

COMPLEXELE FUNERARE TUMULARE DE PE CURSUL MIJLOCIU AL RÂULUI BIRLAD

de VASILE VARLAM

Cercetarea movilelor ridicate prin eforturile vechilor colectivități umane din spațiul est-carpatic reprezintă un domeniu căruia arheologia nu i-a acordat pînă în prezent un interes corespunzător importanței lor ca document revelator pentru perioadele îndepărtate ale istoriei regiunilor carpato-dunărene. Întrucît cea mai mare parte a movilelor existente în bazinul mijlociu al Bîrladului, de o parte și de alta a rîului, nu au fost semnalate în literatura de specialitate, am considerat util să identificăm și să facem o succintă prezentare a acestor monumente arheologice, cu intenția de a atrage atenția asupra numărului considerabil al vestigiilor în discuție și totodată de a oferi date concrete celor interesați în investigarea lor metodică.

Săpăturile sistematice sau întîmplătoare întreprinse în toate ținuturile românești și în țările învecinate au dovedit că ridicarea movilelor a fost legată în cea mai mare parte de practicile rituale funerare, adăpostind unul sau mai multe morminte. Se poate admite prin urmare că cea mai mare parte a movilelor din zona Bîrladului aveau o destinație funerară, ceea ce de altfel a fost confirmat cu prilejul săpăturilor metodic sau ocasionale efectuate în cîțiva tumuli.

Investigațiile destinate identificării și cartografierii movilelor de pe cursul mijlociu al Bîrladului le-am inițiat în cursul anilor 1973—1978, îndeosebi primăvara și toamna, cînd s-a dispus de o vizibilitate mai bună, neafectată de o vegetație abundantă. Perimetru supus cercetărilor cuprinde valea rîului Bîrlad, de-a lungul cursului său mijlociu, și zona imediat învecinată. Depistarea unor movile a fost îngreunată de faptul că ele fuseseră fie parțial distruse de construcții edilitare sau aplatizate de lucrări agricole, fie că se confundau cu forme de relief naturale. Pentru depășirea acestor dificultăți solicitarea informațiilor de la localnici a fost deseori extrem de fructuoasă.

În cursul cercetărilor de teren întreprinse în zona menționată am depistat un număr de 133 movile, dintre care 114 se află în lunca Bîrladului, iar 19 pe colinele învecinate. După modul în care sunt răspândite pe valea Bîrladului, se pot distinge mai multe grupuri tumulare

denumite în mod convențional Ghidigeni, Bădeana-Birlad, Banca-Roșiești și Crasna-Vaslui, după numele localităților unde sînt masate. Movile situate în șes au fost numerotate prin cifre arabe, iar cele de pe promontoriile din apropiere prin cifre romane. În fiecare grup mobilele au fost numerotate separat, pentru ca în eventualitatea reperării unor noi obiective arheologice de acest fel să nu fie necesară o renumerotare a lor de-a lungul întregii văi a Birladului, ci doar o completare a numerotării în cadrul fiecărui grup stabilit. Întrucît șoseaua națională pe porțiunea dintre Tecuci, Birlad și Vaslui urmează îndeaproape cursul Birladului, la cele mai multe mobile s-a indicat distanța față de kilometrajul șoselei și nu față de rîu, care își schimbă uneori albia și va fi regularizat, și nici față de localități, care urmează să fie sistematizate.

Grupul *Ghidigeni* conține 19 mobile, amplasate în șesul de pe malul vestic al Birladului și însirate pe o zonă cuprinsă între km 25 și 18 al șoselei Tecuci-Birlad, adică între gara Ghidigeni (jud. Galați) la sud și satul Coroiu (com. Tutova, jud. Vaslui) la nord. La acestea se adaugă alte patru mobile ridicate pe colinele din jur, la o distanță de aproximativ 2-3 km de centrul văii. Cele mai multe din aceste mobile, aflindu-se pe teren cultivabil, au fost supuse unui proces lent de distrugere prin lucrările agricole care nu le ocolește. Două (nr. 13 și 14) au fost distruse în urma lucrărilor de construcție a șoselei naționale București-Iași și de terasările căii ferate.

Grupul *Bădeana-Birlad* este cel mai numeros, însumind 57 de mobile în zona de șes. Spre deosebire de grupul anterior, ele sunt amplasate pe ambele terase, precum și pe grindurile din centrul văii. Pe lîngă acestea, pe colinele învecinate au mai fost reperate alte șase mobile. Limita de sud a grupului este reprezentată de un pîlc de 12 mobile — situate în marginea estică a satului Bădeana — dispuse în două rînduri paralele. Acest grup continuă apoi spre nord, depășind perimetrul orașului Birlad și ajungind pînă lîngă satul Simila. Pe grindurile de la sud-est de Birlad se află un pîlc de nouă mobile, în timp ce pe terasa vestică a orașului se găsesc alte 22 astfel de vestigii, dintre care 13 au fost distruse de diferite lucrări edilitare. Pe terasele de pe malul stîng al apei Birladului au fost identificate 14 mobile, răspîndite pe teritoriul localităților Grivița, Tresiana și Birlad și în apropierea lor.

Grupul *Banca-Roșiești* este mai puțin compact, însumind un număr de 32 de mobile situate pe grinduri, de-a lungul a 14 km, la care se adaugă alte cinci amplasate pe colinele laterale. Aflindu-se într-o zonă agricolă, sunt supuse unui proces intens de aplatizare. Prin lucrările de construcție a șoselei și prin eroziunea provocată de inundațiile rîului Birlad, două mobile (nr. 5 și 31) din acest grup au fost distruse complet, iar altele două (nr. 9 și 10) parțial.

Grupul *Crasna-Vaslui* nu este alcătuit de fapt dintr-o grupare compactă de mobile, acestea înțîlnindu-se de cele mai multe ori în mod izolat; cuprinde numai șase mobile situate în șes și patru pe promontoriile învecinate. Din cele șase, patru sunt de-a lungul apei Birladului și două pe cursul Vasluiului.

Rezistența movilelor timp de atîtea secole și milenii față de acțiunea agentilor climatici și a altor factor distructivi se explică prin faptul că ele au fost protejate de vegetație, în anumite cazuri fiind acoperite de arbuști. Prin tăierile masive ale pădurilor din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea și în secolul al XIX-lea mari supafețe din valea Bîrladului au fost transformate în finețe și pășuni, fără însă ca prin aceasta să fi fost afectate forma și dimensiunile tumulilor. În schimb, lucrările agricole le-au supus la un proces activ de aplatizare. O acțiune intensă de erodare a început îndeosebi în ultimii 10—15 ani, o dată cu mecanizarea largă a lucrărilor agricole și cu desfășenarea amplă a islazurilor. Aceste lucrări afectează în mod considerabil asupra formei movilelor și, avînd în vedere ritmul intensiv al exploatarilor agricole, se poate estima că multe mobile vor fi supuse în curînd unei aplatizări totale. Iată de ce intervenția neîntîrziată a specialiștilor arheologi pentru cercetarea lor și a autorităților competente pentru conservarea lor este extrem de necesară.

În ceea ce privește perioada în care au fost ridicate și utilizate mobilele funerare din valea Bîrladului, ca și în ceea ce privește populațiile implicate în construirea lor, pînă în prezent se pot face puține precizări, întrucît numărul obiectivelor cercetate prin săpături științifice este cu totul redus. Din punct de vedere teoretic există posibilitatea ca ele să aparțină unor epoci istorice diferite, căci, după cum au dovedit cercetările întreprinse în alte regiuni românești, practica folosirii movilelor drept complexe funerare se întîlnește începînd de la sfîrșitul neoliticului pînă în zorii evului mediu. Acest rit de înmormîntare apare în ținuturile de la nordul Dunării inferioare în perioada de tranziție de la neolitic la epoca bronzului, prin pătrunderea succesivă a triburilor de păstori nomazi din stepele nord-pontice; el se caracteriza prin așezarea decedatului direct pe sol sau în gropi simple, uneori acoperite cu bîrne și presărarea sa cu ocru, deasupra fiind ridicată movila¹. Practica înmormîntărilor tumulare cu ocru s-a menținut și de-a lungul epocii bronzului². În prima epocă a fierului (Hallstatt) se întîlnește, pe lingă alte rituri, înhumarea și incinerația în tumuli³. Foarte mult au contribuit la răspindirea practicilor de înhumare în tumuli triburile scitice. Utilizarea mormintelor tumulare se constată în a doua epocă a fierului și la populația dacică⁴. Perioada marii migrații a popoarelor se caracterizează din punct de vedere al ritualului funerar prin predominarea înhumării și incinerării în necropole plane; cu toate acestea, unele populații migratoare au adoptat și ritul de înmormîntare în mobile. Astfel de înmormîntări se cunosc la unele triburi

1 M. Petrescu-Dimbovița, *Date noi asupra înmormîntărilor cu ocru în Moldova*, în SCIV, I, 1950, 2, p. 108-130; M. Dinu, *Le problème des tombes à ocre dans les régions orientales de la Roumanie*, în Preistoria Alpina, 10, 1974, p. 261-275.

2 S. Morintz, *Contribuții arheologice la istoria tracilor timpurii*, I, *Epoca bronzului în spațiul carpato-balcanic*, București, 1978, *passim*.

3 *Istoria României*, I, București, 1960, p. 152-154; D. Berciu, *Zorile istoriei în Carpați și la Dunăre*, București, 1966, p. 241-246; M. Petrescu-Dimbovița, *Scurtă istorie a Daciei preromane*, Iași, 1978, p. 96 și urm.

4 H. Daicoviciu, *Dacia, București*, 1965, p. 47-50 și 177-180.

germanice pătrunse în secolul al III-lea în zona subcarpaților orientali⁵, precum și la cele slave apusene stabilite în Transilvania în secolul al VIII-lea⁶. Începînd de la sfîrșitul secolului al IX-lea, în cîmpii nord-dunărene au început să se infiltreze triburile nomade de neam turc: pecenegii, uzii, cumanii etc., al căror rit de înmormîntare era înhumarea în tumuli. Deseori alături de om se introduce în mormînt și calul decedatului⁷. Încă din epoca preistorică la unele populații se întîlnește obiceiul folosirii movilelor ridicate anterior ca loc de înmormîntare, astfel că sunt cazuri în care într-un singur tumul erau depuși înhumăți din epoci diferite.

Așa cum am mai arătat, dintre tumulii situația pe cursul mijlociu al Birladului numai foarte puțini au beneficiat de cercetări. Amintim în acest sens movila de la Grivița — nr. 34 din grupul Bădeana-Birlad — unde s-a descoperit un mormînt cu ocru din epoca bronzului, perioadă de cînd datează și ridicarea movilei, precum și mormîntul unui călăreț turanic din secolele XI—XII⁸. Tot triburilor turanice (pecenegilor, uzilor sau cumanilor) le-a fost atribuit un mormînt dintr-o movilă dispusă la apus de parcul principal al orașului Birlad (nr. III), reperat prin săpături de salvare⁹. O parte din inventarul funerar al unui alt mormînt — situat în partea de sud-vest a orașului, în spatele morii lui Chicoș, aproximativ între movilele nr. 33 și 46, și depus probabil într-un tumul ale căruia urme nu au mai putut fi depistate — a fost recuperat de la lucrătorii care efectuau munci edilitare, fără ca să mai fi fost posibile săpături arheologice¹⁰. Săpăturile efectuate în movila 11 din grupul Banca-Roșiești nu au dus la rezultate concluzante¹¹.

Cercetările amintite au făcut dovada interesului științific pe care îl prezintă movilele pentru cunoașterea anumitor perioade istorice. Investigația și protejarea acestor morminte prezintă o deosebită importanță. Pînă cînd va fi posibilă întreprinderea de săpături metodice, sugerăm forurilor competente propunerea ca movilele mai recent destălenite să fie protejate și reintălenite cu plante perene sau cu arbusti de talie redusă și declarate monumente istorice. Ele reprezintă martorii tăcuți ai unor vremuri care amintesc de momente importante ale istoriei vechi a meleagurilor noastre.

⁵ Săpături întreprinse sub conducerea lui V. Mihăilescu-Bîrliba.

⁶ M. Comșa, *Slavii pe teritoriul R.P.R. în secolele VI—IX în lumina cercetărilor arheologice*, în SCIV, X, 1959, 1, p. 71-73; *Istoria României*, I, p. 742-744.

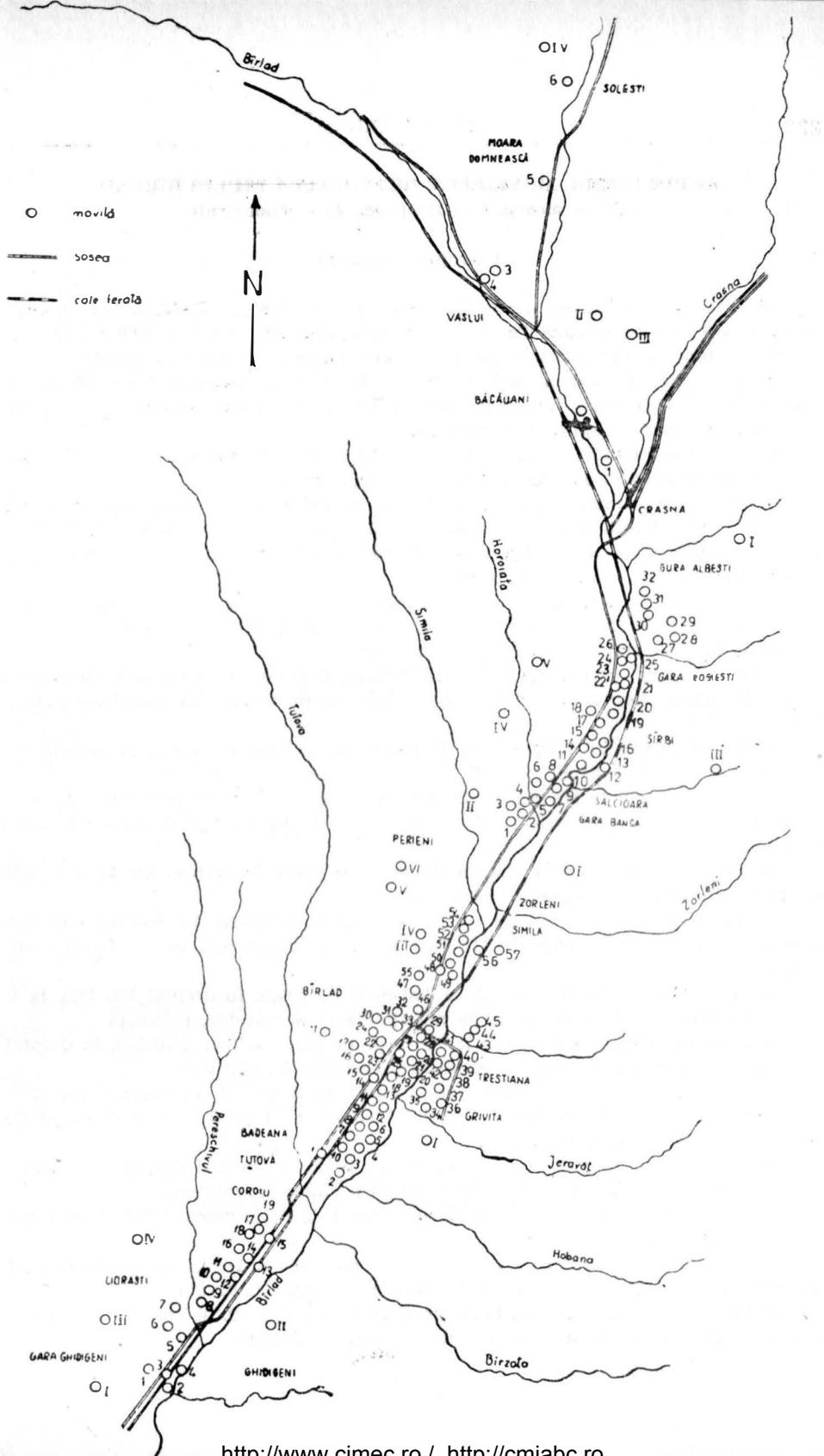
⁷ V. Spinei, *Antichitățile nomazilor turanici din Moldova în primul sfert al mileniului al II-lea*, în SCIVA, 25, 1974, 3, p. 389-415; idem, *Relations of the local population of Moldavia with the nomad turanian tribes in the 10 th-13 th centuries*, în *Relations between the autochthonous population and the migratory populations on the territory of Romania*. București, 1975, p. 265 și urm.

⁸ Cf. repertoriul.

⁹ V. Spinei, *Antechitățile....*, p. 395 și fig. 3.

¹⁰ Ibidem, p. 396.

¹¹ Cf. repertoriul.



**REPERTORIUL MOVILELOR DE PE VALEA RÂULUI BIRLADE
(M — moivila, I — înălțimea, D — diametrul)**

I Grupul Ghidigeni

M 1 — Gara Ghidigeni (com. Ghidigeni, jud. Galați), la S—V de sat, în pepinieră, la 400 m V de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 24,5. I = 0,60 m ; D = 25 m. Formă lenticulară ; plantată cu puietei ; nederanjată de lucrări agricole.

M 2 — Gala Ghidigeni, la S de sat, la 400 m E de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 24,4, pe un grind situat între calea ferată și rîul Bîrlad. I = 1,50 m ; D = 32 m. Început de aplativare ; cultivată.

M 3 — Gara Ghidigeni, la S—V de sat, la 15 m E de șosea, în dreptul km 24 : I = 2,50 m ; D = 32 m. Început de aplativare ; cultivată.

M 4 — Gara Ghidigeni, la S—E de sat, la 400 m E de șosea, în dreptul km 23,5, între calea ferată și apa Bîrladului, pe un grind din cadrul fermei I.A.S. Ghidigeni. I = 6 m ; D = 60 m. Aplativare medie ; prezintă anumite deformări în urma construirii unui castel de apă ; cultivată.

M 5 — Gara Ghidigeni, la N de sat, la 40 m V de șosea, în dreptul km 22,8. I = 0,60 m ; D = 25 m. Aplativare datorată lucrărilor agricole și a aluviuilor depuse în bază în vremea inundațiilor ; cultivată.

M 6 — Ciorăști (com. Priponești, jud. Galați), la S de sat, la 400 m V de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 22. I = 2 m ; D = 30 m. Început de aplativare ; cultivată.

M 7 — Ciorăști, în marginea de E a satului, la 2 km de șosea, în dreptul km 21,3, peste colină. I = 3 m ; D = 35 m. Aplativare medie ; cultivată.

M 8 — Ciorăști, la NE de sat, la 600 m V de șosea, în dreptul km 21,6, între calea ferată și pîriul Pereschivul. I = 0,90 m ; D = 25 m. Aplativare accentuată ; cultivată.

M 9 — Ciorăști, la NE de sat, la 600 m V de șosea, în dreptul km 20. I = 2,50 m ; D = 45 m. Aplativare medie ; cultivată.

M 10 — Ciorăști, la NE de sat, la 600 m V de șosea, în dreptul km 19,7. I = 6 m ; D = 30 m. Formă foarte bine păstrată ; desfelenită recent (1974) ; cultivată.

M 11 — Ciorăști, la NE de sat, la 400 m V de șosea, în dreptul km 19,5, la V de calea ferată. I = 1,30 m ; D = 30 m. Aplativare accentuată, cultivată.

M 12 — Ciorăști, la NE de sat, la 150 m V de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 19,2. I = 0,90 m ; D = 11 m. Aplativare accentuată ; cultivată.

M 13 — Coroiu (com. Tutova, jud. Vaslui), la S de sat, în dreptul km 19,25 al șoselei Tecuci-Bîrlad. Distrusă cu prilejul construcției șoselei ; mai sunt vizibile mici porțiuni din circumferința bazei.

M 14 — Coroiu, la S de sat, în dreptul km 19,15. Distrusă în timpul construcției căii ferate, pe traseul căreia se află. Se mai văd porțiuni din margini.

M 15 — Coroiu, la S de sat, în dreptul km 18,5, lîngă calea ferată. I = 2 m ; D = 25 m. Înțelenită.

M 16 — Coroiu, la SE de sat, la 500 m V de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 19,2. I = 1,50 m ; D = 35 m. Aplativare accentuată ; cultivată.

M 17 — Coroiu, la S de sat, la 300 m V de șosea, în dreptul km 18,6. I = 2 m ; D = 40 m. Formă bine conturată ; aplativare medie ; cultivată.

M 18 — Coroiu, la SE de sat, la 450 m V de șosea, în dreptul km 18,4. I = 1,30 m ; D = 35 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M 19 — Coroiu, la SE de sat, la 450 m V de șosea, în dreptul km 18. I = 1,60 m ; D = 25 m. Aplatizare medie ; cultivată.

M I — Priponești (jud. Galați), la V de sat și SV de pepiniera Ghidigeni, la 3,2 km V de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 27. I = 2,30 m ; D = 32 m. Se află pe creasta dealului ; cultivată.

M II — Ghidigeni, la E de sat și de șosea, față de care se găsește la 4 km, în dreptul km 22. I = 2,30 m ; D = 30 m. Marcajul curbei de nivel se află în virful ei ; cultivată.

M III — Priponești, la V de satul Ciorăști și de șosea, față de care este situată la 3 km, în dreptul km 22,5. I = 2,3 m ; D = 35 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M IV — Priponești, la 3 km V de șosea, în dreptul km 20. I = 2,20 m ; D = 30 m. Marcajul curbei de nivel se găsește în virful ei. Aplatizare medie ; cultivată parțial.

II Grupul Bădeana-Bîrlad

M 1 — Bădeana (com. Tutova, jud. Vaslui), în centrul satului, la 120 m E de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 9,2. În partea sa centrală a fost construită biserică satului ; baza a rămas nederanjată ; întelenită.

M 2 — Bădeana, la E de sat, la 642 m de șosea, în dreptul km 9,2. I = 3 m ; D = 36 m. Aplatizare medie ; cultivată.

M 3 — Bădeana, la E de sat, între rîul Bîrlad și calea ferată, la 68 m spre NE de M 2, la aceeași distanță de șosea. I = 3 m ; D = 36 m. Păstrată destul de bine ; cultivată.

M 4 — Bădeana — în același sir cu M 2 și M 3, la 78 m NE de acesta din urmă. I = 1,50 m ; D = 30 m. Aplatizare accentuată datorată lucrărilor agricole.

M 5 — Bădeana, la E de sat, la 104 m N de M 4. I = 1,80 m ; D = 30 m. Aplatizare accentuată, deși este întelenită și nu pare să fi fost deranjată.

M 6 — Bădeana, la E de sat, la 138 m NE de M 5. I = 3,20 m ; D = 31 m. Cultivată.

M 7 — Bădeana, la 10 m SV de M 6. I = 2,50 m ; D = 31 m. Întelenită ; anumite porțiuni au fost deranjate de cîteva gropi din care s-a luat pămînt, fără ca centrul să fi fost afectat.

M 8 — Bădeana, la E de sat, la 250 m spre nord de M 7. I = 2 m ; D = 38 m. Aplatizare medie ; cultivată.

M 9 — Bădeana, la 60 m N de M 8, pe același grind. I = 2,80 m ; D = 38 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M 10 — Bădeana, la 480 m NV de M 4, la 60 m E de calea ferată. I = 1,20 m ; D = 26 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M 11 — Bădeana, în partea de NV a satului, la 420 m SE de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 7,5, și la numai 90 m de calea ferată. I = 1,50 m ; D = 32 m. Aplatizare accentuată datorită lucrărilor agricole ; cultivată.

M 12 — Bădeana, la 10 m NE de M 11. I = 2 m ; D = 32 m. Aplatizare accentuată.

M 13 — Bădeana, în partea de N a satului, pe un mic grind situat la 668 m SE de șosea, în dreptul km 5,4.

M 14 — Bădeana, în zona nordică a localității, la 20 m SE de șosea, în dreptul km 5,3. I = 6 m ; D = 50 m. Desătelenită în 1974. O treime a sa este acoperită cu arborii unei perdele de protecție, iar cealaltă este cultivată.

M 15 — Bădeana, la 30 m NV de M 14. Distrusă de construcția șoselei, mai este vizibilă marginea de V.

M 16 — Bădeana, la 20 m V de M 15 și la 35 m V de șosea. I = 2m ; D = 28 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M 17 — Bădeana, la 150 m NV de M 16, pe coasta dealului. I = 1,80 m ; D = 31 m. Aplatizare accentuată.

M 18 — Bădeana, în partea de N a satului, în șes, la 276 m de șosea, în dreptul km 4,8. I = 0,90 m ; D = 34 m. Aplatizare foarte evoluată datorită lucrărilor agricole îndelungate.

M 19 — Bădeana, în partea de N a localității, în apropiere de M 18. I = 0,90 m ; D = 28 m. Jumătate este înțelenită, iar cealaltă parte cultivată.

M 20 — Bădeana, la 50 m SE de M 19 și la 636 m de șoseaua Tecuci-Bîrlad. I = 3 m ; D = 32 m. O parte este înțelenită, o alta cultivată, iar o alta distrusă.

M 21 — Bădeana, în șesul din apropierea podului căii ferate Bîrlad-Galați, la 572 m de șosta. I = 2,5 m ; D = 34 m. Aplatizare accentuată datorită lucrărilor agricole.

M 22 — Bădeana, la 250 m NV de șosea, în dreptul km 4,25, în pepiniera agrosilvică. I = 0,95 m ; D = 32 m. Aplatizare evoluată ; cultivată.

M 23 — Bădeana, în pepinieră la 20 m V de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 4,02. I = 5 m ; D = 36 m. A suferit deteriorări în urma construcției unui beci și a folosirii unei părți din pămînt la construcția șoselei.

M 24 — Bîrlad (jud. Vaslui), pe versanții de V ai orașului, în colțul de NE a pepinierei, la 440 m de șosea, în dreptul km 3, distrusă aproape complet cu prilejul construirii unui drum de acces.

M 25 — Bîrlad, la 80 m E de șosea, în dreptul km 3,8, pe un grind de lîngă calea ferată. I = 1,6 m ; D = 33 m. O treime a fost distrusă prin lucrările de terasare a căii ferate, restul fiind înțelenită.

M 26 — Bîrlad, la 500 m E de șosea, pe un grind din dreptul km 3,6. I = 3 m ; D = 32 m. O jumătate este înțelenită, iar cealaltă cultivată ; tranșeele săpate în 1944 au afectat o parte a sa.

M 27 — Bîrlad, la 300 m E de șosea, în dreptul km 3,3, la E de calea ferată. I = 0,80 m ; D = 30 m. Cultivată, într-o margine s-a săpat o groapă.

M 28 — Bîrlad, la 300 m E de șosea, în șes. I = 0,80 m ; D = 28 m. Distrusă parțial de mai multe gropi.

M 29 — Bîrlad, pe un grind din apropierea riului Bîrlad, în dreptul km 2,4 al șoselei Tecuci-Bîrlad și la 100 m NE al șoselei Bîrlad-Grivița. I = 6 m ; D = 36 m. Distrusă în mare parte în 1973—1976 în urma amenajării terenului.

M 30 — Bîrlad, pe coasta dealului care coboară spre pîrul Valea Țarinei, lîngă ferma zootehnică, la 950 m NV de șoseaua Tecuci-Bîrlad, în dreptul km 3. I = 0,80 m ; D = 26 m. Distrusă prin săparea unui beci.

M 31 — Bîrlad, pe versanții de V ai orașului, la 400 m NV de șosea, în dreptul km 2,2, precum și la 200 m NE de școală. I = 1,10 m ; D = 26 m. În trecut arată, în prezent înțelenită.

M 32 — Bîrlad, la 70 m NE de M 31, în livada Liceului nr. 1. I = 0,80 m ;

D — 30 m. Aplatizare accentuată ; parțial distrusă de lucrări agricole.

M 33 — Bîrlad, la 30 m SE de M 32. I — 1,50 m ; D = 28 m. În mare parte distrusă.

M 34 — Grivița (jud. Vaslui), la NV de sat, în dreapta Ieravățului, în dreptul km 4,2 al șoselei Grivița-Bîrlad. I — 3 m ; D = 30 m. Săpături metodice întreprinse de Institutul de Istorie și Arheologie din Iași, sub conducerea lui Victor Spinei, cu participarea temporară a subsemnatului. La baza movilei s-a descoperit un mormânt acoperit cu ocru roșu, fără inventar funerar, datând probabil din epoca bronzului. În mantaua movilei s-au mai găsit două morminte : unul din secolele XI—XII, apartinând unui călăreț turanic, îngropat împreună cu resturile unui cal, precum și un altul, din perioada modernă.

M 35 — Grivița, la 100 m NE de M 34, afectată de depunerile aluvionare din vremea inundațiilor.

M 36 — Grivița, la 380 m E de M 34, lîngă șoseaua Grivita-Bîrlad. Distrusă în timpul lucrărilor efectuate în timpul construirii șoselei.

M 37 — Trestiana (com. Grivița), în partea de V a satului, la 20 km V de șoseaua Grivița-Bîrlad, în dreptul km 3,2, ocupind o mare parte din curtea și grădina locuitorilor C. Cuțitaru și Al. Măciucă. I — 6,2 m ; D = 52 m. Cu prilejul refacerii șoselei în 1934 și 1950 s-a luat pămînt îndeosebi de pe latura de NE ; cu cîteva decenii în urmă movila era mult mai înaltă.

M 38 — Trestiana, în partea de SV a satului, în grădina locuitorului Gh. Sava. Distrusă prin lucrări agricole.

M 39 — Trestiana, în grădina același locuitor, la 200 m V de șosea, în direcția km 2,65 a șoselei Grivița-Bîrlad. I = 1,5 m ; D = 24 m. Distrusă parțial prin luarea de pămînt pentru construirea șoselei ; o jumătate este plantată cu salcimi, iar cealaltă jumătate este cultivată.

M 40 — Trestiana, la 30 m NE de M 39. I = 1,5 m ; D = 25 m. Parțial afectată de lucrările de construire a șoselei ; cultivată.

M 41 — Trestiana, la 150 m NE de M 39 și M 40. Distrusă cu prilejul terasării șoselei, baza fiind acoperită cu aluviuni prin inundațiile riului Bîrlad, foarte frecvente în această zonă.

M 42 — Trestiana, în apropiere de M 41, cu care a împărtășit aceeași soartă.

M 43 — Trestiana, în marginea de NV a satului, la 420 m E de șoseaua Bîrlad-Trestiana și 120 m NE de colțul digului care apără localitatea de inundații. I — 2,45 m ; D = 36 m. Distrusă parțial în partea de SV, E și centrală ; din umplutură au fost culese fragmente ceramice din epoca bronzului (cultura Nouă).

M 44 — Trestiana, la 30 m N de M 43. A avut mult de suferit de pe urma inundațiilor pîriului Trestiana.

M 45 — Trestiana, la 35 m NE de M 44. I — 1 m ; D = 34 m. Parțial distrusă ; în centru se află o groapă făcută în vremea celui de-al doilea război mondial.

M 46 — Bîrlad, lîngă Casa de apă, la 1 km SV de centrul orașului și 40 m NV de str. Republicii, la capătul unui grind. I — 4,5 m ; D = 90 m. Partea superioară a fost distrusă iar pămîntul împrăștiat în jur pentru amenajarea unei platforme necesare construirii bisericii „Sf. Voievozi“, ridicată în secolul al XIX-lea de Maria Dragnea.

M 47 — Birlad, în spatele clădirii spitalului T.B.C., la 462 m N de str. Republicii și centrul orașului. I = 4 m ; D = 35 m. Distrusă în 1956 în urma construirii unei clădiri anexe a spitalului.

M 48 — Birlad, în marginea de NE a orașului, în vecinătatea întreprinderii de rulmenți (I.R.B.) și a fabricii Vigonia. Distrusă de cetăteni, pământul fiind folosit la cccnstrucția de locuințe.

M 49 — Birlad, în apropiere de M 48, distrusă în același mod.

M 50 — Birlad, în apropiere de M 49. I = 2—3 m. Distruse în timpul celui de-al doilea război mondial, cind terenul a fost nivelat pentru construirea unui aerodrom provizoriu.

M 51 — Birlad, în apropiere de M 50, distrusă în același mod. I = 2—3 m.

M 52 — Birlad, la 400 m NE de I.R.B. și 30 m E de șosea. I = 1,50 m ; D = 30 m. Distrusă complet în 1978 în urma construirii unei sere.

M 53 — Birlad, la 150 m NE de M 52. I = 0,85 m ; D = 25 m. Distrusă cu prilejul construirii șoselei.

M 54 — Birlad, lîngă M 53, cu dimensiuni asemănătoare. Distrusă în același mod.

M 55 — Birlad, la V de oraș, în spatele grădinii publice. Distrusă în timpul celui de-al doilea război mondial.

M 56 — Birlad, la 1 km spre NV de podul de fier din marginea de E a orașului și la 30 m V de calea ferată. I = 6 m ; D = 60 m. În ultimii ani în virf a fost instalat un indicator al cotei de nivel, prilej cu care movila a suferit unele deteriorări ; o parte a rămas înțelenită, o alta fiind cultivată.

M 57 — Birlad, la 500 m E de M 56, în stînga apei Birladului. I = 2 m ; D = 50 m. Păstrată bine ; cultivată.

M I — Grivița, la SV de sat, la 2,8 km de șoseaua Tecuci-Birlad, în dreptul km 8. I = 1,8 m ; D = 20 m. În virf a fost instalat un indicator al cotei de nivel ; cultivată.

M II — Birlad, la SV de oraș, la 2,6 km de șoseaua Tecuci-Birlad, în dreptul km 7. I = 2 m ; D = 25 m ; cultivată.

M III — Birlad, la NV de oraș, spre 1050 m V de I.R.B. I = 2 m ; D = 35 m. Aplatizare accentuată ; cultivată. În urma săpăturilor de salvare întreprinse sub conducerea lui Vasile Palade, directorul Muzeului de Istorie din Birlad, a fost depistat mormintul distrus al unui turanic datând din secolele XI—XIII. Inventarul său cuprinde cîteva piese de podoabă.

M IV — Birlad, la 300 m V de M III. I = 2 m ; D = 35 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M V — Perieni (jud. Vaslui), la 1 km SV de sat și 100 m SE de șoseaua care leagă satul de șoseaua națională. I = 1,50 m ; D = 25 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M VI — Perieni, la 150 m N de M V. I = 1,50 m ; D = 25 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

III Grupul Banca-Roșiești

M 1 — Zorleni (jud. Vaslui), la N de sat, la 210 m V de șoseaua Vaslui-Birlad, în dreptul km 12,45. I = 1,20 m ; D = 34 m. Aplatizare evoluată ; deselenită.

M 2 — Zorleni, la 18 m V de șosea, în dreptul km 13. I = 2 m ; D = 38 m. Bine păstrată ; deselenită.

M 3 — Zorleni, la 300 m V de șosea, în dreptul km 13,0. I = 1,8 m ; D = 36 m. Aplatizare accentuată ; desfășurată.

M 4 — Zorleni, la 80 m V de șoseaua Vaslui-Bîrlad, în dreptul km 14,25, în dreptul șoselei Bîrlad-Untești, cu prilejul amenajării căreia a fost distrusă. I = 1 m ; D = 35 m.

M 5 — Zorleni, la 25 m NV de șosea, în dreptul km 14,2. I = 1,30 m ; D = 25 m. Aplatizare accentuată ; desfășurată.

M 6 — Zorleni, la 240 m NV de șosea, în dreptul km 14,4. I = 2 m ; D = 25 m. Aplatizare accentuată ; desfășurată.

M 7 — Sâlcioara (com. Banca, jud. Vaslui), spre SV de sat, la 12 m SE de șosea, în dreptul km 14,8. I = 1,6 m ; D = 35 m. Aplatizare accentuată ; desfășurată.

M 8 — Sâlcioara, la 90 m V de șosea, în dreptul km 14,9. I = 2 m ; D = 36 m. Aplatizare accentuată datorită lucrărilor agricole ; desfășurată.

M 9 — Sâlcioara, lingă șosea, în dreptul km 13,7. I = 2 m ; D = 38 m. Distrusă pe jumătate în urma lucrărilor de terasare a șoselei.

M 10 — Sâlcioara, pe malul drept al rîului Bîrlad, la 82 m SE de șosea, în dreptul km 16,5. I = 2,5 m ; D = 30 m. Distrusă parțial spre E de eroziunea apei iar spre S de o groapă de camuflaj săpată în vremea războiului al doilea mondial.

M 11 — Sâlcioara, la NE de sat, la 70 m de șoseaua Vaslui-Bîrlad, în dreptul km 16,7. I = 1,50 m ; D = 30 m. A suferit amenajări moderne. Cercetată în 1973 de Victor Spinei.

M 12 — Sâlcioara, la 2 km N de gara Banca și 30 m V de calea ferată. I = 1,5 m ; D = 30 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

M 13 — Sâlcioara, la NE de sat, la 1 km de șosea, în dreptul km 19,2. I = 2 m ; D = 30 m. Aplatizare evoluată ; virful este deranjat.

M 14 — Sâlcioara, la NE de sat, la 12 m E de șosea, în dreptul km 19,5. I = 0,60 m ; D = 22 m. O jumătate este cultivată, iar cealaltă înțelenită.

M 15 — Sirbi (com. Banca, jud. Vaslui), în partea de SV a satului la 25 m E de șoseaua Vaslui-Bîrlad, în dreptul km 19,6. I = 0,60 m ; D = 20 m. Cultivată.

M 16 — Sirbi, în partea de SV a satului, la 800 m E de șosea, în dreptul km 19,9. I = 3 m ; D = 40 m. Înțelenită.

M 17 — Sirbi, la 800 m E de șosea, în dreptul km 19,9. I = 1,5 m ; D = 21 m. Forma bine păstrată ; cultivată.

M 18 — Sirbi, la N de sat, la N de șosea, în dreptul km 22,6. I = 1,7 m ; D = 28 m. Forma bine păstrată ; înțelenită.

M 19 — Sirbi, la 1 km NE de sat, la 350 m SE de șosea, în dreptul km 22,8. I = 1,20 m ; D = 20 m. Partea centrală a fost deranjată prin săparea înainte de 1940 a unei gropi.

M 20 — Gara Roșiești (com. Roșiești, jud. Vaslui), la 300 m E de șoseaua Vaslui-Bîrlad, în dreptul km 23,7. I = 2,5 m ; D = 36 m. Forma bine păstrată ; înțelenită.

M 21 — Gara Roșiești, la 250 m SE de șosea, în dreptul km 23,8. I = 1,2 m ; D = 30 m. Înțelenită.

M 22 — Gara Roșiești, la 40 m E de șosea, în dreptul km 24,08. I = 3 m ; D = 44 m. Forma bine păstrată ; cultivată.

M 23 — Gara Roșiești, la 330 m E de șosea, în dreptul km 24,3. I = 0,8 m ; D = 52 m. Aplatizare accentuată.

- M 24 — Gara Roșiești, la 330 m E de șosea, în dreptul km 24,5. I = 0, 90 m ; D = 48 m. Aplatizată. Deasupra a fost construită o casă.
- M 25 — Gara Roșiești, la 700 m E de șosea, în dreptul km 24,8. I = 1,2 m ; D = 30 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M 26 — Gara Roșiești, la 300 m E de șosea, în dreptul km 25. I = 1,10 m ; D = 24 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M 27 — Gara Roșiești (jud. Vaslui), la 200 m NE de gară, la 180 m E de calea ferată, în dreptul km 25 al șoselei Vaslui-Birlad. I = 1,5 m ; D = 42 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M 28 — Gara Roșiești, la 30 m E de M 27. I = 2,5 m ; D = 30 m. Forma bine păstrată ; cultivată.
- M 29 — Gara Roșiești, la NE de gară, la 450 m SE de calea ferată, în dreptul km 27 de pe șosea. I = 2,25 m ; D = 30 m. Trei sferturi cultivată, numai partea de vest întelenită.
- M 30 — Gara Roșiești, la 250 m E de calea ferată, în dreptul km 27,5 de pe șosea, la 340 m NE de M 29. I = 2 m ; D = 50 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M 31 — Gara Roșiești, la 240 m NE de M 30, în dreptul km 27,95 al șoselei. I = 0,80 m ; D = 56 m. Aplatizare evoluată ; cultivată.
- M 32 — Gara Roșiești, la 50 m NE de M 31, în direcția km 28 de pe șosea. I = 1,1 m ; D = 56 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M I — Zorleni, la NE de sat, spre gara Banca, la 2 km E de șoseaua Vaslui-Birlad, în direcția km 10. I = 1,10 m ; D = 20 m. Întelenită ; în virf este amplasat un indicator al cotei de nivel.
- M II — Horoia (com. Bogdănești, jud. Vaslui), la 1,5 km V de șosea, în apropierea fermei agricole Fântânele. I = 2,5 m ; D = 34 m. Aplatizată spre virf ; cultivată.
- M III — Gara Banca, la 4 km NE de sat. I = 2,30 m ; D = 23 m. Aplatizare accentuată ; cultivată ; în virf este fixat un indicator al cotei de nivel.
- M IV — Sirbi, la V de sat, la 2 km de șoseaua Vaslui-Birlad, în dreptul km 18. I = 1,9 ; D = 32 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M V — Sirbi, la 800 m N de M IV. I = 29 m. Aplatizare accentuată ; cultivată ; în virf este amplasată un indicator al cotei de nivel

IV Grupul Crasna-Vaslui

- M 1 — Crasna (com. Albești, jud. Vaslui), la N de sat, aproape de confluența pîriului Crasna cu Bîrladul, la 15 m V de șoseaua Bîrlad-Vaslui, în dreptul km 12. I = 1,3 m ; D = 20 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.
- M 2 — Băcăuanî (com. Muntenii de Jos, jud. Vaslui), în marginea de SV a satului, la 50 m V de șosea, în dreptul km 8,3. I = 6 m ; D = 42 m. Plantată cu arbori și cultivată în cea mai mare parte ; spre E se află casa și curtea unui locuitor.
- M 3 — Mărășeni (com. Ștefan cel Mare, jud. Vaslui), la 1,5 m S de sat, la 30 m E de șoseaua Iași-Scînteia-Vaslui, în dreptul km 5. I = 3 m ; D = 30 m. Aplatizare medie ; cultivată.
- M 4 — Mărășeni, la 20 m V de M 3, în dreptul km 5 al șoselei. Distrusă prin lucrările de terasare ale șoselei ; se păstrează numai partea sa de E.

M 5 — Moara Domnească (com. Văleni, jud. Vaslui), în marginea de S a satului, la 25 m V de șoseaua Iași-Solești-Vaslui, în dreptul km 5. I = 1,8 m ; D = 28 m. Început de aplatizare cultivată.

M 6 — Solești (jud. Vaslui), la 1 km V de sat. I = 1,8 m ; D = 28 m. Înțele-nită în cea mai mare parte.

M I — Corni-Albești (com. Albești, jud. Vaslui), la 5 km SE de sat, pe un podis situat la 4 km E de calea ferată. I = 3,5 m ; D = 35 m. Aplatizare medie ; cultivată.

M II — Băcăoani, pe podisul de la SE de sat, la 2 km. I = 2,5 m : D = 30 m. Aplatizare medie ; cultivată.

M III — Băcăoani, pe podis la 4 km E de sat. I = 2,5 m ; D = 30 m. Aplatizare medie ; cultivată.

M IV — Solești, la 2 km V de sat și la 100 m N de M 6, pe coasta dealului. I = 2 m ; D = 30 m. Aplatizare accentuată ; cultivată.

LES COMPLEXES FUNÉRAIRES TUMULAIRES TROUVÉS SUR LE COURS MOYEN DE LA RIVIÈRE DE BIRLAD

Résumé

Du fait que la plus grande partie des tumulus se trouvant dans le bassin moyen de Birlad, d'une part et d'autre de la rivière, n'ont pas été signalés jusqu'à présent dans la littérature de spécialité, l'auteur a considéré comme utile de faire leur identification et une succincte présentation de ces monuments archéologiques, dans le but d'attirer l'attention sur le nombre considérable des vestiges qu'on a en vue et d'offrir en même temps des données concrètes à ceux qui s'intéressent à leur investigation méthodique. La majorité des tumulus du bassin du Birlad avait surtout une destination funéraire, ce qui a été d'ailleurs confirmé à l'occasion des fouilles méthodiques ou occasionnelles faites dans quelques tumulus.

Au cours des recherches de surface entreprises dans la zone mentionnée l'on a dépisté un nombre de 133 tumulus, desquels 114 se trouvent dans la plaine du Birlad, tandis que 19 se trouvent sur les collines avoisinantes. D'après leur disposition dans la vallée du Birlad, on peut distinguer plusieurs groupes tumulaires dénommés conventionnellement Ghidigeni, Bădeana-Birlad, Banca-Roșiești și Crasna-Vaslui d'après le nom des localités où ils ont été trouvés. Les tumulus situés dans la plaine ont été numérotés par des chiffres arabes, tandis que ceux qui sont sur les promontoires avoisinants — par des chiffres romaines. Le groupement Ghidigeni comprend 23 tumulus (19 dans la plaine et 4 sur les promontoires avoisinants), le groupement Bădeana-Birlad, d'ailleurs le plus nombreux, 63 tumulus (57+6), le groupement Banca-Roșiești 37 (32+5), et le dernier Crasna-Vaslui qui en compte seulement 10 (6+4).

Du point de vue théorique il existe la possibilité qu'ils appartiennent à des époques historiques différentes, car, selon le témoignage des recherches entreprises dans les régions roumaines, ainsi que dans les régions avoisinantes, la pratique de l'emploi des tumulus se rencontre à commencer par la fin du néolithique jusqu'à l'aube du Moyen Age. Parmi <https://www.cairn.info/doi/10.3917/craiab.000.0000> du moyen du Birlad qui ont

bénéficié de recherches nous signalons l'un de Grivița (comprenant un tombeau à ocre de l'époque du bronze et un autre des XI—XII^e siècles) et deux autres tumulus sur le territoire de la ville de Birlad (des XI—XIII^e siècles), appartenant aux tribus turaniennes nomades.

Les fouilles mentionnées ont fait la prevue de l'intérêt scientifique présenté par les tumulus pour la connaissance de certaines périodes historiques, ce qui impose l'importance particulière que prennent l'investigation et la protection de ces monuments.