

Strabon afirmă în „vol. III al Geografiei” lucrare ce a fost tradusă și în limba română, că a citit cele 30 de volume scrise de Demetrios din Skepsis, despre navele și echipajele folosite de troieni, înainte de războiul cu grecii, dar că acestea s-au pierdut, probabil, pe timpul când biblioteca Pergamului a fost mutată la Roma.

O informație asemănătoare furnizează și Diodor din Sicilia în lucrarea sa „Biblioteca Istorică” tradusă și ea în limba română, în cadrul căreia se menționează „Cronica lui Eusebiu” (pag. 420). În clasificarea respectivă sunt indicate intervalele de timp în care triburi ale tracilor, dar și alte comunități din Mediterana de Est au deținut supremația maritimă, după terminarea războiului troian. Este firesc să ne întrebăm, dacă în acele timpuri, navele troienilor nu au ajuns și pe țărmurile de vest ale Mării Negre, în ținuturile dunărene ale getodacilor, de unde aceștia își puteau procura produse agricole, pentru a aproviziona populația și apărătorii troieni, care au fost nevoiți să suporte un asediu de circa zece ani.

Din „Istoriile” lui Herodot, care a trăit în sec. V î. Hr., aflăm despre expediția lui Darius, regele perșilor, pe malul vestic al Mării Negre, unde existau regiuni și localități ce le furnizau de mult timp, navigatorilor și negustorilor greci, sosiți cu nave din porturile lor de la Marea Egee, grâne, pește, sare, miere, lemn și alte produse, pe care le schimbau cu produse aduse de ei, din care făceau parte armele, uleiul de măsline, vinurile, țesăturile etc.

În această expediție, armata terestră a lui Darius, era însoțită și de o flotă ce transporta proviziile necesare și îl ajuta la trecerea apelor strâmtorii Bosfor sau ale Dunării, construind poduri de vase. Însăși prezența perșilor și staționarea lor în zona strâmtorilor Mării Negre, constituiau mari și grave probleme de aprovizionare cu grâne a orașelor grecești de la Marea Egee, pentru că deja Egiptul, alt posibil furnizor fusese cucerit. O situație asemănătoare, în care cetățile grecești au fost puse în situația de a nu-și putea asigura aprovizionarea cu grâne, s-a repetat în timpul războaielor greco-persane, când după invazia perșilor în peninsula balcanică, legăturile comerciale și transporturile de grâne din ținuturile și localitățile aflate pe țărmurile Mării Negre s-au întrerupt.

După bătălia navală de la Salamina (20 septembrie 480 î. Hr.) flota militară și infanteria marină ateniană au avut ca obiective imediate nu numai alungarea perșilor în Asia Mică ci și eliberarea strâmtorilor Dardanele și Bosfor, pentru asigurarea libertății de navigație a navelor de comerț ateniene sau a altor insule sau orașe grecești aflate pe țărmurile Mării Egee spre ținuturile și localitățile furnizoare de grâne și alte provizii din Marea Neagră, provizii atât de necesare populației Atenei care suportase asediul și incendierea orașului de către perși, nevoii urgente de a-și hrăni marinarii aflați la bordul navelor de război (o triemă avea în echipaj 170 vâslași, 20 de marinari și 15 soldați), a hopliților (infanteria marină) necesară alungării perșilor în Asia și eliberării cetăților grecești din Ionia, Lidia, Caria. O navă de comerț, putea avea un echipaj de circa 20 de navigatori și vâslași. Propulsia navei era asigurată de un catarg și o velă.

Pentru manevra unei nave de comerț se foloseau de la 4 la 6 vâslași. La fel de necesară era aprovizionarea cu grâne și alte alimente a populației Atenei (femei, copii, bătrâni) care pe timpul asediului, distrugerii și incendiarii Atenei, au fost transportați în insulele Salamina și Egina, în timp ce alții au fost duși pentru siguranță în localitatea Troizen aflată în peninsula Peloponez, în sudul golfului Saronic. Toate aceste acțiuni, au fost aduse la îndeplinire de navigatorii și negustorii atenieni de pe navele de transport, despre care scriitorii istorici și oratorii greci (Herodot, Demosthene etc.) nu au scris suficient.

Crâmpoie de informații despre uzanțele maritime folosite în acele timpuri, se regăsesc în scrierile lor, în legătură cu produsele grecilor ce erau schimbate pe grânele furnizate de locuitorii Pontului, despre împrumutul maritim și în aceeași perioadă sau ceva mai târziu despre avaria comună (ulterior denumită Legea din Rhodos a aruncării).

Putem presupune că geto-dacii, care făceau parte și ei din numeroasele triburi tracice și-au construit ambarcațiuni, cu care au navigat pe Dunăre și pe apele interioare, sau poate chiar pe mare, în apele de la gurile Dunării, unde pescuiau din cele mai vechi timpuri. Probabil că uzanțele maritime folosite de greci, au fost cunoscute și folosite și de către locuitorii din Tomis, Callatis, Histria. Încă din timpul regelui Burebista și a urmașilor lui, se știe că dacii au trecut deseori Dunărea, cu navele sau pe gheață, în ținuturile stăpânite de romani. Pentru stăpânirea fluviului, romanii au avut numeroase conflicte cu dacii. Pe Columna lui Traian de la Roma pot fi văzute scene în care romanii folosesc nave pentru trecerea Dunării.



Pe timpul stăpânirii romane și chiar după retragerea armatelor și administrației din timpul împăratului Aurelian, dacii au continuat legăturile cu populația ce trăia în ținuturile din sudul Dunării, folosind ambarcațiuni suficient de încăpătoare, rezistente și stabile. Despre toate aceste acțiuni, trebuie amintită admirabila lucrare a Lt. colonelului de marină Mihai Drăghicescu „Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la Gura Tisei până la Mare și pe coastele Mării, de la Varna la Odessa” apărută în anul 1885, retipărită în anul 1943. Notă: Colonelul Mihai Drăghicescu a fost directorul Școlii de Marină de la Galați, prima școală navală. Invazia goților din 248 e.n. a lăsat urme. Cetatea Histria a fost distrusă.

O altă puternică invazie a goților și altor popoare migratoare are loc în anul 267. Aceștia, porniți din nordul Mării Negre, pătrund pe Dunăre și continuă apoi navigația spre Constantinopol, ajungând în Marea Egee. Aceste legături cu navele pe Dunăre și pe Marea Neagră, se mențin și în timpul împăraților bizantini, a căror flotă militară apăra granițele de nord-est ale imperiului. Comandantul flotei bizantine își avea reședința la Lykostomion (Vâlrov), de unde oamenii lui puteau supraveghea și țărmurile Mării Negre, dar și intrarea pe Dunăre.

Prin tratatele încheiate cu Veneția (1082) și Genova (1155), bizantinii acordă privilegii comerciale acestora în întregul imperiu. Venețienii, de multe ori la concurență cu genovezii, pătrund cu corăbiile lor în Marea Neagră și urcând pe Dunăre stabilesc relații comerciale cu localnicii, în locuri prielnice de adăpost pentru nave, în timp ce despre genovezi se știe că au ajuns și au făcut comerț la Vicina, Chilia, Brăila, Cetatea Albă, Giurgiu și Calafat (unde își călăfătuiau corăbiile) dar în călătoriile lor prin Marea Neagră ating și porturi ale Crimeei. Putem presupune că populația locală

știa la rândul ei să construiască ambarcațiuni și să navigheze pe Dunăre și chiar pe mare, în regiunile bogate în pește ale gurilor fluviului. După căderea Constantinopolului sub turci (1453) și închiderea navigației prin strâmtoarele Bosfor și Dardanele, comerțul pe Dunăre și pe mare al Principatelor Române, se mai făcea, prin mijlocirea grecilor, numai spre Istanbul sau alte porturi ale otomanilor.



Totuși la mânăstirea Zoograful de pe muntele Athos, se păstrează o inscripție pe o piatră, care indică faptul că Ștefan cel Mare a construit un turn de corăbii (far) în anul 6983 (1475), fapt ce confirmă că navele moldovenești, ajungeau în vremea lui, până în Marea Egee. După cucerirea de către turci a cetăților moldovene Chilia și Cetatea Albă, navigația și comerțul țărilor românești, intră aproape complet sub control otoman. Marea Neagră devine lac turcesc.

În anul 1462, voievodul Țării Românești Vlad Țepeș îi înfrânge de mai multe ori pe turci și-i urmărește până ce trec Dunărea. La fel reușește și voievodul Ștefan cel Mare al Moldovei să-i bată pe turci la Vaslui și-i urmărește până la Dunăre. În gândirea politică a turcilor din timpul sultanului Soliman Magnificul prezentată în lucrarea „Multeka Ehbar” denumire care tradusă în limba română este „Confluența Mărilor”, se consideră că imperiul creat de turci, este scaldat de apele a 12 mări și mari golfuri din Europa, Asia și Africa, printre care și Marea Neagră. (Această lucrare se află, în copie și la institutul Nicolae Iorga din București). Pentru otomani, Marea Neagră devenise lac turcesc.

Moldova și Muntenia asigurau hrana orașului Istanbul și a altor provincii apropiate. Din Crimeea și porturile ei, plecau spre Imperiul Otoman, dar și spre vestul Europei, navele încărcate cu mărfuri aduse de caravane ce soseau din Asia. În perioada sec. XV - XVII localnicii de prin satele românești, dar și negustorii români, trec de multe ori în sudul Dunării. Probabil ambarcațiuni ale muntenilor și echipajele lor, au fost folosite de către turci și în timpul asediului Vienei, din 1529, pentru transporturi pe Dunăre a proviziilor și echipamentelor militare. În anii 1594 și 1595 Mihai Viteazul atacă orașele Giurgiu, Brăila, Orașul de Floci, Turtucaia și Nicopole, traversând de multe ori Dunărea și distrugând mai multe luntre (peste 1.000) adunate de turci, probabil din localitățile aflate în sudul Dunării, pentru a construi un pod plutitor. Putem presupune că astfel de ambarcațiuni erau des folosite pentru legăturile dintre români, sârbi și bulgari, dar și transportul materialelor de război folosite de turci, la asediul Vienei din anul 1683.

În anul 1690 domnul Țării Românești Constantin Brâncoveanu primește ordin de la turci, să găsească oameni care să conducă navele lor în zona Porților de Fier și prin alte locuri stâncoase. Faptul că se făcea apel la voievodul muntean, ne face să credem că priceperea românilor pentru transporturile pe apele Dunării, erau cunoscute. După anul 1714, încep domniile fanariote în țările române, iar legăturile pe apă cu teritoriile aflate în sudul Dunării, devine ceva obișnuit. În secolul XVIII Imperiul Otoman pierde mai multe bătălii cu austriecii, care sunt interesați de navigația și comerțul pe Dunăre. Rușii la rândul lor, în timpul țarului Petru cel Mare cuceresc Azovul, iar în timpul țarinei Ecaterina a II-a, se luptă cu turcii în Marea Neagră și-i înfrâng la Caliakra (1768), apoi și în Marea Egee, la Ceșme (1770).





Prin pacea de la Kuciuc - Kainargi (1774) turcii sunt obligați să asigure libertatea de navigație și de comerț pe Dardanele, Bosfor, pe Marea Neagră și pe Dunăre. Rusia și Austria își creează consulate și viceconsulate la București, Iași și Chilia. Sunt urmate de Franța și Anglia. În porturile românești de pe Dunăre, la Galați și Brăila în timpurile domnitorilor fanarioți Alexandru Ipsilanti, Grigore Ghica, Nicolae Mavrogheni și Alexandru Moruzi se construiesc nave comerciale și nave militare. La Brăila și la Galați sosesc nave sub pavilioane ale țărilor din vestul Europei. După Congresul de la Viena (1815) care proclamă principiul libertății navigației pe toate fluviile internaționale, porturile românești încep să fie frecventate de nave ce navigau sub pavilioane europene diferite.

Portul Brăila este declarat „port liber” de către Alexandru Vodă Ghica la data de 19 februarie 1836. Potrivit „Operelor Economice” ale lui Nicolae Iorga, editura Științifică și Enciclopedică 1982, cap V , în anul 1840 au intrat în port 321 nave turcești, 197 grecești, 48 sarde, 39 rusești, 32 austriece, 7 ionice, 7 românești, 5 nave napolitane, 3 engleze, câte unul din Franța și din Samos, care au încărcat mai multe grâne și porumb, sămânță de in, mei, lână și seu. Portul Galați devine port franc (zonă economică liberă) din martie 1836 și încă din 1837 primesc la încărcare printre altele 37 de corăbii sarde, 25 austriece, 20 rusești. În anul 1840 intră la Brăila 449 de corăbii și la Galați 528. În 1843 la Brăila au fost create consulate ale Angliei și Greciei și funcționa un tribunal de comerț care rezolvă și litigiile navale. Tot în același an, în portul Galați se deschid consulate pentru Sardinia și viceconsulate pentru Anglia, Franța, Austria și Rusia.

Căpitan Voiculescu Adrian Virgiliu