

## Reprezentări ale unor mijloace de transport pe apă în pictura murală a unor lăcașuri de cult din nord-vestul Munteniei și nordul Olteniei (mijlocul secolului XIV-începutul secolului XVIII)

*Dr. Vasile Mărculeț\*, Dr. Alexandru Bucur\*\**

\* Independent researcher, Mediaș, România, e-mail: vasilemarculet@gmail.com

\*\* Independent researcher, Sibiu, România, e-mail: albucur61@gmail.com

---

**Abstract:** *Representations of Some Means of Water Transport in the Mural Painting of Some Places of Worship from North-West Muntenia and North of Oltenia (Middle 14th-Early 18th Century).* The geographical position of the Romanian area, with an exit to the Black Sea and along the lower course of the Danube, brought it into contact with the great maritime civilizations of the world. The two great thoroughfares, like others in the vicinity or inland, have been traversed over the centuries by many and varied types of water transport, military or civil, from large ships of war and transport, powered by sails or sails and oars, to small ones powered exclusively by oars. This is also reflected in Romanian medieval art, including the mural painting of places of worship, in which a series of means of water transport are represented. Such representations can also be found in the paintings of places of worship in the north west of Muntenia and the north of Oltenia, from the 14th-17th centuries, namely the Royal Church of Saint Nicholas in Curtea de Argeș, as well as the Churches of the Tismana, Polovragi and Hurezi monasteries.

**Keywords:** Curtea de Argeș, Tismana, Polovragi, Hurezi, Muntenia, Oltenia, mural painting, Means of Water Transport.

---

Calitatea de riveran al Dunării și Mării Negre a adus, de timpuriu, spațiul românesc în contact cu marile civilizații maritime și comerciale ale lumii antice și medievale: greacă și romană, în Antichitate, bizantină, italiană (genoveză și venețiană) și otomană, în Evul Mediu. Prezența masivă a navigatorilor și negustorilor bizantini, genovezi sau venețieni, cu vasele lor, militare sau civile, în porturile

pontice și dunărene și transformarea Mării Negre în „*placă turnantă*”<sup>1</sup> a comerțului internațional în secolele XIII-XIV, au condus la afirmarea aici a unei însemnate „*civilizații portuare*”<sup>2</sup>.

Puterilor menționate li se vor adăuga și turcii otomani care, la sfârșitul secolului al XIV-lea, își instaurează controlul asupra întregii linii a Dunării Inferioare iar, în a doua jumătate a secolului următor, transformă Marea Neagră într-un „*lac otoman*”<sup>3</sup>. La sfârșitul secolului al XVII-lea pătrunde definitiv pe scena politică și militară a Europei Centrale și de Sud-Est Imperiul Habsburgic, iar de la începutul secolului al XVIII-lea, Imperiul Rus, puteri care vor duce o puternică ofensivă militară, inclusiv pe apă, împotriva stăpânilor otomane din Europa.

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

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

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

---

Notă: O variantă a prezentului studiu (cu un aparat critic și cu o bibliografie mai reduse și fără anexa de la final), cu titlul *Mijloace de transport pe apă și reprezentări ale lor în pictura murală a unor lăcașuri de cult din nord-vestul Munteniei și nordul Olteniei (mijlocul secolului XIV-începutul secolului XVIII)*, a fost publicat în revista *Misiunea*, anul X, nr. 1(10), 2023, p. 30-40.

<sup>1</sup> Brătianu 1944, p. 36-69; Brătianu 1988, p. 112-153.

<sup>2</sup> Ciobanu 1970, p. 297-329.

<sup>3</sup> Balard 1985, p. 201-205.

### **Vase maritime și fluviale din XIV-începutul secolului XVIII.**

O serie de informații provenite din izvoare istorice din secolele XIV-XVIII, provenite din diverse arii de civilizație – apuseană (catolică și reformată), răsăriteană (ortodoxă) și musulmană – înregistrează prezența în porturile din spațiul românesc, de la Marea Neagră și de pe Dunăre, a diferite tipuri de vase cu vele. E vorba atât de nave militare, cât și de nave civile. Acestea apar menționate în respectivele izvoare, fie cu termenul generic de corăbii, vase sau nave, fie cu denumirile proprii.

Sub numele generice identificate, întâlnim menționate vasele prezente în Marea Neagră și pe Dunăre în unele surse bizantine și otomane. Avem în vedere o serie de cronică bizantine, din secolul al XV-lea, precum și o serie de izvoare de proveniență otomană sau apuseană din secolele XV-XVIII<sup>4</sup>.

Cu denumirile lor specifice regăsim aceste vase, în primul rând, în documentele genoveze rogăte în porturile de la Gurile Dunării, Chilia și Lykostomo, în a doua jumătate a secolului al XIV-lea, dar și în unele izvoare bizantine și apusene, care înregistrează prezența în zonă a unor categorii și tipuri variate de vase de război și civile. Sunt menționate, astfel, în rândul vaselor de transport nave de tipul *lignum de orlo*, *lignum*, *ciguta*, *panfilus*, *galiota* (*galeota*), *cocca* (*kocka* / *kocken*), *barca*, *navis*, dar și *lignum parvum sive ciguta de orlo* sau *lignum parvum sive ciguta*, iar ca vas de război, dar și de transport, *dromonul* (*trirea* / *trirema*), *galera* (*galea* / *gallea*)<sup>5</sup>.

Informațiile cu privire la prezența diferitelor tipuri de vase, îndeosebi a galerelor de comerț și de război, în zone limitrofe spațiului locuit de români, sunt completate de știri provenite din mediul apusean. Avem în vedere, în primul rând, actele emise de autoritățile venețiene (1329-1463), dar și din prezentările desfășurării unor operațiuni militare din Marea Neagră și de pe Dunăre, precum cele

---

<sup>4</sup> Kydonis 1975, 524/525; Sphrantzes 1966, p. XIII.1,3 [a se vedea și edițiile: Sfranze 1990, XIII.1, 3; Sphrantzes 1980, XIII.1,3]; Ducas 1958, XXIX.7 [a se vedea și edițiile: Doukas 1975, XXIX.7; Doukas 2004, XXIX.7]; Mihailović 2011, p. 66;

<sup>5</sup> Balard 1980, nr. 12, 13, 16, 19, 23-25, 27, 30, 31, 34-39, 42, 44, 45, 48, 49, 54, 55, 58-60, 62-65, 67, 68, 70, 73, 76, 78, 80, 82-85, 89-94, 97-107, 109, 111, 114-119, 121; Pistarino 1971, nr. 6-8, 17-22, 24-26, 28, 32, 37, 38, 41, 45, 47-49, 52, 55, 58, 59, 62, 63-72, 74-76, 78, 80, 81, 86, 88, 91, 95, 98, 99; Raiteri 1973, nr. 6, 8, 11, 15; Kantakuzenos 2011, III.7; Gregoras 1994, XVIII.2.1; Schiltberger 2010, p. 38, 100-101; Cf. Atanasu 2008, p. 107-160; Cf. Mărculeț 2021, p. 7-30.

referitoare la campania ducelui Amedeo VI de Savoia (1366-1367), a lui Walerand de Wavrin (1445) sau relatările lui Johann Schiltberger (1427) sau Giovanni Maria Angiollollo (1475)<sup>6</sup>. Reținem, de asemenea, prezentarea campaniei lui Mehmed II împotriva lui Vlad Țepeș (1462), realizată de Laonikos Chalocondylas, care denuște galerele cu termenul de *trireme*, iar restul navelor cu cel de *vase*, denumire generică cu care se regăsesc navele otomane participante la aceeași campanie și în relatarea lui Konstantin Mihailović de Ostrovitza, el însuși participant la expediția otomană<sup>7</sup>.

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

În general, așa cum am precizat de altfel, cronicile otomane din secolele XV-XVIII, desemnează mijloacele de transport pe apă din cadrul flotei otomane, ale celor ale aliaților sau vasalilor imperiului, precum și pe cele din flotele adversarilor cu termenii generici de *corăbii*, *vase* sau *nave*<sup>8</sup>. În numeroase cazuri, însă, acestea menționează respectivele mijloace de transport pe apă cu denumirile proprii ale vaselor, precum: *kaderga* / *kadirga* / *kadriga*, *kalita*, *çekdird*, *galita* (galera), *șaika*, *kești*, *ghemi* / *gemi*, *çekdiri* / *cektiri*,

---

<sup>6</sup> Thiriet 1958, I, nr. 545, 576, 610-617, 653, 671, 689, 870; Thiriet 1961, III, nr. 2.381, 2.388, 2.391, 2.407, 2.440, 2.497; Bollati di Saint-Pierre 1900, 326, 332, 360, 363, 877; Wavrin 1859, p. 92-159 [traducere în *Călători străini*, I, p. 81-122] [a se vedea și ediția Wavrin 1891, p. 3-119]; Da Lezze 1910, p. 81-92 [traducere în *Călători străini*, I, p. 132-138].

<sup>7</sup> Chalkokondyles 2014, IX; [a se vedea și ediția: Chalcocondil 1958, IX]; Mihailović 2011, p. 66.

<sup>8</sup> *Cronici turcești*, I, p. 25, 27, 50, 74, 76, 78, 84, 96, 98, 100, 103, 115, 116, 128, 131, 132, 145, 163, 167, 174, 175, 180, 186, 188, 195, 203, 225, 237, 238, 253, 263, 264, 290, 306, 308, 316, 325, 327, 332, 337, 341, 342, 392, 422, 443, 458, 476, 492, 533, 536; *Cronici turcești*, II, p. 76, 89, 131, 132, 143-144, 248, 252, 266, 348, 369, 374, 376, 383, 393-394, 403-404, 419-410, 412-413, 431; *Cronici turcești*, III, p. 30, 44, 56, 88, 97, 169, 174, 178, 180, 182, 190, 198, 208; Enveri 1954, p. 90, 92.

*gemilik* (tipuri de corabii), *kalyon* (galion), *caic mare*, *caic mic*, *espelatia* (corăbie mici), *frikata* (fregata), *baștarda*, *valik*, *çani*<sup>9</sup>.

Informațiile prezentate sunt confirmate și completate de alte știri provenite din surse interne și externe. Între acestea, *Cronicul lui Chesarie Daponte de la 1648-1704* sau *Cronograful tradus din grecește de Pătrașco Danovici*, menționează: *galunia*, *maguna*, *șăica*, *feluda* (probabil feluca) și *dzerma*<sup>10</sup>.

Unele dintre aceste vase sunt aproape necunoscute. Credem că în funcție de tipul lor ele, sau cel puțin unele, se încadrează în clasificarea generală realizată la începutul secolului al XVII-lea de Pantera Pantero, el însuși comandant de navă. Conform clasificării acestuia „vasele latine, care navighează cu vele și rame” se împart în „mari, mijlocii și mici. Mari sunt galeazza, o galeră mare, și galera. Mijlocii sunt galeotta, brigantina, fusta și fregata. Mici sunt feluca, castaldella, speroniera, caicul, fisolera, grotolina, peotta, gondola, schiful, battella, barchetta și altele asemenea”, dar precizează autorul, „în fiecare din cele trei tipuri care au fost menționate se găsesc mari și mici”<sup>11</sup>. Spre exemplu, prezența *barchettei* pe Dunăre, la începutul secolului al XVIII-lea, în cadrul flotei otomane, este semnalată și de Anton-Maria de Chiaro, în a sa *Istoria delle moderne rivoluzioni della Valachia*<sup>12</sup>.

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

---

<sup>9</sup> *Cronici turcești*, I, p. 175, 322, 325, 346, 369, 382, 383, 389, 396, 445, 448, 461; *Cronici turcești*, II, p. 40, 68, 76, 88, 112, 119, 141, 192, 198, 209, 210, 256, 279, 352, 364, 378, 383, 388, 393-394, 403-404, 410, 411, 413, 415, 416, 417, 428, 431, 456, 459, 507, 511, 512-513, 534, 536-537; *Cronici turcești*, III, p. 12, 14, 33, 68, 73, 86, 97, 167, 188, 190-191, 193, 215.

<sup>10</sup> Daponte 2003, p. 49-50; Danovici 1999, p. 236, 237, 258, 260.

<sup>11</sup> Pantera 1614, p. 44.

<sup>12</sup> Chiaro 1914, p. 197; [a se vedea și ediția: Chiaro 1929, p. 138].

*șeica* (șaița / șăița) și *caicul*<sup>13</sup>. Alături de acestea, o singură dată apare menționată în *Condică* o navă numită *găleta*<sup>14</sup>.

O serie de știri deosebit de însemnate cu privire la clasele și la tipurile de vase din compunerea flotei otomane, care au operat inclusiv pe Dunăre, provin din lucrarea *Stato militare dell' Imperio Ottomanno, incremento e decremento / L'Etat militaire de l'Empire Ottoman, ses progrès et sa décadence*, operă a ofițerului austriac, de origine italiană, Luigi Ferdinando Marsigli, participant la războaiele austro-turce de la sfârșitul secolului al XVII-lea. Potrivit lui Marsigli, principalele tipuri de nave cu vele și vâsle din flota otomană, care au operat inclusiv pe Dunăre, erau *fricata* (fregata), *berghenda* (brigantina), *galiotta*, *galera*, de două tipuri, *zacala* și *begler*, *maona* (galeasia), *orta-bastarda* (semibastarda), *galionul* și *bastarda*<sup>15</sup>.

Din lucrarea lui Marsigli aflăm și numărul de bănci pentru vâslași de pe fiecare parte a bordului tipurilor de nave prezentate. Acest lucru ne permite calcularea numărului de vâslași destinat fiecărui tip de vas. Astfel, *fricata*, o denumire coruptă a fregatei, dispunea de 10 până la 12 bănci pentru vâslași pe fiecare parte, *berghenda* de 18 sau 19 bănci, *galiotta* de la 19 până la 24 de bănci, *galera* avea o lungime de 55 de arcini (aprox. 39,1 m), 22 de palme lățime (aprox. 4,6 m<sup>16</sup>) și 18 palme la pupa (4,79 m) și dispunea de 25 bănci de pentru vâslași, *maona*, un tip de galeasie, de 26 de bănci pentru vâslași, *orta-bastarda* sau semibastarda de 27 sau 28 de bănci, iar *bastarda* 32 de bănci<sup>17</sup>. Pe baza acestor informații putem conchide că *fricata* (fregata) avea de la 20 până la 24 de vâslași, *berghenda* 36 sau 38 de vâslași, *galiotta* de la 38 până la 48 de vâslași, *galera* 50 de vâslași, *maona* 52 de vâslași, *orta-bastarda* 54 sau 56 de vâslași, iar *bastarda* 64 de vâslași.

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

---

<sup>13</sup> *Condică* 1878, p. 9, 12, 21, 29, 37, 79, 91, 110, 125, 164, 180, 182, 199, 253, 270, 275, 286, 311, 314, 318, 341, 386, 387, 406, 443, 466, 477, 538.

<sup>14</sup> *Condică*, p. 275.

<sup>15</sup> Marsigli 1732, I, p. 139-140.

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

<sup>17</sup> Marsigli 1732, I, p. 139-140.

acest lucru se datorează faptului că denumirile respective se referă la variante diferite a aceluiași tip de vas.

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

*Bolozanul*, îl întâlnim în sursele studiate de noi sub denumirea de *burazan*. Este definit de *Dicționarul Enciclopedic de Marină* ca fiind o „navă fluvială de transport folosită pe Dunăre și pe unii afluenți în secolele XVII-XVIII”<sup>18</sup>. Vasul era propulsat de o velă pătrată sau latină prinsă pe un arbore situat la limita primei treimi a vasului și de un număr de 3-5 vâsle amplasate pe fiecare parte a bordului în prima treime a vasului, care era deschisă, acționate de vâslași care puteau sta în picioare<sup>19</sup>. Deducem din această informație că numărul vâslașilor unui bolozan era de șase până la zece oameni. Vasul era dotat cu o cârmă lungă, în formă de vâslă, situată la pupa, prinsă pe cabină. Bolozanul avea lungimea de 19-34 m, lățimea de 3,8-5,7 m, și o capacitate de 56-67 t<sup>20</sup>. *Condica de venituri și cheltuieli*, din timpul lui Constantin Brâncoveanu, înregistrează o serie de cheltuieli făcute de curtea munteană cu procurarea materialelor necesare construirii sau reparării unor *burazane*, precum și pentru plata navlonului pentru acest tip de vase în: 15 mai 1695, 20 ianuarie 1696, 25 ianuarie și 10 aprilie 1697<sup>21</sup>.

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

---

<sup>18</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 72.

<sup>19</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 72; *Bolozanul*.

<sup>20</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 72; *Bolozanul*.

<sup>21</sup> *Condica* 1878, p. 125, 180, 275, 286.

încât [pe ea] pot fi 3 până la 5 perechi de oameni. De acolo începe o cală acoperită de 6 până la 10 stânjeni (aprox. 13,8-19 m, n.n.), deasupra căreia se află o platformă dreaptă pentru deservirea velei. În spate, pe duneță, este o cabină de aproximativ 2 până la 3,5 stânjeni (aprox. 3,8-6,6 m, n.n.), în spatele cabinei se află felinarul; pe [cabină] se află o cârmă în formă de gât de lebădă, prinsă într-un știț din lemn sau din fier, partea interioară a cârmei întinzându-se peste cabină până aproape de cala acoperită, unde este amplasată pe două bârne groase din lemn; partea din spate a cârmei se alungește de la 7 până la 12 stânjeni (13,28-27,8 m, n.n.) în apă, având în capăt o lopată lată care se ridică [de la suprafața apei]; la o treime [din lungimea navei], în partea din față, se înalță un catarg, prevăzut cu o velă latină, care adesea poate fi și de formă pătrată<sup>22</sup>.

Șaica / șaița / șeica este prezentată în *Dicționarul Enciclopedic de Marină* ca fiind o navă de mărime mijlocie, rapidă, cu două sau trei catarge, propulsată cu vele și / sau rame. Era utilizată pe Dunăre și pe mare pentru transport, paza porturilor sau luptă<sup>23</sup>. Potrivit aceleiași lucrări, în funcție de dimensiuni, sunt cunoscute trei variante de șaică: șaica mare sau completă, jumătate de șaică sau semișaică și sfert de șaică<sup>24</sup>.

Menționată în actele otomane din 1520, șaica va deveni în perioada următoare o prezență constantă în rândul vaselor de pe Dunăre, aflându-se atât în compunerea flotei otomane, cât a altor state sau puteri riverane, inclusiv a Țărilor Române<sup>25</sup>. O descriere a acestui vas întâlnim în lucrarea căpitanului Georg Lauterer în urma călătoriei întreprinse pe Dunăre, din 1779. Potrivit acestuia, șaicele erau nave de război „construite din lemn de stejar în felul galerelor, doar cu diferența că au fundul plat. Ele au o lungime de aproximativ 14 stânjeni (aprox. 25,55 m, n.n.), au la mijloc o lățime de 3 stânjeni (aprox. 5,69 m, n.n.) și o adâncime de 4 picioare (1,26 m, n.n.), în față au un Spiron (pinten, n.n.) lung de 9 picioare (aprox. 2,84 m, n.n.), la prora o punte în formă de pană, lungă de 2,5 stânjeni (aprox. 4,74 m, n.n.), pe care stau spre înaintea 3 tunuri de trei (aprox. 1,68 kg, n.n.) sau doi pfunzi (1,12 kg, n.n.), [amplasate] pe ațeturi. Ele au de obicei

---

<sup>22</sup> Docan 1914, p. 618-619.

<sup>23</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 481.

<sup>24</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 481; Cf. *Caicul și șaica*.

<sup>25</sup> *Caicul și șaica*.



7 până la 9 perechi de vâsle [amplasate] pe o cocă foarte îngustă fără deschizături, vâslașii stau în picioare la mijloc și se sprijină de băncile de vâslit, vâslele sunt fixate în lăcașurile lor cu funii înodate, la nevoie sunt trase înăuntru și așezate de-a lungul navei. Întreaga navă este acoperită deasupra [cu punte], cu excepția unei deschizături lungă de 4 stânjeni (aprox. 7,59 m, n.n.) și lată de 1 stângen (aprox. 1,9 m, n.n.), în care vâslașii stau în picioare. Partea din spate a navei, pe care este amplasată o cabină mică pentru comandant, este foarte ridicată și prevăzută cu o timonă sau o cârmă. În față, la 1/3 [din lungimea navei], este un catarg înalt, care este fixat între 2 sarturi și de obicei [este] prevăzut cu pânze latine. Băncile de vâslit sunt prevăzute în față și în spate, pe ambele părțile, cu sarturi groase din lemn pentru prindere”<sup>26</sup>.

Un document otoman din 1693 ne oferă cele mai vechi informații precise cu privire la ceea ce reprezenta acest vas de război, la numărul și componența echipajului, la efectivul luptătorilor imbarcați pe ele<sup>27</sup>. Potrivit actului în discuție, în 1693 Constantin Brâncoveanu a pus la dispoziția flotei imperiale de pe Dunăre un număr de cinci șaici „nou construite și perfect dotate” pe cheltuiala statului muntean<sup>28</sup>. Cele cinci vase aveau fiecare „câte treizeci de vâslași (kürekçi) și câte douăzeci de luptători (cenkçi) și câte un cârmaci (dümenci) și câte un tunar (topçi) și câte un căpitan (kapudan) musulman”<sup>29</sup>.

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

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

---

<sup>26</sup> Docan 1914, p. 618.

<sup>27</sup> Maxim 2017, p. 150-157, nr. 1.

<sup>28</sup> Maxim 2017, p. 152, nr. 1.

<sup>29</sup> Maxim 2017, p. 152, nr. 1.

ofițerul austriac se referă la o șaică mică, iar cele din documentul otoman la o șaică mare.

*Condica de venituri și cheltuieli*, redactată la curtea lui Constantin Brâncoveanu, conține numeroase consemnări ale sumelor cheltuite de curtea munteană pentru construirea, repararea sau întreținerea șaițelor, atât a celor aparținând flotei otomane de pe Dunăre, cât și a celor proprii, precum și cele pentru diferitele daruri făcute unor comandanți otomani ai șaițelor sau cu plata lefurilor unor comandanți munteni și a echipajelor lor. Asemenea consemnări sunt făcute în: 15 ianuarie, 28 martie, 20 aprilie, 20 decembrie 1694; 15 noiembrie 1695; 20 ianuarie, 25 aprilie, 30 noiembrie, 24 decembrie 1696; 25 ianuarie, 10 aprilie, 20 mai, 1 iunie 1697; 1 martie 1698; 1 aprilie 1699; februarie 1700<sup>30</sup>.

Caicul reprezintă, potrivit informațiilor provenite din diverse izvoare, atât denumirea generică a unei largi categorii de vase (barcă, bac, plută, ustuacic, acic, bolozan / burazan, șaică), cât și un tip specific de vas. Prima mențiune a caicului, în forma *caichi*, se regăsește în lucrarea *L'Armata Navale* a lui Pantero Pantera din 1614, unde autorul, așa cum am văzut deja, încadrează acest vas în categoria vaselor mici, care navigau cu vele și vâsle<sup>31</sup>.

Potrivit unor informații primele „caice în formă de plute” sunt menționate în cronica lui Silahdar Findiklil Mehmed Aga, în august 1672 cu prilejul cuceririi de turci a cetății Zwaniec de pe Nistru<sup>32</sup>. Ca vas cu acest nume, caicul este menționat pe Dunăre în lucrarea aceluiași autor în anul 1688, pe care îl atribuie, destul de confuz, lui Constantin Cantemir, domnul Moldovei, pe care îl consideră „*bei al Țării Românești*”, unde însă doamna Constantin Brâncoveanu<sup>33</sup>.

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

Lui Silahdar Findiklil Mehmed Aga i se datorează și informația potrivit căreia caicele din flotele otomane ale Mării Negre și Dunării

---

<sup>30</sup> *Condica*, p. 9, 12, 37, 79, 164, 180, 199, 253, 270, 275, 286, 314, 318, 386-387, 477, 538,

<sup>31</sup> Pantera 1614, p. 44.

<sup>32</sup> *Cronici turcești*, II, p. 338.

<sup>33</sup> *Cronici turcești*, II, p. 378.

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

În ceea ce privește caracteristicile caicului nu dispunem de date certe. Istoricul Constantin Rezachevici este de părere că fiecare caic avea „*o lungime de circa 40 m*”<sup>36</sup>. Alți autori susțin că tipul de caice aparținând Țării Românești avea lungimea de 24 m, lățimea de 4,6 m, pescajul de 0,7 m, un deplasament de 20 t și ca armament un tun de 120 mm. Echipajul era format din 28 chiurmegi (vâslași), unul sau doi topcii (tunari), un dumengi (cârmaci) și un comandant<sup>37</sup>.

O serie de informații, directe sau indirecte, provenite din *Condica de venituri și cheltuieli* ale curții lui Constantin Brâncoveanu, conturează o situație mai complexă, atât în ceea ce privește efectivele echipajelor, cât și dimensiunile diferitelor tipuri de caic aparținând Țării Românești. Astfel, la 5 septembrie 1697 erau achitate salariile la 54 de *chiuriccii* (vâslași) și la trei *dutmengii* (cârmaci)<sup>38</sup>. Înregistrarea a trei cârmaci în condică ne determină să considerăm că suntem în prezența a două categorii din membri echipajelor a trei caice. Această supoziție ne conduce la concluzia că echipajul unui caic era de 18 vâslași și un cârmaci, cărora li adăugau un căpitan și, probabil, un tunar, în total un număr de 20-21 de oameni.

Alte informații din *Condică* permit alte constatări cu privire la efectivele echipajelor caicelor muntene în epoca lui Constantin Brâncoveanu. La 1 iunie 1698 erau achitate lefurile membrilor echipajului caicului comandat de căpitanii Petco și Iațco, format din

---

<sup>34</sup> *Cronici turcești*, II, p. 393, 404.

<sup>35</sup> Pantera 1614, p. 44.

<sup>36</sup> Rezachevici 1989, p. 108.

<sup>37</sup> Crăciunoiu 1983, p. 103.

<sup>38</sup> *Condica*, p. 341.

28 de *chiriccii* (vâslași), un *topciu* (tunar) și un *dumengiu* (cârmaci), adică 30 de oameni<sup>39</sup>. Cu cei doi căpitani, efectivul total al echipajului se ridică la 32 de oameni. Credem, însă, că, dacă nu cumva unul din cei doi comandanți a deținut funcția de secund, funcționarea a doi căpitani pe același caic, cum era în cazul în speță, reprezintă o excepție.

La aceeași dată, *Condica* înregistra efectuarea plății lefurilor și pentru membrii echipajului caicului comandat de Petco Oda-Bașa, format din 28 de *chiriccii*, un *topciu* și un *dumengiu*, respectiv 30 de oameni<sup>40</sup>. Împreună cu căpitanul vasului, echipajul acestuia era de 31 de oameni.

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

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

În acest punct al demersului nostru considerăm util să revenim succint asupra dimensiunilor caicului. O analiză atentă a informațiilor deținute ne arată că numărul vâslașilor caicului mic (18 oameni), coincide cu cel al vâslașilor de pe șaica descrisă de căpitanul Georg Lauterer. Această constatare ne determină să conchidem că, foarte probabil, și dimensiunile vasului sunt identice. În ceea ce privește caicul mare, constatăm și aici că numărul vâslașilor de pe el (28 de oameni) este extrem de apropiat de cele al șaicelor cu 30 de vâslași. Conchidem, deci, că și dimensiunile celor două vase trebuie să fi fost apropiate.

---

<sup>39</sup> *Condica*, p. 406.

<sup>40</sup> *Condica*, p. 406.

<sup>41</sup> *Condica*, p. 406.

În ceea ce privește numărul de luptători îmbarcați pe caicul mare, unii autori estimează că la bord puteau fi îmbarcați și o sută de soldați, care participau la operațiunile militare<sup>42</sup>. După părerea noastră, cifra vehiculată este exagerată. Dacă pe o șaică cu 30 de vâsle erau îmbarcați 20 de luptători, nu credem că efectivele care puteau fi îmbarcate pe un caic de dimensiuni apropiate depășeau această cifră.

*Găleta* reprezintă, în opinia noastră, o formă viciată a denumirii *galita*, sub care se întâlnește în flota otomană un tip de galeră, *kalita*. Conform prezentării realizate de cercetătorul turc Mihad Sertoğlu, *kalita* era o navă de tipul *Çekiri*, aflat în serviciu în marina otomană. Era numită *galita*, *kaliota*, *galyote*. *Găleta* / *galita* era mai mare decât fregata, dar mai mică decât galeră și avea 19-24 de bănci, adică 38-48 de vâsle. Echipajul era format din aproximativ două sute de oameni. Vasul avea la prova un tun, folosit, în principal, în timpul operațiunilor de urmărire<sup>43</sup>. Numele vasului, *găleta* / *galita*, precum și numărul de vâsle identic cu cel al unei galiote, ne determină să identificăm această navă prezentă pe Dunăre cu o galiota.

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

Dintre vasele ușoare, propulsate cu vâsle, cronicile otomane din secolele XV-XVIII înregistrează unele cu denumirile de: *sal* (luntre; caic în formă de plută), *tonbaz* / *tombaz*, *üstüaçik* (ustuacic), *bac*, *pluta*, *çirnik* (cirnic), *pota*, *barca*<sup>44</sup>. La rândul ei, *Condica de venituri și cheltuieli a visteriei*, din timpul lui Constantin Brâncoveanu menționează din rândul vaselor mici, ușoare, *ustuacul* și *acicul*<sup>45</sup>.

*Tonbazul* / *tombazul* a fost, după cum reiese din știrile transmise de diferitele surse, un vas deschis, de dimensiuni reduse, folosit, cu precădere, la construcția unor poduri peste diferite cursuri de apă.

---

<sup>42</sup> Crăciunoiu 1983, p. 103.

<sup>43</sup> Sertoğlu 1958, p. 160.

<sup>44</sup> Lannoy 1978, p. 61; *Cronici turcești*, I, p. 175; *Cronici turcești*, II, p. 38, 156, 219, 334, 338, 401, 412-413, 427, 466, 483, 491, 494, 505; *Cronici turcești*, III, p. 13, 44, 116, 143, 177, 178, 188, 190, 201, 208.

<sup>45</sup> *Condica*, p. 9, 12, 21, 29, 37, 79, 91, 110, 125, 164, 180, 182, 199, 253, 270, 275, 286, 311, 314, 318, 341, 386, 387, 406, 443, 466, 477, 538.

Deducem de aici că acesta poate fi considerat un fel de ponton al epocii medievale.

*Ustuacicul / ustuacikul* era un vas deschis, respectiv un tip de pod plutitor, un fel de bac<sup>46</sup>. Știrile transmise de izvoarele turcești arată că vasul era propulsat cu ajutorul a opt vâsle, care se numeau *opacine*<sup>47</sup>. Prima menționare a prezenței *ustuacicului* pe Dunăre datează din noiembrie 1691 și este înregistrată în cronica lui Silahdar Findiklili Mehmed Aga<sup>48</sup>. Referiri la cheltuielile făcute de curtea munteană, pentru procurarea materialelor necesare construirii sau reparării unor vase de acest tip, sunt consemnate în *Condica de venituri și cheltuieli ale visteriei*, în 29 ianuarie, 28 martie, aprilie, și 20 decembrie 1694, 20 martie 1695, 10 aprilie 1697 și 1 martie 1698<sup>49</sup>.

*Acicul* (acikul) era o navă de transport cu punte deschisă și neacoperită. În *Dicționarul Enciclopedic de Marină* se consideră că numele navei era o prescurtare de la *ustuacic*, ceea ce conduce la concluzia că cele două nave ar fi una și aceeași<sup>50</sup>. Considerarea *acicului* și *ustuacicului* ca fiind același vas nu se susține prin prisma unor informații provenite din *Condica de venituri și cheltuieli*, care menționează, uneori la aceeași dată și în același context, ambele vase<sup>51</sup>. În lumina acestor informații considerăm că, cel mai probabil, *ustuacicul* și *acicul* erau două variante ale aceluiași tip de vas.

Pe Dunăre, *acicul* este folosit începând cu a doua jumătate a secolului al XVII-lea. Era un vas cu fundul plat construit din scânduri prinse cu cuie pe o chilă a cărei lungime varia în funcție de capacitatea navei. În funcție de mărimea lor, *acicurile* de pe Dunăre erau de trei categorii: mici, mijlocii și mari. Se pare că unele nu dispuneau de cârmă<sup>52</sup>. *Condica de venituri și cheltuieli* a curții muntene înregistrează numeroase cheltuieli făcute de aceasta, la solicitările autorităților otomane, pentru achiziționarea materialelor necesare construirii, reparării sau întreținerii *acicurilor* de pe Dunăre sau plăți făcute comandantului flotei turcești de pe fluviu. Asemenea cheltuieli

---

<sup>46</sup> *Condica*, p. 12, n. 3.

<sup>47</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 3.

<sup>48</sup> *Cronici turcești*, II, p. 401.

<sup>49</sup> *Condica*, p. 12, 29, 37, 79, 110, 286, 386.

<sup>50</sup> *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, p. 3.

<sup>51</sup> *Condica*, p. 79.

<sup>52</sup> Tatu 2020, 3.

sunt consemnate în 20 decembrie 1695, 20 ianuarie, 30 ianuarie, 20 aprilie și 24 decembrie 1696 și 25 ianuarie 1697<sup>53</sup>.

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

La Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” (mijlocul secolului al XIV-lea) am putut identifica patru reprezentări de vase. În două dintre imagini, destul de slab păstrate, pot fi văzute două vase de același tip (**Fig. 1, 2**). Vasele au un catarg, situat în partea centrală, de care flutură o pânză, cel mai probabil, o velă triunghiulară, *latină*. Prova și pupa vaselor sunt identice, au aceeași înălțime cu întreaga cocă și sunt mult ridicate deasupra nivelului apei. Două ambarcațiuni de dimensiuni mici, *bărci*, pot fi identificate la prova unuia dintre vase (**Fig. 1**). Atât la pupa, cât și la prova ambele dispun de câte o cârmă de forma unei vâsle mari.

Alte două reprezentări prezintă o altă categorie de vase (**Fig. 3, 4**). Primul este un vas cu prova alungită, cu pupa dreaptă și înălțată deasupra corpului navei (**Fig. 3**). Nava este propulsată de o pânză triunghiulară, *latină*, prinsă pe un arbore, amplasat în zona centrală a vasului. Al doilea vas, este o realizare picturală mult mai nouă. L-am inclus însă în selecția noastră întrucât este redat în aceeași manieră cu primul, cu care prezintă, de altfel, numeroase similitudini. Pânza este, foarte probabil, una pătrată (**Fig. 4**). Din punctul nostru de vedere ambele vase se încadrează în categoria vaselor de transport, numite vase rotunde.

Ansamblul monastic de la Cozia datează din a doua jumătate a secolului al XIV-lea. Demersul nostru s-a soldat cu identificarea unei singure reprezentări a unei nave. Vasul prezintă similitudini izbitoare cu cele reprezentate în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș: prova ușor alungită și pupa dreaptă și înălțată deasupra corpului navei. Vasul dispune de un singur catarg, amplasat la mijlocul său. Nava este propulsată de o velă pătrată sau, cel mai probabil, trapezoidală (**Fig. 5**).

Un vas cu vele, similar celor pictate în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș și în Biserica Mănăstirii Cozia

---

<sup>53</sup> *Condica*, p. 79, 180, 182, 199, 270, 275.

se regăsește în fresca din pridvorul Bisericii Mănăstirii Tismana. Corabia pictată la Tismana are bordajul înalt cu prova ridicată mult deasupra acestuia. Pupa este dreaptă, înălțimea nu depășește nivelul bordajului și este înzestrată cu o cârmă. Nava dispune de un singur arbore central, iar pentru propulsie de o velă pătrată (**Fig. 6**). Ținem să precizăm faptul că pictura pridvorului este de dată relativ recentă, ea fiind realizată în ultimii ani ai secolului al XX-lea.

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

Două vase cu vele sunt reprezentate în frescele murale realizate în pridvorul Bisericii Mănăstirii Hurezi, ctitorie a lui Constantin Brâncoveanu, edificată la sfârșitul secolului al XVII-lea (**Fig. 7, 8**). Primul vas are corpul asemănător celor reprezentate în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș. Prova și pupa vasului au formă identică și aceeași înălțime cu bordajul vasului. Spre deosebire de navele pictate la Curtea de Argeș, cel de la Hurezi are o singură cârmă, asemănătoare unei vâsle mari, situată la pupa navei. Vasul dispune de un arbore central, iar pentru propulsie de o pânză, cel mai probabil, pătrată.

Patru nave cu același tip de vase sunt pictate în pridvorul Bisericii Mănăstirii Polovragi. Spre deosebire de vasul de la Hurezi, navele de la Polovragi sunt pictate într-o manieră schematică, naivă, aproape rudimentară (**Fig. 9-12**). Alături de acestea se pare că a existat și un al cincilea, a cărui imagine a dispărut, din cauza degradării picturii, dar s-a păstrat, însă, urma acesteia (**Fig. 13**). În acest punct al demersului nostru nu insistăm asupra prezentării lor, întrucât vom reveni asupra acestui aspect.

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

Din punctul nostru de vedere, cu primele două reprezentări din Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș (**Fig. 1, 2**)



suntem în prezența reprezentării a două vase de transport de dimensiuni reduse. Similitudinile pe care le prezintă cele două vase ne permit să conchidem că, cel mai probabil, zugravul care le-a pictat a reprezentat în ambele imagini același tip de vas. Prezența cârmelor, atât la pupa, cât și la prova vaselor ne determină să admitem posibilitatea ca ele să facă parte din acel tip de vase desemnate în sursele bizantine din perioada timpurie drept nave cu „două prove”, „cu cârme la prova și la pupa” sau cu „două pupe”<sup>54</sup>.

Identificarea celorlalte tipuri de vase (**Fig. 3-7; 9-13**) prezintă aceleași dificultăți, deși sursele epocii ne pun la dispoziție numeroase informații cu privire la navele prezente în porturile maritime și fluviale ale spațiului locuit de români. Este imposibil de stabilit căruia din tipurile de vase enumerate aparțin navele cu vele pictate în lăcașurile de cult din nord-vestul Munteniei și din nordul Olteniei, care au constituit subiectul demersului nostru. Putem conchide că, foarte probabil, autorii frescelor au încercat să reprezinte vase de transport, din categoria celor numite în secolele anterioare „*nave pântecoase*” sau „*rotunde*”<sup>55</sup>.

Cel de-al doilea vas cu vele, pictat în pridvorul Bisericii Mănăstirii Hurezi, se deosebește de toate celelalte, atât ca formă cât și prin reprezentarea lui realistă. Vasul are o formă suplă, alungită. Prova este ascuțită, iar pupa scurtă. Vasul dispune de trei arbori: unul central, care este cel principal, și doi mai mici, situați la prova și la pupa. La prova apare o amenajare, probabil o mică fortăreață, iar la pupa este un mic castel. Pe arborele principal este prinsă o velă, a cărei formă nu o cunoaștem, deoarece este rulată pe vergă (**Fig. 8**). Din punctul nostru de vedere, pentru pictarea acestuia artistul a avut drept model unul din tipurile de vase muntenești și turcești, care au circulat pe Dunăre în epoca brâncovenească, probabil de tipul caicului.

Pictura lăcașurilor de cult studiate de noi conține o serie de reprezentări ale unor vase mici, ușoare, propulsate cu vâsle. Asemenea reprezentări se întâlnesc în Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” (**Fig. 14, 15**), precum și în Bisericile Mănăstirilor Tismana (**Fig. 16, 17**), Polovragi (**Fig. 18, 20-22**) și Hurezi (**Fig. 19**). Precizăm faptul că la Polovragi, din cauza deteriorării unei părți a picturii, se păstrează, în

---

<sup>54</sup> Malalas 1986, 18.129 [sau ediția: Malalas 2017, 18.129]; Agathias 1975, 5.21.7, 5.224; Theophanes AM 6051 [AD 558/9]; Menander 1985, § 21.

<sup>55</sup> Atanasiu 2008, p. 132-160.

cazul reprezentării unei ambarcațiuni, doar urma imaginii acesteia (**Fig. 18**).

Analiza imaginilor evidențiază trei tipuri diferite de vase mici, ușoare. Unele sunt ambarcațiuni cu o pereche de vâsle (**Fig. 14-19**). Altele sunt ambarcațiuni cu o pereche de vâsle și cârmă la pupa (**Fig. 20-21**). Ultimul tip este reprezentat de vase cu patru perechi de vâsle și cârmă la pupa (**Fig. 22-23**).

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

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

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

Pentru demersul nostru prezintă o mare importanță partea inferioară a compoziției care reprezintă portul Sfântului Munte. Artistul a reprezentat într-o formă naivă, amenajările porturare: cheiuri, căi de acces, faruri, depozite, vase cu vele și ambarcațiuni cu vâsle, aflate la ancoră în interiorul portului (**Fig. 26**).

Compoziția este împărțită în două registre de ușa de la intrarea în biserică. În registrul din stânga se văd reprezentate două vase cu vele și două vase mici, ușoare, propulsate cu vâsle (**Fig. 23**). În acest

---

<sup>56</sup> Nicolae 1982, p. 196.

registru mai poate fi observată urma unui al treilea vas cu vele, dispărut ca urmare a deteriorării frescei (**Fig. 13**). Lângă acesta, spre dreapta, a fost reprezentat și un vas mic cu vâsle, din care, din același motiv, mai este vizibilă doar urma acestuia (**Fig. 18**). În registrul din dreapta sunt reprezentate alte patru vase, din care două cu vele și două cu vâsle (**Fig. 24**). În total, în port sunt reprezentate, la ancoră, opt vase, din care patru mari, cu vele, și două mici, ușoare, cu vâsle. Altele două, unul cu vele și unul mic cu vâsle, au dispărut în urma deteriorării picturii.

Vasele cu vele sunt cu un singur arbore. Unul din vase are doar o velă pătrată, dar pentru propulsie mai este înzestrat cu cinci perechi de vâsle (**Fig. 9**). Celelalte trei sunt cu câte două vele. Cu certitudine vela principală este una pătrată, iar cealaltă este posibil să fie latină. La prova tuturor celor trei vase este reprezentat un obiect de formă cilindrică, asemănător unei țevi scurte (**Fig. 10-12**). Constatarea noastră este confirmată de faptul că piesa în formă de țevă este foarte clar reprezentată la unul din vase (**Fig. 11**). Acest lucru ne determină să conchidem că obiectul respectiv, reprezentat la prova vaselor, este, cel mai probabil, un tun.

Nu putem preciza în care din cele două tipuri se încadrează vasul șters (**Fig. 13**). Urma păstrată, permite constatarea potrivit căreia corpul vasului a fost reprezentat într-o formă rotunjită asemenea celor cu catarg și două vele, fapt care ne determină să îl includem în rândul acestora. În ceea ce privește ambarcațiunea mică, cu vâsle, urma păstrată a acesteia face imposibilă încadrarea ei în vreunul din tipurile prezentate (**Fig. 18**).

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

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

se numește castel, în consecință a reprezentat-o printr-un turn circular de castel medieval.

În ceea ce privește vasele mici, ușoare, propulsate cu vâsle, prezentarea lor am realizat-o mai sus. În consecință, considerăm că reluarea ei, în acest punct al demersului nostru, ar fi doar o repetare inutilă și complet lipsită de sens.

**Considerații finale.** Poziția geografică a spațiului românesc, care posedă, totodată, și o largă fațadă maritimă la Marea Neagră și riveran cursului inferior al Dunării, l-a adus în contact cu marile civilizații maritime ale continentului. În perioada analizată de noi acestea au fost cele bizantină, italiană (genoveză și venețiană) și otomană, cărora li s-au adăugat în a doua jumătate a perioadei, cea austriacă și cea rusă.

În perioada secolelor XIV-XVIII, cele două mari artere de circulație, ca și altele din vecinătate sau interioare, au fost străbătute de numeroase și variate tipuri de mijloace de transport pe apă, militare sau civile. Izvoarele istorice înregistrează asemenea mijloace de transport pe apă, de la vasele mari de război și de transport, propulsate cu vele sau cu vele și vâsle, până la cele mici propulsate exclusiv cu vâsle.

Contactele cu respectivele civilizații maritime și cu mijloacele de transport pe apă se reflectă într-o măsură însemnată și în arta medievală românească, inclusiv în pictura murală de pe lăcașurile de cult. Ca urmare, în pictura murală a unor lăcașuri de cult se regăsesc reprezentate o serie de mijloace de transport pe apă, anume vase cu pânze, vase cu pânze și vâsle sau numai vase cu vâsle.

Asemenea reprezentări pot fi identificate și în unele lăcașuri de cult din nord-vestul Munteniei și nordul Olteniei, din secolele XIV-XVIII, care au constituit subiectul de studiu al prezentului demers. Avem aici în vedere reprezentările picturale din Biserica Domnească „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș, precum și din Bisericile Mănăstirilor Tismana, Polovragi și Hurezi.

## BIBLIOGRAFIE

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

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

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

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

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

**Braudel 1985** – Braudel, F., *Mediterrana și lumea mediteraneană în epoca lui Filip al II-lea*, vol. I. Traducere de M. Gheorghe. Prefață de Al. Duțu, București, 1985.

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

**Brătianu 1988** – Brătianu, Gh. I., *Marea Neagră. De la origini până la cucerirea otomană*, vol. II. Traducere de Michaela Spinei. Ediție îngrijită, studiu introductiv, note și bibliografie de V. Spinei, București, 1988.

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

**Chiaro 1914** – Chiaro, A.-M. del, Fiorentino, *Istoria delle moderne rivoluzioni della Valachia. Con la descrizione del paese, natura, costumi, riti e religione degli abitani*. Nova edizione per cura di N. Iorga, București, 1914.

**Chiaro 1929** – Chiaro, A.-M. del Chiaro, Fiorentino, *Revoluțiile Valahiei* (după textul reeditat de N. Iorga). În românește de S.Cris-Cristian. Cu o introducere de N. Iorga, Iași, Viața Românească, 1929.

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

**Condica** – *Condica de venituri și cheltuieli a visteriei de la leatul 7202-7212 (1694-1714)*, în „Arhiva Istorică a României”, București, 1978.

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

**Cydones 1975** – Cydones, D., *Discurs deliberativ adresat romeilor a fost scris în timpul călătoriei la Roma a domnului Ioan Paleologul, în vremea când era patriarh domnul Filotei*, în „Fontes Historiae Daco-Romanae, III. Scriptores Byzantini saec. XI-XIV / Izvoarele istoriei României. III. Scriitori bizantini (sec. XI-XIV)”, publicate de Al. Elian și N.-Ș. Tanașoca, București, 1975, p. 524/525-526/527.

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

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

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

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

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

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

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

**Enverī 1954** – Enverī, *Le destān d'Umūr Pacha (Düstürnāme-i Enverī)*. Texte, traduction et notes Irène Mélikoff-Sayar, Paris, 1954.

**Gregoras 1994** – Gregoras, N., *Rhomäische Geschichte. Historia Rhomaïke*, vol. IV (*Kapitel XVIII-XXIV.2*) Überstzt und Erläutert von J.L. Dieten, Stuttgart, 1994.

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

**Kantakuzenos 2011** – Kantakuzenos, J., *Geschichte*, vol. III (*Buch III*). Überstzt und Erläutert von G. Fatouros and T. Krischer, Stuttgart, 2011.

**Lannoy 1878** – Ghillebert de Lannoy, *Oeuvres*. Recueillies et publiées par Ch. Potvin. Avec de notes géographiques et une carte par J.-C. Houzeau, Louvain, Imprimerie de P. Et J. Lefever, 1878.

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

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

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

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

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

**Menander 1985** – Menander the Guardsman, *The History of Menander the Guardsman*. Introductory Essay, Text, Translation and Historiographical Notes R.C. Blockley, 1985.

**Mihailović 2011** – Mihailović, K., *Memoirs of a Janissary*. Edited by S. Soucek. Translated by B. Stolz, Princeton, Markus Wiener Publishers, 2011.

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

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

**Nicolae 1982** – Nicolae, V., *Ctitoriile lui Matei Basarab*, București, 1982.

**Pantera 1614** – Pantera, P., *L'Armata Navale*, Roma, MDCXIII.

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

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

**Raiteri 1973** – Rezachevici, C., *Elemente noi în oastea lui Constantin Brâncoveanu*, în vol. „Constantin Brâncoveanu”. Redactori coordonatori P. Cernovodeanu, Fl. Constantiniu, București, 1989, p. 95-112.

**Schiltberger 2010** – Schiltberger, J., *Bondage and Travels of Johann Schiltberger. A Native of Bavaria, in Europe, Asia, and Africa, 1396-1427*. Edited by Ph. Brunn, Cambridge University Press, 2010.

**Sertoğlu 1958** – Sertoğlu, M., *Resimli Osmanli Tarihi Ansiklopedisi*, Ankara, 1958.

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



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

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

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

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

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

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

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

**ANEXA. Mijloace de transport pe apă reprezentate în pictura murală a Bisericilor „Sfântul Nicolae” din Curtea de Argeș și ale Mănăstirilor Cozia, Tismana, Hurezi și Polovragi**



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12



Fig. 13

*Reprezentări ale unor mijloace de transport pe apă în pictura murală a unor lăcașuri de cult din nord-vestul Munteniei și nordul Olteniei (mijlocul secolului XIV-începutul secolului XVIII)*

---



Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18



Fig. 19



Fig. 20



Fig. 21



Fig. 22



Fig. 23



**Fig. 24**



**Fig. 25**



**Fig. 26**