Andreea ATANASIU

CONDIŢII DE NAVIGAŢIE ÎN MAREA NEAGRĂ ÎN SECOLELE XIII-XIV

În secolele XIII-XIV, marina mediteraneană și cea a Mării Negre se confunda deja cu marina italiană, mai bine zis, cu marina acelor italieni divizați în numeroase state, comune și republici care prin forțe proprii au reușit mai întâi să conserve și apoi să dezvolte activitatea economică maritimă antică.

Pentru epoca la care ne referim, secolele XIII-XIV, în flotele marilor orașe maritime italiene navigau simultan două tipuri de nave: vase lungi, echipate cu rame *(foto 1)* și vase pântecoase, cu vele *(foto 2)*, folosite atât în comerț cât și în operațiuni militare[1].

Cu toate acestea, existau diferențe între navele comerciale și cele militare. Modalitatea de recrutare a echipajului diferă atunci când este vorba de o navă de comerț sau de una armată, rigorile ce intervin în ultimul caz fiind mult mai dure.

Condițiile de angajare pe navă erau scrise în cartea de bord care se afla în grija scribului navei, un avans era dat noului recrut ce trebuia să găsească neapărat doi garanți solvabili și pregătiți ca în cazul în care respectivul recrut dezertează, să ramburseze suma dublată a avansului, în afară de cazul în care recrutul își găsea un înlocuitor înaintea îmbarcării. Pe timpul escalelor, de cele mai multe ori, foarte lungi, patronii se străduiau să reducă la minimum personalul pentru a diminua cheltuielile, urmând să selecteze un nou echipaj în momentul plecării. Marinarii erau subordonați proprietarului, patronului navei sau reprezentanților acestora[2].

Se cunosc, însă, mai bine modalitățile de recrutare atunci când Comuna arma o flotă pentru nevoile sale în politica orientală. Ea a recurs la tragere la sorți și la voluntari. În 1262, de exemplu, pentru a răspunde angajamentelor luate prin tratatul de la Nympheion genovezii au impus fiecărei comunități ligure trecută sub dominația sa, să desemneze un număr de oameni pentru a fi urcați la bordul galerelor. Cei ce scăpau prin tragerea la sorți trebuiau să contribuie totuși, cu anumite cheltuieli la efortul de război[3].

În ceea ce-i privește pe voluntari, ei veneau de peste tot: de pe Riviera, din alte regiuni ale Italiei, din Spania, din insulele Egee sau din comptuarele genoveze din Orient. În privința soldei, ea era de 2 livre pe lună, la sfârșitul secolului al XIII-lea, de 3 livre în perioada războiului Strâmtorilor, ajungând chiar la 4 livre în intervalul 1390-1392. Voluntarii primeau salarii mai mari decât recruți și, chiar, diferit, în funcție de sarcinile pe care le aveau de îndeplinit[4].

Hrana de pe nave se constituia din biscuiți și vin, patronii fiind obligați

https://biblioteca-digitala.ro

prin lege să aloce fiecărui marinar 30 de uncii de biscuiți pe zi, adică aproximativ 800 de grame[5]. Marinarii beneficiau, însă de câteva avantaje: ei puteau transporta mărfuri gratuit, practic, se puteau transforma în oameni de afaceri la escale și chiar participau la partajul unor eventuale prăzi.

Totuși, în secolele XIV atât la Veneția cât și la Genova condiția vâslașilor s-a degradat. Aceștia stăteau 4 sau 5 oameni pe o bancă, câteodată chiar mai mulți, pentru a bate apa cu vâslă se ridicau de pe locul lor și se așezau la loc într-un ritm dat de o tobă sau o trompetă[6]. Ei erau goi când munceau. Efectivele lor personale pentru un an întreg erau: 2 perechi de pantaloni, o vestă roșie de pus peste haine și o manta de iarnă, în afară de acestea mai aveau o beretă roșie și două pături ce trebuiau să ajungă la toată echipa unei rame. Singurul alt lucru pe care îl aveau în posesie era o bucată de lemn ce avea forma unei pere, pe care o purtau legată la brâu cu un lanț. Rostul acestei pere era ca atunci când galera se lupta cu alta, să fie băgată în gură. În felul acesta vâslașii încercau să nu urle involuntar de frică, nefăcând zgomot inutil, ei se fereau de moarte. Erau, totuși, încătușați de ramă sau de barcă. Dacă galera se scufunda piereau și ei odată cu ea[7].

Un om de forță medie putea manevra rama la viteză maximă timp de o oră. Dar ei erau obligați să manevreze rama cu mare viteză timp de 11 sau 12 ore. Când nu mai puteau, li se dădea o bucată de pâine înmuiată în vin, dacă acest remediu nu dădea rezultate și nu-și reveneau, erau aruncați peste bord ca să fie exemplu pentru ceilalți. Marea majoritate a vâslașilor erau foști condamnați sclavi ce fuseseră osândiți la galeră și care-și ispășeau pedeapsa dar nu fuseseră capabili să își trăiască viața liberă într-un alt mod. Ei se bucurau, însă, de un favor, puteau să-și lase părul să crească[8]. Alte două categorii de vâslași la galeră erau condamnații ce își ispășeau pedeapsa și prizonierii de război (negri sau turci), ei erau tunși într-un mod în care puteau fi ușor de recunoscut dacă evadau. Primii erau rași în cap, în timp ce prizonierii de război (care puteau fi schimbați în anumite ocazii cu creștinii capturați de galerele turcești), purtau un moț de păr[9].

Pe puntea de la pupa existau cabine dar numai pentru comandant și oficiali, echipajul se odihna pe unde putea, mai ales în castelul de la prova. Vâslașii, așa cum am mai arătat, mâncau, dormeau și mureau legați de bancă[10]. În port, dacă din diferite motive nu li se putea face baie, se punea peste ei o copertină pentru a-i feri de soare. Era unica măsură care se lua în vederea protejării lor[11].

Duritatea condițiilor de viață și munca pe nave, și scăderea salariilor în a doua jumătate a secolului al XIV-lea, au determinat dezertări și chiar răscoale ale marinarilor care au dus la necesitatea înființării la Genova a unui OFFICIUM FUGITIVORUM în 1351 și la înăsprirea legislației maritime[12].

Totuși, în tot ceea ce reprezintă echipajul unei nave, comandanți, oficiali, marinari și vâslași, el a dovedit abilitatea și măiestria navigatorilor ita-

https://biblioteca-digitala.ro

lieni care s-au afirmat nu numai în operațiuni negustorești ci și în bătăliile navale care au fost destul de numeroase și care le-au oferit prestigiu universal.

Un loc deosebit de important l-a ocupat ritmul navigației ce se realiza între italieni și regiunile Mării Negre. Există o încetineală clară a comunicațiilor maritime cu Orientul. Aceasta era determinată de întâlnirile cu piații sau inamicii, de condițiile climaterice sau lungite cu șederea în marile porturi, mai mult decât atât, aceste ambarcațiuni navigau în apropierea coastei pentru a se putea refugia mai ușor în caz de nevoie, iar noapte nu mergeau deloc. Totuși, cea mai mai serioasă problemă era cea a escalelor lungi, OFFICIUM GAZARIE a încercat rezolvarea acestei situații prin limitarea timpilor morți ai escalelor la 8-10 zile la Pera; 10 zile la Trapezunt și Tana; și o oprire obligatorie la Caffa[13]. Dar aceste reglementări nu au fost respectate, opririle s-au lungit în continuare, timpii morți fiind tot mai lungi.

Trebuie precizat că timpul de navigație de la Caffa la Genova era de aproximativ 2 luni[14], timpii morți reprezentau nu mai puțin de 65-70% din durata voiajului, din moment ce galerele se întorceau la Genova după 10-11 luni de la plecarea lor. Excepția a venit din partea galerelor armate ale Comunei, în a doua jumătate a secolului al XIV-lea, când în mod sigur unele dintre ele au reușit să efectueze periplul oriental în 6 luni, și din punct de vedere teoretic ar fi putut realiza 2 voiaje într-un an în România[15]. Contractele notariale încheiate la Chilia permit cunoașterea duratei unei călătorii pe traseul Licostomo-Pera-Chilia. Prin contractul încheiat în 12 august 1360, în care se menționa faptul că nava "Sf. Ioan" se pregătea să facă un transport de cereale pe traseul Licostomo-Pera, patronul ei se angaja, că după întoarcerea din prima călătorie, să facă un nou transport pe același traseu. Acest contract a fost înnoit la 21 sau 22 septembrie 1360, când nava "Sf. Ioan", aflată acum pe canalele brațului Chilia se pregătea să ridice pânzele pentru Pera. Așadar în cursul primei călătorii a navei, la 12 august încă nu plecaseră de la Licostomo spre Pera, iar pe 21 sau 22 septembrie ea se întorsese deja și se afla la Chilia, călătoria dus-întors pe traseul amintit efectuându-se în mai puțin de 40 de zile[16].

Reîntorcându-se la factorii care au bulversat ritmul navigației , unul dintre ele a fost sosirea iernii. Astfel încât, STATUTELE GENOVEI de la sfârșitul secolului XIII- începutul secolului XIV, interziceau în mod explicit voiajele de la 1 decembrie și până la 15 martie[17]. Din actele lui Antoni di Ponzo, notar genovez, se vede că navigația avea loc între lunile martie-mai, iunie-iulie, august-octombrie și se oprea sau se rărea în timpul anotimpurilor nefavorabile, noiembrie-februarie[18]. Totuși, navele puternice riscau navigând și în această perioadă. În cele din urmă, doar luna ianuarie putea fi exceptată din toate cursele lungi, acesta fiind momentul în care negustorii și armatorii se înțelegeau asupra locurilor de plecare al navelor din momentul sosirii primăverii.

https://biblioteca-digitala.ro

Navigația în Orient a cunoscut într-adevăr, fleșuri sezoniere însă niciodată întreruperi totale[19]. Desigur că navele ce riscau și plecau în lunile de toamnă și iarnă interzise, în voiaj, cădeau cel mai des pradă intemperiilor, devenind victime sigure ale naufragiilor despre care vorbesc chiar și actele notariale. Cu toate acestea astfel de "accidente" nu au fost foarte numeroase. Mult mai numeroase fiind pierderile datorate oamenilor, pirateria cunoscând în secolele XIII-XIV, epoca ei de aur[20].

Supremația maritimă italiană nu ar fi fost posibilă dacă navigatorii Republicilor maritime italiene nu ar fi beneficiat de o solidă cunoaștere a științei navigației. Ei s-au folosit, evident, de instrumentele de navigație: astrolabul sau cadranul, Bastonul lui Iacob și busola. Mai mult decât atât, cu ajutorul astrolabului și al busolei au început să se întocmeacsă hărți, încă din vremea lui Idrisi, primele hărți fiind întocmite chiar de el. Însă din secolul al XII-lea navigatorii utilizau deja portulanele, acestea fiind hărți ce însemnau porturi ale lumii și caracteristici de navigație ale mărilor și oceanelor.

Receptivi la tot ceea ce apărea nou în știința navigației, italienii au știut să-și impună vreme de câteva secole supremația navală nu numai în Marea Mediterană și Marea Neagră ci și în Oceanul Atlantic.

NOTE

1. Michel Balard, **La Romanie génoise (XII-e - debut du XV-e siècle) Ecole française de Rome**, Roma, 1978, p. 546.
2. Radu Manolescu, **Comerțul și transportul produselor economiei agrare la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră în secolele XIII-XIV**, în "Revista Istorică", tom. I, nr. 6, iunie 1990, p. 351.
3. Michel Balard, **op. cit.**, p. 573.
4. **Ibidem**, p. 574.
5. Giovani Forcheri, **Navi e navigazione a Genova nel Trecento (Il LIber Gazarie)**, Collana Storica di Fonti e Studi, Genova, 1974, p. 82.
6. Henrik van Loon, **La conquete des Mers. Histoire de la Navigation**, Payot, Paris, 1935, p. 102.
7. Henrik van Loon, **Storia della navigazione (dal 5.000 A.C. ai nostri giorni)**, Editore Bompiani, Milano, 1939, p. 107.
8. Idem, **La conquete** ..., p. 104.
9. Idem, **Storia della** ..., p. 107.
10. G. Clerc-Rampal, **La Me. La Mer dans la Nature. La Mer et l'home** Librerie Larousse, Paris, f.a., p. 144.
11. Henrik van Loon, **Storia della**..., p. 108.
12. Radu Manolescu, **op. cit.**, p. 551.
13. Michel Balard, **op. cit.**, p. 576.
14. Luara Balletto, **A Caffa nel 1298-1299**, în "I problemi del Mar Nero nel passato e nel presente", Genova, 1993, p. 23.
15. Michel Balard, **op. cit.**, p. 577.
16. Radu Manolescu, **op, cit.**, p. 550.
17. Laura Balletto, **Genova, Meditereaneo, Man Nero. (sec. XIII-XIV)**, în "Studii e testi - Serie

https://biblioteca-digitala.ro

storice", Civico Istituto Colombiano Genova, 1976, p. 134.
18. Radu Manolescu, **op. cit.**, p. 550.
19. Michel Balard, **op. cit.**, p. 579.
20. **Ibidem**, p. 587.

CONDITIONS DE NAVIGATION DANS LA MER NOIRE AUX XIIIe - XIVe SIÈCLES

Résumé

A cette époque-là, la Marine de la Méditerranée et de la Mer Noire se confondait avec la Marine italienne, ces Italiens - là, divisés en nombreux Etats, communes et républiques qui par leurs propres forces ont réussi d'abord à conserver et puis à développer l'activité économique maritime antique. Réceptifs à tout ce qui apparaisait de nouveau dans la science de la navigation, les Italiens ont su imposer quelques siècles durant leur supériorité navale dans l'océan Atlantique, la Mer Méditerranée et la Mer Noire.

Des documents de grande valeur tels les contrats notariaux conclus dans des centres commerciaux comme Pera, Chilia, Licostomos offrent des informations concernant: les conditions de navigation au bord des navires italiens, le rythme de la navigation entre ces centres et les régions de la Mer Noir ou les relations économiques établies avec les localités limitrophes du bassin pontique.

https://biblioteca-digitala.ro