

**CONSIDERAȚII PRIVIND RAPORTUL DINTRE
CLASSIS FLAVIA MOESICA ȘI FORTIFICAȚIILE
LIMESULUI ROMAN DE LA DUNAREA DE JOS
(sec. I—VI)**

CRISTIAN MATEI

Înfrângerea regilor geto-daci dobrogeni Dapyx și Zyraxes în anii 29—28 î.d. Chr. de către Marcus Licinius Crassus, proconsulul Macedoniei, marca începutul unei directe supravegheri militare a Dobrogei de către Imperiul Roman. Printr-o abilitate politică de forță, combinată cu diplomația, litoralul vestic al Mării Negre a fost integrat treptat, în următorii 20 de ani, în *Praefectura orae maritimae* sub conducerea directă a unui *praefect* roman — dependent de guvernatorul Macedoniei — cu atribuții militare și administrative ¹.

Implantarea autorității romane în bazinul Pontului s-a făcut treptat, fiind condiționată de trecerea de la un oarecare dezinteres față de circulația navală în Euxin — justificată în timpul lui Augustus prin lipsa de importanță a traficului comercial est-vest prin Bospor și de încă slaba importanță a frontierei armene și dunărene — la ideea de a transforma Pontul într-o *mare nostrum* și de a organiza pe Dunăre o graniță fermă pentru protejarea provinciilor balcanice în fața unor inamici tot mai periculoși și mai puternici, barbarii din nordul fluviului.

După reprimarea mării răscoale antiromane din Panonia și Dalmația (6—9 d. Chr.) întregul curs al Dunării, de la izvoare la vărsare, intră sub controlul militar roman. În anul 9 d. Chr. se înființează *classis Pannonica* cu sector de patrulare de la Castra Regina (Regensburg) pînă la Singidunum (Belgrad). ² În atribuțiile acestei flote intra și patrularea

¹ D. M. Pippidi, *Contribuții la istoria veche a României*, București, 1967, p. 376; A. Aricescu, *Armata în Dobrogea romană*, București, 1977, p. 25 și urm.

² H. D. L. Viereck, *Die römische Flotte, Classis Romana*, MBH, Herford, 1975, p. 255.

pe cursurile superioare ale Savei și Dravei, sector de patrulare păstrat chiar în condițiile în care, mai târziu, împărații Flavieni construiseră un drum terestru ce lega Italia de Dunărea de Jos și mai departe de Asia Mică.³

Responsabilitățile de patrulare și supraveghere de la Singidunum la gurile Dunării, în vestul și nordul Mării Negre, în Marea de Azov (Maeotis), precum și pe apele curgătoare învecinate, reveneau flotei danubiene, înființată probabil în anul 15 î. de Chr. dacă nu cumva mai devreme, în anul 29 î. de Chr.⁴, după evenimentele deja menționate.

Partea de sud și de est a Mării Negre intra în responsabilitățile flotei pontice⁵ ce avea în componență 40 de nave de luptă cu o *triremă* ca navă amiral, forță puțin mai slabă comparativ cu o legiune.

O scurtă privire asupra teritoriului de la sud de Dunăre la sfârșitul sec. I î. de Chr. și începutul sec. I d. Chr. este suficientă pentru a ne face o imagine despre situația căilor de comunicație care poate fi caracterizată drept precară.⁶ În aceste condiții, singurul drum practicabil, *limesul*, îl constituia Dunărea ce articula, ca element de legătură sistemul defensiv roman format din unitățile militare staționate în dreapta fluviului de la Cazane până la vărsarea în mare.⁷

În perioada principatului iau ființă primele *castra* și *castella* din dreapta Dunării, izvoarele literare și cercetările arheologice fixind ca limită cronologică a începutului ființării unei mari părți dintre aceste fortificații începutul sec. I d. Chr.⁸ Toate fortificațiile din dreapta Dunării aveau acces direct la fluviu. Între înființarea flotei Moesice și înființarea fortificațiilor de pe malul drept al Dunării, apare mai mult decît evidentă coincidența de date.

Formată din *liburnae* (*bireme*), al căror număr nu este precizat de documentele antice, avînd drept navă-amiral o *triremă*, *classis Moesica* își fixează de la început principalele baze în Marea Neagră, la Tomis, iar pe Dunăre la Novae (Svistov-Bulgaria) sau la Oescus (la vărsarea Iskerului în Dunăre, lângă Gigen, în Bulgaria).⁹

Navele ce alcătuiau flotele fluviale aveau o lungime de cca. 21 m., o lățime de 3,30 m., folosind o adîncime de pescaj de 0,70 m., ceea ce asigura o ușurință deosebită manevrelor în ape puțin adînci.¹⁰ Acest tip

³ C. G. Starr, *The Roman Imperial Navy* (31 B.C. — 324 A.D.), London, 1960, p. 140.

⁴ H. D. L. Viereck, *Op. cit.*, p. 255.

⁵ G. Webster, *The Roman Imperial Army, of the first and second centuries A.D.*, A & C Black, London, 1969, p. 163 și urm.

⁶ G. Forni, *Limes*, in E. de Ruggiero, *Dizionario epigrafico di antichità romana*, vol. IV, Roma, 1958, *passim*.

⁷ Situație valabilă pînă în anul 102 cînd se creează posibilitatea implantării unor capete de pod în nordul fluviului.

⁸ Vezi *infra.*, lista fortificațiilor de la Dunărea de Jos.

⁹ H. D. L. Viereck, *op. cit.*, p. 255.

¹⁰ Irene Pekary in Boreas, 8, Munster, 1985, p. 111, alături de navele din clasele *longa*, *actuaria*, *oneraria* și *piscatoria* introduce un nou tip, acela de *fluminalis*. Pentru navele fluviale și caracteristicile lor a se vedea și H. D. L. Viereck, *op. cit.*

de nave putea executa întoarceri rapide și toată gama de manevre pe spații restrinse. Echipajul unei astfel de corăbii era mixt în timpul lui Augustus: soldații (*classarii*) și marinarii — rang inferior *classiarilor* — care proveneau din afara peninsulei Italice,¹¹ avînd statut de oameni liberi sau peregrini.¹² Ofițerii marinei puteau accede la trei grade: căpitan de corabie (*trierarch*), comandant de escadra (*navarch*) și comandant al flotei (*praefect*).¹³ Fiecare corabie avea un serviciu administrativ condus de un *beneficiarius*.¹⁴ Suprapunînd organizarea militară romană peste organizarea după modelul grec a echipajului, întregul echipaj, la care se adaugă o mică forță de infanterie, era considerat ca o *centuria* sub comanda unui *centurion* — ajutat de un *optio* — responsabil pentru problemele militare.¹⁵

Pentru Dunăre — unde supremația flotei romane constituită din nave puternice, cu bordajul înalt, nu putea fi pusă la îndoială de o altă forță navală¹⁶ — pîntenarea pare să fi fost principala formă de luptă.¹⁷

Lipsiți de date certe privind numărul exact al navelor ce făceau parte din *classis Moesica* în sec. I—III d. Chr. putem totuși presupune că o mare parte din ele erau afectate serviciului militar pe Dunăre.¹⁸ În sec. IV d. Chr. *classis Moesica* dispunea de 100 *naves lusoriae*, 10 *naves agrarienses* și 5 *naves iudiciariae*¹⁹ la care se adăugau navele din *classis Scythiae* (125 *naves lusoriae*, 12 *naves agrarienses* și 5 *naves iudiciariae*) care preluau o parte din responsabilitățile ce țineau de *classis Moesica* asigurînd paza la Dunărea de Jos, în Delta Dunării, precum și pe litoralul nordic al Mării Negre.²⁰

Circulația pe Dunăre era limitată la sezonul de navigație cuprins între lunile de primăvară, martie — mai și cele de toamnă, septembrie — octombrie. Iarna transforma flota într-o armă neoperațională datorită înghețului. Despre ce se întîmpla cu navele componente ale flotei de la Dunăre în timpul înghețului, putem doar presupune. Există două alternative: 1) tragerea navelor la uscat pentru perioada de iarnă²¹; 2) retragerea navelor în porturile — bază de la mare — unde acvatoriile închise puteau asigura menținerea corăbiilor în stare de plutire — și adăpostirea lor în hangare aidoma celor găsite în anticul port Zeca²², sau înfățișate în scena LXXIV a Columnei lui Traian.

¹¹ M. Grant, *The army of the Caesars*, London, 1974, p. 86.

¹² *Ibidem*.

¹³ G. Webster, *op. cit.*, p. 164 și urm.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Din cîte se cunoaște, atît geto-dacii cît și alte populații ce veneau din nordul Dunării, se foloseau pentru trecerea acestora de bărci cu bordajul scund și de alte corpuri plutitoare rudimentare.

¹⁷ Cr. Matei, în *Cultura și civilizație la Dunărea de Jos*, Călărași, nr. 9, 1991, p. 121 și urm.

¹⁸ Cr. Matei, *Peuce*, 10, 1991, p. 109 și urm.

¹⁹ H. D. L. Viereck, *op. cit.*, p. 255.

²⁰ C. G. Starr, *op. cit.*, p. 135 și urm.; H. D. L. Viereck, *op. cit.*, p. 255.

²¹ Cu asumarea pericolului de a fi distruse la țarm.

²² Vezi J. S. Morrison, J. F. Coates, *The Athenian Trireme*. Cambridge Univ. Press, 1986, p. 6, fig. 9; p. 134 și urm.

Pînă în prezent au fost precizate ca puncte de staționare ale flotei moesice — în sectorul cuprins între Cazane și gurile Dunării — următoarele localități: *Novae*, *Oescus*, *Ratiaria*, *Transmarisca*, *Durostorum*, *Noviodunum*, *Plateypegiae* (neidentificată în teren)²³. Considerînd că patrularea se desfășura între aceste stații ale flotei, în sensul și împotriva curentului, eficacitatea acțiunii ar fi fost redusă, distanțele mari dintre *Durostorum* și *Noviodunum* (peste 120 m.m.) sau *Transmarisca* (*Tutrakan*) și *Durostorum* (cca. 60 m.m.) făcînd imposibilă prevenirea trecerii fluviului de către inamic. Izvoarele antice vorbesc despre obișnuința echipajelor de a se opri la țărm pentru pregătirea meselor și pentru odihnă, chiar dacă traseele urmate sînt în plină mare.²⁴ Zilele de navigație se împărțeau în lungi și scurte, o zi lungă ajungînd pînă la 16—18 ore.²⁵ Viteza calculată pentru o navă cu vîsle care se grăbea, mergînd în sensul curentului, nu depășea 8—8,5 noduri pe oră.²⁶ Dacă avem în vedere că misiunea de patrulare implica supravegherea atentă a țărmului, deci o viteză mai redusă, este probabil ca în sensul curentului aceasta să fi fost de aproximativ 5 noduri pe oră, iar împotriva curentului cu 1—2 noduri mai mică. Romanii obișnuiau să navigheze și noaptea, dispunînd pe nave de mijloace de semnalizare luminoase (*lanternă* fixată la pupa, pe *aphlaston*²⁷, și fiind orientați de pe țărm prin focuri de veghe în turnuri așa cum sînt cele redată în scena I a Columnei lui Traian. Dacă acceptăm faptul că patrularea avea loc și pe timp de noapte, cu atît mai dificile apar de parcurs traseele lungi dintre stațiile desemnate ale flotei, în condiții de vizibilitate scăzută. O altă problemă care se poate pune pentru patrulare de noapte este aceea privind navele sau echipajele folosite în misiune; se schimbau în serviciu navele cu echipaj cu tot, sau numai echipajele? Luînd în considerație ceea ce știm despre organizarea flotei în lumea greacă — organizare preluată de romani — se poate afirma că echipajul și comandantul nu puteau fi despărțiți de nava a cărei răspundere materială o aveau.²⁸

Una dintre misiunile flotei era și aceea de a tăia retragerea barbarilor deja trecuți în sudul fluviului.²⁹ În condițiile în care comunicațiile terestre erau tăiate, fortificațiilor — izolate și asediate — le rămînea o singură cale de aprovizionare și comunicare cu exteriorul: Dunărea.

Supravegherea comerțului și a vămilor dunărene intra și în atribuțiile flotei.

Date fiind condițiile în care se desfășura navigația în antichitate, apare ca necesară existența mai multor puncte de acostare și staționare a navelor flotei moesice, pe lîngă cele deja atestate documentar. For-

²³ În directă legătură cu informațiile oferite de textele antice, după cum se va vedea din cele ce urmează.

²⁴ J. S. Morrison, *op. cit.*, p. 96.

²⁵ *Ibidem*, p. 103.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ Dio Cassius, XLIX, 17.

²⁸ C. G. Starr, *op. cit.*, *passim*.

²⁹ C. G. Starr, *op. cit.*, p. 137.

tificațiile de la Dunăre ar apare astfel cu o funcționalitate adaptată necesităților flotei, constituind nu numai elemente înaintate ale apărării de uscat, dar mai ales elemente ale sistemului defensiv articulat de fluviu — în fapt limesul — pe care circula prima forță de contact cu inamicul, *Classis Moesica*.

Problema existenței unor instalații portuare — sau, pentru a le numi cu un termen consacrat în epoca medievală și în cea modernă, a unor „porturi fluviale” — în perimetrul fortificațiilor de la Dunăre, a fost tratat pînă în prezent în strînsă legătură cu existența sau nonexistența unor documente epigrafice, *tegulae* cu ștampila flotei sau inscripții mai cuprinzătoare. Judecînd simplist s-ar putea trage concluzia că în cazul în care săpăturile sistematice — adeseori îndelungate în timp și întinse pe suprafețe mari, efectuate în fortificațiile de pe cursul Dunării și în special în Dobrogea — nu au adus la lumină materiale epigrafice relevante, nu se poate susține existența vreunei instalații portuare. Argumentul *de silentio* este în acest caz irelevant, cum irelevante sînt și descoperirile de *tegulae* cu ștampila flotei moesice în locuri ce nu au nici o legătură directă cu activitatea acestora.³⁰

Pentru înțelegerea exactă a raportului între fortificațiile limesului danubian și flota romană și romano-bizantină este strict necesară o viziune de ansamblu a sistemului defensiv de la Dunărea de Jos în perioada cuprinsă între sec. I—VI d. Chr. Este însă necesar să se precizeze că imaginea cartografică a limesului prezentată de izvoarele literare ale antichității mai are încă lacune și semne de întrebare rezultate din suprapunerea imperfectă a celor două hărți, cea antică — realizată în urma lecturii textelor antice — și cea modernă — rezultată în urma cercetărilor arheologice sistematice — lăsînd loc mai multor interpretări și supoziții în localizarea exactă a unora dintre fortificațiile al căror nume este consemnat în izvoarele scrise.

În cele ce urmează prezentăm o listă a fortificațiilor ce alcătuiau limesul la Dunărea de Jos în sec. I—VI d. Chr. ținînd seama atît de informațiile literare, cît și de cele arheologice. Urmînd scopul propus nu vom face o prezentare exhaustivă a fiecărei fortificații în parte, urmărind cu precădere raporturile în care acestea se aflau cu flota danubiană în diverse etape ale existenței lor.

CIMBRIANAE (localizată ipotetic la Gura Canlia, jud. Constanța).

Nottitia Dignitatum Orientis XL, 27, prezenta această fortificație drept un *castellum* în Moesia Inferior, loc de staționare al unităților de *militēs Cimbriani*, în sec. IV—V d. Chr.³¹ De aici provine o inscripție de la Gordian III, ceramică și opaițe creștine.³² O schiță a fortificației — aflată în imediata vecinătate a Dunării — este prezentată de Gr.

³⁰ Cum ar fi, spre exemplu, descoperirea unor *tegulae* cu ștampila flotei în *villa rustica* de la Horia, jud. Tulcea. Pentru aceste materiale vezi ISM, V, nr. 241.

³¹ RE III (1989) 2553 (Patsch).

³² TIR L35, p. 29 și p. 32.

Tocilescu,³³ singurul care a dat informații mai complete fiind P. Polonic, în urma unei cercetări în teren efectuată în anul 1898.³⁴

Nu există informații cu privire la activitatea flotei în zonă.

Pe partea dinspre Dunăre, o ansă naturală aflată la baza masivului pe care este construită cetatea permitea fixarea unui chei.

SUCIDAVA (localizată la Izvoarele, com. Lipnița, jud. Constanța³⁵).

Frecvent confundată cu Sacidava și Sagadava, Sucidava a fost identificată cu ruinele aflate în vecinătatea satului Pirjoaia³⁶ la cca. 2,5 km de acesta. Izvoarele literare³⁷ dau numai știri sumare și târzii despre cetate. Cercetările de teren efectuate de P. Polonic³⁸ indicau pentru cetatea de piatră, presupusă a fi Sucidava Moesica³⁹, o formă rectangulară, cu ziduri groase de aprox. 4 m., închise la colțuri cu turnuri masive. Nu departe de această fortificație, la gura văii Pirjoaia, lângă Dunăre, se mai afla o cetate de pământ.

O parte din cetatea romano-bizantină a fost distrusă de apele Dunării, din prundiș fiind recoltate numeroase materiale arheologice care atestă atât de îndelungată ocupare a cetății cât și o vie activitate comercială.⁴⁰ Din cite se cunoaște, aici a staționat o unitate de *cuneus equitum stablensianorum*.⁴¹

Informațiile exprese privind flota lipsesc.

Urmele unei instalații portuare antice trebuie a fi căutate pe plaja acum colmatată cu depuneri aluvionare, loc de proveniență al materialelor recoltate în timpul cercetărilor periegetice.

SATU NOU (jud. Constanța)

Pe țărmul de nord al lacului Oltina se află un castru de piatră de forma rectangulară.⁴² Pentru o perioadă de timp aici s-a presupus a fi Sucidava.

Nu există informații literare cu privire la flotă, dar avînd în vedere vecinătatea cu fortificația de la Altinum, se poate trage concluzia unei legături deloc întîmplătoare cu aceasta din urmă și cu unitățile

³³ Gr. G. Tocilescu, *mss.* 5131, p. 66—67.

³⁴ P. Polonic, în *Natura*, 24, 1935, p. 19.

³⁵ Alte localizări la Beilic, Dunăreni, Satu Nou. În acest sens TIR L35, p. 69.

³⁶ R. Vulpe, în *Pontica* 5, 1972, p. 218; V. Culică, în *Pontica* 5, 1972 p. 267 și urm.; M. Zahariade, *Moesia Secunda, Scythia și Notitia Dignitatum*, București, 1988, p. 117.

³⁷ Ptol., III, 10, 5; Tab. Peut. VIII, 3; Itin. Ant. 224; Procop., *De Aedif.* IV, 7; Geogr. Rav. IV, 7, 16; De Boor, *Not. Episc.* 533; CIL III 12456; Not. Dign. Or. XL, 7, 17.

³⁸ P. Polonic, *op. cit.*, p. 19.

³⁹ A. Aricescu, în *Dacia*, NS 14, 1970, p. 297—309; R. Vulpe, în *Studia Balcanica, recherches de geographie historique*, Sofia, 1970.

⁴⁰ V. Culică, *art. cit.*

⁴¹ Not. Dign. Or., XL, 7, 17.

⁴² Gr. Tocilescu, *mas.* 5131; f 7 bis, 63—65; Dos. MNA V (1948) 293, 695; V. Părvan, *Descoperiri*, 315; R. Vulpe, *Histoire ancienne de la Dobroudja*, Buc. 1938, p. 165, 303, 329; Rev. Muz. V (1968) 351.

flotei ce se vor fi aflat pe lacul Oltina în antichitate. Este de presupus, de asemenea, o comunicație între lac și fluviu, comunicație astăzi colmatată, dar observabilă în nordul lacului.

ALTINUM (Oltina, jud. Constanța)

Fortificația, pomenită în izvoarele literare timpurii⁴³ a fost cercetată și descrisă în urma periegezei lui P. Polonic din anul 1898⁴⁴, când mai erau vizibile valurile de pământ de cca. 2,5 m. înălțime și șanțurile adânci de aproape 2 m. Aflat lângă un drum roman de piatră, castrul domina terenul înconjurător de pe pantele dealului Macuca. Cel mai vechi document epigrafic provenit de la Altinum este o diplomă militară din anul 99 d. Chr.⁴⁵ Not. Dign. XL, 28, atestă pentru sec. IV—V d. Chr. staționarea aici a unui corp de trupă ce purta numele de *milites nauclarii Altinenses Altino*. În lipsa unor precizări cu privire la tipurile de nave folosite de această unitate, putem doar presupune că ele vor fi fost de tipul celor folosite pe fluviu la acea dată.⁴⁶ În orice caz, prezența acestei unități militare la Altinum, ne oferă certitudinea existenței în proxima vecinătate a fortificației, pe malul lacului a unei (unor) instalații portuare nedescoperite până în prezent.

SACIDAVA (sat Dunăreni, jud. Constanța)

Fortificația, pomenită în izvoarele literare și epigrafice timpurii⁴⁷ a fost identificată cu puternica cetate situată pe culmea dealului Muzait.⁴⁸ Cercetarea arheologică s-a rezumat mai ales la dezvelirea incintei. Not. Dign. 39, 12 menționează la Sacidava o *garnizoană de cuneus equites Scutariorum*. Nu există informații cu privire la flotă. O cercetare atentă a bazei versantului de nord al dealului Muzait releva o puternică eroziune cauzată de apele Dunării, lângă pintenul de N—E al versantului observându-se un fragment de zidărie ce ar putea fi pus în legătură cu existența aici a unui cheu antic.⁴⁹

FLAVIANA (Rasova, jud. Constanța)

Singurul izvor care pomeneste această fortificație este Not. Dign. Or. 39,20, care atestă faptul că aici staționa o unitate de *milites naucla-*

⁴³ Not. Dign. Or., XL, 28 ; Procop., *De aed.* IV, 7, 11.

⁴⁴ P. Polonic, *op. cit.*, p. 19.

⁴⁵ *CIL* VI, 44.

⁴⁶ Vezi mai sus, p. 4.

⁴⁷ *Tab. Peut.* 7, 3, 0 ; Not. Dign. Or. XXXIX, 12 ; Procop., *De aed.* 4, 11, 20 ; Ravennatis Anonymi, *Cosmografia Itin. Romana*, vol. II ed. S. Schentz, Teubner, Leipzig, 1949, 4, 6, 16 ; Em. Popescu *IGL*, nr. 188 ; N. Gostar *St. Cl.*, 5, 1963, p. 306 ; A. V. Rădulescu, *Rev. Muz.*, 4, 1969.

⁴⁸ În sprijinul acestei situații vine și stilul miliar de la Traianus Decius descoperit la Rasova, care menționează distanța până la Sacidava : *a Sacidave MP IIII* (vezi *TIR* L 35, p. 63).

⁴⁹ Observațiile au fost făcute în toamna anului 1988, la acea dată Dunărea curgând la cc. 50 m de masivul stîncos. Porțiunea dintre baza stîncii și cursul actual al fluviului prezintă urmele vizibile ale unei colmatări.

rii.⁵⁰ Pentru identificarea în teren a acestei fortificații au fost propuse localitățile Viile⁵¹ și Rasova.⁵²

Săpăturile arheologice din punctul Pescărie, începute în anul 1983 pe malul lacului Baci, ⁵³ au pus în evidență o construcție rectangulară, compartimentată pe lung, foarte asemănătoare cu hangarele pentru corăbii descoperite la Zeea, ⁵⁴ ceea ce ne determină să considerăm că destinația respectivei construcții a fost asemănătoare cu a celor descoperite în localitatea greacă menționată mai sus, dar și la Marsillia, Ostia și Munichia.

AXIOPOLIS (Cernavodă, jud. Constanța)

Cetatea se află în apropiere de Cernavodă, pe malul înalt al Dunării, în dreptul insulei Hinog, fiind suprapusă astăzi de amenajările moderne care au fost necesare pentru instalarea unei unități militare care a distrus aproape în întregime ruinele antice. După izvoarele literare antice începuturile cetății pot fi plasate în sec. I d. Chr., ea continuând să apară în informații literare pînă în sec. VI d. Chr.⁵⁵ În sec. IV—V d. Chr. aici staționau *praefectus ripae legionis II Herculiae*⁵⁶, *cohortis quintae pedaturae inferioris* și *milites superventores*.⁵⁷

De aici provine o importantă inscripție datată anul 208—209, dedicată Iuliei Domna de către o asociație de corăbieri ce purta numele de *nauta universi Danuvii*.⁵⁸ În această asociație intrau probabil nu numai corăbierii ce se ocupau cu negoțul pe fluviu, ci și militarii flotei de război, aceasta cu atît mai mult cu cît dedicația este făcută Iuliei Domna în postura de *mater castrorum*. Posibilitățile de a plasa o instalație portuară în preajma cetății sînt multiple, dintre acestea nu trebuie exclusă insula Hinog, necercetată pînă în prezent.⁵⁹

CAPIDAVA (Capidava, jud. Constanța)

Castrul roman de la Capidava, construit în timpul lui Traian s-a dezvoltat ca important centru militar și civil în sec. II—VI d. Chr. Atît

⁵⁰ Unitate înființată probabil în sec. IV, în timpul lui Constantin cel Mare. Pentru fortificație a mai fost presupusă ca dată perioada 69—96, în timpul Flavilor; în acest sens TIR, L35 p. 42.

⁵¹ Localizare pentru care optă P. Diaconu și A. Aricescu.

⁵² R. Vulpe, in Pontica, 5, 1972, p. 219; M. Irimia, in Pontica, 7, 1974, p. 130; M. Zahariade, *op. cit.*, 121 p.

⁵³ Inedite, cercetările au fost totuși comunicate ca rezultate preliminare la Sesiunea Muzeului Marinei Române, octombrie 1985.

⁵⁴ Vezi *supra*. n. 22. Astfel de construcții apar și pe Columna lui Traian.

⁵⁵ Ptol. III, 10, 8; *Tab. Peut.* 7, 3, 0; *It. Ant.* 224, 2; Not. Dign. Or. XXXIX 21, 30; Hierocles, *Synecd.* 637, 9; Procop., *De aed.* 4, 11, 20.

⁵⁶ Not. Dign. Or. XXXIX, 29—31.

⁵⁷ Not. Dign. Or. XXXIX, 21.

⁵⁸ CIL III, 7485.

⁵⁹ În anul 1989, datorită unor restricții bine cunoscute, nu am putut face acest lucru.

inscripțiile⁶⁰, cit și textele literare antice⁶¹ pomenesc Capidava în rîndul celor mai importante fortificații romane și romano-bizantine de la Dunărea de Jos. Așezată într-o depresiune, pe un masiv calcaros scăldat de apele Dunării, ce domina fluviul, Capidava era centrul de comandă al unei întinse regiuni administrative numită de inscripțiile epocii romane *Territorium Capidavense*⁶². La Capidava sînt atestate pentru sec. III un birou vamal⁶³ și o *statio beneficiarii consularis*.⁶⁴ Prof. Gr. Florescu presupunea existența unei legături permanente între flota danubiană — ca forță militară în mișcare pe fluviu — și autoritățile romane însărcinate cu supravegherea circulației și trecerii peste apă, precum și cu încasarea vămii.⁶⁵ În anul 1986 în urmă unei cercetări amănunțite a țărmului Dunării în dreptul cetății observam un masiv de zidărie, la baza stîncii pe care se afla cetatea. În anul 1987 erau inițiate pe plajă primele săpături de sondaj, care puneau în evidență existența unui chei antic.⁶⁶ Săpăturile, continuate fără întrerupere pînă în anul 1992 au reușit să aducă la lumină această construcție pe tot traseul ei, adică pe o lungime de 64 m. Așezată într-o ansă naturală, instalația portuară antică de la Capidava relevă un sistem de construcție asemănător cu al altor construcții de acest gen cunoscute în lumea greacă și romană, cu precizarea însă că acest tip de chei la țărm a fost cercetat în special în cetățile maritime, instalația de epocă romană de la Capidava fiind singura cercetare pînă în prezent pe cursul Dunării. Capetele cheiului sînt fixate pe doi pîneni de stîncă ce înaintau în Dunăre, pîntenul din aval fiind distrus de către derocările unei cariere de piatră. Nivelul de călcare al cheiului îl constituie stîncă ce a fost și ea ajustată pentru a se fixa construcția și pentru a se obține o adîncime de pescaj propice acostării navelor. Suprafața cheiului a fost hidroizolată cu un mortar a cărui rețetă, obținută în urma analizei,⁶⁷ este foarte apropiată de aceea prezentată de Vitruvius ca fiind folosită pentru construcțiile portuare.⁶⁸ Între numeroasele descoperiri mobile ce atestă o folosire a instalației între sec. II—VI și chiar după această dată,⁶⁹ se remarcă obiectele cu specific naval: ancore de piatră, greutăți pentru plasa de pescuit, o reprezentare de corabie pe un fragment ceramic, dar, mai ales, un pînten

⁶⁰ CIL III, 12478, 14214⁴⁹, 14214²⁰, 13737, 13738, 14440.

⁶¹ Tab. Peut., VIII, 3; Itin. Ant. 244; Geogr. Ravenat 779, 3; Not. Dign. Ord. XXXIX, 4, 13, Hierocl., Synecd. 637, 10; Const. Porphy., De Them., 47, 15.

⁶² Gr. Florescu și colab., Capidava I, 1958, p. 16; ISM V, București, 1980, nr. 77.

⁶³ ISM V, nr. 10.

⁶⁴ Gr. Florescu, op. cit., p. 107 și urm. nr. 29.

⁶⁵ Ibidem, p. 17.

⁶⁶ Cr. Matei în Cultura și Civilizația la Dunărea de Jos, Călărăși, 1988, nr. 3—4; p. 95—101 și LXI—LXVIII; idem. Archaeometry in Romania, București, 1988, p. 51—58; idem, Cultură și civilizație..., nr. 9, p. 121—141.

⁶⁷ Cr. Matei, în Cultură și Civilizație nr. 10 (sub tipar).

⁶⁸ C. Noica și colab., în Cultură și Civilizație nr. 10, (sub tipar).

⁶⁹ Cum o demonstrează un sigiliu epistolar de secolul IX, singurul descoperit la Capidava pînă în prezent

de navă fragmentar, singurul obiect de acest gen descoperit în România până în prezent. Cercetările din anul 1991⁷⁰ au pus în valoare legătura dintre chei și zidul cetății dinspre Dunăre, legătura ce se făcea prin intermediul unei scări fixată spre capătul din amonte al cheiului.

CARSIUM (Hirșova, jud. Constanța)

Cetatea, a cărei existență izvoarele literare și cele epigrafice o menționează între sec. II—VI d. Chr.⁷¹ este situată într-un punct strategic de o însemnătate deosebită, controlând atât un important vad de trecere a Dunării cât și circulația pe Ialomița a cărei gură de vărsare se află pe malul stîng al fluviului, în dreptul cetății. Așa se și explică îndelunga ocupare a promontoriului pe care a fost construit Carsium, nu numai în epoca greacă, romana și romano-bizantină, ci și în epoca feudală.⁷² Informațiile cu privire la flotă lipsesc pentru epoca romana și romano-bizantină. Cercetarea țărmului în anul 1989, în fața cheiului genovez, ne-a permis să observăm aceeași situație ca la Capidava și anume existența unei anse naturale între doi pinteți de stîncă aflați la aprox. 45 m. unul de altul, precum și urmele unui masiv de zidărie rămas la zi în capătul din amonte al ansei. Diferența de nivel între zidurile de incintă ale cetății și partea superioară a masivului de zidărie observat pe țărm este de cca. 25—30 m. Se poate afirma, aproape cu certitudine că acesta este cheiul instalației portuare antice.

CIUS (Gîrliciu, jud. Constanța)

Aflată pe un colț al platoului dealului Hassarlic, la aproximativ 5 km de comuna Gîrliciu, cetatea menționată de izvoarele literare tîrzii⁷³ domina linia fluviului. Singurele informații despre cetate provin din cercetări de suprafață. O inscripție de la Valens atesta reconstruirea cetății *a fundamentis* în anul 369⁷⁴. Materiale epigrafice sau literare cu informații despre flotă nu se cunosc.

Atît în partea de sud cât și în partea de vest țărmul are anse naturale ce permiteau fixarea unor cheiuri pentru acostarea navelor.

BEROE (Frecăței, com. Ostrov, jud. Tulcea)

Așezat pe o stîncă înaltă de 38 m castrul identificat pe baza izvoarelor literare⁷⁵ ca fiind antica Beroe, străjuiește un punct deosebit de important de pe linia Dunării, la confluența brațului Băroiu, cu fluviul. Nu s-au efectuat cercetări sistematice și nu s-au descoperit materiale legate de activitatea flotei.

⁷⁰ Inedite, rezultatele au fost comunicate cu ocazia sesiunii naționale de rapoarte de săpături, Iași, mai 1992.

⁷¹ Ptol. III, 10, 10. *Itin Ant.* 224; Geogra. Rav. 179, 2 și 186, 14; Procop., *De aed.*, 308, 25; Hierocl. 637; Const. Porph., *De themat.* 47, 15; Not. Dign. Or. XXXIX, 22; *ISM*, V, 94; *CIL* III, 12456.

⁷² Vezi Em. Dorutiu-Boila, în *ISM* V, p. 119 și urm.

⁷³ *Itin Ant.* 224, 4; Not. Dign. Or. XXXIX, 14.

⁷⁴ *CIL* III, 7494.

⁷⁵ *Tab. Peut.* 8, 3, 0; *Itin Ant.* 225, 1; Not. Dign. Or. XXXIX, 14; RC, 4, 5, 1; 4, 6, 13; Theophilactos Simocatta, *Hist.*, 2, 16.

Poziția strategică a cetății, la care se adaugă și faptul că în antichitate aceasta era udată pe trei laturi de fluviu, face posibilă existența unei instalații portuare la Beroe, aici existind toate condițiile unei activități navale.

TROESMIS (Iglița, com. Turcoaia, jud. Tulcea)

Complexul de cetăți de la Troesmis⁷⁶ a fost construit pe un loc strategic ce avea o importanță deosebită încă înainte de stăpânirea romană în Dobrogea. Acest fapt a determinat o intervenție a flotei dunărene în anul 12 d.Chr. pentru recucerirea cetății ocupate temporar de geți⁷⁷. Izvoarele⁷⁸ certifică importanța cetății, din sec. II *Municipium*, unde au staționat succesiv leg. V. Macedonia, unități din leg. I Italica, leg. II Herculeia, leg. I Iovia și unități de *milites secundi Constantini*. Tot aici s-au descoperit *tegulae* cu ștampila flotei dunărene⁷⁹. Plasarea celor două cetăți de la Troesmis în marginea Dunării, cu anse naturale la țarm, controlînd un vad de trecere a Dunării, sînt tot atîtea argumente pentru a le considera centru important de staționare a unor unități ale flotei.

ARRUBIUM (Măcin, jud. Tulcea)

Construit pe o stîncă înaltă ce domină Dunărea castrul de la Arrubium este menționat de izvoarele literare și de inscripții încă din sec. I d.Chr.⁸⁰. Suprapunerea cetății antice de către un fort turcesc și mai târziu de un parc al orașului Măcin, nu a permis pînă în prezent cercetări arheologice sistematice. Despre prezența unor unități ale flotei avem informații indirecte legate de aducerea aici de către împăratul Vespasianus (69—79 d.Chr.) a unei unități de dardani, *ala I Vespasiana Dardanorum*, care poate fi pusă în directă legătură cu acțiunile de reorganizare a flotei. Sub Traian au mai fost aduse *ala II Hispanorum Aravacorum* și o *vexillatio* din leg. V. Macedonica cu sediul la Troesmis⁸¹. În perioada tîrzie aici staționa un *cuneus equitum catafractariorum*. Ansa naturală de la baza masivului stîncos, precum și observațiile epigrafice din sec. I indică Arrubium ca pe un loc de acostare și staționare a unor unități ale flotei.

⁷⁶ Cetatea de est și cetatea de vest. Pentru istoricul cercetărilor a se vedea Al. S. Ștefan în BMI, anul XL, nr. 4, 1971, p. 43—52; Em. Dorutiu-Boila, în *Dacia* NS, 16, 1972, p. 133—144; S. Gavriliș și colab., în *Peuce* 8, Tulcea, 1980, p. 151—288; M. Zahariade, *op. cit.*, p. 125—130.

⁷⁷ Ovidius, *Ex Ponto*. IV, 9.

⁷⁸ Ptol. III, 10, 5; *Peut.*, VIII, 2; *Itin. Ant.*, 225, 2; Hierocl. *Synecd.* 637, 12; Procop., *De aed.*, IV, 11; Geogr. Rav. IV, 5, 19; Const. Porf. *De them.* 47, 15; *CIL* III 773—780; 6169—6167; 7497—7511; 12481—12485.

⁷⁹ A. Petre, în BMI, 1974, 1, p. 33—38 și fig. 3, 1; C. Constantin Chiriac, O. Bounegru, *Peuce*, 4, 1973—1975, p. 98 nr. 12 și pl. 21, 12 *ISM* V nr. 217.

⁸⁰ *Tab. Peut.*, VIII, 4; *Itin. Ant.*, 225, 4; Not. Dign. Or. XXXIX, 7, 16; Geogr. Rav. IV, 5, 18; *CIL* III 7512, 7513, 6218.

⁸¹ Tomaschek, în RE II (1896), 1487.

BARBOȘI (jud. Galați)

Construită sub forma unui *castellum* de pământ la începutul sec. II d.Chr. pe malul stîng al Dunării, la gura Siretului, într-o poziție strategică deosebit de importantă, fortificația de la Barboși s-a dezvoltat la începutul sec. III cînd valurile de pământ sînt înlocuite cu ziduri de piatră⁸². Cetatea — al cărei nume pare să fi fost cel pomenit de Ptolemeu (III, 8,4; 10,1; 10,11⁴: *Δινογέτεια* — a fost părăsită la mijlocul sec. III, fapt confirmat de cercetările arheologice. Acesta este momentul cînd se construiește pe insula Bisericuța, pe malul drept al Dunării, cetatea ce va intra în istorie sub numele de Dinogetia. După cum o demonstrează cele 55 de *tegulae* cu ștampila *Classis Flavia Moesica* descoperite la Barboși⁸³, cetatea de aici funcționa ca o bază a flotei. Mai sînt consemnate unități ale leg. V Macedonica, I Italica și *Cohors II Mattiacorum*. După apariția noii cetăți, Dinogetia, în dreapta fluviului, la Barboși va funcționa un turn care avea probabil atribuții în semnalizarea navigației pe fluviu și observarea mișcărilor de trupe ale potențialilor inamici din stînga Dunării.

DINOGETIA (Garvăn, jud. Tulcea)

Fondată în ultimii ani ai sec. III, așa cum o atestă izvoarele literare⁸⁴, funcționînd și în epoca romano-bizantină⁸⁵, Dinogetia se află pe o insulă stîncoasă ce domina marele cot al Dunării. De-a lungul timpului aici au staționat detașamente din *Cohors I Cilicum*, leg. I *Iovia Scythica* și *milites Scythici*. Scopul cu care era construită cetatea era acela de a prelua, probabil, funcțiile capului de pod timpuriu roman de la Barboși⁸⁶, funcțiuni legate în principal de asigurarea unei baze de operațiuni pentru flotă.

Între descoperirile mobile de aici se remarcă și cîteva *tegulae* stampilate, aparținînd unor unități din leg. V Macedonica, I Italica, și *Classis Flavia Moesica*⁸⁷.

NOVIODUNUM (Isaccea, jud. Tulcea)

Cetatea a fost identificată cu puternica fortificație de la Isaccea, pe malul drept al Dunării, într-un loc de o importanță strategică deosebită de unde controla un vad de trecere a fluviului⁸⁸. Datorită numeroaselor descoperiri legate de activitatea navală cetatea a fost desem-

⁸² Vezi Gh. Ștefan, in *Dacia*, 5—6, 1935—1936, p. 341—349; *Idem*, in *Dacia*, 9—10, 1941—1944, p. 562—563.

⁸³ *ISM* 5, nr. 308.

⁸⁴ Ptol. III, 8, 4; 10, 1; 10, 11; *Itin. Ant.* 225, 5.

⁸⁵ Not. Dign. Or. XXXIX, 24; Geogr. Rav. IV, 1, 17.

⁸⁶ Vezi *supra*.

⁸⁷ *ISM* V, nr. 261—263. Această din urmă ștampilă este identică cu cele de la Barboși și Noviodunum.

⁸⁸ Ptol. III, 10, 2 și 5; *Itin. Ant.* 226, 1; *Tab. Peut.* VII, 4; Not. Dign. Or. XXXIX, 25; 32; 33; Hierocl., *Synecd.*, 637, 13; Cod. Th. 10, 21, 1; 15, 2 Amm. Marcellinus, 27, 5, 6; Procop., *De Aed.* 4 11; RC 4, 5, 16. De semnalat că nici o inscripție descoperită aici nu pomeneste numele cetății.

nată drept una dintre bazele importante ale flotei romane și romano-bizantine. Alături de numeroasele *tegulae* purtând ștampila flotei din sec. I—III⁸⁹, s-au mai descoperit *tegulae* cu ștampila *Praefectura sive Pedatura Classis Ripae Scythicae* care demonstrează o continuare a activității navale în sec. III—IV⁹⁰. Deosebit de importante sînt și inscripțiile ce dau informații despre flotă. O inscripție din prima jumătate a sec. III⁹¹ confirma atît organizarea echipajelor pe principiul centuriei, cît și prezența liburnelor în flota de la Dunăre. În plus această inscripție ne-a lăsat informații atît despre numele unei nave a flotei dunărene, *Armata*⁹² cît și despre numele centurionului responsabil cu probleme militare la bord, Q. Iulius Heliodorus. O altă inscripție îl pomeneste pe unul dintre prefecții flotei din sec. III, Postumus, precum și pe doi dintre apropiații săi însărcinați cu o calitate ce poate fi considerată oficială, aceea de *alumnus*, funcție despre ale cărei atribuții nu se pot da detalii⁹³. Recent au fost descoperite două noi dovezi ale prezenței flotei romane în zonă; un altar de calcar ce menționează un *trierarch*⁹⁴ și un sarcofag în a cărei inscripție este pomenit un *arcarius* al flotei⁹⁵. Abundența informațiilor nu lasă nici o îndoială că la Noviodunum se găseau instalațiile necesare adăpostirii și armării flotei.

AEGYSSUS (Dealul Monumentului, Tulcea, jud. Tulcea)

Primele informații despre cetate le datorăm lui Ovidius⁹⁶, care o menționează ca pe o fortificație cu ziduri puternice așezată într-un loc înalt pe malul Dunării. Aceste informații, celelalte izvoare literare și epigrafice⁹⁷, precum și cercetările arheologice au permis localizarea ei pe Dealul Monumentului în orașul Tulcea. Conform inscripțiilor, aici au staționat unități din leg. I Iovia, leg. V Macedonica, *vexillatio Aegyssensis*. În sec. IV—V sînt menționate *praefectus ripae legionis primae Ioviae, cohortis quintae, pedaturae inferioris* și *cuneus equitum armigerorum*⁹⁸. Deși informațiile despre flotă lipsesc, poziția avantajoasă a cetății o indică a fi între fortificațiile ce vor fi dispus de instalație portuară. Amenajările moderne de la baza cetății fac astăzi imposibilă o cercetare a anselor naturale ce vor fi adăpostit cheiurile.

⁸⁹ ISM V nr. 283.

⁹⁰ V. Pârvan, *Descoperiri nouă în Scythia Minor*, ARMSI, ser. II, t. 35, 1912—1913, p. 507 și fig. 13; St. Cl. 17, 1977, p. 89—100; ISM V, nr. 285.

⁹¹ ISM nr. 273.

⁹² H. D. L. Viereck, *op. cit.*, p. 259.

⁹³ În acest sens și comentariul Em. Dorutiu-Boila, în ISM V p. 292.

⁹⁴ Fl. Topoleanu, în Peuce 10, *passim*.

⁹⁵ Inedit.

⁹⁶ Ovidius, *Ex Ponto*, 1, 8, 13; IV, 7, 21, 23—24, 53.

⁹⁷ *Itin. Ant.* 226; *Not. Dign. Or.* XXXIX, 8, 17; 34; Hierocl., *Synecd.* 637, 14; De Boor, *Not. Episc.* 531 nr. 686; Procop., *De aed.* IV, 7; Geogr. Rav. IV, 5; Const. Porph., *De Them.* 47, 15; *CIL* III, 6221, 14441—14444.

⁹⁸ M. Zahariade, *op. cit.*, p. 137.

SALSOVIA (Mahmudia, jud. Tulcea)

Următoarea fortificație a limesului transmisă de izvoarele antice este Salsovia⁹⁹. După P. Polonic castrul aflat pe un promontoriu înalt pe malul Dunării avea laturile de S și N de 150 m., iar cele de E și V de 120 m.¹⁰⁰. Săpături sistematice nu s-au efectuat în această fortificație. Informațiile despre flotă lipsesc, dar importanța acestui castru de pe brațul Sf. Gheorghe — sediu al unor importante corpuri de trupe (de-tașamente din leg. I Iovia și *vexillatio Salsoviensis*, iar mai târziu, *milites quinti Constantiani*) și sediul episcopal în sec. VI — precum și condițiile naturale propice construirii unor instalații portuare, lasă să se întrevadă existența la Salsovia a unei baze navale.

HALMYRIS sive THALAMONIUM (Independența, jud. Tulcea)

Localizarea acestei cetăți, pomenită de izvoarele antice în forma Salmorus — Halmiris — Talamonium¹⁰¹, a fost făcută la Independența, fostă Murighiol. Așezată pe un masiv stîncos, altădată înconjurat de ape de trei părți, cetatea a fost sistematic cercetată din anul 1981. Printre descoperiri se remarcă 8 inscripții în care este consemnat numele așezării civile a castrului : *vicus classicorum*¹⁰². Atestarea acestui *vicus* permite mai multe interpretări :

- 1) ne aflăm în prezența unui *vicus* din care se recrutau corăbierii ;
- 2) este vorba de un *vicus* unde locuiau familiile corăbierilor ;
- 3) este un *vicus* unde erau instalați veteranii ce serviseră în flotă¹⁰³. Autorii săpăturii propun consemnarea unei stații de flotă la Halmyris. În urma observațiilor din teren făcute în vara anului 1990, ne permiteam să avansăm ideea existenței unei instalații portuare în partea de nord a cetății situația de aici avînd unele similitudini cu cea de la Avenches¹⁰⁴ din Elveția.

PLATEYPEGIAE

Localitatea este pomenită ca stație a flotei de către Not. Dign. Or 39,35, aici găsindu-se rezidența unei *praefectus ripae legionis primae Ioviae cohortis et secundae Herculiae Musculorum Scythicorum et classis*¹⁰⁵.

⁹⁹ Tab. Peut. VIII. 14 ; Itin. Ant., 226, 3 ; Not. Dign. Or. XXXIX, 226 ; De Boor, Not. Episc. 532 ; Geogr. Rav. IV, 5, 14.

¹⁰⁰ P. Polonic, Cetățile, p. 25.

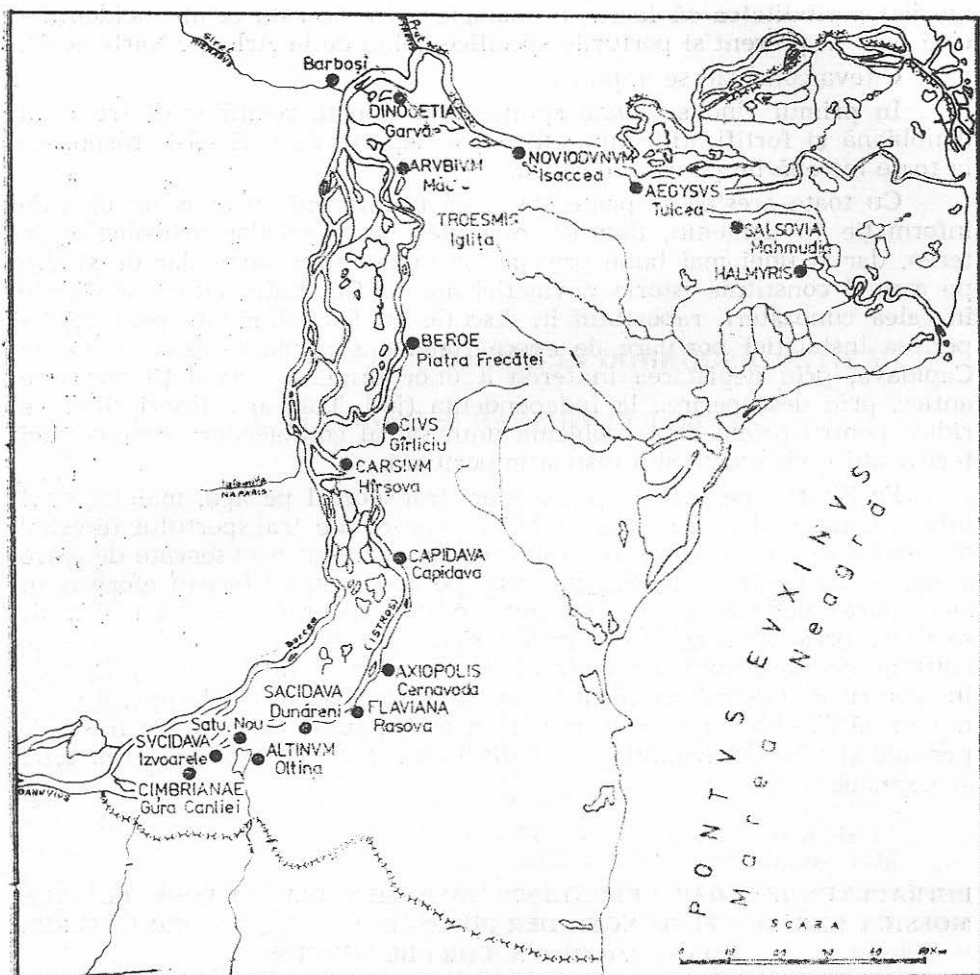
¹⁰¹ Vezi discuția la M. Zahariade, op. cit., p. 139.

¹⁰² Al. Suceveanu, M. Zahariade, in Dacia NS 30, 1—2, 1986, p. 114 și urm.

¹⁰³ A se vedea M. Grant, op. cit., p. 211 ; C. G. Starr, op. cit., p. 17.

¹⁰⁴ D. Castella, La nécropole du Port d'Avenches, vol. 4, Avenches, Univ. de Laussane, 1987.

¹⁰⁵ O. Bounegru, in Pontica 16, 1985.



Fortificațiile limesului roman de la Dunărea de Jos

AD STOMA

O localizare a acestei cetăți (?) menționată în izvoare ¹⁰⁶ este pînă în prezent incertă ¹⁰⁷. Informațiile pe care le dă Zosimus cu privire la funcția principală a cetății (?) *Ad Stoma* — anume că aici avea loc transbordarea mărfurilor venite pe mare de unde erau încărcate pe navele fluviale —,

¹⁰⁶ Tab. Peut. VIII, 4 ; Zosimos IV, 10 ; Geogr. Rav. IV, 5, 13.

¹⁰⁷ Presupusă a fi la Dunavățul de Sus. În acest sens TIR L 35, p. 39.

ne dau posibilitatea să facem o analogie între această cetate neidentificată pînă în prezent și porturile specifice deltei de la Arles și Narbone¹⁰⁸.

Cîteva concluzii se impun :

În primul rînd se poate spune că problema relațiilor dintre flota danubiană și fortificațiile limesului este departe de a fi găsit răspunsul la toate întrebările pe care le ridică.

Cu toate acestea se poate spune că ultimii ani au adus un plus de informație în domeniu, datorită mai ales descoperirilor arheologice în teren, dar și unei mai bune priceperi a domeniului particular de studiu pe care îl constituie istoria navigației antice. Cel puțin cîteva obstacole în calea cunoașterii raportului în discuție au fost eliminate prin descoperirea instalației portuare de epocă romană și romano-bizantină de la Capidava, prin depistarea în teren a unor urme de instalații portuare antice, prin descoperirea la Independența (jud. Tulcea) a inscripțiilor ce ridică pentru prima dată problema unui sat al corăbierilor arondat unei fortificații unde exista și o instalație portuară.

Facilitățile pe care le putea oferi transportul pe apă, mai ieftin și infinit mai rapid în condițiile tehnice precare ale transportului terestru din epoca romană și romano-bizantină, nu au trecut neobservate de către antici. Dacă pentru a realiza drumuri pe apă romanii făceau eforturi în amenajarea unor zone ce nu aveau facilități naturale, cu atît mai mult se poate presupune că nu au căutat și ales întîmplător locurile cu anse naturale de pe țărmul unuia dintre cele mai mari fluvii ale continentului pentru a construi fortificații care să aibă acces direct la apă, aceasta din urmă fiind văzută, în primul rînd nu ca sursă ci ca drum lipsit de pericole și plin de avantaje în condițiile unui control militar ferm, total și permanent.

BETRACHTUNGEN, DAS VERHÄLTNIS ZWISCHEN DER CLASSIS FLAVICA MOESICA UND DEN FESTUNGEN DER RÖMISCHEN LIMES AN DER UNTEREN DONAU (JH. 1—6 N. CHR.) BETREFFEND

Zusammenfassung

Die Arbeit setzt sich zum Ziel, die Verhältnisse zwischen der Donauflotte und den *limes*-Festungen zu analysieren.

Es werden schon bekannte historische Ereignisse angeführt, um den politischen Hintergrund der Epoche zu schildern, epigraphische und literarische Quellen, archäologische Beweise u.s.w. Auch eine Liste der Festungen wird angegeben, besonders deren Verhältnisse mit der Donauflotte in verschiedenen Etappen verfolgend.

¹⁰⁸ Jean Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris, 1966, p. 154 și urm.