

# FLOTA ROMANĂ ÎN RĂZBOAIELE DACICE

CRISTIAN MATEI

Războaiele daco-romane au suscitât un interes deosebit în rândul oamenilor de știință mai ales datorită existenței mărturiei monumentale a teribilelor încelestări: Columna Traiană. Nu au lipsit dintre studiile consacrate acestui monument interpretările cele mai diverse din punct de vedere istoric, artistic și tehnic, încercându-se identificarea și catalogarea locurilor, faptelor, personajelor, bătăliilor, armamentului folosit de combatanți, costumelor, tehnicilor de construcție civilă și militară, florei și reliefului, identificarea artiștilor și tehnicilor de ridicare a monumentului însuși, a sensului și mesajului transmis de acesta în mijlocul unei Rome contemporane cu evenimentele, sau pentru o Romă a posterității<sup>1</sup>.

Mărturiile anticilor, precum și dovezile arheologice acumulate în timp despre civilizația geto-dacă în general și cele două războaie purtate de Traian, în special, au făcut ca atenția istoricilor să se concentreze cu precădere asupra operațiilor de uscat purtate de armata romană la nord de Dunăre — armatei terestre revenindu-i greaua sarcină de a înfringe rezistența dacilor închiși între „munții lor fortificați cu ziduri” —, flotei și rolului jucat de ea în cele două războaie daco-romane rezervându-i-se doar scurte mențiuni, fără a-i li dedicat un studiu aparte în raport cu importanța deosebită ce va fi avut-o, importanță dovedită și de prezența ei în numeroase scene ale Columnei. Departe de a fi avut un rol subsidiar, flota a constituit unul dintre principalele elemente ce au asigurat succesul deplin al operațiilor militare în Dacia, fiind chiar, în primul război dacic, cheia victoriei romane.

Ieftin și rapid<sup>2</sup>, transportul pe apă a fost una dintre preocupările de bază ale epocii lui Traian, împăratul acordând o atenție deosebită dezvoltării flotei, amenajărilor portuare și construcției canalelor navigabile din întreaga lume romană. Amplul program de mărire a capacităților portuare<sup>3</sup>, de construcție a noilor canale<sup>4</sup> și dragarea a celor vechi<sup>5</sup> coincide, probabil nu întâmplător, cu perioada cuprinsă între anii 99—106 e.n., perioadă de pregătire și desfășurare a războaielor dacice. Rolul activ pe care îl are flota în cele două războaie cu dacii și mai ales, cum se va vedea în continuare, în primul dintre ele, face ca atenția împăratului pentru dezvoltarea acestei forțe a războiului să fie cu totul deosebită, ea fiind pregătită și după 106 e.n. în vederea desfășurării celui alt mare conflict militar pe care Traian îl gândea în cadrul amplului program de expansiune al imperiului: războiul cu parții.

Soldat prudent, înzestrat cu o mare putere de organizare de care a dat dovadă în decursul unei îndelungate cariere militare, Traian a pregătit cu minuțiozitate confruntarea cu Decebal. Inspectia împăratului pe frontiera danubiană, în 98—99 e.n., avea menirea să verifice capacitatea de luptă a legiunilor staționate aici<sup>6</sup>, să studieze toate posibilitățile de pornire a uriașei mașini de război romane și să ia măsurile adecvate în raport cu terenul. Pregătirile marii invazii s-au făcut cu precădere pe malul sudic al Dunării de unde avea să pornească armata spre a traversa fluviul. În cadrul amplului program elaborat de împărat, mobilizarea pe picior de război a flotei militare, asigurarea aprovizionării cu cele necesare invaziei și creșterea capacității portuare în sezonul de iarnă, precum și construi-

irea unor canale navigabile în zona periculoasă a Cazanelor<sup>7</sup>, au constituit puncte de a căror îndeplinire depindea însuși succesul campaniei. Concentrarea amenajărilor genistice, respectiv a construcției de drumuri și de puncte fortificate, precum și abaterca cursului fluviului prin săparea a trei canale în zona Porților de Fier<sup>8</sup>, erau toate subsumate — așa cum îndreptățit observa J. Șașel<sup>9</sup> — unui singur scop: protejarea navigației, aprovizionarea trupelor și libera mișcare a flotei în această regiune. Inscripția datată între 1 ian. — 9 dec. 101 e.n.<sup>10</sup>, este și ea dusechil de clară în această privință, menționind că săparea canalelor a avut drept scop facilitarea navigației pe tot cursul Dunării: „... ob periculum cataractarum flumine salam Dapnari navigatimem fecit”.

Ce caracteristici constructive au avut canalele săpate aici, ar fi fost greu de spus, dacă nu imposibil, în condițiile inexistenței unor informații ale izvoarelor scrise, dacă această laenă nu ar fi fost suplinită prin descoperirea la numai trei kilometri de zona Cataractelor a unui punct întărit cu numele de *Caput Iovis κεφαλή βόας*, punct ce oferă date certe despre folosirea halajului în susul fluviului, pe canalele săpate paralel cu sectorul Cazanelor, halaj făcut cu boii luați de aici, navele folosite fiind cele de tipul *fluminolis*<sup>11</sup>.

Este, de asemenea, de presupus că în marș concentrare de forțe pe care Traian a realizat-o în sudul fluviului, precum și în ocarrea bazelor de aprovizionare cu cele necesare purtării războiului, flota a jucat un rol important, scenele II și III de pe Colună, care prezintă transportarea pe apă a unor însemnate mijloace de subsistență și materiale de război, fiind sugestive în acest sens.

Trecerea fluviului, așa cum ne-o înfățișează scenele IV și V, s-a efectuat cu ajutorul podurilor mobile de vase legate bord la bord printr-un planșeu solid de acinduri. Navele folosite la construcția podurilor<sup>12</sup> erau de regulă făcute în locul unde erau folosite în caz că regiunea dispunea de lemnul necesar sau transportate pe care trase de boi în bagajele armatei (vezi pl. 2, nr. 12). Prescurtat și interpolat de Xiphilin, textul lui Dio Cassius nu descrie exact și în amănunt trecerea Dunării, iar pierderea însemnărilor lui Traian, evident mult mai precise în această privință, face aproape imposibilă reconstituirea cu fidelitate a evenimentelor. Apariția dacilor abia în scena a XVIII-a a Colunei nu înseamnă că aceștia nu-și vor fi făcut simțită prezența înainte de trecerea Dunării, precum și în timpul trecerii ei, căntind să împiedice, așa cum mai târziu o vor face și parții<sup>13</sup>, forțarea fluviului de către armata imperială, acest fapt putând explica înaintarea prudentă, sistematică, a romanilor în Banat.

Odată cu trecerea fluviului de către armata de operațiuni, flota continuă să aibă un rol important în aprovizionare, la care se adaugă — cu siguranță — și acela de curier, făcând legătura între împărat și Moesia Inferior.

Lovitura biuc giudită dată de către Decabal și aliații săi în iarna 101—102 e.n. în Moesia, pune în primejdie nu numai regiunile atacate, ci înclina, în cazul unei reușite, însăși cumpăna războiului în favoarea dacilor. O intervenție a lui Traian, care la începutul iernii trecuse Dunărea pe o navă pentru a ierna în sudul fluviului, nu putea să fie decât salutară cu condiția să se producă imediat. Împăratul, strateg desăvârșit, nu a ezitat nici un moment să intervină, dându-și seama că printr-o bătălie victorioasă putea salva nu numai provincia Moesia de la distrugere, dar chiar întoarcere în favoarea sa soarta războiului al cărui mers, pentru moment, nu îl avantaja. În aceste condiții, Traian nu-și putea permite nici o întârziere. Pe de altă parte punerea în marș a unor forțe militare importante, cum vor fi fost cele conduse de însuși împăratul, pe distanță uprociabilă de separa cîmpul de operațiuni din Banat de cel din Dobrogea, drum de-a lungul căruia armata romană ar fi avut de trecut patru cursuri mari de apă (Jiul, Oltul, Argeșul, Dunărea), la care s-ar fi adăugat condițiile aspre ale iernii, ar fi dus nu numai la o întârziere de cel puțin două săptămîni, ci și la epuizarea resurselor fizice ale trupii. De aceea, Traian a ales soluția cea mai simplă care îi permitea să parcurgă întreaga distanță rapid, cu puține pierderi în oameni și materiale și cu minimum de efort pentru armata care trebuia să intre în luptă imediat ce va fi ajuns pe teatrul de operațiuni din Moesia: drumul pe Dunăre.

Colună prezintă în scenele XXXIII—XXXV îmbarcarea și drumul urmat de Traian în josul fluviului, pentru această operație fiind folosite atit navele de luptă, *libur-*

nae<sup>14</sup>, cît și navele de transport pentru provizii și materiale, dar și pentru oameni și animale, de tip *caudicaria*, *actuaria* și *hippuga*<sup>15</sup>.

Rezultatul campaniei din Moesia fiind îndebuste cunoscut, nu vom insista asupra lui. Trebuie remarcat însă, că la scurtă vreme după ce împăratul împreună cu o numeroasă parte a trupii părăsește teatrul de operațiuni din Banat, Decabal inițiază o contraofensivă în Țara Hațegului cu scopul de a-i alunga pe romani de aici, scop a cărui nerealizare a fost suplinită de importante pierderi suferite de forțele romane<sup>16</sup>. Este din nou rîndul flotei să intre în acțiune și să transporte pe frontul bănățean armatele victorioase în Moesia și pe împărat, a cărui prezență era reclamată imperios, acțiune de a cărei rapiditate depindea păstrarea avantajului strategic obținut în prima campanie din anul 101 e.n. Scenele XLVI și XLVII ale Columnei, în care apar două nave — una lungă, de luptă, și alta rotundă, de transport — prezintă momentele ce au precedat înbarcarea.

Este incontestabil faptul că victoria în primul război dacic s-a datorat în mare măsură deosebitei mobilități a armatei romane, apariției oportune a acestora în punctele „calde” ale frontului, un merit deosebit revenind în acest caz flotei militară și de transport de pe Dunăre, precum și celor care o deserveau.

Puternicele capete de pod pe care romanii le obțin în teritoriul dacic prin pacea din 102 e.n. și măsurile de precauție pe care le adoptă Traian pentru întărirea garnizoanelor romane, mai ales în Moesia Inferioară, fac ca în al doilea război, pornit din, chiar, interiorul pămîntului dacic<sup>17</sup>, rolul flotei să nu mai fie la fel de important ca în primul război, aceasta neexcluzînd participarea ei la operațiuni de transport a trupelor și materialelor, precum și de trecere a unor cursuri de apă, de la începutul ostilităților și pînă în momentul ultimei bătălii ce a precedat sinuciderea lui Decabal.

Nici izvoarele scrise, nici Columna nu au dat prea multe amănunte despre construcția monumentalului pod de la Drobeta. Cu toate acestea am putea presupune, desigur cu caracter ipotetic, folosirea în transportul pietrei necesare construcției a acelor așa numite *lapidaria varia*, specializate în acest fel de cărăușie<sup>18</sup>.

Începînd cu scena LXXVII, flota își face din nou apariția pe Columnă, moment care coincide cu începutul propriu-zis al celui de-al doilea război dacic. Navele, atît cele de transport, cît și cele de luptă, *bireme* și *trireme* își primesc încărcătura de oameni și materiale pe care le vor transporta cît mai aproape de teatrul de operațiuni<sup>19</sup>. Alegerea drinului pe apă, mai rapid decît soluția marșului pe uscat, este explicabilă avînd în vedere că primăvara-anotimpul prielnic declanșării unei confruntări militare de anvergură a cărei durată nu putea fi prevăzută cu exactitate — trecuse, iar din motive obiective războiul nu mai putea fi amînat<sup>20</sup>.

Purtarea laptelor în zona submontană și montană ar părea că exclude participarea la acestea a flotei sau a unor elemente ale ei, fapt contrazis de apariția pe Columnă a unor ambarcațiuni ușoare care vor continua să joace un rol important și în al doilea război dacic. Scena CXXXI prezintă trecerea forțelor romane peste un rîu lat cu ajutorul plutei, poziția „în repaus” a soldaților — cîte trei pe fiecare plută, a ultimei plute care părăsește malul-asczată perpendicular în raport cu celelalte trei, precum și distanța dintre cele patru planșee de scînduri, exclude posibilitatea ca acestea să fi alcătuit un pod, fie el și grosolan, caz în care soldații s-ar fi aflat în marș, fără a fi dispuși în grupuri de trei pe fiecare planșee și fără a privi spre malul de unde au plecat. Într-o scenă care urmează celei amintite mai sus, scena CXXXIII, romanii construiesc sau assemblează bărci ușoare în interiorul unei fortificații aflată pe malul unei ape, în timp ce dacii părăsesc o fortificație de pe malul din opoziție, pregătindu-se de ultima confruntare, decisivă, ce are loc după căderea Sarmizegetusei, la scurtă vreme înaintea sinuciderii lui Decabal.

Printre puținele minime proprii de corăbii antice care ni s-au păstrat se numără și acela al uneia dintre cele mai mari nave aparținînd lui *classis Misenensis*, o *quadriremă* cu numele de *Dacicus*<sup>21</sup>, amintind astfel de participarea și aportul adus de flotă la obținerea victoriei în războaiele din 101—102 e.n. și 105—106 e.n., iar în cadrul lui *classis Alexandrina* o *liburnă* poartă numele de *Draco*, nume ce desemna și steagul dacic, între numele navei și figura emblematică de la prova existînd probabil o directă legătură.

Descoperirea în 1895 la Althiburus, în Tunisia, a unui mozaic de o excepțională însemnătate pentru arheologia navală a făcut ea o serie de reprezentări ale corăbiilor antice de pe diverse monumente ale anticității să capete identitate. Deși schematic prezentate și fără detalii deosebit de precis redacte, fapt ce ar fi făcut posibil orice fel de confuzii în cazul în care numele navelor de pe mozaicul tunisian nu ar fi figurat alături de acestea, documentul de la Althiburus se constituie într-un adevărat catalog naval al anticității romane, unic în felul său pînă în prezent<sup>23</sup>. Pînă acum nu a fost elaborat nici un catalog al navelor Columnei, catalog pe care, pe lângă utilitatea sa pentru cunoașterea flotei romane la începutul sec. II e.n., ar putea fi pus în legătură cu M.A.-datat în a doua jumătate a sec. II e.n.<sup>24</sup> — care prezintă vase ce cu siguranță se aflau în uz în timpul războiului lui Traian. De asemenea, trebuie menționat că navele Columnei își găsesc bune analogii în ceea ce privește componentele generale și de detaliu atît în textele antice, cît și în alte reprezentări de corăbii de pe monumentele anticității greco-romane<sup>25</sup>.

Grație unor texte juridice (Ulpus Marcellus, Dig. 49, 15, 2) navele de pe M.A. au putut fi împărțite în patru mari clase: *navis longa*, *actuaria*, *oneraria* și *piscatoria*, la care cercetătoarea I. Pékary a adăugat recent o a cincea clasă, aceea de *fluminalis*<sup>26</sup>. Catalogul navelor Columnei, pe care îl propunem în continuare, urmează această clasificare<sup>27</sup>.

## I. NAVIS LONGA

1<sup>o</sup>. — Scenă XXXIII 82, 83 (pl. 8) *Liburnă* fluvială cu două rinduri de vîșle folosită de flota romană în primul război dacic (101—102 e.n.). Acest tip făcea parte din flota de la Rin și Dunăre în sec. I și II e.n., fiind folosit mai ales ca transportor de trupe<sup>28</sup>. Nava este prezentată spre dreapta în momentul desprinderii de țarm, operațiune pe care o efectuează ultimul dintre vîșlași de la prova. Pe rîndul superior se află cinci vîșle; iar pe cel inferior patru. Sabordurile (*columbaria*) navei nu sînt figurate. În spatele cîrmei, la extremitatea pupei, se află cabina comandantului (*diaeta*)<sup>29</sup> (vezi pl. 2, nr. 7, 8) peste care se arcuiește un *aphlaston* cu trei brațe<sup>30</sup> (vezi pl. 1, nr. 1, 2, și 3). Pasarela de la pupa este redată foarte oblic față de linia de plutire a navei, cu extremitatea îndreptată în sus<sup>31</sup>.

2. Scena XXXIV, 85, 86, jos (Pl. 10). *Liburna* fluvială din dotarea flotei dunărene (V. Pl. 4, nr. 21). Nava se deplasează spre dreapta acționată de nouă perechi de vîșle, cinci pe rîndul de sus și patru pe cel de jos. Vîșlele de sus sînt trecute prin copastie. Sistemul de guvernare este reprezentat de două lopoți, mai late decît ramele (cea din tribord vizibilă în totalitate), manevrate de doi cîrmaci<sup>32</sup>. Un *akrostolion*<sup>33</sup> (v. Pl. 1, nr. 1, 2a) ușor curbat în afară prelungeste etrava ridicîndu-se deasupra unui mic turn cu patru creneluri aflat la prova<sup>34</sup>. Panoul aflat sub acest mic spațiu fortificat din prova este traversat de un odgon puternic, fiind ornamentat cu două victorii la extremități, sus, de o parte și de alta a unui *hippocampus*<sup>35</sup> (?). Pasarela de la pupa urmează linia aviată a navei. Deasupra pasarelei se boltește *diaeta* cu un aspect de construcție solidă. În spatele acesteia se află o hampă de steag verticală cu o eșarfă dublă (*tacnia*?)<sup>36</sup> (V. Pl. 2, 7, b), din care pornește un *chemiscus*<sup>37</sup> (v. Pl. 2, 8 și 9) unit cu un *aphlaston* din al cărui nod se desfac trei brațe<sup>38</sup>.

3. Scena XXXIV, 85, 86, sus. *Liburna* fluvială din flota dunăreană (*classis Moesica*) cu două rinduri de vîșle, patru pe rîndul de sus și trei pe cel de jos. Bordajul este format din două panouri deasupra cărora este plasată copastia prin care trece rîndul de vîșle de sus. Extremitatea pintenului (*ἐμβολος*)<sup>39</sup>, aflat în fața etravei, este emersă. În partea de sus a etravei se află un *akrostolion* scurt. Spre partea din spate, bordajul urmînd o linie aviată se termină într-un *aphlaston* solid, cu trei brațe, elegant curbat deasupra punții, sub care se află cîrmaciul. Sistemul de guvernare este reprezentat printr-o vîșlă solidă la pupa tribord. *Diaeta* lipsește. Pasarela de la pupa este puțin înclinată în sus față de linia de apă.

4. Scena XLVI, 118, 119 (Pl. 11). *Liburna* fluvială din flota dunăreană, cu două rinduri de vîșle, cinci pe rîndul de sus și șase pe rîndul de jos. Bordajul este alcătuit din

trei panouri. Pintenul este emers. În partea de sus etrava este prelungită cu un *akrostolion* curbat spre interiorul navei, formînd un S cu etrava<sup>40</sup>. Puntea prova este fortificată cu un mic turn cu trei creneluri. Sub aceasta se află un panou, traversat de un otgon (ca mai sus, nr. 3), decorat cu un *hippocampus* călărit de un Cupidon<sup>41</sup>. Între copastia și prova este un spațiu liber, aflat și în dreptul cîrmei în capul căreia se află o eche. Peste cabina comandantului se arcuiește un *aphlaston* cu trei brațe, pornite dintr-un nod, ce face corp comun cu un mic *cheniscus* foarte stilizat.

5. Scena LXXIX, 208—210, jos (Pl. 13). *Liburna* cu două rînduri de visle. Scena prezintă începutul celui de-al doilea război dacic, deci, imbarcarea lui Traian pentru călătoria pe mare. Nava, exceptînd cîteva mici amănunte, este identică cu navele de același tip din flota dunăreană. Bordajul este format din două panouri deasupra cărora se află copastia. Pintenul, proeminent, este emers, linia de apă prelungindu-se într-un pinten mai mic, *proembolion*<sup>42</sup>, deasupra celui principal. Propulsia este efectuată cu ajutorul a patru visle ce ies prin copastia și a altor trei dispuse pe primul panou al bordajului. La pupa se observă o pasarelă scurtă, aproape în prelungirea copastiei, lopata cîrmei și *diaeta*. Tot aici se află trei steaguri de *cohortă* și un *vezillum*<sup>43</sup>. Din *aphlaston* se vede numai partea ce se arcuiește peste cabina comandantului, la prova nu există *akrostolion*. Sub puntea prova, crenelată, se află un panou împărțit în două registre, în fiecare registru aflîndu-se o ghirlandă. Sub linia de apă, în spatele pintenului, este redat din față un ochi omenesc, *oculus*<sup>44</sup> (V. Pl. 14, 1).

6. Scena LXXIX, 209, 210 — LXXX, 211, 212, în mijloc. *Triremă* făcînd parte din *classis Ravennas*<sup>45</sup>. Bordajul este format din trei panouri la care se adaugă copastia. Propulsia se face cu ajutorul a trei rînduri de visle aranjate în *quincuncem*<sup>46</sup> (V. Pl. 1, 5). La prova este vizibil un turn crenelat pe care se aprijină un catarg scurt, *artemonul*, aplecat în față, pe care este prinsă o velă (*velum*) triunghiulară (*supparum*)<sup>47</sup>. Nu are *akrostolion*. De la jumătate, spre pupa, corpul navei este acuns de *liburna* de jos, putîndu-se observa totuși linia aviată, pasarela și *diaeta*. *Aphlaston*-ul face corp comun cu un *cheniscus*, depărțindu-se deasupra punții în trei brațe de care este suspendată *lanterna*<sup>48</sup> (V. Pl. 1, 3a). Tot la pupa se află și un *vezillum*. Ca ornamente, la baza turnului crenelat din prova se află un panou cu doi delini așezați la un *cantharos*<sup>49</sup> sub care se află un altul decorat în val attic (V. Pl. 14, 3) iar în spatele acestuia alte două registre suprapuse sînt decorate: cel de sus cu flori, iar cel de jos cu cruciulițe. În spatele pintenului emers este redat în relief un splendid *hippocampus* (V. Pl. 14, 2).

7. Scena LXXIX, 210 — LXXX, 211—213, sus. *Liburna* făcînd parte din *classis Ravennas*. Bordajul, foarte înalt, este format din trei panouri la care se adaugă copastia întreruptă la prova și de două ori spre pupa. La prova pintenul emers este mult curbat în sus, alcătuiind un C cu un *akrostolion* scurt, cu o mică volută în capăt. Turnul de la prova este crenelat la partea de sus, avînd totodată în corpul său trei arcade pentru tragere. Sub turn, în rînd cu primul panou al bordajului, se află o placă ornamentată cu un *hippocampus* călărit de un Cupidon. Între acest ornament și limita de jos a primului panou se află alte trei locașuri dreptunghiulare sub care, pe o lungime de 1/3 din al doilea panou al bordajului, se află un sector ornamentat cu ghirlandă și flori. La pupa se observă lopata din tribord a sistemului de guvernare. Pasarela continuă copastia, deasupra ei aflîndu-se *diaeta* împărțită în 16 sectoare ornamentate cu flori și cruciulițe. Peste *diaeta* se arcuiește un *aphlaston* unit cu un *cheniscus*, deasupra punții, depășind cabina cu trei brațe pornite dintr-un nod puternic reliefat. Deasupra virslajilor, pe doi suporturi montați în punte se află un catarg (*malus* sau *arbor*) cu o pînză înfășurată pe el și fixată cu saule (*rudentes*)<sup>50</sup>.

8. Scena LXXXII, 217 — LXXXIII, 218, jos (Pl. 15). *Liburna* cu două rînduri de visle, cîrmei pe rîndul superior, ieșind din copastia, patru pe cel inferior pornind din al doilea rînd al bordajului. Bordajul este format din patru panouri la care se adaugă copastia. La prova pintenul puternic, emers, este suplinit cu alți doi pinteni, de dimensiuni mai mici, cel de deasupra pintenului principal cu trei dinți iar mai sus un altul cu cap de berbec la extremitate, în această ordine apărînd și pe alte monumente. (V. Pl. 1, 4a și b). Peste puntea prova este aplecat un arbore *artemon*, avînd în capăt un vultur cu aripile lăsate, de care este prinsă o velă. În spatele acestuia se ridică vertical un *akrostolion* fără volută.

Puntea prova marcată ca o structură separată pînă la linia de apă, are la partea superioară un panou dreptunghiular, ornamentat cu flori, aplicat oblic spre pupa, care face cu panoul de dedesubt un unghi în care sînt marcate trei creneluri. În panoul de jos sînt reprezentate două nave lungi. Între puntea prova și primul panou al bordajului, la care se adaugă copastia, există un spațiu liber. Primul panou, ornamentat în val se continuă pînă la extremitatea pupa. Pasarela urmează linia aviată a navei. Lopata cîrmei are în cap o eche. Peste *dinoto*, ornamentată cu flori, se arătiește un *aphlaston* simplu, cu un singur braț.

9. Scena LXXXII. 217 — LXXXIII. 218, sus. *Liburnus* cu două rinduri de visle, primul la nivelul copastiei, celălalt pe al doilea panou al bordajului. Vislele de pe al doilea rînd au la ieșirea din salorzi capetele rotunjite<sup>51</sup>. Nava este ascunsă parțial de personajele din nava de jos și distruge în partea superioară și la pupa de o agresiune mai veche. La prova pîntenul este puternic și ascuțit, deasupra sa aflîndu-se un pînten suplimentar de mici dimensiuni. În spatele unui *akrostolion* lung și drept, la partea superioară a punții prova se află un panou cu o sirenă între două ghirlande cu flori, sub care se află trei creneluri. Pe punte se vede capătul unui catarg eulent pe suport și pinza (?) atîrnînd în falduri.

10. Scena LXXXV, 225. Prova unei *liburnus* cu două rinduri de visle. La puntea prova se află un turu crenelat, iar pe un panou dispus sub acesta, un *hippocampus* și un Cupidon. În spatele pîntenului emers este redat un *oculus* văzut din față. Pe punte se află un catarg cu pinza rulată, culcat pe suport.

## II. ACTUARIA NAVIS

11. Scena XXXIV, 84, sus. (Pl. 9). *Actuaria*, cu un singur rînd de visle<sup>52</sup>, folosită în primul război dacic. Acest tip de navă este un ideal transportor de trupe pedestre, călăreți (fără cai) și material de război<sup>53</sup>. Face parte dintre navele numite *aperlae*<sup>54</sup>. Așa cum o arată M.A. (v. Pl. 3, 19), era o navă care folosea deopotrivă ramele și vecele. Pe Columnă catargul și pinzele nu sînt figurate<sup>55</sup>. Bordajul este alcătuit din două panouri, legate pe linia de apă cu un brîu ce urmează linia aviată a navei, curbîndu-se spre pupa unde se află și locul celui ce manevrează sistemul de guvernare reprezentat printr-o lopată fixată într-o cutie redată prominent pe panoul superior al bordajului. Poziția minilor cîrmaicului sugerează existența unei eche care a fost probabil pictată. Banchetul cîrmaicului este solid, lărat din scinduri legate cu cuie, fiind depășit de pupa ce se ridică arcuit în spatele cîrmaicului.

12. Scena XLVI, 119 — XLVII, 120 (Pl. 11). *Actuaria* prezentată în timpul înoărcării cu baloturi mari. Corpul navei are o linie aviată atît spre prova cît și spre pupa. Bordajul este format, pînă la linia de plutire, din două panouri legate printr-un brîu. Pupa se termină printr-un gît înalt, depășind locul cîrmaicului, pe care sînt figurate patru coliere. Sistemul de guvernare nu este figurat. Locul cîrmaicului prezintă aceleași caracteristici ca și cel de la nr. 11.

## III. ONERARIAE NAVIS<sup>56</sup>

13. Scena XXXIII, 80, 81 (Pl. 8). *Caudicaria* (?)<sup>57</sup> Navele de acest tip se încadrează și în tipul *fluminatis*, fiind folosite pentru transportul materialelor și alimentelor. Bordajul, urmînd o linie aviată atît la pupa cît și la prova, este format din două panouri legate între ele printr-un brîu. Un alt panou se află deasupra celorlalte două, începînd, de la prova și oprîndu-se în fața sistemului de guvernare. În felul acesta apare și pe alte monumente antice<sup>58</sup>. Extremitatea prova este mascată de pasarela unei nave lungi aflată în față. Sistemul de guvernare este reprezentat de o lopată puternică care nu este fixată într-o cutie specială. Extremitatea pupa se oprește la nivelul scaunului cîrmaicului.

14. Scena XXXIV, 84, jos. (Pl. 9). *Hippago*, navă pentru transportul cailor, făcînd parte din flota dunăreană<sup>59</sup>. Bordajul este format din două panouri legate pe linia de apă cu un brîu. Pupa, vizibilă în scena anterioară, este mare, curbată în sus, ca și pe M.A., prova nefiînd vizibilă. Propulsia este realizată cu ajutorul ramelor, pe Columnă fiind reprezentată o singură vislă în comparație cu *hippago* de pe M.A. care are trei visle. Nu

are sistem de guvernare. Nava transportă trei cai — la fel ea și cea de pe M.A. unde, în plus, deasupra fiecăruia sînt înscrise numele *Feras*, *Ikurus*, *Cupido* (v. Pl. 3, 18), numele generic al cailor de hipodrom. Marile asemănări cu nava de pe M.A. face posibil o filiație între cele două reprezentări ale lui *hippago*, probabil prin intermediul unor schițe model folosite atât de sculptorii Columnei cît și de mozaiștii tunisieni.

15. Scena LXXXVI, 228 — LXXXVII, 229 (Pl. 16). Partea din spate a unei nave de tip *corbilla*, navă folosită în cel de al doilea război dacic pentru transportarea trupelor și a bagajelor acestora<sup>60</sup>. Bordajul este format din trei panouri legate între ele cu două brîuri. În spatele cîrmei, pînă la extremitatea pupa, panoul de sub copastie este decorat în val attic. Deasupra bordajului se află copastia întreruptă în dreptul cîrmei. Pasarella urmează linia aviată a navei, la pupa, fiind foarte oblică față de linia de plutire. Pupa se termină cu un splendid *chenuisus*<sup>61</sup>. Sistemul de guvernare este reprezentat de o lopată puternică, foarte lată, cu o eche în capăt, fixată într-o cutie ce se află la nivelul copastiei. La pupa este vizibilă cabina de comandă. În fața cîrmei se află o ancoră mare de tip „amiralitate”<sup>62</sup>. Deasupra punții se vede arborada reprezentată de un catarg pe a cărui vergă se află o pînză mare, terțarolată<sup>63</sup>. Catargul este ancorat cu saturi și straturi puternice. Îndreptat spre pupa se află ghiul de care atîrnă doi colaci de parine. Pînza este întărită cu grandee, școțele fiind legate de catarg<sup>64</sup>.

#### IV. NAVIS FLUMINALIS

16. Scena II, 7, 8. (Pl. 5). *Linter* (?) sau *curabus* (?). Navă din flota dunăreană pentru transportul materialelor și alimentelor<sup>65</sup>. Atît prova cît și pupa au o linie aviată, prova fiind terminată într-un gît retezat, îndreptat înainte. Bordajul este format din două panouri, legate cu un brîu, primul mult mai lat decît al doilea. La pupa se află banchetul cîrmeiului și o lopată, în tribord, reprezentînd sistemul de guvernare. Nava este lipsită de mijloace de propulsie ceea ce face mai mult decît probabil folosirea halajului. Încăcătura este reprezentată de două butoaie așezate în lungul punții.

17. Scena II, 8, 9. (Pl. 5) *Linter* (?) sau *varshus* (?) Nava are un bordaj masiv alcătuit din trei panouri, legate cu brîuri ce urmează linia aviată a navei atît la pupa cît și la prova, care se termină printr-un gît retezat îndreptat în sus. La pupa se află banchetul cîrmeiului și o vîslă-cîrmă la tribord. La prova se află un catarg scurt, fără piază, folosind prinderii odgoanelor cu ajutorul cărora se efectua halajul<sup>66</sup>. Nava este încărcată cu patru baloturi, suprapuse două cîte două, fixate între doi suportți.

18. Scena III, 10 (Pl. 6). *Linter* (?) sau *curabus* (?) Bordajul este format din trei panouri legate între ele cu brîu. În rest aceleași caracteristici ca la nr. 16. Încăcătura este reprezentată de trei butoaie așezate transversal pe punte.

19. Scena IV, 13, 14. (Pl. 7). *Pontonium* (?)<sup>67</sup> Transportor fluvial care pe M.A. (v. Pl. 2, 11) apare ca fiind propulsat cu pînze și dirijat printr-un sistem de guvernare reprezentat prin două vîslă la pupa. Atașate bord la bord și acoperite cu un planșon de scînduri puteau alcătui poduri inabile<sup>68</sup>. Aici apar șapte vase, alcătuint două poduri<sup>69</sup>, spre mijlocul fluviului fiind folosite nave mai mari, cu bordaje formate din trei panouri, iar spre țărni nave mai mici cu bordaj format din două panouri. Pupa tuturor ambarcațiilor, urmînd o linie aviată, se termină printr-un gît înalt, fără vultă, ce depășește seauul cîrmeiului. Pe toate navele este prezentată vîsla din tribord a sistemului de guvernare. În fața seauului cîrmeiului sînt vizibile suporturile planșonului de scînduri care constituia podul propriu-zis.

20. Scena XXXV, 87 (Pl. 10). *Lenunculus* (?) Navă de transport pe Dunăre, cu bordajul alcătuit din trei panouri — din cel inferior vîzîndu-se pînă la linia de apă foarte puțin — legate între ele cu brîuri drepte. Prova este în unghi, necurbată, iar pupa înaltă depășește banchetul cîrmeiului. Panoul superior are o linie aviată spre pupa. Sistemul de guvernare este reprezentat de o lopată la tribord.

21. Scena XI.VIII, 121, 122 (Pl. 12). *Pontonium* (?) Scena reprezintă patru nave legate într-un pod, toate avînd bordajele alcătuite din trei panouri. Deși seauul cîrmeiului

este figurat, sistemul de guvernare lipsește. Celelalte caracteristici sînt la fel cu cele prezentate la nr. 19.

22. Scena LXXXI. 350 — 353 (Pl. 17) *Ratis* (Συεδία). Forma cea mai simplă de ambarcațiune, pluta. Putea să servească la trecerea oamenilor și animalelor peste un curs de apă <sup>70</sup>. În cazul de față este vorba despre patru astfel de plute pe care trupele anxihare trec un curs lat de apă în interiorul Daciei. Sînt formate din patru pînă la șase scînduri prinse între ele cu cuie.

23. Scena CXXXIII, 356 (Pl. 18) *Ratis* <sup>71</sup>. Într-o fortificație, pe malul unei ape, romarii lucrează două bărci ale căror caracteristici sînt foarte apropiate de cele ale ambarcației prezentată cu acest nume pe M.A. (v. Pl. 2, 10). Acest gen de vase se manevrau cu ajutorul ramelor și nu aveau sistem de guvernare. Prinse bord la bord cu un planșeu de scînduri puteau fi folosite și drept poduri mobile peste râuri, fluviu sau brațe de mare <sup>72</sup>.

În concluzie la acest catalog, ne permitem să aducem în discuție cîteva dintre problemele ce ne-au reținut atenția în timpul studierii navelor de pe Columnă sau a altor materiale ce ne-au stat la îndemînă privind nave figurate pe alte monumente artistice ale antichității clasice.

Primul lucru care atrage atenția este reprezentarea total diferită a corăbiilor pe mozaicuri, pe de o parte, și pe monumentele sculptate, pe de altă parte. Pe mozaic volumele aproape că nu sînt sugerate, perspectiva vizuală fiind eliminată de la început prin însăși tehnica și materialul folosit. Basoreliefurile oferă și ele o perspectivă incompletă, limitînd judecarea detaliilor navelor în profunzime. Cele mai corecte aprecieri, cu privire la dimensiunile și proporțiile dintre diferitele părți componente ale navelor le permit reprezentările în rînd — bossé, din păcate foarte rare și avînd și ele neajunsul de a nu respecta cu fidelitate modelul, prin natura folosirii lor (uneori ca baze de coloană sau de statui) fiind supuse la deformări și amputări ale unor părți constitutive.

Proporțiile dintre personajele reprezentate în interiorul navelor și acestea din urmă sînt și de cronate, personajele fiind reprezentate la o scară mult mai mare decît cea reală. În favoarea lor fiind sacrificate unele părți componente ale navelor, părți ce alcătuiesc mai ales suprastructura. Numărul de panouri ce formează bordajul rămîne, nu aruncînd la latitudinea artistului care ține cont și de spațiul în care trebuie să se încadreze.

O altă problemă de care trebuie să se țină cont este aceea a percepției realității sau a modelului după care lucrează artistul, aici intervenind subiectivitatea celui ce realizează reprezentarea în mozaic sau în sculptură precum și gradul său de pricepere la care se adaugă particularitățile materialului pe care se lucrează, forma monumentului, locul și rolul pe care navele îl ocupă și îl au în ansamblul compoziției.

Sesizînd faptul că o interpretare care să ducă la o concluzie definitivă nu este posibilă, autorul acestui catalog a preferat să pună sub semnul întrebării identificarea unor nave de pe Columnă, optînd pentru încadrarea lor în tipurile generale ce i s-au părut a avea un număr mai mare de caracteristici comune cu navele studiate.

## IMIC DICȚIONAR DE TERMENI MARINĂREȘTI

- Arboradă* — instalație pe navele cu vele compusă din catarg și armăturile montate pe acesta.
- Babord* — partea din stînga a navei privită din pupa.
- Banchet* — canapea special amenajată în corpul navei.
- Bord* — întregul spațiu al navei.
- Bordaj* — perete exterior al corpului navei.
- Copastie* — brîu montat deasupra bordajelor, de la pupa la prova.
- Chilă* — elementul principal al osaturii, montat în partea de jos a navei.
- Eche* — piesă care acționează cîrma. Este montată în capul axului cîrmei.
- Emers* — partea de deasupra apei.



- Etravă** — piesă componentă a osaturii care prelungeste chila pînă la extremitatea prova.
- Grandece** — saulă prinsă în tivul velelor pentru întărire.
- Greement** — parimcle și saulele cu care se fixează arborada și se manevrează velele.
- Sistem de guvernare** — cîrmele (guvernare — conducerea navei cu ajutorul sistemului)
- Linie de apă** — secțiune orizontală ce intersectează corpul navei la un anumit nivel.
- Linie ariată** — linie ușor curbată, fără frînturi.
- Linie de plutire** — marchează nivelul unde se intersectează corpul navei cu suprafața apei
- Prova** — partea din față a navei.
- Pupa** — partea din spate a navei.
- Saborduri** — locașurile vîselor.
- Sart** — manevră fixă care consolidează catargul. Capătul de jos este legat de punte în prova.
- Saulă** — frînghie subțire împletită strîns pentru a nu se întinde.
- Strai** — manevră fixă care consolidează catargul. Capătul de jos este legat de copastie în dreptul catargului la travers.
- Școtă** — manevră curentă care se leagă de colțul liber (de școtă) al velelor.
- Terțarolare** — manevră de micșorare a suprafeței velelor.
- Tribord** — partea din dreapta navei privită din pupa.
- Vergă** — bară transversală fixată la partea superioară a catargului. Susține pinza.
- (vezi ilustrația la pag. 71/vol. II)

#### NOTE

\* Mulțumiri și pe această cale colegei Elena Cuznîn, care a realizat partea grafică a acestui studiu, și adresăm de asemenea alese mulțumiri artistului fotograf Ion Miclea, care ne-a realizat partea fotografică. Lustrarea a fost prezentată la a. 17-a Conferința Eirene, Berlin, 11-15 august, 1980.

- Dintre numeroasele lucrări generale dedicate Columnei menționăm doar câteva: W. Froehner, *La Colonne Trajane*, Paris, 1865; J. H. Pollen, *A description of the Trajan Column*, Londra, 1874; Conrad Cichorius, *Die Reliefs der Traianssäule*, Berlin — Leipzig, 1896-1900 (în cărui numerotare a scenelor, unanim acceptată, a Iolostim și noi); E. Petersen, *Traians daktische Kriege nach dem Säuleneckelief erschüllt*, Leipzig, 1894-1903; K. Lehmann — Hartleben, *Die Traianssäule. Ein römisches Kunstwerk zu Beginn der Spätantike*, Berlin — Leipzig, 1926; Lino Rossi, *Trajan's Column and the Dacian Wars*, Londra, 1971; Fl. B. Florescu, *Die Traianssäule. Grundfragen und Tafeln*, I, Buc. — Rom, 1969; I. Miclea, R. Florescu, *Columna*, Cluj, 1971. Studiile speciale consacrate acestui monument sînt mult prea numeroase pentru a le cita aici.
- Relevantă în acest sens este corespondența între Pîniu și Traian — v. Plin., *Epist.*, X, 41; 42; 61; 62 — privind construirea unui canal navigabil între lacul Sophon și M. Neagră, corespondență care atestă nu numai avantajele transportului pe apă,

ci și importanța pe care o acordă împăratul acestui gen de lucrări.

- L. Cassan, *The ancient mariners*, The Mac Millan Company, N. — Y., 1959, p. 226; Idem, in *J.R.S.*, IV, 1963, p. 33 și urm.
- Plin., *Epist.*, VIII, 4, face aluzie la cartățele săpate de Traian în zona Cazanelor; Proropius, *De aedif.*, 4, 6, 8, pomenește uo canal lîngă ruinele podului de la Drobeta.
- L. Cassan, *op. cit.*, p. 229.
- E. Cizek, *Epoca lui Traian*, Ed. St. și Encicl., Buc., 1980, p. 267.
- Cela trei măști, din cadrul pregătirilor de război, privind flota, pot fi găsite între cele opt enumerate de I. Sasel in *J.R.S.*, 53, 1973, p. 80.
- Plin., *Epist.*, VIII, 4: „dices immissa terris nova flumina...”
- I. Sasel, *op. cit.*, p. 81.
- Publicată mai întîi de P. Petrovic, inscripția a fost analizată de I. Sasel, *op. cit.*, care a propus această dată pentru așezarea ei.
- V. mai jos nota 26.
- Ibid.*, nr. 19, 21-23 și nota 68.
- Dio Cassius, LXVIII, 26.
- V. *cat.*, *naves longae*.
- Ibid.*, *naves oneraria*.
- În acest sens R. Vulpe, in *R.S.A.*, 3, 1973, p. 111 și urm.; R. Florescu, *Stady*, p. 64; E. Cizek, *op. cit.*, p. 277.
- V. Pirvan, *Celtica*, Cult. Naț., Buc., 1926, p. 121 (în Ed. Meril, Buc., 1982, p. 69); R. Vulpe, *Studia Thracologica*, Buc., 1976, p. 147; E. Cizek, *op. cit.*, p. 283.

18. Petronius, *Satyricon*, 117; Plin., *Nat. Hist.*, 36, 1.
19. Pentru îmbarcarea și itinerariul urmat de Traian există două puncte de vedere: 1. Împăratul s-a imbarcat la Brundisium și a debarkat pe tărâmul dalmat sau albanez mergând apoi pe uscat pînă la Drobeta; 2. Îmbarcarea a avut loc la Ancona, drumul parcurs avînd următorul traseu: prin Adriatică spre Grecia și apoi prin Peninsula Balcanică spre Drobeta. R. Haaslik, W. H. Gross, art. *M. Ulpian Traianus*, în R.E., Suppl. la vol. 10, Stuttgart, 1966, col. 1075, prezintă controversa, optînd pentru prima variantă.
20. V. E. Cizek, *op. cit.*, p. 291.
21. *Ephe. epigr.*, VIII, p. 101, nr. 383; R.A., IV, 1961, p. 213, nr. 252; R.E., Suppl., 5 (1931), F. Alfiner, *Neuesen*, p. 959; H.D.L. Vierek, *Die römische Flotte*, Kuehlers Verlagsgesellschaft MBH Herford, 1975, p. 259.
22. Despre steagul daric și perpetuarea sa emblematică în lumea daco-romană și romană v. H. Daicoviciu, *Dacia de la Burebista la eucerirea romană*, Cluj, 1972, p. 268; R. Florescu, *Dracul*, în R.E., p. 138.
23. Pentru cercetările privind muzaicni într-o jumătate de secol de la descriere v. P. M. Duval, în *Mit. Rom.*, L.XI, 1949, p. 119 și urm.; o reluare a problemei a făcut-o recent J. Pekary, în *Borcas*, 7, Münster, 1984. În continuare vom prezenta *Mosaicul de la Althaburus* cu M.A.
24. Cf. P.M. Duval, *op. cit.*, p. 121.
25. Nu putem fi de acord nici în punctul de vedere al lui Lehman — Hartleben, *op. cit.*, care neagă valoarea istorică a Columnii, nici în articolul lui I. A. Richmond din *Papers of the British School at Rome*, XIII, 1935, p. 1-40, care susține că aproape toate minșimile de luptă prezentate pe Columnă nu își găsesc analogii în realitate.
26. Herodot. I, 163; Xenophon, *Hell.*, V, 1, 21; Teophrast, *Periphyt. hist.*, V, 7, 1 și 2, clasifică navele în τριήρεις, τετρακτες și άλλότρον, ultimul termen similar cu cel de άκατος; Thucydide, VII, 59; Diodor XIII, 14 opun pe άκατος lui τριήρεις σπρυγγών, γαλας, și πικτών; Caes., *De bell. Gall.*, IV, 22, opone termenul de longā celsi de *montana*. Pentru introducerea clasei *fluminaria*, v. I. Pekary, *Borcas*, 8, 1985, p. 111 și tabelul tipurilor.
27. Navele vor fi prezentate în ordinea scenelor de pe Columnă.
28. H.D.L. Vierek, *op. cit.*, 1975, p. 37.
29. Cabina comandantului aflată la pupa putea fi o construcție solidă, dar și un simplu cort (v. Herodot., VII, 100; Arrian, *Anab.*, VI, 13; Tacit., *Ann.*, XIV, 6).
30. J. Schefferi *Argosolotensis, De Militia navali veterum*, Upsala, 1654, p. 156 și urm.: „Aplustrae tabulatum ad decorandum superficiem navis ad positum, alii dicunt rostra navis, ornamentum pupae”. Făcut de cele mai multe ori din metal, *aphlastonul* (în lat. *aplustru*) avea trei pină la cinci brațe — de multe ori unite între ele prin benzi subțiri de metal — ce porneau dintr-un nod rotund. De el se lega și lănterna de semnalizare pentru noaptea (v. Pl. 1, 3, a).
31. Pasurela era folosită probabil pentru îmbarcare și debarkare. În acest sens P.M. Duval, în R.A., Mel., Ch. Picard, 1948, p. 342.
32. Sistemul de guvernare este format de regulă din două rame mari fixate la pupa de o parte și de alta a arcăstia. (v. CIA, II, 793, col. a). Există — după măturările lui Dio Cassius, LXXIV, 11 și Tacitus, *Ann.*, IX, 6 — nave cu cîrmă și la prova, putînd merge atît înainte cît și înapoi.
33. J. Schefferi, *op. cit.*, p. 156 și urm.
34. Turmurile erau plasate pe navele antice la pupa, v. J. Schefferi, *op. cit.*, p. 134 și urm. în referința la textele antice, în ventrul și la prova navei, fiind dotate cu croneluri și lante pentru tragerea catapultelor, arcașilor și pîștiașilor, lupta desfășurându-se ca de pe meterezele unei fortărețe (Dio Cass., XLIX, 1, 3). Pe monede (v. Pl. 3, nr. 13) navele apar ca cetăți plutitoare. Pe navele fluviale turmurile sînt mai mici făcînd corp comun cu puntea prova (v. Pl. 4, nr. 21) în comparație cu navele de mare (v. Pl. 4, nr. 22).
35. *Hippocampus* (ἵπποκῆρυκος) era un animal fabulos, jumătate cal, jumătate peste (Paus., I, 9). Făcînd parte dintre animalele marine faste ce simbolizau înțelea și acomodarea perfectă cu mediul marin, era plasat pe nave pentru a le proteja. Pt. bogatele sale reprezentări și asocieri cu alte zeități, v. bibliografia în DA, III, 1, p. 193.
36. H.D.L. Vierek, *op. cit.*, p. 24.
37. Ornaament cu formă de gît de lebădă (v. Pl. 2, nr. 8, 9). Se plasa la prova (J. Schefferi, *op. cit.*, p. 138; P. M. Duval în R.A. p. 350) sau la pupa. În repertoriul al prezenței acestui ornaament pe navele antice, cu omisiuni în ceea ce privește Columna, la I. Pekary, *Borcas* 5, 1982.
38. Columna este singurul monument pe care *ebeniscusul* și *aphlastonul* se unesc într-un corp comun. În acest sens L. Casson *Ships and seamen ships in the Ancient World*, Princeton, 1971, fig. 128; I. Pekary, *op. cit.*, p. 278.
39. Partea din față a navelor lungi, de război, era solid construită în așa fel încît să suporte șocul loviturii de pînten, acvat în fața străvei. În afară de acest pînten principal mai existau unul sau mai mulți pînteni mai mici (προσπυδίων). v. CIA, II, 795 col. d. 1. 3. 7; col. e. 1. 28-32; 796 col. a. 1. 38-41; col. e. 1. 4-7) din grămă sau fier (v. J. Schefferi, *op. cit.*, p. 121 și urm.) care măreau stricăciunile făcute de pîntenul principal, putînd fi orientați și scosi din spărtură (Dio Cass., XLIX, 1). După L. Foucher în *Notes et Doc.*, XV, Tunis, 1937, p. 17, romanii preferau de obicei pîntenul ofensiv cu trei dinți (v. Pl. 1, 4 a și Pl. 4, 22).

40. Această formă este mai veche; în epoca lui Traian *akrostolion*-ul forma cu etrava un C prin curbarea sa înainte, peste pinte. În acest sens v. H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 24.
41. S.v. R. Florescu, art. *amorași*, în DE, p. 32.
42. V. *Supra*, nota 39.
43. *Încercări de cavalerie*, v. R. Bloch și J. Cousin, *Roma și destinații ei*, Ed. Merid., Buc., 1983, vol. II, p. 36, fig. 19, e.
44. *Oculus* (ὀφθαλμός) era un ornament de prova, des folosit pe navele antice, plasat de obicei sus, în spatele pintenului (v. H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 24). După CIA, II, 789, col. a. l. 24; 791, l. 41, 68, 75, ocii nu erau simple ornamente, folosind ca locașuri pentru lanțurile ancorelor.
45. *Brundisium*, locul de îmbarcare al împăratului (v. *supra*, nota 19), făcea parte dintre stațiile acestei flote.
46. În cazul trimenei al treilea rind de vâle este plasat între sahurzii celui de al doilea rind, dar puțin deosebit, locurile ultimului rind fiind cele mai apropiate de axul navei (pt. o secț. transversală v. Pl. 1, 5).
47. Seneca, *Epist. ad Lucilius*, 77, 1-3.
48. Dio Cass., XLIX, 17, arată că *proctoria navis* au astfel de *lanternae* la pupa pentru ca celelalte nave să le poată urma noaptea. Pt. alte cazuri v. H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 25.
49. Delfinul, ca și *hipparampus*-ul, joacă un rol protector împotriva pericolelor mării. Joel le Gall în RA, 1948, p. 617, atribuie scenele cu delfinii affrontați la *cautharos* cultului Gybelei.
50. Ieșirea sau intrarea navelor în port se făcea cu pinza rulată pe catarg în lungul căruia se puneau și verga (*antenna*) (v. Pl. 3, nr. 20 a și Pl. 4 nr. 22). În larg catargul era fixat în locașul său (*modius*) și se strângea cu ajutorul culerelor, aruncându-se cu frînghiile. Pt. amănunte privind folosirea pinzelor pe navele lungi v. J. Foucher, *op. cit.*, p. 18 și urm.; J. Rouge, *Recherches sur l'origine du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire Romain*, Paris, 1966, p. 48 și urm.; H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 21 și urm.
51. La fel sînt prezentate pe relieful din templul Fortunei din Praeneste (Palestrina, Italia). Pt. conf. v. H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 293, nr. 22.
52. Cf. C. de la Berge, în DA, I, 1, p. 60.
53. H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 86, cu referiri la textele antice; P. M. Duval, în Mel. Rome, p. 187.
54. Un vas era clasat în catez, *trata* (κατάρακτος) sau *aperta* (ἄρακτος) în măsura în care poseda sau nu poseda posibilitatea de a include spațiile sabordurilor. Pt. amănunte v. C. Torr, în DA, IV, 1, p. 27; Irene și Th. Pekáry și E. Sewerheim, *Boreas*, 2, 1979, p. 85.
55. În toate scenele Columnei unde apar corăbii și personaje omenești, ca și pe M.A., unele părți constitutive ale navelor sînt sacrificate în favoarea personajelor, nefiind respectate nici proporțiile dintre oameni și ambarcații.
56. Nave comerciale „rotunde”, numite astfel datorită faptului că sînt mult mai late în comparație cu cele de război zise „lungi” și au prova curbată în sus ca și pupa, fără *proembolion*. Pentru propulsie se foloseau mai ales pinzele dar se mai folosește și halajul, în special pentru navele de tip *fluminalia*.
57. Despre *navis caudicaria* s.v. caracteristici generale la J. Schefferi, *op. cit.*, p. 119; L. Casson, în JRS, IV, p. 26 și urm. și Pl. II, 1, 2, 3; 111, 2; H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 84; Pekáry, *Boreas*, 8, 1985, p. 113 și urm.
58. S.v. H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 84 și fig. 74.
59. Destinația navei este precizată de Thuc., II, 56; Plin., *Nat. hist.*, VII, 56, ultimul atribuind inventarea tipului lui Pericle. Urcarea pe bord a căilor se făcea pe poduri mobile sprijinite de flancurile vaselor. Her., VI, 93, 100; Xen., *Anab.*, V, 3, 1; Thuc., VII, 66, 3, folosește termeni diferiți pentru îmbarcarea căilor și a oamenilor.
60. Pt. caracteristici ale tipului, E. Roschach, în DA, X, p. 1303; H. D. L. Vierek, *op. cit.*, p. 164 și fig. 143.
61. În inventarierea reprezentărilor *cheimiseus*-ului pe monumentele antice, I. Pekáry, *Boreas* 5, 1982, art. *Cheimisus*, nume tocmai scena LXXXVI, 228 unde avem cea mai frumoasă reprezentare de pe Columna a acestui ornament de pupă.
62. Despre ancoră în antichitate J. Schefferi, *op. cit.*, p. 147, cu referiri la textele antice; D.A., I, 1, p. 266 și urm.
63. Navele antice aveau unul pînă la trei catarge; romanii nu au cunoscut nici ei mai multe catarge. În acest sens v. J. Rouge, *op. cit.*, p. 49 și urm.
64. Tip asemănător la L. Casson, *Ships*, nr. 147.
65. Tip asemănător la J. Pekáry, *Boreas* 8, 1985, p. 112 și fig. 1.
66. L. Casson, în JRS, IV, 1965, p. 36, și urm., Pl. III, 2.
67. Am optat pentru *Pontonium* deoarece navele de tip *rotis* (v. nr. 23) nu au sistem de guvernare.
68. Asonius, *Idyllia*, XII, 20.
69. Despre cele două poduri D. Tudor, *Podurile romane de la Dunărea de Jos*, Buc., 1971, p. 43.
70. Xen., *Anab.*, II, 4, 28; Diod., XIX, 54, 3; Polyb., III, 46; Tit. Liv., XXI, 28.
71. Termenul desemnează în acest caz un alt tip de vas, barca sau șalandă. Pt. textele antice are ii atestă folosirea pe Dunăre, v. P. Gaukler, art. *rotis*, în D.A., IV, p. 815.
72. Aeschyl., *Pers.*, 69; Her., IV, 88, 89, 97; VII, 96; VIII, 97.

## THE ROMAN FLEET IN THE DACIANS WARS

(Summary)

At the end of the XIX<sup>th</sup> century the historians' great interest for the Trajan's age and for the Dacians wars increased as a natural consequence of the existence of the monumental testimony which Trajan's Column is representing. The accumulated knowledge about the Geto-Dacian civilisation and about Trajan's wars against the Dacians, canalized the researchers' main attention to the ground operations of the two armies and we may say that the subject has been subject has been fully researched.

In spite of frequently representation of the Roman fleet on the Column, no study has been dedicated to the main role in the two Dacians wars it has played. In this study the author is trying to fill that gap.

The strategical and military measures taken by Trajan on the eve of first war, both on the Danube (the digging of shipping canals in the Iron Gates' area) and in the Empire's harbours are proving the uncommon preoccupation of the emperor for the fleet and for his long-term plans of using it in the Dacians wars. The military fleet from the Danube (classis Moesica) played a main role during the first war's operations (101-102 A.D.) being very key to the Roman victory. Naval units in the first scenes of the Column may be observed, the military bases supply with military materials and troops food being done by the support of the fleet. On the Column we may identify river shippings which were impeded through hunting. Also by the support of the river ships of the pontonium type, fasten board to board, the Danube was passed. The fleet was used again during the diversion which king Decebal in Morsia had organized. The river shipping of the troops and horses in a short time and without exertion of the soldiers who had to enter directly in the battle, was determined not only the south - Danubian province extraction from the destruction but at the same time determined the first Dacian war's triumph. After the emperor obtained the Adamcluzi victory, the fleet was charged with a new mission: to bring back the army and the emperor on the battlefield from Danub where the military situation turned to be critical for the Romans.

In the second Dacian war the fleet continued to support the military operations. The first mission was to bring the troops from Brundisium to the Adulmattan coast as fast as possible because it was already late to begin the war and at the same time the war was unavoidable. For this operations the Romans used long ship, biremis and triremis, and round sea ships, of corbita type, from the merchant navy. In Dacia little ships and rafts of the ratis type were employed to pass the rivers.

As an acknowledgement of the main role played by the fleet in the Dacians wars, one of the big-

gest ship of classis Misensis, a quadriremis, was named Duceus. Also between the ships of classis Alexandrina it was a liburna named Draco (a name probably associated with the praefecture).

The discovery of the Althiburus Mosaic (in Tunisia) - worked out in the second half of the 2nd century A.D. -- makes possible the identification of a great number of ships on the Roman's antique monuments. The ships on the Column (the monument was erected little time before Althiburus Mosaic) are representing most positively ships types which were used at the date when the Tunisian most positively ships mosaic was worked out. Also there is the possibility that some of the patterns were used both by the Column's sculptors and the makers of Althiburus Mosaic as well. According to the ships functions and characteristics these were classified in five orders: navis longa, navis actuaria, navis oneraria, navis piscatoria and navis fluminalis. In the last order ships from the other four orders, which were used only on the rivers, together with special river ships were included.

Considering the importance and the utility of a Column's ships catalogue for a better knowledge of the ships from classis Moesica and for the Roman's ancient ships in the first half of the 2nd century A.D., the author following the classification mentioned above, such a catalogue is suggesting.

In the tables I, II and III the main characteristics of the ships on the Trajan's Column represented, were mentioned.

As a conclusion of this research we have to mention some very important problems which attracted our attention.

For the first time we have to recall here that between the ships on the sculptural monuments represented, by one side, and the ships on the mosaic represented, by other side, is a very important difference. On the mosaic the details are few suggest, the space wandering being eliminate from the beginning by the nature of the artist's work. The sculptural monuments are offering a better space wandering but unfortunately also limited, making impossible our interpretations and conclusions about the dimensions and the constructive details of represented ships. The artist's subjectivity in a interpretation of a pattern is also very important, as important as the particularities of the materials he is working with. We also may mention here the space and the shape of the masterpiece that the artist have to work out, shape and space which are giving a lot of constraints.

That is why interpretations of the researchers may be not definitive.

# FLOTA ROMANĂ ÎN RĂZBOAIELE DACICE

*(text la pagina 85/vol. I)*

**CRISTIAN MATEI**



**TABLE I**  
**TYPES OF SHIPS ON THE TRAJAN'S COLUMN REPRESENTED**

Order nr.	Scene nr. (after Cichorius.)	up	in the middle	down	The navigation class				type	The kind of charge
					longa	onerariae	actuariae	fluminalis		
1	II, 7, 8							●	Linter (?)	Casks
2	II, 8, 9							●	or	Bales
3	III, 10							●	carabus (?)	Casks
4	IV, 13, 14							●	Pantonium(?)	Bridge
5	XXXIII, 80, 81					●		●	Caudicaria	Bales
6	XXXIII, 82, 83				●			●	Liburna	Troops
7	XXXIV, 84	●					●	●	Actuaria	Troops and Bales
8	XXXIV, 84			●		●		●	Hippago	Horses
9	XXXIV, 85, 86	●			●			●	Liburna	Troops
10	XXXIV, 85, 86			●	●			●	Liburna	Troops
11	XXV, 87							●	Lenunculus(?)	Bales
12	XLVI, 119, 119			●	●			●	Liburna	Troops
13	XLVI, 119, XLVII, 120	●					●	●	Actuaria	Troops and Bales
14	XLVII, 121, 122							●	Pantonium(?)	Bridge
15	LXXIX, 210 - -LXXX, 211-213	●			●				Liburna	Troops
16	LXXIX, 208 - -LXXX, 211, 212		●		●				Trireme	Troops
17	LXXIX, 208-210			●	●				Liburna	Troops
18	LXXXII, 217 - -LXXXII, 218	●			●				Liburna	Troops
19	LXXXII, 217 - -LXXXII, 218			●	●				Liburna	Troops
20	LXXXV, 225				●				Liburna	_____
21	LXXXVI, 228 - -LXXXVII, 229					●			Corbita	_____
22	CXXXI, 350-353							●	Ratis or	Troops
23	CXXXIII, 356	●						●	Schedia	_____

**TABEL I TIPURI DE NAVI REPREZENTATE PE  
 COLUMNA LUI TRAIAN**

TABLE II

The constructive characteristics of the ships on the Trajan's Column represented

Order nr	Nr of the body's panels	Nr of oars on the rows			Helmson's sect	Helm			aplaston			Foot bridge at the poop	diada	laterna	anchor	tenia	embolion	proemolion	cohor's flag	vexillum	akrostolion		Lower at the prow	Masts		griemon shaft	
		up	in the middle	down		with tiller	without tiller	simple	united with chenebus	chenebus	curved outside										curved inside	Nr.		rose	lying on supports		
1	2				●	●	●	●	●														1	●			
2	3				●	●	●	●	●																		
3	3				●	●	●	●	●																		
4	3 and 2				●	●	●	●	●																		
5	3				●	●	●	●	●																		
6	2	5		4	●	●	●	●	●																		
7	2	2		1	●	●	●	●	●																		
8	2	2		4	●	●	●	●	●																		
9	2	4		3	●	●	●	●	●																		
10	2	5		7	●	●	●	●	●																		
11	3	5		1	●	●	●	●	●																		
12	1	5		5	●	●	●	●	●																		
13	1	5		1	●	●	●	●	●																		
14	3				●	●	●	●	●																		
15	1	3		2	●	●	●	●	●																		
16	1	5		2	●	●	●	●	●																		
17	1	2		3	●	●	●	●	●																		
18	3	4		3	●	●	●	●	●																		
19	4	4		3	●	●	●	●	●																		
20	4	5		3	●	●	●	●	●																		
21	3				●	●	●	●	●																		
22					●	●	●	●	●																		
23	1																										

TABEL II CARACTERISTICILE CONSTRUCTIVE ALE NAVELOR REPREZENTATE PE COLUNA LUI TRAIAN

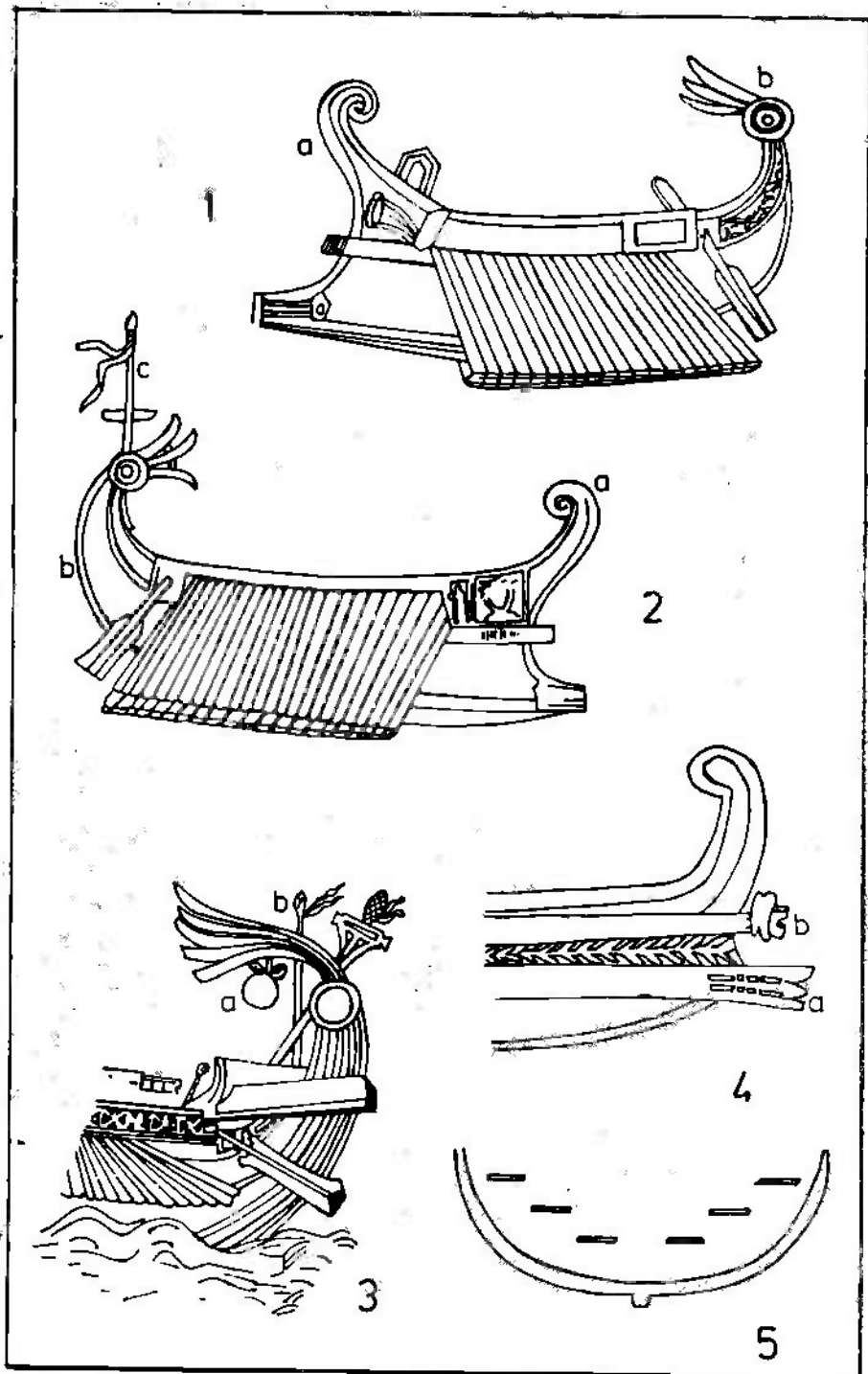


**TABLE III**

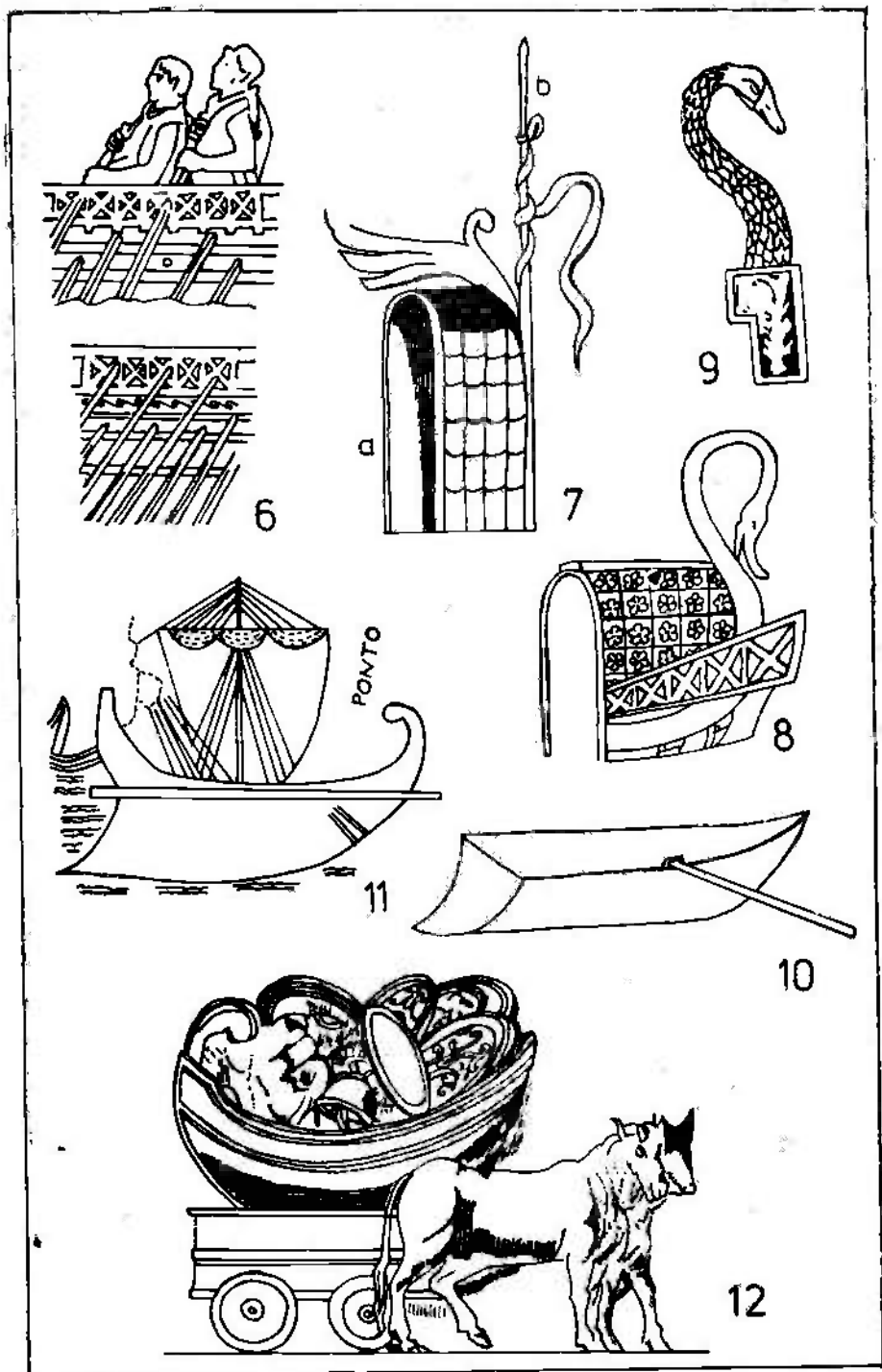
Ornaments used in the decoration of the ships  
on the Column represented

Order nr	On the ship's body	On the diacta	On the towers	On the prow's panels	On the proembolion
9	_____	_____	_____	Hippocampus and two representations of the victory	_____
12	_____	_____	_____	Eros riding a hippocampus	_____
15	Garland	Flowers and crosses	Eros riding a hippocampus	_____	_____
16	Hippocampus	_____	Dolphin and a cantharos; Flowers and crosses	Attical wave	_____
17	oculus	_____	Garland	_____	_____
18	_____	_____	Siren between Garlands	_____	_____
19	Attical wave	crosses	Flowers and two war ships	_____	Head of ram
20	oculus	_____	_____	Hippocampus and Cupidon	_____
21	Attical wave	_____	_____	_____	_____

**TABEL III ORNAMENTE FOLOSITE IN DECORAREA NAVELOR REPREZENTATE PE COLUMNA LUI TRAIAN**

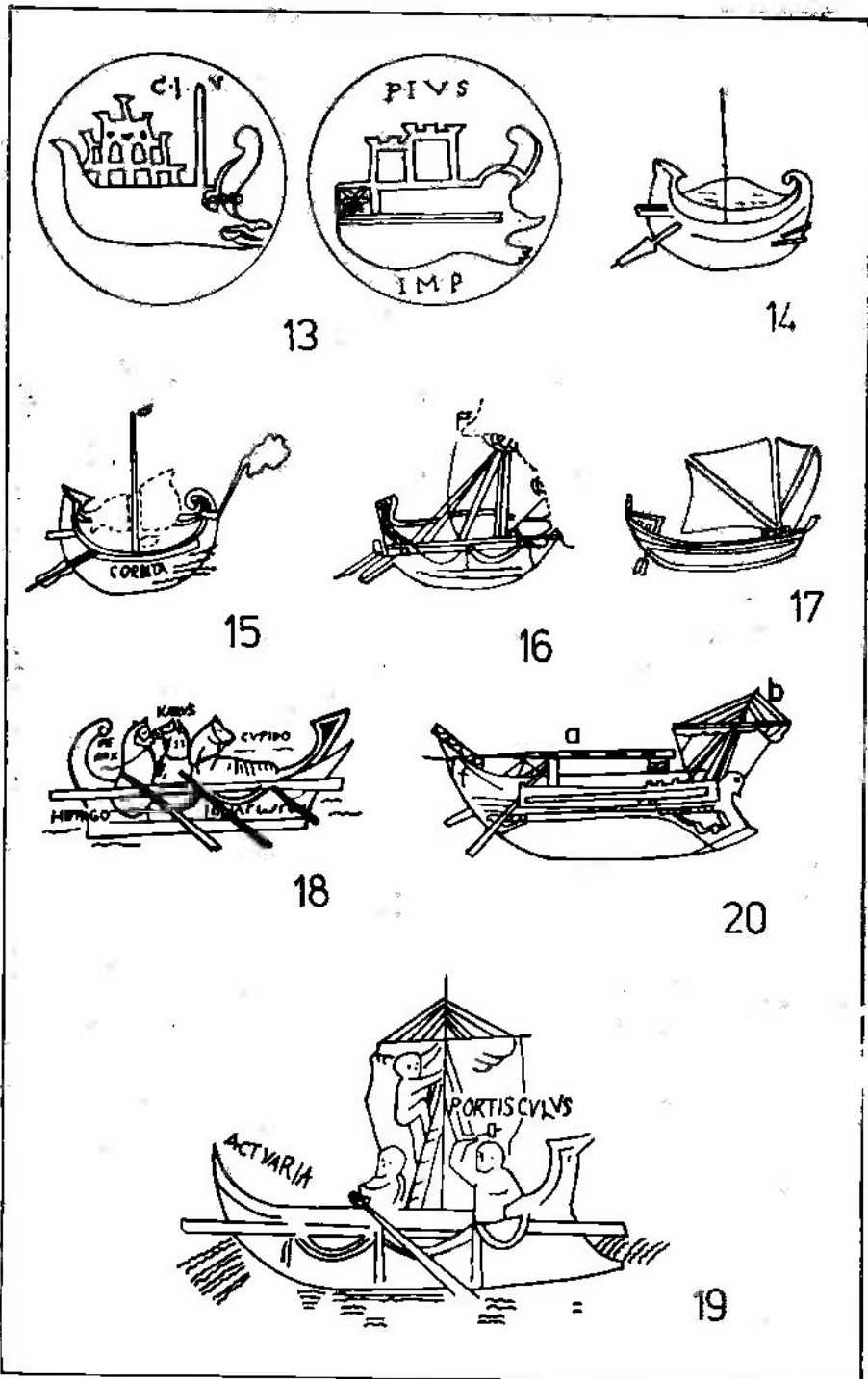


PL. 11, 2—TRIREME CU AKROSTOLION (a) ȘI APHLASTON (b); 3. TRIREMĂ, PUPA, CU LATERNA (a) ȘI TENIA (b); 4. LIBURNA, PROVA CU EMBOLION (a) ȘI PROEMBOLION (b); 5. AȘEZAREA VIȘLAȘILOR ÎN QUINCUNCEM.  
 PL. 11, 2. TRIREMS WITH AKROSTOLION (a) AND APHLASTON (b); 3. TRIREMA, THE POOP, WITH LATERNA (a) AND TENIA (b); 4. LIBURNA, PROW WITH EMBOLION (a) AND PROEMBOLION (b); 5. SETTING OF THE OARSMEN IN QUINCUNCEM.



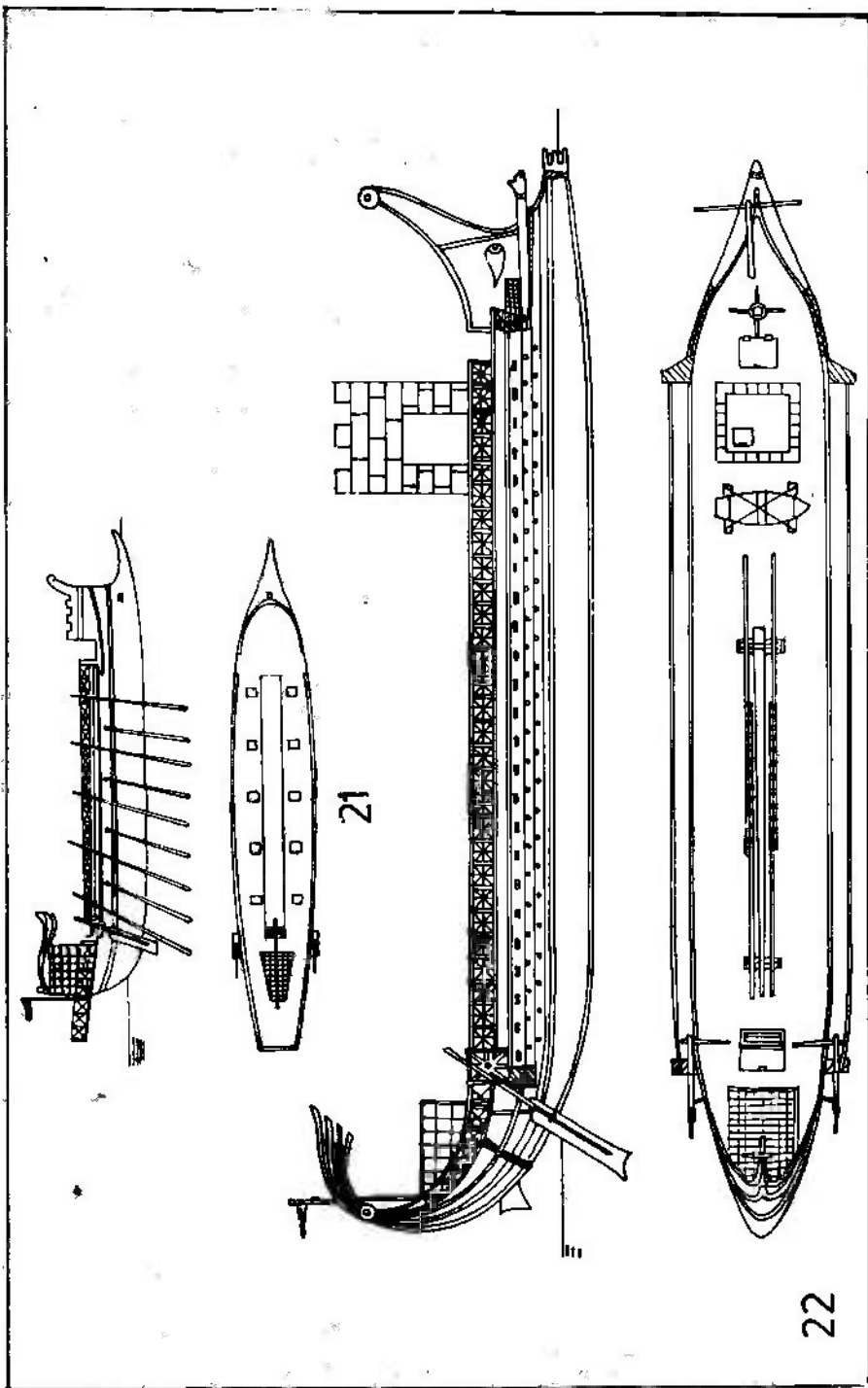
PL. 2 6. AȘEZAREA VÂSELOR LA TRIREMA (COLUMNA LUI TRAIAN); 7. DIAETA (a) ȘI TENIA b; 8. CHENISCUS; 9. CHENISCUS; 10. RATIS (MOZAICUL DE LA ALTHIBURUS - M.A.); 11. PONTONIUM (M.A.); 12. TRANSPORTUL BĂRCILOR PE CARE (COLOANA LUI MARCUS AURELIUS).

PL. 2 6. SETTING OF THE OARS AT TRIREMA (TRAJAN'S COLUMN); 7. DIAETA (a) AND TENIA (b); 8. CHENISCUS; 9. CHENISCUS; 10. RATIS (ALTHIBURUS MOSAIC - A.M.); 11. PONTONIUM (A.M.) 12. THE ROAD TRANSPORT OF BOATS ON THE WAGGONS (MARC AURELIUS COLUMN).



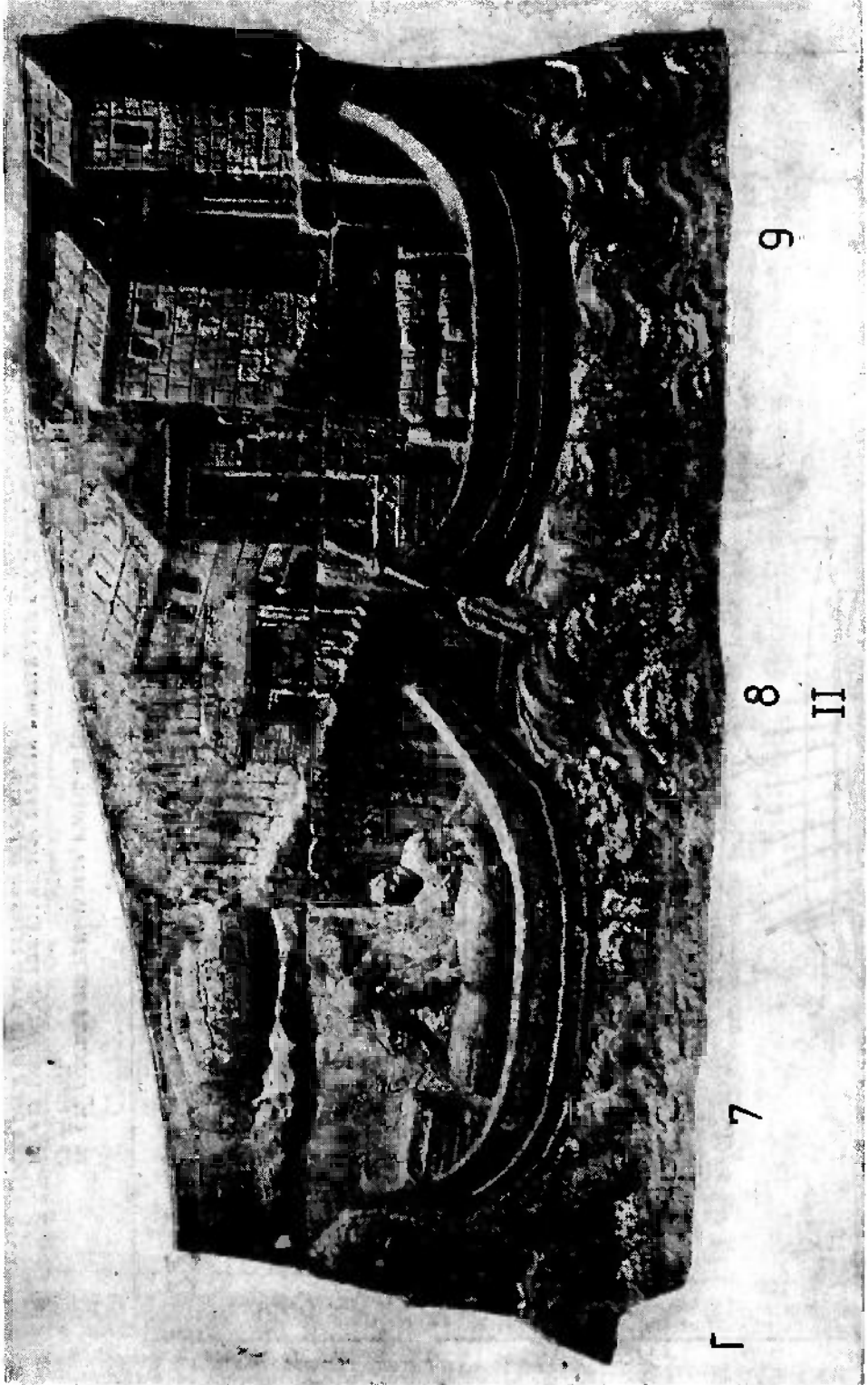
PL. 3 13. NAVE CU TURNURI (REPREZENTĂRI PE MONEDI) 14. CORBITA; 15. CORBITA (M.A.); 16. CORBITA (M.A.); 17. CAUDICARIA; 18. HIPPO (M.A.); 19. ACTVARIA (M.A.); 20. ONERARIA CU CATARG CULCAT PE SUPORȚI (a) ȘI ARBORE ARTEMON (b)

PL. 3 13. SHIPS WITH TOWERS (REPRESENTATIONS ON COINS; 14. CORBITA; 15. CORBITA (A.M.); 16. CORBITA (A.M.) 17. CAUDICARIA; 18. HIPPAGE (A.M.) 19. ACTVARIA (A.M.) 20. ONERARIA WITH MAST LYING ON SUPPORTS (a) AND ARTEMON SHAFT (b).



PL. 4 21. LIBURNIA TIP FLUMINALIS, PROFIL ȘI PUNTE; 22. TRIEMĂ, PROFIL ȘI PUNTE CU CATARG CULCAT PE SUPOȘTI.

PL. 4 21. LIBURNIA OF THE FLUMINALIS TYPE, IN PROFILE AND THE DECK; 22. TRIEMA, IN PROFILE AND THE DECK WITH MAST LYING ON SUPPORTS.

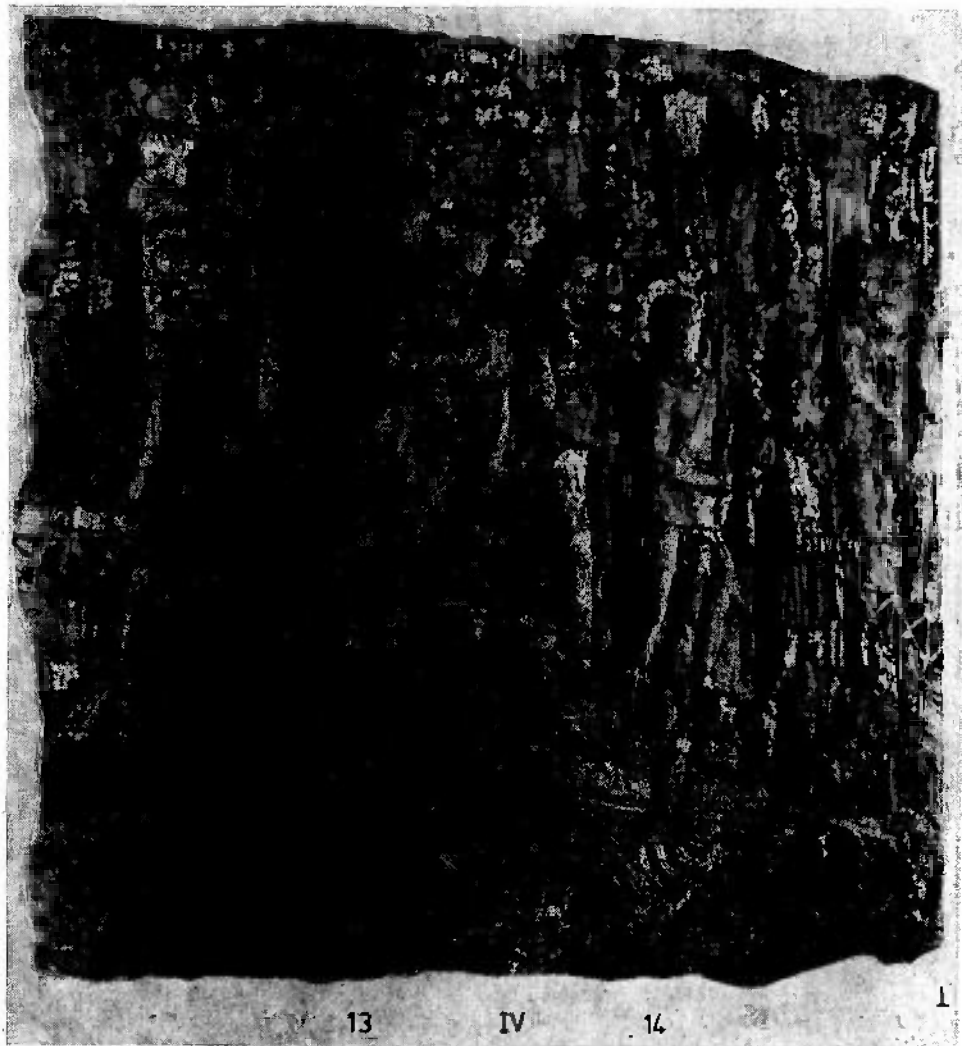


PL. 5 DOUÏ NAVE DE TIP LINTER (?) SAU CARABUS (?)

PL. 5 TWO SHIPS OF THE LINTER (?) OR CARABUS (?) TYPE.



PL. 6 LINTER (?) SAU CARABUS(?)  
PL. 6 LINTER (?) OR CARABUS (?)



PL. 7 SAPTE NAVE DE TIP PONTONIUM (?) LEGATE IN POD.  
PL. 7 SEVEN SHIPS OF THE PONTONIUM (?) TYPE WHICH ARE TYING IN A BRIDGE.





80

81

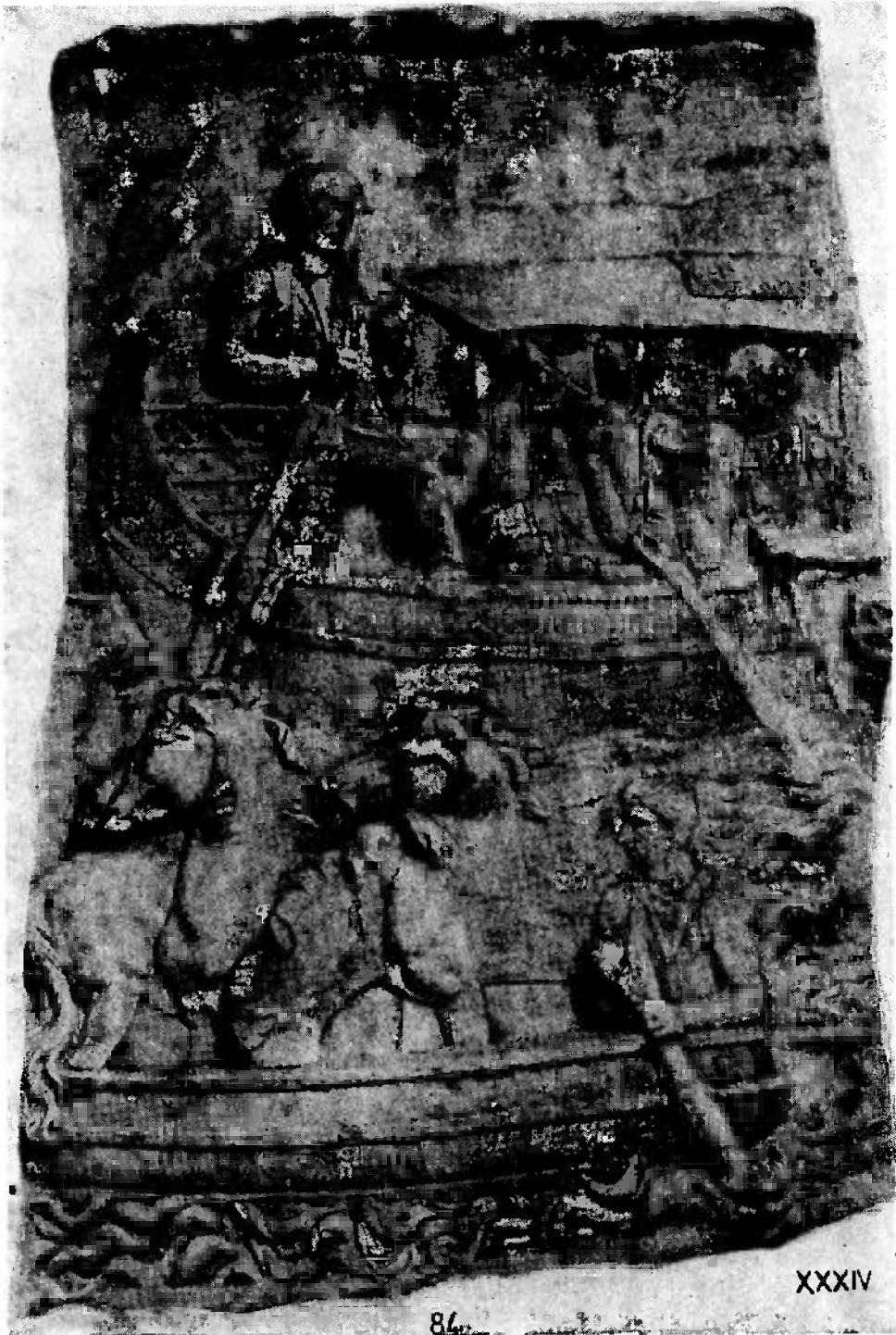
XXXIII

82

83

PL. 6 STINGA NAVI DE TIP CAUDICARIA (?); DREAPTA; LIBURNA.

PL. 3 AT THE LEFT; SHIP OF THE CAUDICARIA (?) TYPE; AT THE RIGHT; LIBURNA.



PL. 9 SUS: ACTUARIA; JOS: HIPAGO.  
PL. 9 UP: ACTUARIA; DOWN: HIPAGO.



85

XXXIV

86

XXXV

87

PL. 10 SUS LIBURNĀ, MIJLOC: LENUNCULUS (?); IUS: LIBURNĀ.  
PL. 10 UP: LIBURNĀ; IN THE MIDDLE: LENUNCULUS (?); DOWN: LIBURNĀ.

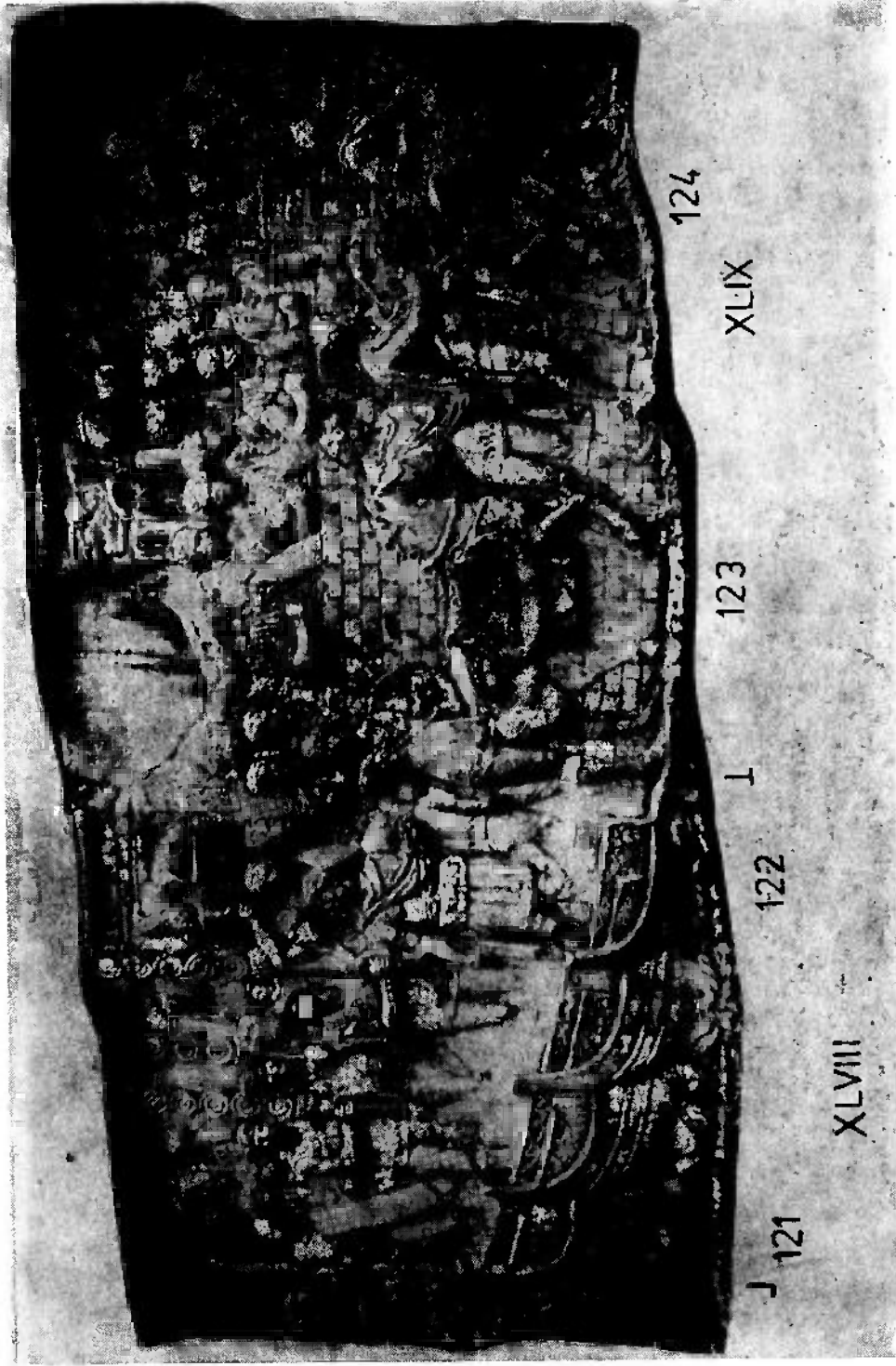


XLVII

119

120

PL. XI, SUB: ACTUARIA; JOS: LIBURNA  
PL. II OF: ACTUARIA; DOWH: LIBURNA.



124

XLIX

123

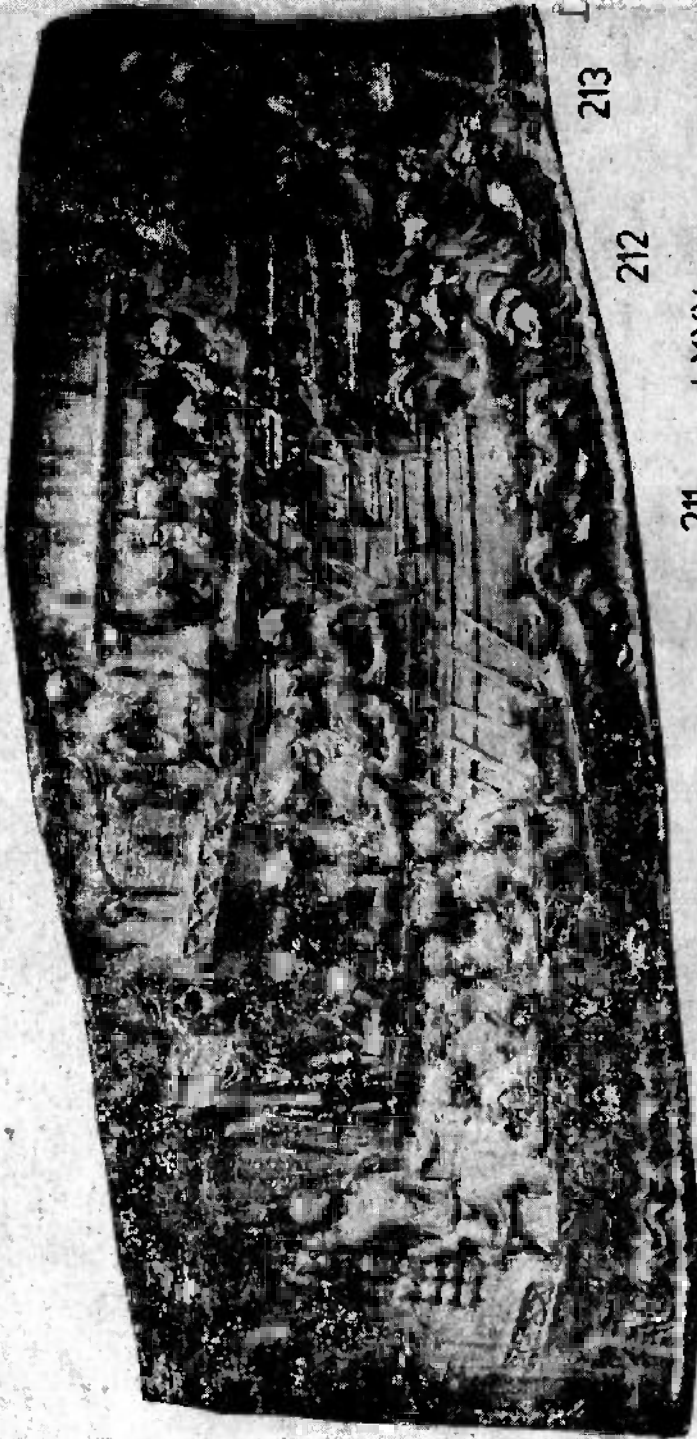
I

122

XLVIII

J 121

PL. 18. PATRE NAVE DE TIP PONTONIUM (I)  
PL. 12 FOUR SHIPS OF THE PONTONIUM (D) TYPE.



208

LXXIX

209

┆

210

211

LXXX

212

213

PL. 13 *SUB LIBURNÁ*, MÍŠTĚC: TRIREMÁ; JOS LIBURNÁ.

PL. 13 *OP. LIBURNÁ*, IN THE MIDDLE: TRIREMA; DOWN: LIBURNÁ.



1

PL. 14 1 - OCULUS PE PROVA UNEI LIBURNE 2 - HIPPOCAMPUS PE PROVA UNEI TRIREME; 3 - DELFINI AFRONTAȚI LA UN CANTHAROS PE PANOURILE DE SUB TURNUL UNEI TRIREME.

PL. 14 1 - OCULUS ON THE PROW OF A LIBURNA; 2 - HIPPOCAMPUS ON THE PROW OF A TRIREMA; 3 - DOLPHINS AND A CANTHAROS ON A PANEL UNDER A TRIREMA'S TOWER.

2





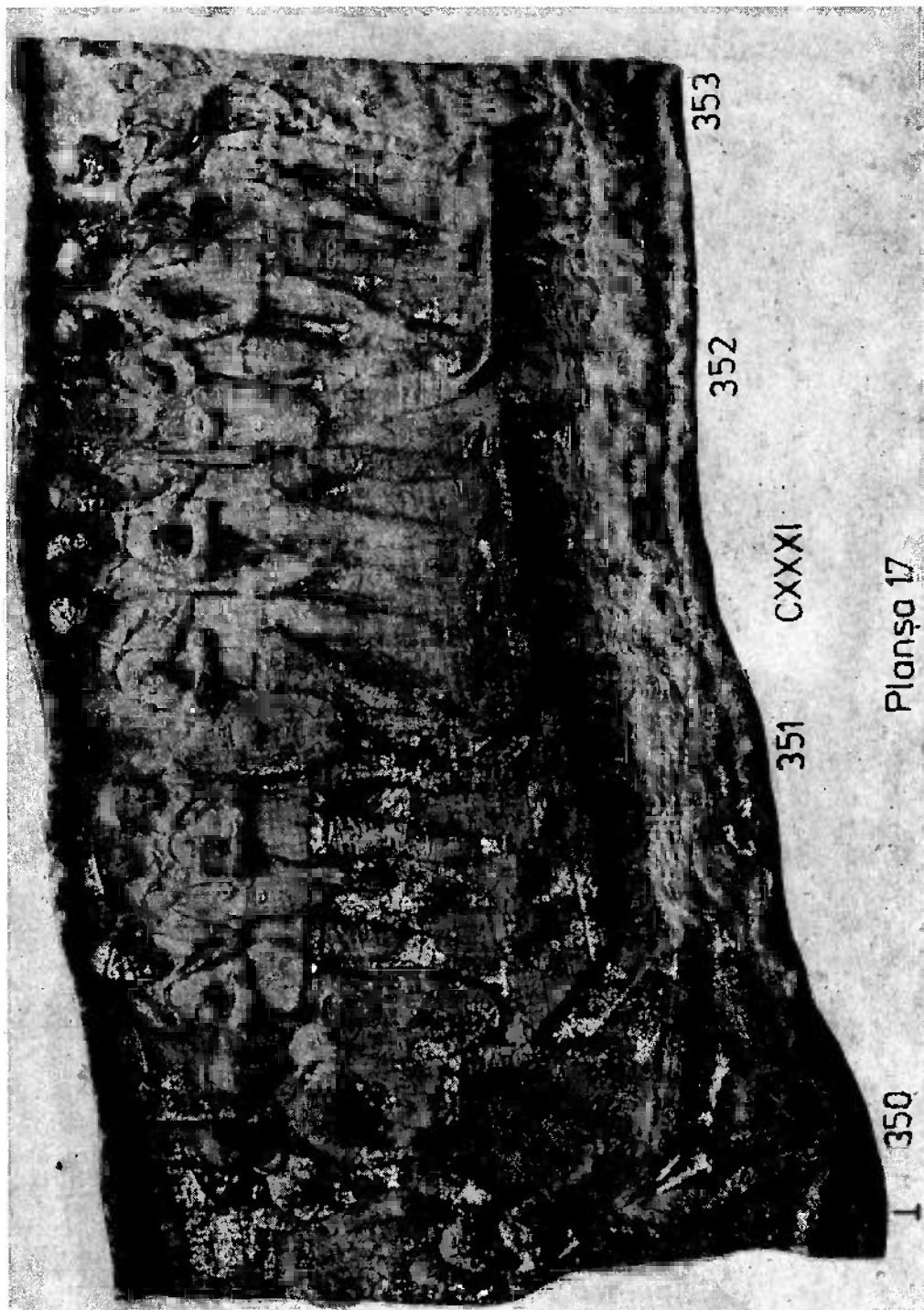
3





PL. 15 SUB: LIBURNA; JOS: LIBURNA.  
PL. 15 UP: LIBURNA; DOWN: LIBURNA.





PL. 17 PATRU PLUTE (SCHEDIA).

PL. 17 FOUR RAFTS.



PL. 18 SOLDAȚI LUCRÎND DOUĂ RAȚIS.  
PL. 18 SOLDIERS WORKING TWO RATIS.