

ȘANTIERE CONSTRUCTOARE DE NAVE DIN ȚARA ROMÂNEASCĂ A EVULUI MEDIU

dr. Panait I. PANAIT

Două excelente studii apărute, primul în 1965 sub semnătura istoricul C. C. Giurescu¹ iar cel de al doilea datorat cercetătorului Sergiu Columbeanu, fost ofițer de marină², urmate de monografia alcătuită de Nicolae Bârdeanu și Dan Nicolaescu³, sintetizează datele esențiale pe care le cunoaștem în prezent privitoare la construcția de nave în Țara Românească în secolele evului mediu. Pământ cu o bogată rețea hidrografică, teritoriul dintre Dunăre-Carpați și Mare a oferit condiții favorabile executării și exploatarea diverselor tipuri de ambarcațiuni. Harta stolnicului Constantin Cantacuzino publicată la Padova în anul 1700, prima lucrare cartografică datorată unui român înscrie 133 cursuri de apă, dintre care 114 cu nume proprii precum și trei mari bălți: Greaca, Balta Lată din vecinătatea localității Prundu și lezerul Călărașilor⁴. Nu este inclus culoarul dobrogean din motivul că acesta era, la acea dată, înglobat Imperiului Otoman. Dintre aceste râuri câteva sînt considerate ca favorabile transporturilor nautice, locul principal revenind Dunării căreia i se alăturau Jiul, Oltul, Argeșul. Unele însemnări mai tîrziu lasă să se întrevadă că și Dimbovița ar fi putut asigura condiții ca atare. Astfel Thoman Thornton mare comerciant englez sosit la București în primii ani ai sec. XIX notează că râul care scaldă pământul Bucureștilor nu era navigabil „decît pentru diferite feluri de plute”⁵. În 1822 căpitanul croat de stat major austriac Radslitz raporta că Dimbovița de la București în aval „începe să devină navigabilă”⁶, probabil în sezonul umed. Pentru Țara Românească fluviul Dunărea a fost principală cale nautică și la ea se referă cele mai multe date consemnate în actele vremii. La fel ca și în perioadele anterioare și în evul mediu primul aspect ce se degajă este caracterul popular, utilitar al construcțiilor de acest gen. În timpul cruciadelor dunărene din 1445 domnitorul Țării Românești, Vlad Dracul a oferit noilor veniți „40 sau 50 de vase numite monoxile care sînt făcute dintr-o singură bucată (ca o troacă pentru porci) lungi și înguste și cu mulți luptători înăuntru, în unele mai mulți, în altele mai puțini”⁷ nota Wolterand de Wavrin, participant la această temerară și confuză expediție. Este drept că pădurile seculare ce se opreau în buza fluviului ofereau materialele corespunzătoare confecționării unor bărci nu prea mult diferite de acelea făcute cu secole în urmă. Cert este faptul că în 1445 la Brăila era sosită „o mică navă care adusesse marfă din Constantinopol”⁸. Deci apele Dunării de Jos erau spintecate de nave ce se încumetau pe Mare precum și de bărcile pescărești executate și folosite de către riveranii. Practic la începuturile construcțiilor navale stau meșterii locali, rămași necunoscuți, din prileperea cărora s-au executat tipurile populare de mici ambarcațiuni cu multiple funcții: pescuit, transport de alimente, de ostași în caz de război ș.a. Cronicarul turc Mustafa Selaniki afirma că Mihail Viteazul a beneficiat, pentru a trece în Dobrogea, de „200 de șalci cu care a putut transporta 2000 de ostași”⁹. Cu prilejul asediului cetății Nicopole același voievod a folosit 1500 bărci, apreciază cronicarul de pe Tîrnave, Ștefan Szamosközy¹⁰. Cifra putea fi exagerată, dar ea consemnează puternica popularitate a fluviului atât în zona olteană cît și în partea de est a țării. Nu au văzut lumina tiparului documente care să indice locul executării acestor bărci dar în mod sigur ele erau confecționate de către meșteri legați de vămile pescărilor dunărene; Orașul de Floci, Lichirești, Oltenița, Greaca, Glurgiu,

Zimnicea, Bistreț ș.a.¹¹ Prima localizare pe care o găsim nominalizată într-un act al vremii provine din Letopisețul Țării Moldovei care reține că „Șerban Vodă făcuse gătire de oști în Țara Muntenască și făcuse cîteva vasă, șelci la Argeș, cu zahare, de sta gata să se scoabore pe Dunăre”¹². Este perioada în care izvoarele scrise semnalează și șantierul naval de la Giurgiu, organizat în cadrul ralelei locale. Giurgiu a devenit la sfîrșitul sec. al XVII-lea și în tot veacul următor cel mai important stabiliment naval dunărean¹³. Este drept că în timpul domniei lui Constantin Vodă Brîncoveanu șantierul de la Giurgiu apare pe deplin încheiat funcțional pe baza materialelor procurate din Țara Românească. Este vorba, în primul rînd, de lemnăria utilă executării diferitelor ambarcațiuni. Hărțile epocii și îndeosebi harta Stolnicului, cunoscător temelnic al acestor părți, indică vaste suprafețe împădurite. Pachete de păduri apar în jurul Comanei, Snagovului, Căldărușanilor, Bolintinului, în hinterlandul bucureștean în Piemontul getic sînt consemnate în izvoare scrise speciile de arbori existenți în bazinul Argeșului: stejarul predominant¹⁴, alnului, frasinul, ulmul, gorunul, pârul sălbatic, plopul ș.a. Șantierul de la Giurgiu a funcționat, în exclusivitate cu lemnul nord dunărean. C. C. Giurescu a stabilit că se aduceau pentru anumite componente ale vasului, ca de exemplu pentru catarge, brad alb care crește în zona Dragoslavele-Cîmpulung. În Anatefterul domnesc sînt înscrise pentru luna februarie 1697 localitățile „Dragoslavele catarge 15, Rucărul catarguri 15, Cîmpulung și Mățăul catarguri 45”¹⁵. Scîndurile puteau proveni și din alte părți, cantitățile necesare pentru șantier, sau pentru amenajarea de poduri fiind însemnate. În 1710 pentru podul de la Isaccea pe care avea să treacă oastea învingătoare la Vadul Hușilor s-au procurat 24.000 scînduri¹⁶. Otgoanele și sfoara proveneau din Transilvania, Moldova sau din București. În 1696 Drăghici Spătarul se întorcea din Brașov fără cele 1000 păpuși de sfori cerute de Brîncoveanu „M-au făcut Măria Sa Vodă ca pe dracu — scria el — pentru sfoară și nici n-am apucat să descalec bine și m-au înturnat Măria Sa înapoi”¹⁷. Cu un an înainte aflăm că hagi Ibrahim primise de la visterie 900 taleri pentru sfoara ce lucra la București¹⁸.

Există deasemenea în țară mina de lucru pregătită ținînd seama că în timpul celor 26 ani de ședere în tron al lui Constantin Brîncoveanu au funcționat peste 90 de mari șantiere de construcții pentru palate, conace, lăcașe, lucrări edilitare etc¹⁹. Pentru repararea Tîghinei domnia a trebuit să asigure, de exemplu, 200 de lemnari și alte categorii de meșteri²⁰. Din firmanul dat la 11 februarie 1691 de sultanul Suleiman II rezultă că la construirea vaselor de la Giurgiu își aduceau contribuția pe lingă lemnari și „fierari și meșteri și calafatcii”²¹. Exploatarea vaselor se baza pe aportul vislașilor, cîrmacilor și al căpitanilor.

Marile deplasări de trupe, de alimente stimulau transportul naval, mult mai economic decît cel cu carele. În 1713 Brîncoveanu cerea dregătorilor Sublimei Porți să ducă cele 50.000 obroace de fîlnă și ovăz pe Nistru cu vasele „ca să nu să mai trape de săraci pînă la Hotin, că nici era cu putință a se împlini atîta sumă de cară”²². Alte materiale erau duse spre cetatea Belgradului sau la Istanbul. O industrie navală se impunea în mod obiectiv. Tipul și numărul de ambarcațiuni giurgiuvene confirmă o intensă activitate. C. C. Giurescu reține că se executau la sfîrșitul sec. XVII selci sau saici, calace și ustuacurci — vas de mai mari dimensiuni cu un echipaj de opt oameni²³. Coroborînd înscrisurile Anatefterului cu documentele otomane rezultă că sortimentul era mai bogat. În firmanul din 27 mai 1691 al sultanului Suleiman II către Constantin Brîncoveanu se vorbește despre plata „calcelor de cal” — bacuri și a „navlurilor corăbiilor de zaharele” pentru Belgrad²⁴. Se executau de asemenea pontoane pentru podurile aruncate peste cursurile de ape ce trebuiau forțate de armată. O însemnare din 1738 se referă la cheltulala făcută de domnie pentru o șelcă executată la Giurgiu și care se ridică la 2.728 taleri. Sînt nominalizate plățile pentru meșterul lemnar pentru învăltoarea ceardacului la visle, vopsirea, cătrînirea și alămarea vasului precum și alte cheltuleli²⁵. Important este faptul că se executau în șantierul dunărean operațiuni specifice șantierelor navale ale vremii. Cît privește numărul

de ambarcațiuni executate sau reparate, el a fluctuat în funcție de marile implicații militare ale zonei. În 1690 se dispunea achiziționarea a 12 calce pentru cherestea²⁶. Un an mai târziu la 27 mai 1691 se alocău 5000 guruși pentru caicele de cal și navlurile pentru Belgrad²⁷. Condica Visteriei Țării Românești consemnează în 1694 suma de 1250 taleri „pentru dîresul a cinci șelci de la Cladova și de la Dîlu și de la Necopoala și de la Ruscluc și de la Tulcea” cîte una deci din fiecare port²⁸. Repartiții s-au făcut și în anul următor în valoare de 5.000 taleri, cheltuieli pentru punerea pe linia de folosire a 110 ustuacicuri. Chiar căpitanul de la Oblucița (Isaccea) își repara calcul în 1694 la Giurgiu²⁹. În 1696 se lansa comanda pentru 30 calace³⁰. În fine în 1710 șantierul naval de la Dunăre executa 50 acicuri.

În general erau mici nave fluviale pentru transport de materiale, ostași, muniții. După cum este cunoscut la sfîrșitul sec. al XVII Țara Românească beneficia de o mică flotă de patrulare pe Dunăre, în special în aval de Cîlsură. Mai întîi două, apoi trei aceste nave dotate cu cîte un tun și propulsate de 28 vîslași aveau sarcina de pază contra hoșilor. În mod sigur ele erau executate tot la Giurgiu. Șantierul naval de la Cetatea Albă, Galați, Giurgiu și Căscloarele au reprezentat în evul mediu bazele principale de construcție și reparație a flotei dunărene.

Porturile și navele executate pe malurile Dunării au permis legături cu lumea pontică și mediteraneană făcînd posibile relațiile între popoare, difuzarea bunurilor create de societatea românească, aducerea unor articole înșușite de autohtoni.

NOTE

1. C. C. Giurescu, „Construcții navale în Principatele Române în sec. al XVII-lea și al XVIII-lea în „Omăgiu lui Petre Constantinescu-Iași”, București, 1965

2. Sergiu Columbeanu, „Aspecte ale istoriei navigației în România” în „Studii”, Tom. 25, 1972, 4, p. 719—742

3. Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, București, 1979, I.

4. C. C. Giurescu, *Harta Stolnicului Constantin Cantacuzino în R.I.R.*, XIII, 1943, 1, p. 90

5. N. Iorga, *Istoria Bucureștilor*, București, 1939, p. 202

6. Ioan I. Nistor, *O descriere a Principatelor Române din 1822 în A.A.R.*, seria III, Tom. XXV, 1942 MS I, p. 360

7. Dinu C. Giurescu, *Țara Românească în secolele XIV—XV*, București, 1973, p. 192.

8. *Ibidem*, p. 194

9. M. Guboglu și M. Mustafa, *Cronici turcești*, I, p. 422

10. Ioachim Crăciun, *Cronica...* Cluj, 1928, p. 111—112 și Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, p. 87

11. N. Iorga, *Studii și documente*, V., p. 338, 339—340, 348 ș.a.

12. *Letopiseșul Țării Moldovei*, București, 1959, p. 101

13. C. C. Giurescu, *op. cit.*, p. 320

14. Anton Maria del Chiaro — Fiorentino, *Revoluțiile Valahiei*, Iași, 1928, p. 3

15. Dinu G. Giurescu, *Anatefterul...* SMIM, V, 1962, p. 472 vezi și N. Iorga, *Studii și documente*, V., p. 374

16. Ionescu Ștefan, Panait I. Panait, *Constantin Vodă Brîncoveanu*, București, 1969, p. 247

17. N. Iorga, *Brașovul și românii*, p. 81, nota 4

18. Ionescu Ștefan, Panait I. Panait, *op. cit.*, p. 98

19. *Ibidem*, Harta.

20. Radu Greceanu, *Cronica*, EPL, 1961, p. 149

21. Mustafa A. Mehmed, *Documente turcești privind istoria României, 1455—1774*, București, 1976, I, p. 190

22. *Viața lui Constantin Vodă Brîncoveanu*, p. 63—64

23. Constantin C. Giurescu, *op. cit.*, p. 320

24. Mustafa A. Mehmed, *Documente turcești*, I, p. 192

25. Dinu C. Giurescu, în SMIM, V, p. 477

26. M. Guboglu, *Catalogul documentelor turcești*, București, 1960, p. 44.

27. Mustafa A. Mehmed, *op. cit.*, p. 192

28. C. C. Giurescu, *op. cit.*, p. 321

29. *Ibidem*

30. Dinu C. Giurescu, în SMIM, V, p. 413—414

— ABSTRACT —

The richness of the streams and of the existent wooden materials enabled the building of ships necessary to the people who settled on the banks of the Danube and on the banks of other rivers around.

The medieval documents witness the existence of some sites for ships at Giurgiu, Căscioarele as well as at Galați, Cetatea Albă.

Different types of ships were built on these sites which were necessary to transport goods. The ships were also used to secure the Danubian border guard.

The sites at Giurgiu are also known because they were used for the mending and preserving of the the existent ships .