VASE COMERCIALE GENOVEZE ÎNREGISTRATE LA GURILE DUNĂRII(AUGUST 1360 – APRILIE 1384)

*Vasile MĂRCULEȚ**

La mijlocul secolului al XIV-lea, centrele genoveze de la Gurile Dunării, îndeosebi Chilia și Licostomo, înregistrează afirmarea lor maximă în cadrul comerțului ligur desfășurat în Marea Neagră și Strâmtori. Specificul activităților comerciale a făcut ca majoritatea covârșitoare a mărfurilor tranzacționate în zonă să fie transportate spre și dinspre aceste centre pe calea apei. În cadrul acestor activități, vaselor comerciale, specializate în transportul de mărfuri, le-a revenit un rol determinat.

Tipuri de vase comerciale atestate la Gurile Dunării. Prezentul nostru demers se întemeiază pe analiza unui număr de 127 de acte notariale genoveze. Acestea au fost redactate la Chilia și Licostomo de notarul Antonio din Ponzò, între 11 august și 29 octombrie 1360, respectiv între 28 ianuarie și mijlocul lunii mai 1361 și la Licostomo de notarii Domenico da Carignano, între 12 și 18 septembrie 1373, și Oberto Grassi da Voltri, între 9 noiembrie 1383 și 22 aprilie 1384[1].

Nu vom insista asupra prezentării detaliate a diferitelor tipuri de vase comerciale prezente la Gurile Dunării. Acest lucru a fost făcut deja de alți specialiști[2]. Precizăm doar că ele erau, în general, de tonaj

* Doctor în istorie; cercetător independent, Mediaș; e-mail:vasilemarculet@gmail.com

[1] M. Balard, *Gênes et l'outre-mer*. t. II. *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò*, Paris-La Haye-New York, 1980, nr. 12, 13, 16, 19, 23-25, 27, 30, 31, 34-39, 42, 44, 45, 48, 49, 54, 55, 58-60, 62-65, 67, 68, 70, 73, 76, 78, 80, 82-85, 89-94, 97-107, 109, 111, 114-119, 121 (*Gênes et l'outre-mer*, II); G. Pistarino, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-1361)*, Genova, 1971, nr. 6-8, 17-22, 24-26, 28, 32, 37, 38, 41, 45, 47-49, 52, 55, 58, 59, 62, 63-72, 74-76, 78, 80, 81, 86, 88, 91, 91, 95, 96, 98, 99; Silvana Raiteri, *Atti rogati a Licostomo da Domenico da Carignano (1373) e Oberto Grassi da Voltri (1383-84)*, în Giovanna Balbi – Silvana Raiteri, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV)*, Genova, 1973, nr. 6, 8, 11, 15.

[2] Laura Balletto, *Genova. Mediterraneo. Mar Nero (secc. XIII-XV)*, Genova, 1976, p. 138-154; M. Balard, *L'activité économique des ports du Bas-Danube au XIVe siècle*, în „Gênes et la mer / Genova e il mare", Genova, 2017, p. 331-343 (*L'activité économique*); Andreea Atanasiu, *Veneția și Genova în Marea Neagră. Nave și navigație (1204-1453)*, Brăila 2008, p. 149-160 (*Veneția și Genova în Marea Neagră*); Idem, *Nave italiene în Marea Neagră*, condiții de navigație (sec. XIII-XIV), în „Anuarul Muzeului Marinei Române", VI, 2003, p. 221-228 (*Nave italiene în Marea Neagră*); Idem, *Nave venețiene și genoveze în bazinul pontic (sec. XIII-XIV)*, în „Studii și Materiale de Istorie Medie", XXI, 2003, p. 103-116 (*Nave venețiene și genoveze*).

mijlociu[3]. Folosirea unor vase de dimensiuni, relativ reduse, a fost, foarte probabil, impusă de condițiile de navigație în zona deltei fluviului.

În acest punct al demersului nostru, facem o scurtă clarificare de ordin metodologic, cu privire la modul de transcriere a substantivelor proprii. Avem aici în vedere, în primul rând, onomasticele pe care le-am transcris în forma latinizată, așa cum apar ele în actele notariale.

Se pare că principala marfă transportată de vasele comerciale a fost grâul, achiziționat din regiunile Dunării de Jos. Potrivit concluziei lui Michel Balard, acceptată și de alți cercetători, navele de tonaj mediu, de tipul *lignum* și *tarida*, încărcau grâul la Chilia, în regiunea septentrională a Deltei Dunării, în timp ce vasele de tonaj superior preluau marfa la Licostomo, de pe malul insulei omonime, situată la gura fluviului, aproape de vărsarea acestuia în mare[4]. Documentele genoveze, redactate în centrele de la Gurile Dunării, mai amintesc între mărfurile transportate pe vasele comerciale, și alte produse, precum ceara sau mierea, numită uneori, *„miere de Zagora (melis de Zagora)”*[5].

Parcurgerea respectivelor acte notariale ne-a permis identificarea unui număr de 74 de vase comerciale, de tipuri diferite, folosite în transportul de mărfuri, prezente la Gurile Dunării. Dintre acestea, prezența a 73 de vase în porturile dunărene este certă, iar a unuia probabilă. Am putut identifica, astfel, vase de tipul lignum de orlo, lignum, ciguta, panfilus, galiota (galeota), cocca, barca, navis, dar și lignum parvum sive ciguta de orlo sau lignum parvum sive ciguta[6].

Documentele analizate de noi ne permit identificarea unui vas carea fost construit la Gurile Dunării, anume panfilusul *Sanctus Iohanes*, care l-a avut *dominus et patronus* pe fostul consul genovez de la Chilia, Anthonius de Castro, deținut în coproprietate cu Angelus de Azzano, din Pera[7]. Actele notariale afirmă faptul că respectiva navă a fost construită

---

[3] M. Balard, *L'activité économique*, p. 334.

[4] Idem, *Il sistema portuale genovese d'oltremare*, în „Il sistema portuale della Republica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)”, cura di G. Doria e Paola Massa Piergiovanni, Genova, 1988, p. 337; Cf. Andreea Atanasiu, *Veneția și Genova în Marea Neagră*, p. 150.

[5] Idem, *Gênes et l'outre-mer*, II, nr. 84, 122 ; G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 8, 12, 14, 16, 25, 35, 42, 44, 46, 49, 56.

[6] Idem, *Gênes et l'outre-mer*, II, nr. 12, 13, 16, 19, 23-25, 27, 30, 31, 34-39, 42, 44, 45, 48, 49, 54, 55, 58-60, 62-65, 67, 68, 70, 73, 76, 78, 80, 82-85, 89-94, 97-107, 109, 111, 114-119, 121; G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 6-8, 17-22, 24-26, 28, 32, 37, 38, 41, 45, 47-49, 52, 55, 58, 59, 62, 63-72, 74-76, 78, 80, 81, 86, 88, 91, 91, 95, 96, 98, 99; Silvana Raiteri, *op. cit.*, nr. 6, 8, 11, 15

[7] *Ibidem*, nr. 23, 24.

în *„uscharioChili”*, respectiv într-un mic șantier naval, care, se pare, că a funcționat la Chilia[8].

Rolul și însemnătatea șantierului naval de la Chilia au fost, foarte probabil, reduse. De altfel, panfilusul *Sanctus Iohanes*, al fostului consul de la Chilia, rămâne singurul despre care deținem informații că a fost construit la Gurile Dunării, în perioada supusă analizei noastre. Restul vaselor prezente în zonă proveneau din alte porturi, precum Pera, cele mai multe, Constantinopol, sau chiar din Symisso (Samsun, în Turcia).

***Lignum*.**Frecvența cu care apare menționat în actele notarilor genovezi redactate la Chilia și Licostomo face din *lignum* cel mai răspândit dintre tipurile de vase comerciale, care au navigat la Gurile Dunării, în perioada 1360-1361, 1373 și 1383-1384. Insuficiența informațiilor referitoare la el face ca tipul de vase lignum să rămână puțin cunoscute.

La mijlocul secolului al XIX-lea, Auguste Jal conchidea că *lignum* era *„un vas de vâsle, uneori foarte mare, care nu era o galeră”*, ci era o navă care, *„deși de o importanță foarte reală”*, a fost*„inferioară galerei”*[9]. Potrivit opiniilor altor specialiști, în limba catalană termenul *lignum* desemnează o navă modestă propulsată cu ajutorul vâslelor, iar în Veneția un vas de transport marfă[10].În rândul vaselor genoveze de tip *lignum*, au fost identificate mai multe subtipuri, precum *lignum de bandis*sau *de oneris*, *lignum de theriis* sau *de tiera* și *lignum de orlo*[11].Opiniile specialiștilor cu privire la identificarea lor sunt diferite.

Din punctul de vedere al lui Auguste Jal, *lignum de bandis* sau *de oneris* era o navă ce transporta încărcături mari. Totodată considera el, marile galere comerciale puteau deveni *ligna de bandis* sau *ligna ad navarescham*, respectiv nave de tipul *nef*-urilor, prin suprimarea vâslelor și înălțarea parapetelor de bande sau bastingajuluiasemenea celor ale vaselor rotunde.În consecință, el conchide că galerele și *ligna de teriis* nu erau nave absolut identice, ci făceau parte din aceeași categorie, având în comun vâslele precum și unele detalii însemnate de construcție[12].

---

[8]*Ibidem*, nr. 23, 45, 92; Cf. Idem, *Notes sur les ports du Bas-Danube au XIVe siècle*, în „Südost-Forschungen”, XXXVIII, 1979, p. 6.

[9] A. Jal, *Glossaire nautique.Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et moderns*, Paris, 1848, p. 932.

[10] Cl. Carrère, *Barcelone centre économique à l’époque des difficultés 1380-1462*, vol: 1, Paris, 1967, p. 278; M. Balard, *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe siècle)*, vol. II; Genova, 1978, p. 558 (*La Romanie génoise*, II).

[11] A. Jal, *op. cit.*, p. 933.

[12]*Ibidem*, p. 933.

În opinia lui René Bastard de Péré; termenul de *lignum*, cu varianta sa *lignum de teriis*, rămâne însă unul incert. El poate fi atribuit oricăruibastiment care este o navă cu vâsle, al căror număr nu este mai mare de o sută[13].

O opinie apropiată exprimă Michel Balad care afirmă că în rândul vaselor de tip *lignum*pot fi distinse *ligna de bandis* rezultate prin transformarea micilor galere în *nef*-uri prin înălțarea bordurilor și a parapetelor de bande analoage cu cele ale vaselor rotunde. La începutul secolului al XIV-lea, susține istoricul francez, acestea puteau transporta încărcături variind între 50 și 100 tone metrice[14].*Ligna de orlo*, susține Michel Balard, nu sunt diferite de *ligna de bandis*,pentru că orlum este același lucru cu parapetul sau bastingajul, care sunt montate, astfel că *„banda și orlum sunt sinonime”*[15]. *Liber Gazarie* folosește fără deosebire *lignum de bandis* și *lignum de orlo* pentru a desemna un mic bastiment cu vele[16]. Spre deosebire de *lignum de orlo*, *lignum de teriis* era mai apropiat de galeră,*Liber Gazarie* și *Statutele Perei* susținând că aceasta reprezentaun bastiment dotat cu furcheți de care se acroșa estropul ramelor[17]. Faptul este întărit de o minută notarială care asimilează *lignum de teriis* panfilus-ului[18]. Faptul că termenul *lignum* este unul cu o semnificație incertă, consideră Michel Balard, el desemnează bastimente foarte diverse, cel puțin, ca mărime, dacă nu ca tip[19]. Ca urmare, conchide el, termenul *lignum* desemnează, într-o manieră foarte imprecisă, orice bastiment mediu sau chiar ușor, care nu este nef, cocca sau galeră, devenind sinonim cu panfilusul și tarida[20].

Actele notariale genoveze, redactate la Chilia și Licostomo în perioada supusă analizei, permit constatarea dintre toate tipurile de vase menționate la Gurile Dunării cele de tipul *lignum* sunt, de departe, cele mai numeroase. În temeiul informațiilor din actele notariale am putut identifica un număr de 55 de vase *lignum* și *lignum de orlo*. Dintre acestea, 15 sunt înregistrate, exclusive, cu denumirea de *lignum*.

Includerea certă a unora dintre vase – precizăm că într-un număr extrem de redus – în tipurile identificate au ridicat o serie de probleme.

---

[13] R. Bastard de Péré, *Navire méditerranéens du temps de Saint Louis*, în „Revue d'Histoire Économique et Sociale”, L, 1972, 3, p. 352 și n. 93.
[14] M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 558.
[15] *Ibidem*.
[16] *Ibidem*.
[17] *Ibidem*.
[18] *Ibidem*.
[19] *Ibidem*, pp. 558-559.
[20] *Ibidem*, p. 559.

Acestea au fost generate de faptul că în documentele notariale același vas este înregistrat la tipuri diferite. În consecință, în asemenea condiții, ne-am văzut obligați să recurgem la criterii oarecum arbitrare, respectiv numărul superior de înregistrări, pentru încadrarea respectivelor vase în cadrul diferitelor tipuri.

Un asemenea exemplu îl reprezintă vasul *Sanctus Iohanes*, care l-a avut ca *dominus et patronus* pe Andriolus de Goano, care este menționat în două acte notariale din 7 septembrie 1360 ca fiind un *lignum*[21]. În schimb, într-un alt act, din 23 septembrie 1360, vasul apare ca fiind un *lignum de orlo*[22]. În aceste circumstanțe, am optat pentru includerea lui în rândul vaselor de tip *lignum*.

Lignum de orlo. Potrivit documentelor genoveze, *lignum de orlo* a fost cel mai răspândit vas comercial care a navigat la Gurile Dunării. Se pare că numele îi vine de la pavesada, sau bastingajul montate de-a lungul bordului navei[23]. *Liber Gazarie*, desemnează lignum de orlo ca fiind un mic vas cu vele[24].

Pe baza actelor genoveze redactate la Chilia și Licostomo, Michel Balard a conchis că *lignum de orlo* erau vase care în secolul al XIV-lea transportau încărcături *„de la cincizeci la o sută tone metrice”*[25]. El identifică la Chilia, cinci asemenea vase: *„lignum Sanctus Iohanes, al lui Guglielmo Poloso: 123 tone metrice; lignum Sanctus Nicolaus al lui Giovanni di Negro: 88 tone metrice; lignum Sanctus Anthonius et Sanctus Guirardus, al lui Francesco Bonasoina de Mulazzo: 50 tone metrice; lignum Sancta Maria al lui Giovanni Ioardo di Recco: 50 tone metetrice; lignum Sancta Maria al lui Triffo Sineto și Niccolo de Mayrana: 17 tone metrice”*[26].

În ceea ce ne privește, știrile din actele notarilor genovezi ne-au permis identificare a încă trei asemenea unități navele: lignum de orlo *Sancta Catharina*, aparținându-i lui Bartholomeus de Castiglione: 37 tone metrice[27]; lignum de orlo *Sanctus Iohannes Batista*, aparținându-i lui Bonsegnorius de Murano di Veneția: 25 tone metrice[28]; lignum de orlo *Sanctus Thenassius* aparținându-i lui Symon Sardus de Recco: 10

[21] M. Balard, *Gênes et l'outre-mer*, II., nr. 35-36.
[22] *Ibidem*, nr. 84.
[23] A. Jal, *op. cit.*, p. 933.
[24] *Ibidem*, pp. 932-933; M. Balard, *L'activité économique*, p. 334.
[25] M. Balard, *L'activité économique*, p. 334; Andreea Croitoru, *op. cit.*, p. 150.
[26] *Ibidem*; *Ibidem*.
[27] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 78.
[28] *Ibidem*, nr. 88.

tone metrice[29]. Totodată, ne-am permis să rectificăm tonajul vasului *Sancta Maria* al lui Triffo Sineto și Nicolaus de Mayrana, de la 17 tone metrice, cât a calculat Michel Balard, la 18 tone metrice. Raționamentul nostru se bazează pe faptul că potrivit consemnării din actul notarial, vasul transporta 70 modii de grâu[30], iar un modius era egal cu 2,46 chintale[31]. În consecință, încărcătura transportată de vas se ridica la de 172,2 chintale, adică la 17,22 tone metrice. Devine evident faptul că pentru transportarea acestei cantități, se impunea ca vasul să aibă o capacitate de încărcare superioară încărcăturii respective, ceea ce ne-a determinat s-o estimăm la minimum 18 tone metrice.

În acest punct al demersului nostru, facem precizarea că atât capacitățile calculate de Michel Balard, cât și cele calculate de noi nu pot fi luate ca certe. Actele notariale pe baza cărora au fost realizate aceste calcule, consemnează doar cantitatea încărcăturii transportate de vas, fără, a face nicio menționare a capacității acestuia. Rămâne deci imposibil de stabilit dacă încărcătura transportată era egală cu capacitatea vasului.

Informațiile cuprinse în actele notariale genoveze, ne-au permis identificarea, în perioada supusă analizei noastre, a unui număr de 40 de vase de tipul *lignum de orlo*, care au navigat în această zonă[32].

Inconsecvența știrilor din actele notariale cu privire la tipul unora dintre vasele menționate, ne-a creat unele dificultăți de încadrare a lor. Asemenea probleme ne-a ridicat două dintre vasele menționate de actele genoveze. Primul dintre ele, *Sanctus Nicolaus*, care l-a avut ca *dominus et patronus* pe Iohannes de Nigro, este înregistrat într-un act notarial din 15 septembrie 1360 ca fiind un *lignum*[33]. În alte două acte, vasul este menționat, însă, ca fiind un *lignum de orlo*[34]. Al doilea vas, *Sanctus Iohanes*, care l-a avut ca *dominus et patronus* pe Fredericus de Orto, din Pera. Într-un act notarial din 22 octombrie 1360, vasul apare ca fiind un *lignum*[35]. În schimb, în alte două acte, unul redactat în aceeași zi, iar

[29] *Ibidem*, nr. 86.
[30] M. Balard, *Gênes et l'outre-mer*, II, nr. 30.
[31] P. Roca, *Pesi e misure antiche di Genova e del Genovesato*, Genova, 1871, p. 110; M. Balard, *Les Génois dans l'ouest de la mer Noire au XIVe siècle*, în „Actes du XIVe Congrès International des Études Byzantines. Bucarest, 6-12 Septembre 1971", publiés par les soins de M. Berza et E. Stănescu, vol. II, București, 1975, p. 22.
[32] Cf. M. Balard, *L'activité économique*, p. 334: autorul identifică un număr de 43 de vase de acest tip. Cifra este acceptată și de Andreea Croitoru, *op. cit.*, p. 151.
[33] Idem, *Gênes et l'outre-mer*, II, nr. 62.
[34] *Ibidem*, nr. 106, 119.
[35] *Ibidem*, nr. 103.

celălalt în 28 octombrie, vasul este arătat drept un *lignum de orlo*[36]. Am optat pentru includerea celor două vase în cadrul tipului *lignum de orlo*, chiar dacă este una oarecum arbitrară.

Lignum parvum sive ciguta de orlo. Vasele din această categorie, atestate la Gurile Dunării sunt în număr de două. Ele sunt menționate în două acte notariale, redactate la Chilia de notarul genovez Antonio de Ponzò, în 5 mai 1361[37].

Unul din vase, *Sanctus Gregorius*, avându-l *dominus et patronus* pe Anthonius de Finario (Finale), este menționat ca fiind un *lignum parvum sive ciguta de orlo*[38]. Celălalt, *Sanctus Georgius*, care-l avea ca patron pe același Anthonius de Finario, apare înregistrat ca un *lignum parvum sive ciguta*[39]. În situația dată, am optat pentru includerea celor două vase în două tipuri separate.

Conform părerilor unor specialiști, lignum parvum sive ciguta de orlo era un vas de mici dimensiuni. Numele de *ciguta de orlo*, se datora prelungirii bordajului deasupra punții formând așa-numitul bastingaj sau parapet, de la prova la pupa, la fel ca vaselor denumite *lignum de orlo*[40]. Foarte probabil, tipului *lignum de orlo sive ciguta* îi lipsea bastingajul.

Unul din actele notariale din 5 mai 1360, menționează că *liugnum parvum sive ciguta de orlo*, *Sanctus Gregorius*, avea o încărcătură de 157 modii de grâu[41]. Respectivele informații ne-au permis să calculăm, cel puțin aproximativ, capacitatea acestui vas. Acesta avea o încărcătură de 386,22 chintale, adică 18,62 tone, ceea ce înseamnă o capacitate de cel puțin 39 tone metrice.

Ciguta. Dintre toate tipurile de vase menționate de actele redactate de notarii genovezi în centrele de la Gurile Dunării, ciguta rămâne o navă cu adevărat enigmatică, despre care nu se știe aproape nimic. Spre deosebire de celelalte tipuri de vase, ciguta nu este menționată nicăieri în actele genoveze din metropolă sau din alte centre ale imperiului colonial ligur, cu excepția celor de la Gurile Dunării. În concluzie, ciguta era un vas specific acestor regiuni[42].

Potrivit opiniei unor specialiști în domeniu, ciguta nu era radical diferit de celelalte nave, ci se înscria *„în lungul șir de nume și de tipuri*

---

[36] *Ibidem*, nr. 104, 117.
[37] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 62, 63.
[38] *Ibidem*, nr. 62.
[39] *Ibidem*, nr. 63.
[40] N. Pădurariu, *op. cit.*, p. 11.
[41] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 62
[42] N. Pădurariu, *Ciguta. O navă enigmatică pe Dunărea medievală*, în „Marea Noastră", III, 1994, 10, p. 11.

de nave diferențiate între ele prin detalii minore [...] și nu prin caracteristici constructive" [43] . Ca urmare, conchide unul dintre cercetători, se pare că *„ciguta era asemănătoare cu clasica navă romană de comerț din perioada antichității, redusă eventual la un singur catarg, prevăzut cu o velă pătrată"*[44].

Documentele redactate de notarii genovezi în centrele de la Chilia și Licostomo ne-au permis identificarea unui număr de șapte vase de tipul ciguta prezente în porturile de la Gurile Dunării[45]. Un act genovez din 5 aprilie 1361, preciza faptul că o ciguta, *Sanctus Nicolaus*, avându*l dominus et patronus*, pe un anume Michael de Recco, din Maurocastro (Cetatea Albă) transporta de la Chilia la Constantinopol 95,5 modii de grâu, respectiv 234,93 chintale sau aproximativ 23,5 tone[46]. Aceste informații ne permis să estimăm capacitatea cigutei la, cel puțin, 24 tone metrice.

Capacitatea mică a unor dintre vasele de acest tip este evidențiat și de unele acte notariale. Spre exemplu, într-un act din 3 aprilie 1361 se arăta că ciguta *Sanctus Nicolaus*, aparținându-i unui Chaleostirionus Grechus, din Chilia, *„scilicet in cortigio domus habitacionis ipsius"*[47].

Menționarea vaselor de tipul ciguta doar la Gurile Dunării ne determină să admitem, cel puțin ipotetic, posibilitatea ca ele să fi fost construite chiar aici. Spre o asemenea constatare pare să conducă o însemnare cuprinsă în actul din 3 aprilie 1360, în care se specifică faptul că ciguta *Sanctus Nicolaus*, aflată la Chilia, *„est in uschario"*[48].

Panfilus. Asupra tipului de navă numit *panfilus*, specialiștii nu au ajuns la un punct de vedere comun. Vasul este întâlnit în marina bizantină, unde constituia o unitate navală folosită la transportul materialului de război[49]. Pentru unii autori occidentali *panfilus*-ul era o navă prevăzută cu velă și cârmă și cu mai multe punți, prin care se deosebea, de altfel, lignum[50].

Potrivit opiniei lui Auguste Jal, panfilus-ul, care era o navă de origine necunoscută. În secolele XIII-XIV, acesta era un bastiment cu

---

[43] *Ibidem*.
[44] *Ibidem*.
[45] M. Balard, *Gênes et l'outre-mer*, II, nr. 25; G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 6, 7, 8, 19, 20, 25, 32, 37, 38, 55.
[46] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 25.
[47] *Ibidem*.
[48] *Ibidem*.
[49] Hélène Ahrweiler, *Byzance et la mer. La marine de guerre. La Politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe-XVe siècles*, Paris, 1966,pp.415-417.
[50] M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 559.

vâsle, construit în proporții similare cu cele ale galerelor, avea, în general, două catarge și probabil vele latine[51]. Pe baza informațiilor dintr-un document genovez, care menționa un panfilus cu 80 de vâsle, el admite că acest tip de navă ar fi putut avea câte 40 de vâsle pe fiecare bord, dispuse pe un rând, și presupune că vasul ar fi trebuit să măsoare în lungime 150 de picioare, adică circa 45,7 m[52]. În baza unui act din 20 mai 1271, care oferă date precise cu privire la dimensiunile unui panfilus, autorul constată că acesta măsura de la prova la pupa 69 de picioare, adică 19,40 m[53]. În secolul al XIV-lea, asemenea galerei, panfilus-ul nu era acoperit[54].

O părere oarecum diferită exprimă René Bastard de Péré. Acesta consideră că panfilus era un bastiment de susținere și escortă care nu atingea 30 m lungime. Era mai ușor și mai fin chiar *„subtil”*, având un coeficient de finețe de 8. Vasul era bordat cu un număr de vâsle care mergea de la 24 până la 100. Talia mică avută a făcut ca uneori panfilus-ul să fie desemnat cu numele de *sagitta*[55].

În temeiul dimensiunilor, în palme, identificate de Réné Bastard de Péré, folosind măsura pentru palma genoveză precizată de Pietro Rocca la 0,247760 m, am putut estima dimensiunile unui panfilus. Potrivit rezultatelor obținute, un vas de acest tip putea măsura 22,30 m în lungime, 4,46 m lățime, în partea cea mai lată din față, 2,73 m lățime, în partea îngustă, și 4 m înălțimea la prova și pupa[56].

La rândul lui, Michel Balard conchide că la sfârșitul secolului al XIII-lea, panfilus era un bastiment cu un număr de 70 până la 84 de vâsle[57]. Cu acest număr de vâsle, susține istoricul francez, vasul era *„echipat în general pentru cursă sau supraveghere costieră, apropiindu-se, astfel, de galerele armate, dar păstrând o ținută foarte elegantă”*[58].

Analiza documentelor genoveze redactate la Chilia și Licostomo, în perioada analizată de noi, a făcut posibilă identificarea unui număr de cinci vase de tip *panfilus*, prezente în porturile de la Gurile Dunării[59]. Sumarele informații pe care le deținem ne permit să determinăm doar

---

[51] A. Jal, *op. cit.*, p. 1121.
[52] *Ibidem*.
[53] *Ibidem*, p. 1122.
[54] *Ibidem*.
[55] R. Bastard de Péré, *op. cit.*, p. 350.
[56] *Ibidem*.
[57] M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 559; Idem, *L'activité économique*, p. 335.
[58] Idem, *L'activité économique*, p. 335.
[59] Idem, *Gênes et l'outre-mer*, II, nr. 23, 24, 29, 45, 92, 93, 94, 97; G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 64, 68.

capacitatea aproximativă a unei singure unități navale din cele cinci. În 5 mai 1361, Salvagius Lomelinus, dominus et patronus unui panfilus, *Sancta Maria et Sanctus Andreas*, punea gaj într-un contract cantitatea de 60 de modii de grâu, adică 147,6 chintale, transportat de vasul său de la Chilia la Pera[60]. Apreciem în temeiul acestei informații că respectivul panfilus avea o capacitate de, cel puțin, 15 tone metrice.

Galiota / Galeota. Termenul este un diminutiv ce desemnează un tip de galeră. În sursele genoveze, galiota (galeota) apare menționată în anul 1196 sau în anul 1242, pe fondul tensiunilor dintre republica ligură și Pisa[61].

Galiota era un tip de galeră de mici dimensiuni, biremă cu 16-20 de bănci pentru vâslași, două catarge și două cârme laterale. Ușoară și suplă, galiota era un vas potrivit pentru luptele navale[62].

Actele redactate de notarii genovezi Antonio de Ponzò, la Chilia, și Domenico da Carignano, la Licostomo, menționează prezența la Gurile Dunării a două galiote, aparținând unor particulari. Aceștia le foloseau ca nave comerciale pentru transportat mărfuri.

În 27 aprilie 1361, Antonio de Ponzò semnala prezența la Chilia a galiotei *Sancta Maria*, al cărei proprietar era un anume Marinus de Insula (d'Isola)[63]. Actul notarial nu conține, însă, nicio informație cu privire la tonajul vasului. În temeiul știrii că proprietarul navei urma să-i livreze unui partener la Chilia *„cantaria octo melis bone et mercantilis de Zagora ad cantarium eiusdem locii Chili"*[64], deducem că principala încărcătură transportată o reprezenta această *miere de Zagora*, adusă la Gurile Dunării, din zona Bulgariei.

---

[60] G. Pistarino*, op. cit.*, nr. 64.

[61] O. Scriba, *Annales. Ann. MCLXXIV-MCLXXXXVI*, în „Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal MCLXXIV al MCCXXIV", cura di L.T. Belgrano e di C. Imperiale di Sant' Angelo, vol. II, Genova, 1901, p. 65; Annales Ianuensese Ann. MCCXXV-MCCL, în „Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal MCCXXV al MCCL", cura di Imperiale di Sant' Angelo, vol. III, Roma, 1923, p. 130; A. Jal, *op. cit.*, p. 742.

[62] Andreea Croitoru, *Nave venețiene și genoveze*, p. 108; Idem*, Nave italiene în Marea Neagră*, p. 222.

[63] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 49.

[64] *Ibidem*.

A doua galiotă (numită *galeotă*) este semnalată de actul redactat, la 18 septembrie 1373, de notarul Domenico da Carignano, la Licostomo. Numele vasului, tonajul, tipul și cantitatea încărcăturii transportate nu sunt precizate. Actul îl menționează doar pe proprietarul galiotei, un anume Iohannis de Paravina[65].

Cocca (Cocha). Se pare că originea acestui tip de vas, nu a fost elucidată. Istoricul B. Kozlowski, deși nu exclude proveniența *„din tradițiile frizilor din secolul al X-lea”*, consideră că denumirile italiene *„cocca”*, spaniole *„coca”* și franceze *„coche”* derivă *„de la latinescul «concha», «cochylium» (scoică)”*[66].

Cele mai vechi referiri la tipul de vase cocca (cocha), mai exact la cocca genoveză apar, se pare, la sfârșitul secolul al XII-lea și la începutul secolului următor. Prima menționare a unei cocca este făcută într-un act al notarului ligur Oberto Scriba de Mercato, din 19 august 1190[67]. Următoarea mențiune este făcută în 8 ianuarie 1205, când notarul Martino menționa în portul Alexandria *„navi que appelabatur cocheta”*[68]. O altă cocca, aparținând Cavalerilor Templieri, este menționată în anul 1218, într-un document semnalat de Michel Mollat du Jourdin[69].

Din secolul al XIII-lea, informațiile referitoare la cocca (cocha) se înmulțesc[70]. În 1304, Giovanni Villani relata în *Cronica* lui că,*„în acest timp, unii din Baion*a (Bayonne, n.n.) *din Guascogna* (Gascogne, n.n.), *cu vasele lor, pe care le numesc cocche au străbătut strâmtoarea Sibilia* (Sevilla sau Gibraltar n.n.) *și au pătruns în această mare a noastră și au provocat multe pagube. Şi de atunci, genovezii, venețienii și catalanii s-au obișnuit să navigheze cu cocca și au abandonat navigația cu vasele mari pentru una mai sigură și mai puțin costisitoare”*[71]. În pasajul lui, Giovanni Villani semnala adoptarea de către genovezi, venețieni și catalani a unui nou tip de vas, cocca, împrumutat din zona Bayonne, de unde și numele de *cocca baonescha*, mai masiv, puntat și economic[72]. De altfel, înțelegând însemnătatea acestui proces, Giovanni Villani

---

[65] Silvana Raiteri, *op. cit.*, nr. 8.
[66] B. Kozlowski, *Istoricul navei*, București, 1960, p. 160.
[67] M. Chiaudano, R. Morozzo Della Roca, *Oberto Scriba de Mercato (1190)*, Genova, 1938, nr. 663.
[68] D. Puncuh, *Il cartulario del notaio Martino. Savona 1202-1206*, Genova, 1974. nr. 88.
[69] A. Jal, *op. cit.*, p. 486; M. Mollat du Jourdin, *Europa și Marea*, Iași, 2003, p. 103.
[70] F. Ciciliot, *The Genoese cocha*, în „Archaeonautica”, 14, 1998, p. 192.
[71] G. Villani, *Cronica*, cura di G. Porta, Parma, 1991, II.IX.LXXVII.
[72] M. Mollat du Jourdin, *op. cit.*, p. 103; F. Ciciliot, *op. cit.*, p. 193.

consemna că adoptarea vasului de tip cocca *„fost o mare schimbare navală în marina noastră”*[73].

Genovezii au perfecționat modelul reușind să-l transforme în cea mai mare unitate navigantă a secolului al XIV-lea, cocca devenind *„nava comercială prin excelență”* și *„fără îndoială bastimentul cel mai impozant al epocii”*[74]. Pe baza informațiilor din documentele avute la dispoziție, cercetătorii, care au studiat această problemă, oferă răspunsuri diferite cu privire la tonajul unei cocca. Din punctual de vedere al lui Auguste Jal, o cocca era capabilă să transporte o încărcătură de 350 de tone sau mai mult[75]. Unii cercetători susțin că o cocca putea transporta o încărcătură de aproximativ 500 tone metrice, având o capacitate apropiată de cea a unui *nef*[76]. Alții se pronunță pentru o capacitate care varia între 150 și 1.000 tone metrice[77].

Cocca era echipată uneori cu două cârme laterale, putea avea două sau trei punți, precum și 3-4 catarge care puteau susține, atât pânze latine, cât și pânze pătrate. Vasul dispunea, de asemenea, de platforme, care permiteau să fie ținute sub tir navele inamice. Platformele erau dotate cu două sau trei castele înalte de până la 6-7 m, care adăposteau luptătorii[78]. Echipajul vasului număra circa 50 de oameni, protejați de câțiva arbaletrieri[79]. Auguste Jal menționează o cocca armată în Candia, în Creta, care avea un echipaj de 68 de oameni[80].

Potrivit constatării făcute de Michel Balard, în ultimele două decenii ale secolului la XIV-lea, denumirea cocca dispare treptat din acte fiind înlocuită cu cea mai generală de *navis*. În actele oficiale, îndeosebi, și mai puțin în cele private, constata același istoric, denumirii *navis* îi este alăturată formula *sive cocha*[81].

---

[73] G. Villani, *op. cit.*, II.IX.LXXVII.
[74] M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 557.
[75] A. Jal, *op. cit.*, p. 483.
[76] F. Ciciliot, *op. cit.*, p. 192; M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 557.
[77] Andreea Croitoru, *Nave venețiene și genoveze*, p. 110.
[78] F. Ciciliot, *op. cit.*, p. 192; Andreea Croitoru, *Nave venețiene și genoveze*, p. 110; Cf. A. Jail, *op. cit.*, p. 486: respinge capacitatea vasului de a susține patru catarge și patru platforme cu castele.
[79] M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 557.
[80] A. Jal, *op. cit.*, p. 483.
[81] M. Balard, *La Romanie génoise*, II, p. 557.

Actele redactate de notarii genovezi la Chilia și Licostomo, în perioada analizată de noi nu înregistrează decât o singură cocca. Este vorba de Sancta Catharina, care-l avea ca *dominus et patronus* pe un anume Petruu Peianus, care staționa la Licostom, *„que nunc est sumaria sive flumine Licostomo, scilicet ad bocham eiusdem sumarie Licostomo*[82]. Din păcate actul genovez nu ne oferă nicio informație cu privire la tipul și cantitatea încărcăturii și nici la tonajul vasului.

Barca (Barcha). Tipul de vas cel mai răspândit printre micile nave rotunde a fost *barca*. Termenul este se pare de origine iberică, fiind menționat pentru prima dată într-o inscripție din anul 200, din Portugalia[83]. În secolul VII este menționat de Isidor din Sevilla, în 835 la Benevento în Italia, în secolul IX în Franța[84]. Nu se cunoaște momentul intrării bărcii în rândul mijloacelor de transport nautic. Un document catalan din anul 1315, menționează o barcă care transporta o încărcătură de 5 tone[85]. Capacitatea unora dintre tipurile de barca varia de la 275 la 290 tone[86]. În secolul următor, capacitatea bărcilor, ambarcațiuni mici-mijlocii ajungea la 10,5 tone, ia dimensiunile la 12,6 m lungime, 3,5 m lățime și 1,2 m înălțime. Vasul dispunea de un catarg cu două brațe dispuse perpendicular pe care erau întinse pânzele, avea pupa înălțată și o viteză destul de mare[87].

În perioada care face subiectul analizei noastre, actele notarilor genovezi de la Chilia și Licostomo, înregistrează o singură ambarcațiune de tip barcă, prezentă la Gurile Dunării. Un act redactat la Chilia de notarul Antonio di Ponzò în 28 aprilie 1361, menționează o barca, al cărei proprietar era un anume Andreas Leiano[88]. Și în acest caz, actul notarial păstrează o tăcere deplină asupra dimensiunilor, tonajului, tipului și cantității încărcăturii de pe vas.

Navis. Termenul *navis (nef)* definește un velier, care a reprezentat principalul tip al navelor rotunde în secolele XIII-XV[89]. Vasul, evoluat din cele comerciale ale antichității, care se număra printre cele mai grele avea o lungime care varia de la de la 23 până la 37 m[90]. În mod curent,

---

[82] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 74.
[83] Andreea Croitoru, *Veneția și Genova*, p. 143, n. 528.
[84] *Ibidem*.
[85] *Ibidem*.
[86] Idem, *Nave venețiene și genoveze*, p. 113; Idem, *Nave italiene în Marea Neagră*, p. 224.
[87] *Ibidem*; *Ibidem*.
[88] G. Pistarino, *op. cit.*, nr. 52.
[89] Andreea Croitoru, *Nave italiene în Marea Neagră*, p. 222.
[90] *Ibidem*, pp. 222-223.

nava avea două catarge – arborele de la prova fiind mai înalt și mai greu, iar cel mediu mai ușor și mai scurt – iar greementul era format din vele latine triunghiulare. Bordurile de la prova și pupa erau supraînălțate, suprastructurile rezultate purtând numele de castele. În afară de mărfuri, vasul putea transporta oameni, material de război sau animale (cai)[91].

În perioadele acoperite de actele notariale analizate de noi, redactate la Gurile Dunării, acestea înregistrează un singur vas desemnat cu termenul de *navis*. În 22 aprilie 1384, într-un act redactat la Licostomo de notarul Oberto Grassi da Voltri înregistrează o *nava* aparținându-i lui Obertus Caytus, din Pera. Potrivit conținutului actului, nava urma să încarce la Pera 50 modii de grâu, pentru a le transporta în Rhodos[92]. Pe baza acestei informații suntem în măsură să conchidem că tonajul vasului era, de cel, puțin 13 tone metrice. Estimarea este, însă, una ipotetică, deoarece actul notarial nu precizează dacă cele 50 de modii de grâu au reprezentat capacitatea maximă a vasului sau numai cantitatea de cereale încărcate pe vas.

Prezența navei la Gurile Dunării rămâne una probabilă, ipotetică. Ceea ce ne-a determinat să luăm în calcul eventuala ei prezență în zonă a fost faptul că afacerea la care face referire actul notarial a fost perfectată la Licostomo. Pe baza acestei informații considerăm că nu putem exclude posibilitatea, deși actul nu o spune, ca nava să se fi deplasat din acest port dunărean la Pera pentru a prelua încărcătura de grâu pentru Rhodos.

Concluzii. Realizarea prezentului demers ne-a impus analiza unui număr de 127 de acte notariale genoveze. Acestea au fost redactate la Chila și Licostomo de notarul Antonio din Ponzò, între 11 august și 29 octombrie 1360, respectiv între 28 ianuarie și mijlocul lunii mai 1361 și la Licostomo de notarii Domenico da Carignano, între 12 și 18 septembrie 1373, și Oberto Grassi da Voltri, între 9 noiembrie 1383 și 22 aprilie 1384.

Informațiile cuprinse în actele notariale ne-au permis identificarea unui număr de 74 de vase comerciale genoveze prezente la Gurile Dunării, în porturile Chilia și Licostomo. Prezența a 73 dintre ele este certă, iar a unuia probabilă.

Dintre cele 74 de vase, 40 au fost lignum de orlo, 15 lignum, două lignum parvum sive ciguta de orlo sau sive ciguta, șapte ciguta, cinci panfilus, două de tip galiota (galeota) și câte o cocca (cocha), barca și navis. Prezența vasului, desemnat ca *navis*, la Gurile Dunării, respective la Licostomo, este însă numai una probabilă.

[91] *Ibidem*, p. 223.
[92] Silvana Raiteri, *op. cit.*, nr. 15.

GENOESE MERCHANT SHIPS REGISTERED AT THE MOUTHS OF THE DANUBE(APRIL 1360 - APRIL 1384)

-abstract-

Key words: Chilia, Licostomo, cocha, ciguta, barca (boat), navis, galiota, panfilia, lignum, orlo lignum, lignum parvum.

The Genoese documents drawn up at Chilia and Licostomo, as well as in other Genoese centers, record between mid-April 1360 and April 1384 a number of 74 cargo ships, used at the mouth of the Danube, such as cocha, galea, barca, navis, galiota, panfilia, lignum, lignum parvum and orlo lignum. The situation by types of vessels is as follows: a cocha, a barca (boat), a navis, two galiota, two lignum parvum sive orlo ciguta, five panfilus, seven ciguta, 15 lignum, and 40 orlo lignum.

Tabel:*Navele comerciale geneoveze înregistrate la Gurile Dunării (1360-1384)*

Nr. crt.	**Tipul de navă**	**Numele navei**	**Proprietari / asociați**
1	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Iullianus Spinulla; Froancischus Bellobrunus de Varazze; Dagnanus Galus
2	Lignum de orlo	Sancta Maria	Triffo Sineto; Nicolaus de Mayrana
3	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Ambroxius Bonus de Voltri
4	Lignum de orlo	Sanctus Anthonius et Sanctus Guirardus	Francischus Bonaspina de Mulazzo
5	Lignum de orlo	Sanctus Dominicus	Iohanes de Promentorio
6	Lignum de orlo	Sanctus Georgius	Iohanes de Mari; Iohanes de Chanova
7	Lignum de orlo	Sanctus Anthonius	Francischus de Mulazzo

8	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Andriolus Rangonus
9	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Guilliermus Pinardus de Voltri
10	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Nicolaus de Quarto
11	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Raynerius Cathaneus
12	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Gaspalinus Souranzo
13	Lignum de orlo	Sanctus Iohannes	Guillielmus Pilosus
14	Lignum de orlo	Sanctus Georgius	Theodorus Pirus; Ianinus de Trebizonda
15	Lignum de orlo	Sanctus Georgius	Petrus Amiragius și Galeacius de Varazze (frați)
16	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Theodorus de Vighinico; Iacobus Sparano de Gaëta
17	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Calo Iane Arnichita de Caffa
18	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Fredericus de Orto
19	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Iohanes de Nigro
20	Lignum de orlo	Sancta Maria	Ruffus de Parma
21	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes et Sancta Catharina	Iacobus de Castro; Dominicus de Recco
22	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Iacobus de Montanexi; Manuel [...] di Voltaggio
23	Lignum de orlo	Sanctus Iohanes	Andronicus Foscho de Symisso; Nicho Ianachi de Symisso
24	Lignum de orlo	Iesus Christus	Pellegrinus (Pellegrus) Daniel; Nichitade Ghirisonda; Sava Azamati de Ghirisonda; Nichita Mauro de Chirisonda; Nichita Pistizo de Chirisonda; Iane Mamalioti

25	Lignum de orlo	Sanctus Iohannes	Branchaleonus de Guisulfis; Cristianus de Guisulfis
26	Lignum de orlo	Sancta Maria	Sorleonus de Passano
27	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Francischus de Portovenere, Gregorius de Sancto Thome; Gregorius de Sancto Iohanne
28	Lignum de orlo	Sanctus Dimitrius	Andreas Morescho; Francischus de Valle de Arenzano
29	Lignum de orlo	Sanctus Anthonius	Dominicus de Rappallo
30	Lignum de orlo	Sancta Maria	Ioannes Ioardus de Recco
31	Lignum de orlo	Sanctus Iohannes Batista	Bonsegnorius de Murano di Veneția
32	Lignum de orlo	Sancta Thenaxia	Iosaffa Caloiane de la Mănănstirea Sancta Thenaxia; Symon Sardus de Recco
33	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Guirardus Lercarius
34	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Elianus Dentutus
35	Lignum de orlo	Sancta Catharina	Bartholomeus de Castelino; Angelus Birulfus de Diano
36	Lignum de orlo	Sanctus Tanasius	Giosaffa Tovassilico Caloiatos
37	Lignum de orlo	Sanctus Nicolaus	Nicolaus Gallus
38	Lignum de orlo	Sanctus Thenassius	Symon Sardus de Recco
39	Lignum de orlo	Sanctus Iohannes	Illarius Marocelus
40	Lignum de orlo	Sanctus Iohannes	Theodorus Lipato de Constantinopol
1	Lignum	Sanctus Georgius	Benedictus de Moneglia; Oliverius de Taliacarne
2	Lignum	Sanctus Iohanes	Guillielmus Pilosus
3	Lignum	Sanctus Blaxius	Bonavia Peyra

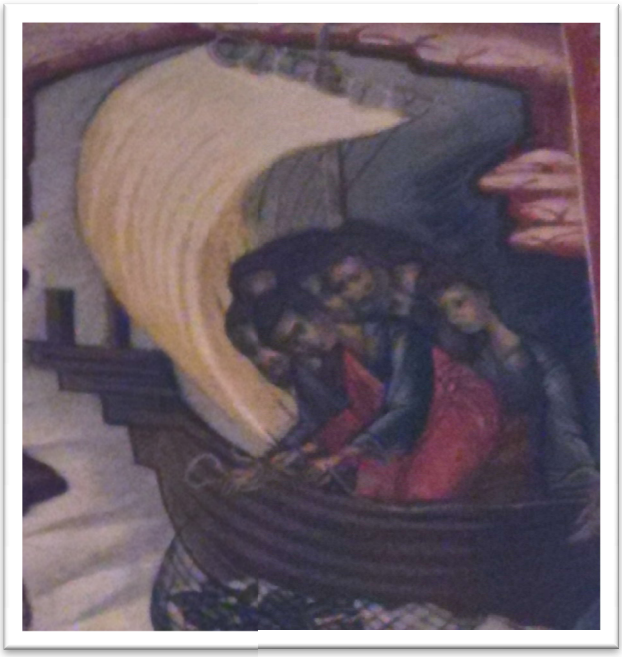
4	Lignum	Sanctus Iohanes	Andriolus de Goano
5	Lignum	Sanctus Nicolaus	Ianulli de Spiga; Iohanes Picembonus
6	Lignum	Sanctus Anthonius et Sanctus Guirardus	Francischus Bonaspina de Mulazzo;
7	Lignum	Sanctus Iohanes	Iacobus de San Vincenzo
8	Lignum	Sanctus Iohanes	Georgius de Bracelis
9	Lignum	Sanctus Iohanes	Theodorus Manasi de Constantinopol
10	Lignum	Sanctus Nicolaus	Iullianus de Marinis
11	Lignum	-	Anthonius de Castro
12	Lignum	Sanctus Iohanes	Branchaleonus de Guisulfis; Georgius de Bracelis
13	Lignum	Sanctus Iohanes	Nicolaus de Quarto
14	Lignum	Sanctus Nicolaus	Iohanes Iapeo; Constans Mamali de Constantinopol
15	Lignum	-	Opecinum de Beltramis
1	Lignum parvum sive ciguta de orlo	Sanctus Gregorius	Anthonius de Finario
2	Lignum parvum sive ciguta	Sanctus Georgius	Anthonius de Finario
1	Ciguta	Sanctus Iohanes	Martinus de Bisagno; Dominicus Spigus
2	Ciguta	Sanctus Theodorus	Fotis Orendis de Trebizonda; Iohannes Iambonus; Sarchis Erminio
3	Ciguta	Sanctus Iohannes	Iane Coschina
4	Ciguta	-	Oliverius Becarus și o societate; Andriolus de Vallerano
5	Ciguta	Sanctus Nicolaus	Chaleostirionus Grechus

6	Ciguta	Sanctus Nicolaus	Michael de Recho; Triandaffolo Goto
7	Ciguta	Sanctus Iullianus	Domenicus Carefige; Sarchis Erminio
1	Panfilus	Sanctus Iohanes	Anthonius de Castro; Angelus de Azzano (Azario?)
2	Panfilus	Sanctus [...]	Dominicus Martinus
3	Panfilus	Sanctus Georgius	Georgius Gingembo
4	Panfilus	Sanctus Iohanes	Georgius Gingembo
5	Panfilus	Sancta Maria et Sanctus Andreas	Salvaghius Lomellinus
1	Galiota	Sancta Maria	Marinus de Insula
2	Galeota	-	Iohannis de Paravina
1	Cocca	Sancta Catharina	Petrus Peianus
1	Barca	-	Andreas Leiano
1	Navis	-	Obertus Caytus

ANEXA: *Vase pictate pe mănăstiri şi biserici din nordul Moldovei*
(poze din colecţia autorului)

Mănăstirea Sucevița

Mănăstirea Slatina



Mănăstirile Humor (foto 1) și Dragomirna (foto 2)

Biserica din Bălinești