

Considerații în legătură cu monoxilele de transport sare descoperite în albia Râului Crișul Alb

Considerations regarding monoxyle salt transport boats discovered in the Crișul Alb river bed

Augustin Mureșan*

Abstract

This study presents some considerations on the primitive monoxyle boats discovered between 1965-1998 in the Crișul Alb river sector, between Răpsig and Berindia localities (Arad county). They were made from an (oak) tree trunk by hollowing it out. This type of boats had been used since ancient times and antiquity. From the Middle Ages to modern times, monoxyle boats, as those discovered in the valley of Crișul Alb, were used to transport people along rivers, for water crossing, from side to side, transport of goods (especially salt), fishing etc. Currently, of the boats discovered on the Crișul Alb valley, one is at the Romanian Navy Museum, one at the "Criș Land" - Oradea Museum, one at the Arad Museum and two, recovered as fragments, at the Sebiș Town Museum .

Key words: Arad county, Crișul Alb, Răpsig, Berindia, monoxyle, Middle Ages

De-a lungul râului Crișul Alb, în albia acestuia, în anumiți ani, ca urmare a trecerii apelor abundente de primăvară¹ care au dus la surparea în unele locuri a malurilor și uneori din cauza secetei când acesta a avut un debit de apă foarte scăzut, în sectorul dintre localitățile Berindia-Răpsig, județul Arad au ieșit la iveală șase bărci monoxile. Vocabularul românilor din părțile Aradului nu mai păstrează termenul care designa monoxila sau

* Complexul Muzeal Arad; E-mail: augmuresan@gmail.com

¹ De la Tisa până la Mureș, unii locuitori din satele așezate în apropierea râurilor adună în fiecare primăvară sute și sute de mari bușteni de lemn pe care apa îi scoate din malurile surpate. Acei copaci au rămas acoperiți de nisip, pietriș și pământ, poate chiar mii de ani. În anul 2011, un locuitor din Bârsa (pe valea Crișului Alb) a dezgropat din malul Crișului Alb câteva camioane de trunchiuri de lemn carbonizate, vezi Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare în vestul României*, în „Seminatores in artium liberalium agro Studia in honorem et memoriam Barbu Ștefănescu”, Academia Română, Centrul de studii Transilvane, Cluj-Napoca, 2014, p. 563. Râurile și-au schimbat adesea albia, astfel încât trunchiuri sau monoxile pot fi descoperite departe de albia de azi, *ibidem*.

luntrea scobită într-un trunchi de copac. Vremurile arhaice au înghițit atât această piesă curioasă cât și denumirea ei².

Aceste descoperiri de ambarcații primitive de pe valea Crișului Alb sunt cele mai numeroase de acest fel, pe valea unui râu din România³. Din cele șase exemplare de monoxile descoperite⁴, cinci s-au păstrat, trei întregi și două incomplete. Una din nefericire, a fost distrusă. Până acum despre ele nu s-a scris un studiu exhaustiv care să le centralizeze toate datele. Din acest

²Într-o discuție amabilă, cu fostul coleg, regretatul etnograf George Manea, în anul 1986, acesta mi-a relatat despre descoperirea unui adevărat depozit de monoxile, găsit lângă Răpsig și la Berindia, în malul Crișului Alb, într-un loc care pare să fi fost un „port” al acestora și despre faptul că în vocabularul localnicilor nu mai există cuvântul cu care se desemna monoxila. Aceste opinii sunt prezentate și în articolul semnat de acesta, intitulat: *Ambarcațiuni străvechi pe Mureș și Criș*, într-un număr (nouă deocamdată inaccesibil) al ziarului arădean „Flacăra roșie”. Din fericire cunoaștem textul cu pricina, de pe o copie făcută după un exemplar al celui număr al cotidianului din care a fost „decupat” întreg articolul. Despre aceste ambarcațiuni acesta, scria: ” Dacă pe Mureș nu s-au găsit astfel de exemplare, aceasta nu înseamnă că ele nu au fost folosite. Alte dovezi, în special cele documentare, ne îndrituiesc să opinăm că ele erau uzitate pe Mureș, în Evul Mediu pentru transportul sării din salinile transilvănene, iar în continuare pe Tisa și Dunăre. Monoxilele mai erau utilizate la trecerea peste ape și la pescuit. Astfel de treceri erau atât pe Mureș, cât și pe Crișul Alb”, *ibidem*.

³ Până acum, 14 monoxile au fost descoperite pe cursuri de ape, din diferite zone ale țării, dar ele încă nu au constituit obiectul unor studii de sinteză care să le centralizeze datele, vezi Adrian Andrei Rusu, Oana Toda, *Amprenta de barcă*, în „Mănăstirea Bizere”, I, Ed. a II-a, revizuită și adăugită, editori: Adrian Andrei Rusu, Ileana Burnichioiu, Edit. Mega, Cluj-Napoca, 2011, p. 851, nota 17. Între timp pe râul Mureș s-a descoperit absolut din întâmplare încă o asemenea ambarcație, la Zădăreni. Monoxila a fost scoasă din malul râului și salvată. Piesa s-a aflat un timp pentru protecție în incinta sediului Parcului natural Lunca Mureșului, iar ulterior a intrat în patrimoniul Complexului Muzeal Arad, unde se află expusă.

⁴ În legătură cu bărcile monoxile de la noi, vezi I. Iurașciuc, *O monoxilă neobișnuită*, în „Revista Muzeelor”, anul IV, nr. 1, 1967, pp. 57-58; I. Chelcea, *Luntrele monoxile de la noi*, în „Revista muzeelor”, anul V, nr. 4, 1968, pp. 362-366; Cristian Crăciunoiu, *Corăbii străbune*, Edit. Sport-Turism, București, 1983, pp. 55-58; Marcu Botzan, *Drumuri de apă*, București, 1990, p. 85; I. Tolomei, *Conservarea și expunerea monoxilei de pe râul Siret - un argument etnografic pentru activitatea vechilor „broduri” peste râuri*, în „Cibinium”. Identitate și globalizare în secolul XX, - Cercetare și reprezentare muzeală - 2001-2005, pp. 429-433; Ioan Acsan, *De la monoxiliile preistorice la expedițiile lui Xenofon și Alexandru Macedon*, în „Historia”, Anul VI, nr. 59, noiembrie 2006; Dan Lichiardopol, *Monoxila de la Palanca-Râfov, județul Prahova*, în „Anuarul Muzeului de Istorie și Arheologie Prahova. Studii și comunicări”, Serie Nouă, III-IV (11-12), 2007-2008, pp. 153-157; Adrian Andrei Rusu, Oana Toma, *op. cit.*, pp. 79-94; Ioan Godea, *op. cit.*, pp. 563-572. Despre alte tipuri de bărci folosite în zona Aradului, vezi Viorel Bitang, Tiberiu Țigan, Vasile Păltineanu, *O istorie ilustrată a canotajului arădean*, Edit. Gutenberg Univers, Arad, 2012.

considerent în rândurile de mai jos, prezentăm unele considerații în legătură cu aceste mijloace de transport primitive descoperite în albia râului Crișul Alb.

Monoxilele de la Răpsig. Se cunosc două astfel de ambarcații primitive care provin din zona acestei localități.

a. *Prima barcă monoxilă* a fost descoperită în toamna anului 1965, în apropiere de localitatea Răpsig, în albia Crișului Alb la un metru și jumătate adâncime sub nivelul apei și apoi recuperată din acel loc, de câțiva locuitori⁵. Ea este confecționată dintr-un trunchi de arbore din stejar. La partea din față (prora) a ambarcației se află o prelungire intenționat lucrată de constructor pentru legarea odgonului și prionirea ambarcațiunii în urma acostării la mal, iar la cea din spate (pupa) are un loc mai ridicat cu rol de scaun pentru a sta așezat un luntraș. Această ambarcație are lungimea de 10 m, lățimea de 0,75 m și înălțimea de 0,45 m. Analogii apropiate ca formă și dimensiuni cu această monoxilă, ne oferă ambarcația descoperită la Berindan⁶, județul Satu Mare, dar și altele de acest fel. În anii '80 ea a fost dusă la Muzeul Marinei Române⁷ (Fig. 1 și fig. 2). Istoricii o datează ca fiind din secolul al XV-lea.

⁵Despre această descoperire ziarul oficial al Partidului Comunist Român, cotidianul „Scînteia” relatează: „În apropiere de localitatea Răpsig, r. Gurahonț, pe valea Crișului Alb, s-a făcut o descoperire arheologică. Executând lucrări de săpături pentru extracția nisipului și pietrișului din albia râului, muncitorii care deservesc balastiera au dat, la aproximativ un metru și jumătate adâncime sub nivelul apei, de o barcă de lemn cu prora ascuțită, lungă de aproape 12 m. Un colectiv de muzeografi de la Muzeul Regional Crișana a stabilit că este vorba de o barcă monoxilă-adică dintr-o singură bucată. La construcția ei s-a folosit un mare buștean de gorun scobit în mod corespunzător. Se crede - după primele aprecieri - că barca ar avea o vechime de peste un mileniu”, vezi H. Grosu, *Vechimea: un mileniu*, în „Scînteia”, anul XXXV, nr. 6815, din 28 noiembrie 1965, p. 1.

⁶ Monoxila descoperită la Berindan are dimensiuni ceva mai mari ca a bărcii de la Oradea, fiind lungă de 13, 20 m, și lată la un capăt de 0,80 m, iar la celălalt capăt de 0,90 m, vezi I. Iurasciuc, *op. cit.*, p. 58.

⁷ Această monoxilă descoperită în 1965, la Răpsig este expusă la Muzeul Marinei Române - Constanța. De pe <http://www.fortelenavale.ro/cultura/muzee/mr/>. Informație confirmată de cercetătoarea dr. Andreea A. Croitoru, muzeograf la această instituție, de la care am primit unele date despre monoxilă, căreia îi mulțumim și pe această cale.



Fig. 1. Răpsig (jud. Arad). Monoxilă descoperită pe Crișul Alb
(după Ioan Godea)



Fig. 2. Monoxila de la Răpsig, descoperită în 1965. Muzeul
Marinei Române-Constanța

b. *A doua barcă monoxilă*, a fost descoperită, după trei ani, în luna mai 1968, în aceeași albie a râului și cam în același loc, la o adâncime de 2

metri⁸. Cu acel prilej au fost trimiși la fața locului din partea Muzeului din Oradea, arheologul Doina Ignat de la Secția de Istorie și Tiberiu Jurcsák de la Secția de Științele Naturii⁹. Piesa a fost transportată și expusă ulterior la Muzeul Țării Crișurilor din Oradea¹⁰ (Fig. 3).



Fig. 3. În prim plan, monoxila descoperită în albia Crișului Alb în 1968. După *Ghidul Muzeului Țării Crișurilor*, Oradea, 1977

Despre această descoperire, regretatul prof. univ. dr. Ioan Godea, în 2014 scria: „În iulie 1965 (data este eronată, este vorba de luna mai 1968 n.n.) patru femei din localitatea Răpsig au venit să scoată snopi de cânepă puși la topit cu două săptămâni înainte într-un „tău” amenajat în prundișul din albia Crișului Alb. Așa procedau toți cei din Răpsig cu cânepa „de vară” în iulie și cu cânepa „de toamnă” la sfârșit de august, început de

⁸ Istoricul Florian Dudaș, prezentând descoperirea monoxilei de la Berindia din vara anului 1971 se referă și la ambarcația descoperită în anul 1968, în albia Crișului Alb, lângă Răpsig, vezi, Florian Dudaș, *Barca - monoxilă descoperită la Berindia*, în ziarul „Flacăra Roșie”, (Arad), anul XXVIII, nr. 8478, din 5 decembrie 1971, p. 3.

⁹ Vezi Sorin Sotoc, *Barca de sub ape*, interviu cu istoricul Doru Marta, arheolog, în ziarul „Muzeul Țării Crișurilor”, nr. 7, ianuarie 2014, p. 6.

¹⁰ Muzeul Țării Crișurilor Oradea, nr. inventar 6678.

Florian Dudaș, *art. cit.* p. 3; Marcu Botzan, *op. cit.*, pp. 14-15.

septembrie. La un moment dat una din ele a văzut cum se surpă malul înalt al Crișului, observând că din mal a ieșit un „cap”. „Este diavolul” a zis o altă femeie; „hai să anunțăm miliția !”. De la primărie s-au dat telefoane muzeelor din Arad și Oradea. Tiberiu Jurcsák, pe atunci șeful Secției de Științele naturale de la muzeul orădean, și-a dat seama ce putea fi. A luat măsuri să se închirieze o mașină tip „peridoc” ce era capabilă să transporte o astfel de descoperire. S-a deplasat la fața locului și a făcut tot ce se putea ca monoxila să fie scoasă intactă. Pe parcurs și-a dat seama că ea fusese ruptă în două, adică eșuase, rupându-se. Pe când au ajuns și colegii muzeografi de la Arad (...) operațiunea era încheiată. În aceeași zi, dat fiind că la Beliu era târg de țară, satele din jur au aflat de descoperirea „capului de diavol” de la Răpsig. Forma rotundă a capului monoxilei era desigur dictată de nevoia prinderii “gâtului” cu o funie groasă pentru acostarea la mal. Dar puterea de imaginație a celor patru femei (și apoi a altora de prin toate satele din jur) nu putea fi oprită¹¹.

Puțin alături de mal, a apărut un trunchi extrem de gros de gorun (*Quercus robur*) ce fusese secționat cu un „joagăr de doi”. Cum se explică această apariție a bușteanului tocmai lângă monoxilă ?¹². Același T. Jurcsák, un muzeograf de mare probitate științifică, a explicat următoarele, pe care profesorul Ioan Godea le-a reprodus din memorie: „Această monoxilă a venit de la Brad, transportând sare ce trebuia să ajungă la Tisa sau, poate în satele din Câmpia Panoniei. În acest loc s-a rupt. Cine știe dacă sarea a putut fi salvată. Avem temeiul că, totuși, bulgări de sare sau saci din piele umpluți cu sare au putut fi salvați. Oamenii i-au tras pe mal. În zilele următoare au tăiat pe loc copacul acesta uriaș poate cu gândul de a ciopli o altă monoxilă cu care să-și continue drumul. De ce nu s-a făcut monoxilă din acest trunchi este o întrebare la care nimeni nu poate răspunde”¹³.

Nu se poate ști sigur dacă această monoxilă a venit tocmai dinspre Brad, dar nici nu negăm această afirmație. Ea putea veni chiar dintr-un loc, mai apropiat de pe valea Crișului Alb. După părerea noastră bulgării de sare sau sacii din piele umpluți cu acest produs salvați pe malul râului din monoxila care a eșuat (probabil din cauza lovirii puternice de mal în urma unei furtuni), au fost vânduți localnicilor din satele apropiate. Din acest considerent nu s-a mai construit în acel loc o altă ambarcație din trunchiul

¹¹ Ioan Godea, *op. cit.*, p. 569.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

de copac aflat cu ocazia descoperii monoxilei sau pur și simplu pentru continuarea transportului s-a folosit o altă barcă.



Fig. 4. Monoxila descoperită la Răpsig, pregătită pentru restaurare (după Ioan Godea)

S-a descoperit, deci, o monoxilă, ruptă în două¹⁴ (Fig. 4). Fiind transportată la Oradea, monoxila a fost supusă unui amplu proces de restaurare, fiind impregnată cu substanțe care să conserve lemnul și să împiedice degradarea ulterioară¹⁵. Monoxila respectivă lucrată din stejar are următorii parametri: lungimea (după restaurare și legarea împreună a celor două jumătăți) este de 11,46 m; lățimea maximă 0,85 m; înălțimea de 0,65 m, iar adâncimea interioară de 0,50 m¹⁶. Specialiștii orădeni au apreciat că barca putea transporta circa 600-700 de kilograme de mărfuri ori chiar mai mult¹⁷. Barca a fost datată de istorici ca fiind din secolele XII-XIII¹⁸ sau o încadrare puțin mai largă secolele XII-XIV¹⁹. Pe Crișul Alb sau mai

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Vezi Sorin Sotoc, *art. cit.*, interviu cu istoricul Doru Marta, p. 6.

¹⁶ Ioan Godea, *op. cit.*, p. 569; Sorin Sotoc, *art. cit.*, interviu cu istoricul Doru Marta, p. 6.

¹⁷ Sorin Sotoc, *art. cit.*, interviu cu istoricul Doru Marta, p. 6.

¹⁸ Ioan Godea, *op. cit.*, p. 569.

¹⁹ În legătură cu datarea monoxilei de la Muzeul Țării Crișurilor, istoricul Doru Marta arăta: „Analogiile cu alte monoxile descoperite pe teritoriul României, puține la număr datorită rarității unor astfel de piese, ne îndeamnă la o datare a vechimii monoxilei în Evul Mediu,

descoperit fragmente de monoxile dar niciodată una întreagă și la fel de mare precum aceasta²⁰.

Monoxilele de la Berindia

a.În hotarul satului Berindia fost descoperită o monoxilă (*a treia pe valea Crișului Alb*), în vara anului 1971, la 10 km în amonte de locul primelor două descoperiri²¹. Cu acel prilej din albia râului s-a scos fragmentul unei bărci monoxile²², lucrată din stejar, identică prin sistemul de construcție cu cele descoperite la Răpsig²³ (Fig. 5). Descoperirea s-a făcut nu departe de Dealul Șindioara²⁴, unde de-a lungul anilor s-au descoperit urme arheologice din diferite epoci²⁵.

cu precădere în perioada secolelor XII-XIV, vezi Sorin Sotoc, *art. cit.*, interviu cu istoricul dr. Doru Marta, p. 6.

²⁰ Ioan Godea, *op. cit.*, p. 569.

²¹ Florian Dudaș, *Barca-monoxilă descoperită la Berindia*, în ziarul „Flacăra Roșie”, (Arad), anul XXVIII, nr. 8478, din 5 decembrie 1971, p. 3.

²² *Ibidem*. Monoxila (fragment) a fost descoperită în 4 iulie 1971 de către Ion Coman din Sebiș. Fragmentul bărcii a fost recuperat de Vitalie Munteanu, pe atunci bibliotecar la Biblioteca orașenească din Sebiș și mai apoi expus la punctul muzeal de pe lângă această instituție de cultură.

²³ *Ibidem*.

²⁴ Referindu-se la monoxilele de la Răpsig, descoperite în anii 1965 și 1968 și la fragmentul de monoxilă găsit în 1971, Vitalie Munteanu, scria : „Primele două bărci au fost recuperate din apropierea satului Răpsig, iar a treia din zona satului Berindia, nu departe de dealul Șindioara, în al cărui pământ sunt urme materiale de larg interes arheologic, vezi Vitalie Munteanu, *A patra barcă monoxilă descoperită în zona Berindia-Răpsig*, în „Flacăra roșie”, (Arad), nr. 10. 258 din 19 mai 1979, p. 3. Cronicarul Simion Moț din Buteni, referindu-se la monoxilele găsite în zona satului Berindia consemna: ”Un capăt de monoxilă se mai află la punctul muzeistic al Bibliotecii din Sebiș. Oare să fi fost un asemenea atelier de cioplit bărci lângă lacul „portului”, ascuns între Șindioara și albia Crișului Alb ? Localnicii își amintesc că în urmă cu cinci decenii s-au mai găsit în apropiere astfel de bărci ce semănau cu copăile și pe care le dezveleau apele mari. Fără să se întrebe când și cine le-a făcut, oamenii de astăzi le-au dat la lemne de foc”, vezi Simion Moț, *Cronica de la Buteni*, Edit. Gutenberg Univers, Arad, 2015, p. 21.

²⁵ În acest sens, vezi M. Barbu, P. Hügél, G. P. Hurezan, E. D. Pădureanu, (Colectiv de editare), *Repertoriul arheologic al Mureșului inferior județul Arad*, Edit. Orizonturi Universitare, Timișoara, 1999, p. 44.



Fig. 5. Monoxila (fragment) de la Berindia descoperită în 1971.
Punctul muzeal de pe lângă Biblioteca oraşului Sebiş

Partea salvată alcătuieşte extremitatea din faţă a bărcii, având o lungime de aproape 2 metri, iar lăţimea maximă de aproximativ un metru²⁶. Ambarcaţia este în cea mai mare parte carbonificată²⁷. După aspectul fragmentului recuperat şi păstrat se pare că era o monoxilă de dimensiuni mari.

Reconstituit trunchiul folosit la construirea unei asemenea bărci avea diametrul de peste un metru. Prora ambarcaţiei, supraînălţată, are o formă trapezoidală şi a fost întărită în forma cozii de rândunică, printr-o chingă din fier de care se fixa funia cu ajutorul căreia barca se lega la mal. Aceste întăriri aveau rolul de-a împiedica crăpăturile ce s-ar fi putut produce îndeosebi la eventualele izbiri de mal sau sub influenţa razelor solare²⁸. Talpa este cioplită în suprafaţă plană permiţând bărcii să alunece mai uşor pe apele cu debit mic, fapt ce a determinat pe unii cercetători să considere că această ambarcaţie a fost făcută pentru a fi folosită exclusiv pe apa Crişului şi nicidecum n-a fost adusă din altă parte, mai ales că materia primă se găsea din belşug în apropierea râului, în pădurile seculare ale căror urme există şi astăzi la Buteni, Almaş ori Sebiş²⁹.

b. A *patra monoxilă* a fost descoperită de locuitorul Ionel Veres din Berindia, muncitor la Secţia drumuri şi poduri din oraşul Sebiş, tot în albia

²⁶ Florian Dudaş, *Barca-monoxilă descoperită la Berindia*, p. 3. Datorită faptului că această piesă prezintă rupturi la lemnul carbonificat dimensiunile s-au trecut cu „aproximativ”, astfel: lungimea 3,20 m; lăţimea 1,20 m; adâncimea 0,50 cm, grosimea 0,12 cm.

²⁷ Florian Dudaş, *Barca-monoxilă descoperită la Berindia*, p. 3.

²⁸ Cf. I. Iurasciuc, *op. cit.* p. 58 şi Florian Dudaş, *art. cit.*, p. 3.

²⁹ Florian Dudaş, *art. cit.* p. 3.

Crișului Alb, în aval de locul cunoscut cu numele de „Fundul Hăzii”³⁰. Această monoxilă este identică din punct de vedere al construcției cu celelalte trei, prezentate mai sus³¹ și are următoarele dimensiuni: lungimea 4,85 m, lățimea pe porțiuni între 0,52 m și 0,77 m, înălțimea maximă: 0,40 m, înălțimea în interior: 0,30 m și grosimea pereților între 3 și 8 cm³². Partea din față (*prora*) are lățimea de 0,28 m, iar partea din spate (*pupa*): 0,38 m. Monoxila a fost acoperită probabil de mai multe veacuri în mâlul râului și în mare parte este și ea carbonificată, având pereții subțiați și fragili³³. Cu toate acestea degradarea fizică este minimă necesitându-se doar mici reparații.

Ambarcația a fost construită ca și multe altele dintr-un trunchi de gorun. Lucratul trunchiului de copac s-a făcut cu toporul, tesla și cu ajutorul focului. Scobirea lui s-a făcut cu toporul prin mușcături, compartimentate la cca 30 cm una față de alta, mici canale rămase indicând acest fel de lucrare. Suprafețele au fost netezite cu ajutorul fierului înroșit în foc. Prora de formă trapezoidală este mai suplă față de partea opusă. Pupa, cu o lățime a scaunului de 40 cm, are spre interior, în partea de jos, doi pinteți prevăzuți pentru fixarea călcâielor picioarelor celui care conducea ambarcațiunea³⁴. Pereții piesei sunt puțin înclinați, iar fundul ușor curbat. Monoxila este medievală și a fost datată ca fiind din secolul al XVII-lea (Fig. 6).



Fig. 6. Monoxila de la Berindia (1979). Colecția Complexului Muzeal Arad

³⁰ Vitalie Munteanu, *A patra barcă monoxilă descoperită în zona Berindia-Răpsig*, în „Flacăra Roșie”, (Arad), nr. 10.258 din 19 mai 1979, p. 3; idem, *Descoperirea unei bărci monoxilă*, în revista „Albina”, nr. 4, aprilie 1980, p. 3.

³¹ Idem, *A patra barcă monoxilă...*, p. 3; idem, *Descoperirea unei bărci monoxilă*, p. 3.

³² Idem, *A patra barcă monoxilă...*, p. 3.

³³ Idem, *A patra barcă monoxilă...*, p. 3; idem, *Descoperirea unei bărci monoxilă*, p. 3.

³⁴ Vitalie Munteanu, *A patra barcă monoxilă...*, p. 3.

Monoxila de la Aldești. În zona acestei localități s-a găsit o monoxilă în stare carbonificată, dar din păcate din neștiință a fost distrusă, iar cu materialul lemnos s-a făcut foc³⁵.

Monoxila de la Bârsa. Această ambarcație a fost descoperită pe malul Crișului aproape de Fabrica de cărămidă din localitate în anul 1998. Din ea au fost recuperate fragmente care sunt expuse la punctul Muzeal al orașului Sebiș (neilustrat)³⁶.

Monoxile sau mai găsit dar incomplete, iar altele ar mai exista încă pe valea Crișului Alb, spre exemplu în zona localității Răpsig, ele fiind îngropate în malurile acestui râu³⁷. În condițiile în care aceste monoxile au fost descoperite în mod întâmplător în albiile râurilor, ori unde pe teritoriul țării, și ca atare, fără contexte arheologice „clasice”, datările lor sunt supuse relativismului³⁸. Dar, tehnica principală, de construire prin scobire și profilare a unui trunchi, a rămas neschimbată sute de ani și tocmai din acest motiv, în lipsa analizelor dendrocronologice sau cu radiocarbon nu se pot stabili cronologii de finețe³⁹.

Considerații istorice

Cine, unde și când le-a construit aceste monoxile, luntre rudimentare care circulau pe râul Crișul Alb, este dificil de precizat. De unde au fost ele aduse? Deocamdată un răspuns sigur s-a dat numai cu privire la locul descoperirii lor. Toate cele șase ambarcațiuni străvechi au fost descoperite în sectorul dintre dealul Șindioara (hotarul comunei Buteni) și satul Răpsig, comuna Bocsig. În preajma dealului Șindioara, într-un loc destul de bine ascuns, se mai găsește un mic lac prevăzut cu un canal (urma lui se mai vede) ce duce în Crișul Alb. Pe suprafața de teren din împrejurimi se afla odinioară pâlcul de stejari (goruni) despre care vorbesc bătrânii, desigur materia primă la îndemână pentru construirea unor asemenea mijloace de transport. Pe aceste locuri și-au desfășurat activitatea vestiți lemnari, printre

³⁵ Informație transmisă nouă de dl. ing. Vasile Faur din orașul Ineu, relatată acestuia de un pescar din localitatea Aldești (jud. Arad). Adresăm d-lui ing. V. Faur, mulțumirile noastre și pe această cale.

³⁶ Fragmentele bărcii au fost aduse la punctul muzeal de pe lângă Biblioteca orașului Sebiș de prof. G. Barna. Inf. dl.ing. Vasile Faur.

³⁷ Informație primită în anul 2011 de la dl. Florian Dudaș, muzeograf la Muzeul Țării Crișurilor Oradea.

³⁸ Adrian Andrei Rusu, Oana Toma, *op. cit.*, p. 85.

³⁹ *Ibidem*, pp. 85-86.

care și butoierii (dogarii) din fostul sat Barda (azi dispărut)⁴⁰ și vechea Govojdie (azi Livada). Este posibil ca lângă locul rămas, cu urme de canal, să fi existat un atelier ori chiar un „port”, al acestor ambarcațiuni primitive. Crișul Alb în acest loc avea o poziție favorabilă apărării zonei deluroase unde se aflau numeroase așezări nu o dată cotropite de năvălitori⁴¹. Desigur, cercetările viitoare vor confirma sau infirma și acest aspect mai puțin cunoscut.

Bărcile monoxile, din trunchiuri scobite, s-au putut construi în neolitic prin folosirea focului pentru lărgirea unei scorburi naturale și apoi prin folosirea uneltelor din metal în epocile bronzului și fierului⁴². În Dobrogea, monoxila pare a fi fost în uz încă din mezolitic⁴³. Pe Dunăre erau folosite nu numai la pescuit, dar și pentru traversări și legături în lungul fluviului⁴⁴. S-a stabilit că pe teritoriul românesc pot fi deosebite două categorii clare de mijloace străvechi de navigație: plutele⁴⁵ și ambarcațiunile primitive. Referindu-ne la cea de-a doua categorie s-a afirmat că: „odată cu monoxilele, intrăm în domeniul ambarcațiunilor primitive « elaborate »⁴⁶, după al căror mod de construcție distingem trei tipuri fundamentale, orice alt tip

⁴⁰Vitalie Munteanu, *A patra barcă monoxilă...*, p. 3. Despre satul dispărut Barda, vezi Kovách Géza, *Eltuúnt települések Arad megyében*, Arad, 2005; Ovidiu Someșan, *De la Bucin la Buteni*, Edit. Gutenberg Univers, Arad, 2005, p. 81.

⁴¹ Vitalie Munteanu, *A patra barcă monoxilă...*, p. 3. Documentele Evului Mediu ne relevă porturi de sare pe Mureș și Someș. Pe Crișul Alb s-a identificat un port bine adăpostit, care era și șantier pentru monoxile de stejar, vezi Marcu Botzan, *Începuturile hidrotehnicii pe teritoriul României*, Edit. Tehnică, București, p. 300. Acest port-șantier nu este localizat de autor. După unele informații se presupune că acest „port” ar fi existat în apropiere de satul Berindia, comuna Buteni (George Manea, *art. cit.*). Alte porturi similare au mai existat de exemplu, la Nădab, Zărând etc., vezi Eugen Glück, *Cu privire la istoricul părților arădene în epoca voievodatului lui Ahtum*, în „Studii privind istoria Aradului”, București, 1980, p. 112.

⁴² Marcu Botzan, *Apele în viața poporului român*, Edit. Ceres, București, 1984, p. 37.

⁴³ *Ibidem*. Despre bărcile lucrate într-un trunchi de arbore (monoxile) apărute în perioada mezoliticului și folosite și în neolitic, vezi *Istoria României I*, Edit. Academiei R. P. R., 1960, p. 27 și *Istoria Românilor*, vol. I, *Moștenirea timpurilor îndepărtate* (coord. Acad. Mircea Petrescu-Dâmbovița, Alexandru Vulpe, Membru corespondent al Academiei Române), Edit. Enciclopedică, București, 2001, p. 117 și urm.

⁴⁴ Marcu Botzan, *Apele în viața poporului...*, p. 37.

⁴⁵ Plutele au fost clasificate în primul rând după criteriul funcțional, ca fiind destinate transporturilor de oameni și materiale sau propriului lor transport, sub formă de bușteni, ca materie primă pentru fasonarea cherestelei, vezi Cristian Crăciunoiu, *op. cit.*, p. 53.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 55.

fiind derivat din acestea”⁴⁷. Acest tip de ambarcațiuni primitive erau lucrate dintr-un trunchi de copac și folosite pe râurile interioare⁴⁸.

Transporturile pe apă au vechi tradiții în bazinul Dunării de Jos și Marea Neagră, cutreierată de corăbii grecești, romane, bizantine, venețiene, genoveze, ale popoarelor din ținuturile înconjurătoare⁴⁹. Micile ambarcațiuni, începând cu luntrile monoxile amintite din vechime pe Dunăre, au supraviețuit până în timpuri apropiate alături de tipurile tot mai evoluat de luntri, bărci, corăbii etc⁵⁰. Acestea s-au menținut deoarece, pe lângă transporturile locale și interzonale, ele erau folosite la pescuit, ocupație importantă pentru populația din lungul râurilor, din apropierea lacurilor și mării. O capacitate tot mai mare au avut-o cele folosite pentru transportul principalelor bogății, între care pe un prim plan s-au situat cerealele, sarea și lemnul⁵¹.

Drumurile sării în Crișana

Sarea era transportată până la mari depărtări fie pe uscat, cu carele trase de boi, fie pe apă cu plutele, „corăbiile”, „vapoarele” sau monoxilele⁵². Din neolitic și până înainte de sfârșitul Epocii Moderne, Vestul României a fost strădat de patru mari drumuri comerciale de uscat⁵³. Două din drumuri duceau pe lângă cursurile râurilor Crișul Repede și Negru, al treilea venea dinspre Ocele Dejului-Jibou și Șimleul Silvaniei, iar al patrulea cobora dinspre părțile Lvovului prin Baia Mare, ducând prin Oradea spre Timișoara și mai departe în Balcani, imensele bogății ale Transilvaniei, oferind produse de comerț negustorilor care cutreierau Europa⁵⁴.

În număr mare carele încărcate cu tot felul de mărfuri circulau într-o parte și cealaltă. Din loc în loc, existau vămi ce aduceau mari beneficii. Vama de la Sălacea, de exemplu, realiza un venit destul de mare, din

⁴⁷ Alte amănunte despre evoluția monoxilelor de-a lungul miilor de ani, vezi, *ibidem*, pp. 58-59

⁴⁸ Tehnologia de construcție consta în cioplirea formelor exterioare cu barda, tesla sau cuțitoaia și arderea lemnului pentru creșterea rezistenței la apă și ușurarea scobirii. De-a lungul miilor de ani de evoluție, monoxilele au suferit numeroase perfecționări, prin confecționarea unor prove sau pupe propriu-zise etc, vezi *ibidem*, p. 58.

⁴⁹ Valer Butură, *Etnografia poporului român. Cultura materială*, Edit. Dacia, Cluj-Napoca, 1978, p. 437.

⁵⁰ C. C. Giurescu, *Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV-începutul secolului XIX*, București, 1973, pp. 97-98.

⁵¹ Valer Butură, *op. cit.*, p. 437.

⁵² Ioan Godea, *op. cit.*, p. 564.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ Idem, *Caracteristici ale culturii populare din Bihor*, Edit. Sport-Turism, București, 1977, p. 52.

moment ce regele Andrei al II-lea, printr-un act din 1217, dăruiește Cavalerilor Ioaniți din Șiria suma de 500 mărci de argint anual, care să fie luată de la Vama Sării din Sălacea⁵⁵. Același rege, spre a întări această vamă, consemnează în Bula de Aur că depozitele de sare nu se vor ține înăuntrul regatului ci numai la Sălacea și Seghedin⁵⁶.

Monoxile și plute transportau sare pe apele Crișurilor ajungând în Tisa și în continuare spre Dunăre. Transportul sării pe apă trebuie să fi fost destul de intens, din moment ce existau mai multe vămi. Una din ele se afla la Birtin-Vadu Crișului, la ieșirea din defileul Crișului Repede⁵⁷. Altă vamă se afla la podul din Tileagd, vamă pe care regele Carol Robert de Anjou o dăruiește, în 1312, magistrului Nicolae⁵⁸ cu dreptul de vămuire. O altă vamă, amintită în 1198, se afla pe vatra de azi a orașului Oradea, numită în document „vama cetății Bihor de pe Criș”⁵⁹. De menționat și faptul că în registrele de dijma, Olosigul apare între anii 1291-1294 cu obligația plății a 400 de bolovani de sare, rezultați din vama de aici, bine amenajată pentru acostarea plutei și bărcilor monoxile și cu depozite mari cum erau cele de la Salca⁶⁰.

Descoperirile de monoxile pe valea Crișului Alb dovedesc faptul că și pe acest râu circulau astfel de ambarcațiuni rudimentare scobite într-un trunchi de copac. Ele erau folosite la transportul persoanelor de-a lungul râului, trecerea apei, dintr-o parte în alta, la transportul diferitelor mărfuri (mai ales bulgării de sare), pescuit, tăierea nuielor ș.a.

Documentar acest tip de ambarcațiuni sunt amintite încă din antichitate de istorici, precum: Arrian, Herodot, Priscus Panites etc. Cele mai vechi mențiuni despre luntrele monoxile se referă la trecerea cu ele dintr-o parte într-alta peste o apă curgătoare. Herodot prezintă expediția din nordul Dunării a regelui Darius, din anul 514 î. d. Hr., scriind faptul că trecerea Dunării s-a efectuat cu ajutorul monoxilelor băștinașilor geto-daci.

⁵⁵ *Ibidem*; Augustin Theiner, *Vetera Monumenta Historica Hungariam Sacram illustrantia*, vol. I, Rome, 1859, pp. 14-15; *Documente privind Istoria României*, seria C, Transilvania, pp. 164-166.

⁵⁶ Ioan Godea, *Caracteristici ale culturii populare ...*, pp. 52-53.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 53.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*.

În acest sens, memorabilă este și expediția lui Alexandru Macedon, din anul 335 î. d. Hr. împotriva geto-dacilor, când se spune, că acesta rechiționează pentru trecerea Dunării, bărci indigene făcute din trunchi de copac scobite: *“căci era foarte mare belșug de astfel de bărci, întrucât riveranii Istrului se folosesc de ele pentru pescuitul în fluviu, precum și când merg unii la alții în sus pe Dunăre și nu mai puțin foarte adesea pentru prădăciuni”*⁶¹.

Istoricul Priscus Panites care participă alături de ambasadorul Maximus la o ambasadă sau solie, trimisă în anul 448, de împăratul bizantin Theodosius (408-450) la curtea regelui hun Attila, descrie în însemnările sale, călătoria și peripețiile acesteia. Drumul celor doi diplomați spre curtea regelui hun a trecut prin Philippopolis (astăzi Plovdiv, în Bulgaria), Serdica (Sofia), Naissus (Niș, în Serbia), de unde se îndreaptă spre nord se pare pe valea Moravei, iar odată trecuți peste Dunăre, ajung în teritoriul sud-vestic și vestic, prin Banat și Crișana. Misiunea sus-pomenită i-a oferit posibilitatea de a cunoaște direct oameni și locuri de pe un întins și variat spațiu geografic și politic⁶². În acest sens, scria: *„Apoi, dintr-o regiune plină de dealuri am ajuns într-o câmpie împădurită. Acolo ne-au primit luntrași barbari, în bărci făcute din trunchiuri de copaci, tăiate și scobite de ei înșiși. Ei ne-au trecut dincolo de fluviul Dunărea (...). De acolo am călătorit pe un drum neted, așezat într-o câmpie, și am trecut peste mai multe ape navigabile, dintre care cele mai mari, după Istru, erau Drecon, Tigas și Tifisas*⁶³. *Pe acestea le-am trecut în bărci monoxile folosite de locuitorii de pe malurile râurilor, iar pe celelalte le-am trecut pe plute, pe care barbarii le poartă pe căruțe, deoarece locurile sunt mlăștinoase”*⁶⁴.

În zilele următoare, în drum spre reședința lui Attila, solia romană parcurge spre nord peste 120 km, traversând mai multe ape, care nu puteau fi decât afluenți din stânga Tisei, ce brăzdau prin urmare teritoriul din estul

⁶¹ Arrian, I, 3, 6, vezi la V. Pârvan, *Getica*, p. 47.

⁶² Florian Dudaș, *Urme din trecutul Transilvaniei*, Editura de Vest, Timișoara, 2004, p.182 ; Vasile Faur, *Țara Zarandului. Conscripții. Cronică. Documente. Imagini*, Edit. Concordia, Arad, 2014, p. 9.

⁶³ În legătură cu aceste râuri, vezi *Fontes Historiae Dacoromanae, VIII, Introducere*, p. 35; H. Mihăiescu, identifică aceste râuri ca fiind Bârzava, Timiș și Bega, vezi H. Mihăiescu, în „Magazin Istoric”, IV, nr. 1, 1970, p. 14.

⁶⁴ Priscus, *Ambasadele*, Ediția lui George Popa-Lisseanu, în „Izvoarele Istoriei Românilor”, București, 1936. *Despre soliile romanilor la cei de alt neam*, 3; Alexandru Roz, *Priscus Panites și importanța scrierilor sale*, în „Studia Universitatis „Vasile Goldiș” Arad, Arad, nr. 5, 1995, p. 356

acesteia, ce corespunde, în parte, actualului teritoriu vestic al României și, în cea mai mare parte întinderilor vestice ale fostei Dacii⁶⁵.

În Evul Mediu, primele mențiuni prezentate în cronicile despre monoxile sunt cele care se referă la bizantinii care au trecut Dunărea, în 1148, în lupta cu cumanii⁶⁶. Luntrele monoxile sunt menționate tot la Dunăre de Wallerand de Wawrin (1445), cruciat, când flotei aliate venețiene, papale și burgunde i se alătură pe Dunăre o flotilă de circa 50 de luntrii, condusă de fiul lui Vlad Dracul, în scopul asedierii Silistrei, Turnului și Giurgiului. Aceste ambarcațiuni sunt descrise ca monococi, din câte un trunchi scobit, cu vele și rame, având câte 12-15 oșteni la bord⁶⁷.

Transportul sării cu ambarcațiuni în Vestul țării. Câteva aspecte

Documente care se referă la exploatarea sării la noi în Evul Mediu, există începând din secolul al IX-lea (în Transilvania)⁶⁸. Primele izvoare documentare scrise despre transportul sării pe apă referitor la râul Mureș sunt din secolul al XI-lea⁶⁹. Sarea transportată pe apă era sub formă de bulgări de sare sau pudră. În veacurile XV-XVI pentru extragerea saramurii din minele de sare se utilizau „saci făcuți din piele de bou”⁷⁰. Transportul sării pudră pe diversele ambarcațiuni se făcea tot în burdufuri de piele⁷¹.

În urma unor cercetări istorice recente, transportul sării pe râul Tisa s-a efectuat cu patru feluri de ambarcațiuni: 1. vapoare; 2. corăbii; 3. plute; 4.

⁶⁵ Florian Dudaș, *Urme din trecutul...*, p. 183.

⁶⁶ *Fontes historiae daco-romanae. III. Scriitori bizantini (sec. XI-XIV)*, ed. Al. Elian, N. Șerban Tanașoca, București, 1975, pp. 233-235.

⁶⁷ „Și s-a făgăduit acel domn al românilor că, pentru a călăuzi galerele pe râu, el le va da patruzeci sau cincizeci de vase numite *manoques* [monoxile n.n.] care sunt făcute dintr-o singură bucată ca o troacă de porci, lungi și înguste și cu mulți luptători înăuntru, în unele mai mulți, în altele mai puțini”, vezi *Călători străini despre Țările Române, I*, volum îngrijit de Maria Holban, București, 1968, p. 86; C. C. Giurescu, *Construcții navale în Principatele Române în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea*, în vol. „Omagiu lui P. Constantinescu-Iași”, București, 1965, p. 318.

⁶⁸ Alte amănunte, vezi la Dinu Moroianu, I. M. Ștefan, *Focul viu. Pagini din istoria invențiilor și descoperirilor românești*, București, 1963, p. 83 și I. Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 566.

⁶⁹ Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 566.

⁷⁰ D. Moroianu, I. M. Ștefan, *op. cit.*, p. 84.

⁷¹ Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 566.

bărci monoxile⁷². Vapoarele, ca de altfel toate ambarcațiunile „trimise în Ungaria nu se mai întorceau în Maramureș⁷³”.

Izvoare documentare dintre anii 1273-1290 atestă că printr-un ordin regal, unele „nave” care circulau pe Someș, erau scutite de vamă⁷⁴. La Satu Mare exista un port liber amintit documentar în 1230⁷⁵. Cu privire la termenul de navă menționat în documentul din anii 1273-1290 s-a considerat că este vorba despre monoxile și nu despre un alt tip de ambarcații⁷⁶. Ulterior, în anul 1310, un alt act menționează Satu Mare ca loc de depozitare a sării⁷⁷, acesta fiind considerat cel mai bun loc pentru desfacerea sării care era transportată de la Ocna Dejului⁷⁸.

Malurile înalte și vadurile sale fac din Crișul Alb propice pentru navigație. Odată cu înmulțirea izvoarelor documentare cu privire la zona cercetată a Crișanei, apar informații despre ambarcațiuni până și în secolul al XVII-lea. Este cunoscut și faptul că turcii, la asediul cetății Oradiei - în anul 1660 - și-au transportat pe apă armamentul și că asemenea mijloace de transport ar fi putut fi folosite și la asediul cetății Sătmarului⁷⁹.

În veacul al XVIII-lea depozite de sare erau la Sighetul Marmației, Satu Mare, Oradea, Tileagd, Aleșd, Beiuș, Lipova și Arad⁸⁰. Dar unde era dusă această căutată marfă din depozite ?

Încă din vremea stăpânirii arpadiene salinele au intrat în proprietatea regalității. Sarea extrasă în Transilvania propriu-zisă era transportată cu plutele pe apă sau pe uscat cu carele. Cele două artere principale navigabile erau Mureșul și Someșul, în apropierea lor aflându-se cele mai importante saline (Uioara, Ocnișoara, Turda, Cojocna, Sic, Dej)⁸¹.

De-a lungul Mureșului existau porturi unde se încărcau bolovanii de sare transportați de la ocne sau se descărcau pentru destinatari. Porturi de

⁷² În legătură cu alte amănunte despre aceste ambarcațiuni și folosirea lor pe râul Tisa, vezi Livia Ardelean, *Istoria economică și socială a Maramureșului între 1600-1700*, Edit. Ethnologica, Baia Mare, 2012, p. 393-396 și Ioan Godea, *op. cit.*, pp. 367-388

⁷³ Livia Ardelean, *op. cit.*, p. 396.

⁷⁴ Vezi *Documente privind istoria României*, veacul XIII, Seria C, Transilvania, vol. II, nr. 166.

⁷⁵ I. Iurașciuc, *op. cit.*, p. 58.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ Borovszky Samu, *Szatmárvármegye története*, în „Magyarország vármegyei és városai”, Budapest, p. 167.

⁷⁸ A. Doboși, *Din Istoria Sătmarului*, Satu Mare, 1937, p. 10.

⁷⁹ I. Iurasciuc, *op. cit.*, p. 58.

⁸⁰ Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 565.

⁸¹ P. Iambor, *Drumuri și vămi ale sării din Transilvania în perioada feudalismului timpuriu*, în „Acta Musei Napocensis”, XIX, 1982, pp. 75-87.

descărcare și puncte de vamă erau la Bulci, Chelmac (Eperyes), Lipova, Arad, Cladova, Zeudy, Bistra (Bizere) Estewerd, Șeitin, Igrîș, Popin (lângă Pecica), Cenad⁸². Locurile unde se depozita sarea erau numite generic prin apelativul de „Schelă”⁸³. O parte a localității Radna se numea Schela, iar vechea denumire a localității Aradul Nou era tot Schela⁸⁴. Dacă la aceste depozite adăugăm localitatea Valea Mare (lângă Săvârșin) unde exista un alt loc de depozitare, precum și cele de mai sus consemnate în izvoare documentare, ne putem face o imagine asupra rolului Mureșului în transportul sării între secolele XIII-XIX⁸⁵. În 1138, erau menționate obligațiile locuitorilor din Șeitin (jud. Arad) legate de drepturile de sare ale mănăstirii Dömös (Ungaria) și care însemnau efectuarea, cu două „nave”, a șase transporturi de sare pe an⁸⁶. Târgul Sâmbăteni era un loc unde se descărca și depozita sarea⁸⁷.

Cealaltă mare arteră de apă era Someșul pe care era transportată sarea de la Ocna Dejului, iar mai târziu și de la Sic. Prin Satu Mare sarea ajungea pe Tisa și apoi prin Tokaj și Szolnok continua în jos pe acest râu pe care venea și sarea din Maramureș⁸⁸. Sarea era încărcată pe ambarcațiuni speciale numite „curb” deservite de oameni ce aveau și misiunea de a apăra transporturile⁸⁹. Locuitorii din Tăut se ocupă cu transportarea pe râul Crișul

⁸² Eugen Glück, *Cu privire la istoricul părților arădene în epoca voievodatului lui Ahtum*, în „Studii privind Istoria Aradului”, București, 1980, p. 112; Géza Kovách, *Date cu privire la transportul sării pe Mureș în secolele X-XIII*, în „Ziridava”, XII, 1980, p.196; Ioan Crișan, *Așezări rurale medievale din Crișana secolele X-XIII*, Edit. Muzeului Țării Crișurilor, Oradea, 2006, p. 83.

⁸³ Octavian Mândruț, Elena Grămescu, Aurel Ardelean, *Rolul condițiilor fizico-geografice în evoluția populației și așezărilor umane din județul Arad*, în „Ziridava” , X, (număr festiv), 1978, p. 179.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ *Ibidem*, p. 180.

⁸⁶ *Documente privind istoria României. Veacul: XI, XII și XIII. C. Transilvania*, I (1075-1250), București, 1951 (DIR. XI-XIII.C.), p. 2-3; vezi și Géza Kovách, *Date cu privire la transportul...*, p. 195. Aici, acest autor după părerile unor istorici medievști (Adrian Andrei Rusu, Oana Toma, *op. cit.*, p. 89), probabil dintr-o neatenție, comite o eroare de lectură a textului documentului, în sensul extinderii obligației de a efectua transporturi de sare și asupra locuitorilor din Sâmbăteni, așezare menționată doar ca punct pentru depozitarea sării de către slujbașii din Șeitin.

⁸⁷ DIR, XI-XIII, C, I, 1951, p. 3.

⁸⁸ O monoxilă de dimensiuni mari, probabil folosită tot la transportul de sare de la Ocna Șugatag a fost descoperită pe malul Tisei, în localitatea Teceu, raionul Sighet, vezi I. Iurașciuc, *op. cit.*

⁸⁹ Ioan Crișan, *op. cit.*, p. 83.

Negru a scândurilor, albiilor de lemn și a plutelor pe care obișnuiesc să le confecționeze în pădurile domeniiale pe lângă o taxă suportabilă⁹⁰.

Monoxilele descoperite în văile Someșului, Crasnei și Crișului Alb puteau servi și la transportul sării⁹¹. Transportul pe apă era mai ieftin, mai cu siguranță și ca urmare prețul sării aduse pe calea apei era mai scăzut decât al sării terestre⁹². Exploatarea și transportul sării erau un monopol al statului, concesionat unor particulari sau organizat de stat, prin intermediul administrației⁹³. În afară de “cămările” sau “oficiile” care exploatau sare existau și cămări care organizau numai transportul pe apă și desfacerea sării în depozite. Încă în secolele XIV-XV sunt cunoscute cămările de la Vinț și Vurpăr. Vințul era camera oficiului Ocna Sibiu, iar Vurpăr, camera Turdei. Un important port și “oficiu regesc” exista la Partoș, altul la Zam, iar la Șoimuș era un mare depozit, de unde se făcea aprovizionarea cu sare a ținuturilor Zarandului-Hălmagiului, Devei și Hunedoarei⁹⁴.

De la ocne, sarea era transportată la depozite pe calea apei sau cu carele, pe drum⁹⁵. Pentru hrana populației, cât și mai ales pentru nevoile creșterii vitelor și ale industriei (în special tăbăcăritul), precum și din cauza războaielor turco-austriece, se resimțea tot mai mult nevoia sării⁹⁶. Penuria de sare și urgentarea transportului sării era o chestiune diurnă pentru administrație. Din acest motiv se cerea accelerarea, prin toate mijloacele, a transportului sării de la ocne la depozite. Acest lucru era mai greu, căci uneori el se făcea cu vitele pe drumuri și țăranii invocau diferite motive pentru a scăpa de această sarcină. În 1722 au rămas în depozitul de la Șoimuș, 9000 măji netransportate având destinația Hălmagiu⁹⁷. Uneori cei care transportau sarea din cauza muncilor oboșitoare se opuneau prin diferite feluri a mai transporta cu căruțele. În alte cazuri era nevoie chiar de măsuri de ordin sanitar pentru combaterea epizotiilor la vite - care împiedicau transportul cu carele de la depozite la locurile de desfacere a

⁹⁰ Virgil Maxim, Ioan Godea, *Valorificări etnografice din fonduri arhivistice*, în „Biharea”, Culegere de studii și materiale de etnografie și artă, Oradea, 1975, p. 61, cu nota 100.

⁹¹ Ioan Crișan, *op. cit.*, p. 83

⁹² *Ibidem*.

⁹³ Beniamin Bassa, *Transportul sării pe Mureș în secolele XVIII-XIX*, în „Sargeția”, VII, 1970, p. 141.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 141.

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ Serviciul Județean Deva-Hunedoara al Arhivelor Naționale, *fond comitatul Hunedoara*, doc. 1772, sept.11, pachet 18, *apud* Beniamin Bassa, *op. cit.*, p. 141.

⁹⁷ Serviciul Județean Deva-Hunedoara al Arhivelor Naționale, *fond comitatul Hunedoara*, doc. 1772, sept.11, pachet 18, *apud* Beniamin Bassa, *op. cit.*, p. 141.

sării. Transportul sării de la depozitul din Soimuș, la Hălmașiu a fost mult timp împiedicat de o astfel de epidemie a vitelor. Este cert că nu întotdeauna bântuiau astfel de epidemii, dar țăranii din comunitățile însărcinate cu transportul, pentru a se sustrage acestei sarcini, invocau acest motiv⁹⁸. Din aceste motive transportul se făcea și pe apă, cu plutele și cu alte ambarcațiuni.

Pe o hartă a Ungariei, editată în 1791, Buteniul apare menționat cu depozitul său de sare (*Salis depositorium*), alături de cele mai importante localități ale comitatului Arad⁹⁹. Pe râul Crișul Alb, după cum am arătat mai sus s-au folosit îndeosebi ambarcațiile străvechi de tip monoxilă. Existau locuri bine amenajate pentru ancorarea monoxilelor la mal, poate chiar porturi¹⁰⁰. Aici se descărcau mărfurile, transportate apoi cu carele la locurile de trebuință. Bărci monoxile - ca aceea de la Muzeul Țării Crișurilor din Oradea (cea mai mare piesă de acest gen din țară) - și plute transportau sare pe apele celor două Crișuri, îndreptându-se spre albia Tisei și de aici mai departe spre Dunăre¹⁰¹.

Este cunoscut faptul că ioaniții de la Tauț se ocupau cu construirea „navelor”, iar pe Mureș aveau șase vase, care circulau în mod regulat transportând sarea¹⁰². Începând cu sfârșitul secolului al XIII-lea, dar în special în timpul angevinilor principala vamă regală a sării se constituie la Lipova, unde au fost construite clădiri speciale pentru port și vamă¹⁰³. Drumul sau calea sării cu căruțele trecea pe sub poalele dealurilor din Podgoria Aradului¹⁰⁴. Pe lângă cantitatea considerabilă de sare exportată, mari cantități erau consumate de localnici, iar majoritatea covârșitoare fiind destinată vitelor, oilor în special. Fără sare nu s-ar fi putut practica decât un păstorit arhaic, când vitele și oile erau ținute pe câmp zi și noapte în orice anotimp. Pășunile la anumite ocazii erau presărate cu pietre de sare, unde păstorii zilnic își mânau animalele. Sarea era marfa cea mai căutată nu

⁹⁸ Beniamin Bassa, *op. cit.*, p. 143.

⁹⁹ Ovidiu Someșan, *De la Bucin la Buteni*, Edit. Gutenberg Univers, Arad, 2005, p. 86.

¹⁰⁰ vezi Marcu Botzan, *Începuturile hidrotehnicii pe teritoriul...*, p. 300.

¹⁰¹ Ioan Godea, *Caracteristici ale culturii populare ...*, p. 53. Această monoxilă menționată de Ioan Godea era la acea dată cea mai mare ambarcațiune de acest tip descoperită pe teritoriul României. Este vorba de monoxila de la Răpsig, aflată în 1968.

¹⁰² Márki Sándor, *Arad vármegye és Arad szabad királyi város története*, I, Arad, 1892, p. 431; *** *Aradul permanentă în istoria patriei*, Arad, 1978, p. 112.

¹⁰³ Kovách Géza, *Date cu privire la transportul...*, p. 199.

¹⁰⁴ *Ibidem*, p. 198. Conform tradiției populare una dintre rutele numită „Calea Sării” trecea prin Căpruța și trecea Munții Zarandului pe la Slatina de unde se ajungea cu destulă ușurință în localitățile din Depresiunea Gurahonțului.

numai de locuitorii așezărilor stabile, cât și de păstorii, care practicau sistemul transhumanței¹⁰⁵.

În legătură cu modul de construcție a monoxilelor, de care ne ocupăm, ele ne-au dezvăluit tehnica de lucru și funcțiunile pe care le-au îndeplinit. Se căuta locul cu arbori înalți și se alegea trunchiul de stejar (gorun) cel mai gros. Se punea la pământ, se curăța de scoartă, tăia la cele două capete și se cioplea cu toporul în cazul dacă avea vreun nod. Se măsură pentru a cunoaște exact locul unde trebuia să se scobească în trunchi asupra căruia se lucra cu unelte necesare. Ambarcațiunile se lucrau după aceeași tehnică, la fel ca și troaca sau copaia. Apoi, ca monoxila să reziste vicisitudinilor vremurilor este alintată cu fierul înroșit pe toate fețele. După aceea barca se ungea cu păcură până aceasta se îmbiba în lemn, peste tot, pentru a nu intra la apă. Construcția acestor bărci dintr-un trunchi de copac, impresionează. Un prag lăsat prin scobire în partea dinspre pupă folosit drept scaun pentru pescar împarte luntrea în două părți: partea din față folosită la transportarea uneltelor și partea dinspre pupă, pentru păstrarea peștelui. Capetele bărcii au formă ogivală iar partea scufundată carena, forma inițială a trunchiului¹⁰⁶.

În ceea ce privește construcția unei monoxile din cele prezentate mai sus, reiese că lucrul ei, pe lângă unelte necesare se făcea și cu ajutorul focului. În acest caz, pentru a afla practic, modul de realizare a unui astfel de mijloc de transport pe apă s-a reconstituit procedeul de lucru, cu ajutorul unui priceput cioplitor în lemn. Răspunsul acestuia a fost aproximativ următorul: *un trunchi de gorun gros și lung, cum a fost acesta, patru oameni îl pot scobi într-o săptămână cu: securea, barda, piciorul de căprioară (un fel de levier), tesla, târnăcopul, budacul și câteva dălți lungi și nu prea late înroșite în foc în permanență*¹⁰⁷. În alte cazuri probabil, nu se întrebuița focul.

Documentele feudalismului timpuriu, referitoare la acest ținut prezintă folosirea monoxilelor în scopuri militare, economice și

¹⁰⁵ *Ibidem*. De-a lungul vechiului drum de transumanță situat pe creasta Munților Zărandului și a Munților Metaliferi, de la Alba Iulia până la Șiria și din Munții Apuseni până în Câmpia Panonică schimbul de produse sub forma trocului sau cea pecuniară a constituit unul din factorii menținerii și dezvoltării vetrelor de civilizație tradițională românească, vezi Dan Demșea, *Locuri și vetre în Munții Zărandului sau "lumea lui Horea" la 1784-1785*, în „Ziridava”, XIX-XX, 1996, pp. 172-173.

¹⁰⁶ Florian Dudaș, *Barca- monoxilă...*, p. 3

¹⁰⁷ Este vorba de Gavrilă Nicoreanu, cioplitor lemnar din Glod (jud. Maramureș), vezi Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 570.

comerciale¹⁰⁸. Dat fiind situația drumurilor terestre pe valea Crișului Alb care nici chiar în urmă cu un secol nu se puteau străbate ușor, se poate presupune că astfel de monoxile constituiau în secolele X-XIV și mai târziu, unul din principalele mijloace de transport¹⁰⁹. După cum ne dovedește construcția acestor ambarcațiuni, ele au fost realizate pentru a deservi transportul pe Crișul Alb, foarte probabil între localitățile din imediata apropiere a locurilor de descoperire, situate pe malurile sale¹¹⁰. Fără îndoială, cei care transportau sarea cu monoxilele cunoșteau bine albia râului în cele mai mici amănunte și trebuiau să ajungă cu bine la amplasamente (probabil mici debarcadere) sau chiar porturi, care erau și locuri de popas. În afară de micile obstacole naturale care apăreau uneori pe firul apei, cel mai probabil că existau și acțiuni de piraterie în anumite locuri dinspre malurile râului sau atacuri din partea lotrilor.

De multă vreme se poartă discuții aprinse în legătură cu modul concret de transportare a sării (și poate și a altor mărfuri) cu monoxilele¹¹¹. Au apărut două opinii. Prima opinie este aceea conform căreia monoxila cu care se transporta marfa, ar fi fost transportată înapoi, deci adusă la locul de plecare. A doua părere este aceea potrivit căreia ambarcația de transport sarea, rămânea la locul de destinație.

Despre prima s-a opinat că „doi oameni conduceau monoxila la vale, oprind din când în când pentru hrană și odihnă. Ajungeau cu „marfa” la destinație, iar acolo, din banii obținuți, cumpărau 3-4 dricuri de care și vreo 4 boi cu care transportau monoxila la punctual de plecare. Acest mod de transportare ar fi o fantezie deoarece drumurile de pământ, atât în Banat cât și în Câmpia de Vest a Transilvaniei, ar fi permis cu foarte mare efort și cu mult risc o astfel de „urcare la munte a monoxilei”¹¹².

Despre a doua opinie care ar fi - logică și credibilă - (în lipsa unor mărturii scrise) s-a consemnat că: „din moment ce lemnul îl aveau în pădurea satului, când meșteri lemnari existau destui (doar unul trebuia să-i conducă), „prețul de cost” al monoxilei era oricum foarte mic în raport cu câștigul final rezultat din transport. Sarea era și ea scoasă din apropiere. Pluteau la vale până la destinația obișnuită, de regulă cunoscută din alte „transporturi” sau din experiența altora. Vindeau sarea, încasau galbenii și, mai mult ca sigur, cumpărau câte un cal bun de călărit pentru fiecare.

¹⁰⁸ Florian Dudaș, *Barca- monoxilă...*, p. 3

¹⁰⁹ *Ibidem*.

¹¹⁰ *Ibidem*.

¹¹¹ Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 570.

¹¹² *Ibidem*.

*De la joncțiunea Mureșului cu Tisa, a Crișurilor cu Tisa și până la Brad sau Câmpeni, în mod normal un călăreț putea ajunge în circa o săptămână înoptând pe la hanuri, cârciumi, fâgădae, mori de apă sau pe la casele unor oameni de încredere. Efortul era mare, dar și câștigul pe măsură. Reîntorși acasă o luau de la început: altă monoxilă sau altă plută¹¹³. Acestea s-au petrecut în tot Evul Mediu și poate până pe la mijlocul secolului al XIX-lea¹¹⁴. Dar, această a doua opinie era pentru un traseu de transport mai lung și greu de adus înapoi barca. După părerea noastră, în cazul folosirii unui traseu de transport mai scurt, precum sectorul Berindia-Răpsig (sau poate mai în aval sau în amonte), pe Crișul Alb, monoxila putea fi întoarsă de la locul de sosire, înapoi la locul de plecare, unde de exemplu, în apropiere de Berindia, la Buteni exista acel depozit de sare (*Salis depositorium*). Astfel se putea distribui sarea atât de necesară care era consumată de localnicii din satele învecinate, dar mai ales de animalele aflate la pășunat, în dreapta și în stânga râului.*

O problemă importantă legată de monoxile rămâne în continuare datarea lor așa cum s-a arătat și mai sus. Ambarcațiunile de acest tip descoperite pe valea Crișului Alb se foloseau probabil începând din Evul Mediu și până în Epoca Modernă (mijlocul secolului al XIX-lea)¹¹⁵. Expunerea la analiză, cu metoda C-14, pentru determinarea vârstei unor fragmente din aceste monoxile, ar aduce noi contribuții la datarea lor¹¹⁶.

Descoperirea monoxilelor în albia Crișului Alb, dovedește faptul că acest râu a fost de-a lungul timpului, alături de alte râuri din Vestul țării o arteră importantă pentru transportul mărfurilor de tot felul, îndeosebi sare. Aceste ambarcațiuni străbune sunt mărturii istorice ce ne aduc aminte de mijlocul de transport tradițional din vremurile trecute pe râurile țării și pe Dunăre.

¹¹³ *Ibidem*.

¹¹⁴ *Ibidem*. Despre transportul sării în primul deceniu al secolului al XIX-lea pe Mureș de către luntrași din localitatea Micălaca (azi cartier al Municipiului Arad), vezi Somogy Gyula *Aradváros és Aradvármegye kozsegeink leirása*, Arad, 1913, p. 183; Mircea Timbus, Ioan Popovici, *Documente inedite despre navigația pe Mureș*, în „Studia Universitatis „Vasile Goldiș”, Arad, Arad, nr. 5, 1995, pp. 351-361 și Augustin Mureșan, Doru Sinaci, Rodica Colta, Felicia Oarcea, *Micălaca Monografie*, Edit. Mirador, Arad, 2010, pp. 63-64.

¹¹⁵ Aceeași opinie o are și profesorul Ioan Godea, *Monoxilele de transport sare...*, p. 570

¹¹⁶ Amintim faptul că, încercările întreprinse pentru datarea cu radiocarbon a monoxilei descoperite la Berindan (jud. Satu Mare) s-au terminat fără vreun rezultat pozitiv, vezi I. Iurașciuc, *op. cit.*, p. 58.