrierea ambarcațiunilor și a corăbiilor autohtone cu o variată bogăție de plute, luntri, bărci, nave și corăbii din epocile preistorică, antică și medievală în prezent au o importanță practică foarte mare în dezvoltarea și diversificarea industriei turismului sportiv rural și internațional.

Ambarcațiunile istorice autohtone în dimensiuni reale sau reduse pot fi folosite în diferite scopuri gospodărești, de cercetare și întreținere a ecologiei mediului fluvial și maritim, pentru investigații științifice, circulații de agrement, plutării scurte de comunicare între hanurile amplasate pe malurile râurilor, cât și pentru plutării îndelungate pe râuri și mări, pe rutele înaintașilor noștri, negustorilor-navigatori antici și medievali.

Bibliografie:

1. Bejan A. *Dicționar enciclopedic de marină*. Editura Societății Scriitorilor Militari. București. 2006.
2. Melnik E.N. *Urmele construcțiilor megalitice în unele localități din sudul Rusiei / Lucrările Congresului VI al arheologilor din Odesa, vol.1*. Tipografia „A.Shultze”, 1886, p.122-130.
3. Dygalo V., Narbekov N. *Istoriya korablya, o.5. Vypusk 1. Izd. „Izobrazitel'noe iskustvo”*, Moskva, 1982.
4. <https://wikipedia.org/wiki/Akrotiri/Tupe>
5. Văcaru S. M. *Limba tracă protoromână.1 .10*. 2016.
6. Oprea D. H. *Marea istorie ilustrata a lumii. Migrațiile popoarelor*. 3.V.2011.

7. Nicolae A. *Popoarele mării – o incursiune în istorie*. 17.10. 2007.
<https://www.descopera.ro>
8. Dragomir S. N. *Iliada ca sursă a protoistoriei poporului român*. Editura „Societatea culturală „Getica””. IX, 4-6, 72; X, 420-427.
9. Bîrdeanu N., Nicolaescu D. *Contribuții la istoria Marinei Române*. București. Editura științifică și enciclopedică. Vol.I, 1979.
10. *Fontes Historiae Daco Romaniae*, vol.II. București, Edit. Academiei, 1970. p.251 - 253.
11. Strabon. *Geografia*. Cartea XI, 2; 12.
12. Cornelius Tacitus. *Istoriei*, vol.III.
13. Nicolo Zeno. *Despre Originea Barbarilor*. Cartea I, GETICA. Edit. Veneția. 1557.
14. Strabon. *Geografia*, VII, 3, II
15. Ștefan A., Zahariade M., Vlădescu C. *Armata*, articol publicat în EAIVR.I. (A-C). București, Editura Enciclopedică, 1994, p.110.
16. Diacoviciu H. *Dacia de la Burebista la cucerirea romană*, Cluj, 1972.
17. *Orbis antiqui Tabulae geographicae Secundum Cl. Ptolemaeus, cum indice Philologico absolutissimo Omnium Locorum*. Editată inițial în 1695.
18. Strabon. *Geografia*, VII, 6, 1; Sallustius, IV,18,19.
19. Pippidi D.M., Berciu D. *Din istoria Dobrogei*, vol.1, București, 1965.
20. Ciobanu N., Popa C., Giurcă I. *Istoria artei militare*, vol.1. *Arta militară românească și universală în epoca veche și medie*. București, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, 1991.
21. Crișan I. H. *Burebista și epoca sa*. București, Editura științifică și enciclopedică. 1977.