

DOMNITORII MOLDOVENI ȘI POLITICA PONTICĂ

Andreea Atanasiu-Croitoru

Abstract

The ending of the great invasions suffered one millennium by the Romanian people, followed by the medieval states constitution; invigorate the Danube and the Black Sea navigation. In the Romanian harbors from the West-Ponthical shore were coming for bringing and taking merchandise, merchants from the bigger Italian sea-cities, Genoa and Venice, from Barcelona and far Catalonia. This very intense maritime traffic it has continuity on the Danube fluvial way and also, on the terrestrial way, taking two very important merchants ways from those times, the Braila one who is taking North-East through the Bran Clough to the Polonaise Kingdom and Baltic way. In this conjuncture in which the Moldavian rulers understand the Danube and the Black Sea intense commercial traffic importance, but also for the creation of a fleet for protection, we can talk about the Romanian navy beginnings in the real way.

Sfârșitul marilor invazii suportate timp de un mileniu de români, urmate de constituirea statelor medievale, au favorizat o puternică înviorare a circulației la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră. În porturile românești de pe litoralul vest-pontic veneau, pentru a desface și procura mărfuri, negustori din marile orașe maritime italiene, Genova și Veneția, de la Barcelona, din îndepărtata Catalonie. Acest intens trafic maritim continua pe cale fluvială a Dunării și pe uscat, urmând două din importante drumuri comerciale ale timpului, cel care pornea de la Brăila spre nord-est prin pasul Branului în direcția regatului Poloniei și Baltica. În această conjunctură „în care domnii români au înțeles importanța intensului trafic comercial de la Dunăre și din Marea Neagră, dar și a creării unor mijloace de luptă pe apă pentru a-l apăra”, putem vorbi de începuturile unei marine românești, în adevăratul înțeles al cuvântului¹

Aceste începuturi se leagă, în mod deosebit de unele evenimente petrecute în secolul al XV-lea când marele voievod al Țării Românești, Mircea cel Bătrân, și cel al Moldovei, Petru Mușat, au izbutit să-și întindă stăpânirea până la ieșirea la mare.

Marele pericol pentru Țările Române l-a constituit, în acele vremuri, înaintarea otomană în Peninsula Balcanică, inclusiv de-a lungul țărmului de vest al Mării Negre. Înaintare care spre sfârșitul secolului al XIV-lea și începutul veacului următor devenise din ce în ce mai amenințătoare. În a doua jumătate a secolului al XV-lea, presiunea otomană pe linia Dunării, la gurile marelui fluviu și în direcția litoralului maritim al Moldovei a avut mari repercusiuni asupra traficului maritim comercial. Stăpânirea Dunării și a gurilor ei trebuia să asigure Porții o cale de comunicare strategică de prim ordin spre Centrul Europei, iar cucerirea cetăților-porturi ale Moldovei avea menirea să pună la dispoziția armatelor sultanului bazele de operații necesare înaintării spre nord și răsărit.

¹ Andreea Atanasiu-Găvan, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu românesc*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2006, p. 30.
<http://www.cimec.ro> / <http://www.muzeuvaslui.ro>

În aceste împrejurări, mijloacele de navigație și porturile au servit destul de des în scopuri militare. Voievozii români s-au folosit de propriile ambarcațiuni în lupta pentru independență, unii chiar au organizat adevărate flotile militare care au participat la războaiele de apărare, iar colaborarea pe Dunăre în lupta împotriva invaziei străine, s-a manifestat chiar de la întemeierea statelor feudale românești. În general, mijloacele navale folosite în expedițiile de pe malul drept al Dunării au fost grupurile mari de monoxile. Deși nu sunt menționate expres în izvoare, asemenea monoxile au transportat, se pare, peste Dunăre, trupele lui Vlaicu Vodă, spre a da asistență militară principilor sud-dunăreni bulgari și sârbi precum și trupele lui Mircea cel Bătrân, cu prilejul mării bătălii de la Nicopole din 1396².

Izvoarele semnaleză o flotă militară a Moldovei în Marea Neagră în 1445. Într-un raport venețian care înregistra conflictul dintre negustorii republicii ligure și moldoveni, se arată că aceștia din urmă au plecat din Cetatea Albă și, pretextând o partidă de pescuit, au atacat prin surprindere dinspre mare și au cucerit cetatea genoveză Lerici de la gurile Niprului³. O deplasare pe mare la o distanță apreciabilă nu se putea face dacă Moldova nu ar fi avut nave cu care să poată „ține marea” și marinari specializați în navigație și luptă pe apă.

Personalul navigant al corăbiilor românești, nave care ajungeau în Marea Egee și chiar în Marea Mediterană, a practicat, cu siguranță, o navigație științifică bazată pe tratatele întocmite mai ales în Italia, rezumând experiența câștigată de generații de marinari cu prețul vieții lor. Cele mai răspândite erau redactate sub formă de întrebări și răspunsuri, ca un catehism. Se găseau în ele informații legate de navigația din acele vremuri, în lipsa unei științe care nu se născuse încă, dând dovadă de mult spirit de observație și de logică⁴.

La nivel tactic, însă, flotilele maritime acționau atât în mare deschisă, cât și în lungul litoralului, excelând în abordaj, procedeu de luptă care pune în valoare forța de lovire de aproape a infanteriștilor și a marinarilor români. Pe Dunăre, inamicul era de obicei anihilat prin operații combinate în care se întrebuintau flotele de monoxile, artileria forțelor terestre și cetățile-porturi⁵.

Există menționări de nave și în afara navelor de luptă, astfel, într-un raport genovez din 1445, se precizează că moldovenii aveau ambarcațiuni folosite la pescuit și asigurare portuară⁶.

În același timp, intensificarea comerțului intern și extern a atras după sine și dezvoltarea navigației comerciale care a funcționat, de altfel, neîntrerupt încă din Antichitate. Fiind interesați de schimbul de produse și în deplasarea mărfurilor spre locuri mai îndepărtate, negustorii români și-au construit sau și-au procurat nave, obținând dreptul de a naviga și a face negoț. În Țara Românească, în Moldova și Dobrogea, care aveau ca hotar Dunărea și Marea Neagră, navigația a ajuns în anumite situații la o dezvoltare deosebită.

² Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria Marinei Române*, vol. I, *Din cele mai vechi timpuri până la 1918*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p. 63.

³ Nicoale Iorga, *Acte și fragmente privind istoria românilor*, București, 1897, III, p. 32.

⁴ A. Thomazi, *Istoria navigației*, Editura Contemporană, București, 1942, p. 49.

⁵ Petre George, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, Editura Militară, București, 1991, p. 72.

⁶ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială. Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995, p. 22.

În secolul al XV-lea, Moldova, întreținea un trafic intens de mărfuri pe Marea Neagră spre Constantinopol și mai departe, în Marea Egee și Marea Mediterană până în Creta, de vreme ce, în 1465, sultanul Mehmed al II-lea acorda negustorilor români permisiunea „să vie cu corăbiile lor la Edirne, la Brusa și la Istanbul”, adică în porturile turcești⁷ și de a practica nestingerit comerțul în teritoriile aflate sub administrația Porții. Dacă această măsură venea în întâmpinarea unui comerț maritim dezvoltat pentru acea epocă, se poate admite existența unei flote moldovene încă din vremea lui Alexandru cel Bun, și chiar, socotesc unii istorici, în timpul lui Petru Mușat⁸

Mijloacele de navigație și porturile au servit atât scopurilor militare cât și celor comerciale atât scopurilor militare cât și celor comerciale în perioada secolelor XIV-XV. Sunt ani în care, voievozii români s-au folosit de ambarcațiuni în lupta pentru stăvilirea tendințelor expansioniste ale Coroanei Maghiare dar și în cea dusă împotriva încercărilor Imperiului Otoman de a cuceri Țările Române. un fenomen deosebit de important, constatat în lupta împotriva invaziilor străine, a fost colaborarea între statele medievale românești, manifestă încă de la întemeierea lor. În acest context, domnitorii au organizat adevărate flotile militare care au participat la dese războaie de apărare care se vor desfășura în secolul al XV-lea⁹

Trebuie subliniat, însă, că spre sfârșitul secolului al XIV-lea și începutul celui următor, marele pericol pentru Țările Române l-a constituit – așa cum am mai arătat – expansiunea otomană în Peninsula Balcanică și înaintarea armatelor sultanului Mehmed I Celebi (1413-1421) de-a lungul țărmului de vest al Mării Negre. În politica ofensivă a Imperiului otoman, Dobrogea ocupa o poziție strategică de excepție, asigura o legătură permanentă cu Hanatul Crimeii și deschidea calea pentru pătrunderea spre Europa Centrală.

Conștient de importanța existenței unei flote necesare apărării granițelor de apă ale Moldovei, în circumstanțele agravării pericolului moldovean la gurile Dunării și Marea Neagră, domnul Moldovei, **Alexandru cel Bun (1400-1432)**, a dus o politică asemănătoare cu cea a voievodului din Țara Românească. O primă măsură a fost să întărească apărarea părților sudice ale statului instalând forțe ostășești în Cetatea Albă și Chilia ceea ce va face ca acestea să reziste cu succes atacului din 1420¹⁰. Cele două cetăți-porturi au devenit însemnate șantiere de construcții navale¹¹

Ulterior, Alexandru cel Bun a dispus construirea în amonte – „ad Danubius ubi mare intrat” – a unui baraj (estacadă) „pentru ca nici o corabie să nu poată urca pe Dunăre”¹². Instalarea barajelor și a estacadelor pe cursul unei ape cu o înălțime și un debit ca acela al Dunării demonstrează că românii posedau cunoștințele și tehnica necesare folosirii în luptă a unor mijloace navale de rezistență a căror eficiență s-a vădit până târziu, în epoca modernă¹³

⁷ Mihai Guboglu, *Paleografia și diplomația turco-osmană*, Editura Academică R.S.R., București, 1958, pp. 131-132.

⁸ Petre George, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 72.

⁹ Andreea Atanasiu-Găvan, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră...*, p. 39.

¹⁰ Florin Constantin, Șerban Papacostea, *Tratatul de la Lublau (12 martie 1462) și situația internațională a Moldovei la începutul secolului al XV-lea*, în „Studii-revista de istorie”, 1964, nr. 5, pp. 1139-1140.

¹¹ P.P. Panaitescu, *Alexandru cel Bun. La 500 de ani de la moartea lui*, București, 1932, p. 53.

¹² I. Anastasiu, *Din viața marinei noastre*, II, în „Marea Noastră”, nr. 3-4, martie-aprilie, 1941, p. 49.

¹³ Andreea Atanasiu-Găvan, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră...*, p. 52.

Necesitatea apărării hotarelor de sud și sud-vest – cel mai expuse incursiunilor prădalnice ale akîngiilor – precum și interese de ordin economic, i-au dictat lui Alexandru cel Bun acțiunea din 1426. Pare probabil ca după eșuarea proiectului de cruciadă antiotomană, domnul Moldovei să hotărască, folosindu-se în primul rând de efectivele armate dislocate lângă Brăila, luarea în stăpânire a teritoriului de la nord de Dunărea de Jos, care aparținea Țării Românești, stabilind astfel hotarele țării sale pe întreg litoralul Mării Negre cuprins între Cetatea Albă și brațul Chilia (cu cetatea), iar pe linia Dunării, de la confluența cu Siretul până la vărsare¹⁴

Acest lucru a fost posibil și datorită faptului că moldovenii aveau vase ușoare care se manevrau lesne printre insulele de pe Dunăre și prin trecătorile strâmte ale fluviului. În *Croniques d'Angleterre* se spune că „în locul podurilor pe Dunăre, românii au numeroase vase legând amândouă malurile, nave încăpătoare, cu mare iuțeală...”, forța navală de pe Dunăre și Marea Neagră la înălțimea forțelor de uscat, dădeau Moldovei acea uriașă putere neatinsă de alte țări vecine, în timpul domniei lui Alexandru cel Bun și a nepotului său, Ștefan cel Mare¹⁵

Cel care a desăvârșit opera de reorganizare a Marinei Militare moldovenești a fost **Ștefan cel Mare (1457-1504)**. În același timp, marele domn, conștient că fără putere economică nu putea obține forță militară, a acționat și pentru dezvoltarea Marinei Comerciale. Remarcând anvergura pe care o capătă navigația moldovenească în secolul al XV-lea, Mihail Kogălniceanu vorbește despre „înfrăurirea maritimă a Moldovei în timpul lui Ștefan cel Mare”¹⁶

Într-adevăr, domnitorul a dat o atenție deosebită porturilor de la Dunăre și Marea Neagră, navele comerciale avându-și bazele în porturile Galați, Chilia și Cetatea Albă care erau puternice centre comerciale și de transport. Principala bază a flotei Moldovei și a devenit Chilia Nouă situată pe malul stâng al Dunării, unde Ștefan cel Mare a zidit o cetate, magazine pentru depozitarea grânelor, clădiri pentru negustori și paznici, hanuri și cârciumi pentru cărauși. După căderea cetății sub otomani, baza flotei moldovene se va muta la Galați¹⁷

Abundența țării în materiale de construcție și calitatea navelor construite în secolul al XV-lea, chema țara la o navigație mai vie și mai extinsă¹⁸ Prin firmanul din 9 iunie 1456, sultanul Mehmed al II-lea a autorizat comerțul moldovenesc „cu corăbiile lor” la Istanbul și apoi, pe uscat la Brusa și Adrianopol¹⁹ În anul 1462, corăbiile moldovene erau semnalate și în Creta²⁰ Negustorii moldoveni aveau deci corăbiile care participau la traficul maritim din Marea Neagră, Marea Egee și Marea Mediterană.

¹⁴ M.D. Popa, *Aspecte ale politicii internaționale a Țării Românești și Moldovei în timpul lui Mircea cel Bătrân și al lui Alexandru cel Bun*, în „Revista de istorie”, tom 31, nr. 2, 1978, p. 266.

¹⁵ I. Anastasiu, *op. cit.*, p. 50.

¹⁶ Mihail Kogălniceanu, *Opere*, II. Editura „Andrei Oțetea”, București, 1946, p. 624.

¹⁷ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, p. 53.

¹⁸ G.R. Meledon, *Relațiile comerciale ale românilor cu genovezii*, în *Lepturariu românesc*, tom IV, partea II, 1865, p. 279.

¹⁹ Mihai Guboglu, *op. cit.*, p. 132.

²⁰ Ștefan Meteuș, *Relațiile comerciale ale Țării Românești cu Ardealul până în secolul al XV-lea*, Sighișoara, 1921, p.13.

O dovadă a interesului lui Ștefan cel Mare pentru desfășurarea unei bune navigații în zona Muntelui Athos o constituie inscripția găsită la mănăstirii Zografu²¹ cu următorul conținut: „Io, Ștefan voievod cu mila lui Dumnezeu domn al Țării Moldovei, fiul lui Bogdan Voievod, am zidit acest turn pentru corăbii la 6982 (1475)”²² Acest turn de corăbii construit pe cheltuiala sa²³, era un far prin care se indica navigatorilor o zonă periculoasă. El nu putea fi construit de domn dacă Moldova nu ar fi avut corăbiile sale care să fi trecut prin acea zonă. Farul respectiv confirmă faptul că pavilionul Moldovei a fost purtat de marinarii român, și nu o singură dată, prin arhipelagul grecesc. El completează izvoarele documentare care demonstrează întinsele relații comerciale ale Moldovei cu bazinul mediteranean, efectuate pe calea apei²⁴.

În același timp, în împrejurările critice ale ofensivei otomane, Ștefan cel Mare a luat o serie de măsuri de apărare în cadrul cărora, factorul maritim, cu stăpânirea cetăților Chilia și Cetatea Albă a avut un rol important. În acest sens, un mesaj trimis la 8 mai 1478, de Ștefan cel Mare dogelui Venetiei este semnificativ. Semnalând amenințarea crescândă a puterii otomane, al cărei obiectiv, în acel moment, era desăvârșirea politicii de expansiune de-a lungul coastelor Mării Negre prin cucerirea cetăților maritime ale Moldovei, marele domn scria: „Queste due terre sono tutta la Valachia” (Aceste două ținuturi Chilia și Cetatea Albă sunt toată Valahia Moldova)²⁵

Urmărind readucerea cetății Chilia în stăpânirea Moldovei, Ștefan cel Mare a participat în anul 1462, la asediul cetății aflată în acel moment în stăpânirea Coroanei Ungare. Se pare că în această încercare, Ștefan a participat alături de turci, fără a obține însă rezultatul scontat²⁶ Abia în anul 1465, Ștefan ocupă și fortifică cetatea-port Chilia. În urma acestui succes, a strâns legăturile economice și militare cu Caffa, vestita colonie genoveză din Crimeea și a căutat să-și asigure alianța Mangopului, a altor cetăți bizantine de pe țărmul peninsulei Crimeea. În paralel, marele domn a creat o adevărată marină, capabilă să ducă la capăt o acțiune navală de mare anvergură, transportul și debarcarea unor trupe destinate atacării unei puternice cetăți-port, așa cum era Cetatea Albă în acele vremuri. La sfârșitul anului 1475, prin căderea cetăților-porturi Caffa și Mangop în mâinile otomanilor, Moldova se regăsește în fața unui evident pericol, ca stat riveran, fiind amenințată direct de expansiunea Semilunii în zonele limitrofe ale Mării Negre²⁷

Totuși, căderea Caffei a avut și urmări neașteptate pentru flota moldovenească; ne referim la faptul că turcii, după cucerirea acestui important oraș-port au încărcat cu bogății 32 de corăbii²⁸ genoveze trimițându-le la Constantinopol. În timpul traversării Mării Negre, echipajele genoveze s-au răsculat și, profitând de

²¹ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *op. cit.*, pp. 22-23.

²² Nicolae Iorga, *Muntele Athos în legătură cu țările noastre*, în „Analele Academiei Române”, tom XXXVI, 1913-1914, p. 447.

²³ Alexandru Retinschi, *Epopeea navelor*, Editura Albatros, București, 1979, p. 74.

²⁴ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, p. 54.

²⁵ Ion Bogdan, *Documentele lui Ștefan cel Mare*, II, București, 1913, p. 346.

²⁶ *Croniclele slavo-române din secolele XV-XVI*, publicate de Ion Bogdan și P.P. Panaitescu, Editura Academiei, București, 1959, p. 16, p. 49, p. 51, p. 70 și p. 118.

²⁷ Andreea Atanasiu-Găvan, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră...*, p. 63.

²⁸ *Croniclele slavo-române...*, pp. 32-33.

schimbarea direcției vântului, au predat toate navele lui Ștefan care le-a încorporat în marina moldovenească²⁹, această acțiune a dus la sporirea potențialului naval pe care domnul român îl putea opune otomanilor și la adâncirea conflictului dintre Moldova și Imperiul otoman. Cu atât mai mult cu cât la cererea sultanului de a-i extrăda pe răsculați, voievodul a răspuns că „porturile sunt slobode și oricine poate să coboare sau să poposească unde-i place”³⁰. Această atitudine va fi una din cauzele războiului din 1476.

Nemulțumiți de consolidarea poziției maritime a Moldovei și de faptul că navele moldovenești care își aveau bazele în porturile de la gurile Dunării și de la Marea Neagră, interceptau deseori navele de comerț otomane³¹, turcii au întreprins noi atacuri în primăvara anului 1476, soldate însă cu eșecuri atât la Chilia cât și la Cetatea Albă. Hotărât să rezolve odată pentru totdeauna problema litoralului maritim al Moldovei, succesorul lui Mahomed, sultanul Baiazid al II-lea, și-a propus cucerirea celor două cetăți cu orice sacrificiu. În consecință, el a trimis spre gurile Dunării, în 1484, o flotă uriașă de 100.000 de oameni și 100 de corăbii. Luptele pentru cucerirea celor două cetăți au fost crâncene: la 6 iulie 1484, flota otomană care transporta trupe, mașini grele de război (de asediu), artileria și proviziile³² și chiar armata terestră a declanșat atacul de la Chilia. De data aceasta puternica cetate a cedat și a căzut la 11 iulie, împresurată fiind pe mare și pe uscat³³. La 25 iulie 1484, a început asediul Cetății Albe care s-a sfârșit în ziua de 5 august, când ultimii supraviețuitori predau cetatea din limanul Nistrului. Neputând îndeplini misiunea de sprijin, navele moldovene s-au retras în amonte pe Dunăre³⁴.

Într-un ultim efort de a transforma înfrângerea în victorie, Ștefan – scriu cronicile turcești – a mai făcut o încercare de a recuceri Cetatea Albă, atacând de pe apă, ele relatează că: „după ce sultanul a cucerit Chilia și Cetatea Albă...moldoveanul (Kara Bogdan) – Ștefan cel Mare – a pregătit scări și aducând, apoi, oaste a încărcat corăbiile. În timpul nopții el a ajuns pe apă lângă cetate... Acei necredincioși fătarnici erau pregătiți și... au făcut să dispară gazii care păzeau... în sfârșit, au pus scări la cetate și unii dintre gazii simțind... au început să dea cu săbiile” Același lucru îl susține și Nesri afirmând că Ștefan cel Mare „încălcând în timpul nopții ostașii în corăbii a venit pe apă chiar lângă cetatea Akkerman”³⁵. Însă, încercarea de recucerire a Chiliei și Cetății Albe a eșuat.

Pierderea, în 1484, a cetăților de la mare „îngropa viitorul maritim al Moldovei”³⁶ - spunea Nicolae Bălcescu - sultanul putea să se mândrească acum că dobândise Chilia, cheie și poartă la toată Țara Moldovei și Ungariei și a țării de la Dunăre” și Cetatea Albă „cheie și poartă pentru toată Polonia, Rusia, Tartaria și toată

²⁹ Alexandru Retinschi, *op. cit.*, p. 63.

³⁰ *Croniclele slavo-române...*, pp. 32-33.

³¹ M. Guboglu, M. Mehmet, *Cronici turcești privind Țările Române*, I, Editura Academiei R.S.R., București, 1966, p. 78.

³² I. Ursu, *Ștefan cel Mare și turcii*, București, 1914, p. 111.

³³ M. Guboglu, M. Mehmet, *op. cit.*, p. 130.

³⁴ Petre George, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 70.

³⁵ M. Guboglu, M. Mehmet, *op. cit.*, p. 130 și p. 132.

³⁶ Nicolae Bălcescu, *Puterea armată și arta militară în timpul mării lor*, în „Magazin istoric pentru Dacia”, tom III, 1846, p. 60.

Marea Neagră”³⁷ Odată ocupate Chilia și Cetatea Albă, Imperiul otoman și-a întărit dominația asupra Mării Negre pe care, încă de la căderea Constantinopolului în 1453, se străduia s-o transforme în „lac turcesc”. Navele românești nu mai pot naviga în voie nici spre sud, nici spre coastele de nord ale Mării Negre. Ocuparea unor vaduri și vămi de la Dunăre a făcut ca navigația și comerțul dintre Țara Românească și Moldova să intre și mai mult sub control otoman³⁸

Toate mijloacele de navigație românești, luntre-monoxile, vase de pescuit, corăbii sau poduri plutitoare folosite pentru traversarea cursurilor de apă, au fost utilizate și în scopuri militare, atunci când nevoile de apărare, de obținere și păstrare a independenței Țărilor Române au cerut-o. În secolele XVI-XVII, această politică navală, a fost desfășurată de domnitorii români în condițiile existenței unei puternice flote otomane pe Dunăre și Marea Neagră. Aceasta din urmă, superioară atât numeric, cât și tehnic, cuprindea diferite tipuri de nave armate cu tunuri, ca semigalerele cu 18-20 de rame, berghendelele cu 14-16 rame și caicele cu 8-10 rame. Navigarea acestor nave pe Dunăre în amonte, în special prin cataracte, se făcea și prin „tragere la edec”, ceea ce însemna o adevărată povară pentru echipaje și mai ales pentru locuitorii din satele dunărene luați cu forța pentru a executa această muncă grea³⁹

De multe ori, otomanii cereau domnitorilor români să contribuie cu nave la mărirea flotei turcești. Rapoarte diplomatice franceze, din secolul al XVII-lea, trimise de la Pera, semnalau că domnitorii români au primit dispoziții să pregătească, în februarie 1614, parcuri de nave („provisions de bateaux”) și, în martie 1623, un număr de fregate („un grand nombre de fregates”) pentru expedițiile navale din Marea Neagră⁴⁰

La fel ca altădată, și în secolele XVI-XVII, mijloacele navale autohtone, experiența dobândită în domeniul navigației practicate în folosul propriu sau la cererea puterii suzerane, au fost folosite pentru apărarea fruntariilor de apă ale Țărilor Române. Astfel, *Ion Vodă Viteazul (1572-1574)* a folosit mijloacele de navigație pe Dunăre și în Marea Neagră în lupta antiotomană. Voievodul moldovean a chemat în ajutor și flotila cazacă compusă din 25 de luntre sub comanda lui Pocotilo. Prima misiune a flotei a fost de a susține trupele la ocuparea cetăților Bender (Tighina) și Ackerman (Cetatea Albă) în această ultimă cetate debarcând și masacrându-i pe musulmanii de aici⁴¹ În a doua parte a războiului din vara lui 1574, când turcii au venit cu o armată numeroasă împotriva Moldovei, Ion Vodă a trimis flotila la vadul de la Oblucița, unde, împreună cu oastea de cavalerie a hatmanului Irimia trebuia să-i oprească pe turci și să-i împiedice să treacă Dunărea. Misiunea a eșuat din cauza trădării lui Ieremia care a fost cumpărat de turci pentru a-i lăsa să debarce la nord de fluviu. Această trădare, ca și cele care au urmat, au dus la înfrângerea trupelor moldovene la Roșcani și la reinstaurarea dominației otomane asupra Moldovei⁴²

³⁷ Ghe. I Brătianu, *Marea Neagră. De la origini până la cucerirea otomană*, I, Editura Meridiane, București, 1988, p. 293.

³⁸ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, p. 69.

³⁹ Andreea Atanasiu-Găvan, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră...*, p. 66.

⁴⁰ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, pp. 89-90.

⁴¹ B.P. Hașdeu, *Ion Vodă cel Cumplit*, Editura Militară, București, 1969, p. 98.

⁴² Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, pp. 82-83.

În același timp, numeroase izvoare menționează că în afara acțiunilor de luptă organizate, luntrașii de pe malurile Dunării atacau din proprie inițiativă transporturile fluviale pentru Înalta Poartă și cetățile porturi ocupate de turci. La doi ani după bătălia de la Roșcani, în 1576, marele dregător al Porții, Mahomed Sokolii scria că „Ackermanul a fost din nou atacat de 25 de caice”⁴³ La sfârșitul secolului al XVI-lea devenise o realitate faptul că navigația turcească de pe Dunăre și de-a lungul coastelor de nord și vest ale Mării Negre nu mai putea fi asigurată decât cu ajutorul unor puternice flotile militare.

⁴³ Nicolae Iorga, *Studii istorice asupra Chilie și Cetății Albe*, București, 1900, p. 201.
<http://www.cimec.ro/> / <http://www.muzeuvaslui.ro>