

AVENTURIERI PE MAREA NEAGRĂ

*Dr. Constantin CHERAMIDOGLU**

Atracția mării s-a dovedit uneori irezistibilă pentru mulți oameni, mai ales tineri, care au fost fascinați de întinderea nesfârșită de ape, dar și de mirajul unor ținuturi exotice, ce îi așteptau după o călătorie pe mare. Pentru unii a rămas un vis al adolescenței, dar alții au căutat să îl transforme în realitate, înfruntând orbește toate riscurile fizice și chiar legale. Cine răsfoiește presa veche este uimit de câte asemenea cazuri au existat și tocmai de aceea am căutat în cele ce urmează să prezentăm astfel de cazuri, ce ajută la înțelegerea acestui fenomen, ce face parte până la urmă din firea umană.

Menționăm de la început că ne referim atât la cetățeni români cât și străini, ce ajungeau sau plecau, de pe litoralul românesc al Mării Negre, în perioada interbelică. Nu ne vom ocupa mai mult de sportivii de performanță, de cei consacrați și cunoscuți, precum Herdan sau cei de la Yacht Clubul Regal Român, ci doar de amatori, de oameni simpli, pasionați de mare. E drept însă că Lazăr Herdan merită o lucrare aparte dedicată aventurilor sale pe mare, dar și în alte domenii sportive. Vom reține acum doar una din întâmplările ce l-au făcut cunoscut. Dar iată cum povestea chiar el, cum a început totul: „Duminică 4 august 1935, aflându-mă la Eforie m-am întâlnit cu amicul meu d. Ion Rosnovanu, magistrat din București, care își petrecea acolo vilegiatura. Dintr-una într-alta i-am adus la cunoștință că am cumpărat din Suedia o barcă cu pânze cu care am făcut ceva ieșiri în mare și că sunt foarte mulțumit de ea. După 15 minute hotărâsem să facem cu barca o plimbare pe Marea Neagră, până în Bosfor. Zis și făcut. A doua zi ne-am întâlnit la Constanța unde am făcut pregătirile necesare, formalități la căpitania de port, ne-am aprovizionat cu apă de băut într-un butoiș de 6 sticle, fructe, lapte condensat, conserve de legume, compoturi, ciocolată, brânză nesărată și un primus”. Ziarul citat mai menționa: „Plecați din Constanța cu barca <<Crăița>> cu două vele, au parcurs distanța Constanța-Istanbul în 47 ore. E de remarcat că ambii sportmeni nu sunt navigatori și n-au cunoștințe și antrenament pentru călătorii de lungă cursă”¹.

Cât despre sprijinul primit de ei, Lazăr Herdan avea să declare ulterior: „D. Furnaraki – aflat în vilegiatură la Eforie – membru al Yacht Clubului Regal Român ne-a împrumutat o hartă a Bosforului. Locotenentul Eduard Ghezso din Marina regală română, ne-a fost de un prețios ajutor, prin sfaturile ce ne-a dat ca să putem naviga cu cât mai puține riscuri și a ajunge

* Societatea de Științe Istorice, filiala Constanța.

¹ „Gazeta Sporturilor”, an XIII, nr. 1791 din 25 august 1935, p. 1.

cu bine spre ținta călătoriei noastre. D. amiral Ioan Bălănescu, în calitate de vice comandor al Y.C.R.R., ne-a dat un larg concurs și ne-a pus la dispoziție material de navigație necesar pentru circumstanță. Aceste trei persoane au fost singurele inițiate despre intenția noastră”².

Cam tot atunci, scriind despre acest eveniment, Romulus Dianu spunea; „Traversarea Mării Negre, de către d-nii Herdan și Rosnovanu, într-o barca fără motor, fără post de radio, fără ajutoare sau călăuze, a fost privită la Istanbul ca un eveniment a cărui valoare consistă mai ales într-un curaj lipsit de orice precauțiune. Expediția a reușit în niște condițiuni care erau mai favorabile unui trist sfârșit decât unei asemenea cuceriri”. Autorul citat dorea însă să facă și o comparație, cu un gest similar anterior, pe care îl vedea mult mai încărcat de semnificații: „Dar traversarea aceasta nechibzuită și sfidătoare a Mării Negre, nu este prima. Cu mult înainte de marele război, d. comandant Marcu, actual conducător suprem al vaporului <<Regele Carol>>, a traversat singur Marea Neagră, într-o barcă mai mică și mai nenorocită decât a d-lor Herdan și Rosnovanu. D. Marcu era un copil de 17 ani singuratic și cu ochii pe <<mișcătoarea apelor singurătate>>, cum spune Eminescu. Drumul până la Istanbul nu l-a parcurs în trei zile ci în două săptămâni, așa încât a intrat în apele turcești zdrobit de oboseală și de foame, mai mult mort decât viu, hotărât ca după o atât de surâzătoare expediție să-și consacre întreg restul vieții Mării noastre”³.

Marea atrăgea în primul rând copiii crescuți la malul ei, ce își petreceau zilele jucându-se de multe ori în port, sau pe lângă bărcile pescarilor locali. Un exemplu îl găsim relatat în presa locală din anul 1923: „Copii Niculae Fătu, Traian Ionescu și Iacom Șmițer, toți elevi de școală primară, plimbându-se ieri prin port, le veni o idee strașnică. Neobservați de nimeni, cei trei școlari se suiră în barca lui Iani Hristu, ce era acostată la digul nou de lângă căpitănie și binișor porniră prin bazin ieșind de la farul verde în larg. Aci însă văzând că valurile se întetesc și temându-se de a nu fi răsturnați, îndreptară barca spre țărmul viilor, unde au ajuns uzi learcă. Barca a fost găsită de stăpân pe țărmul viilor și făcându-se cercetări, s-a putut afla de această ispravă”⁴.

În august 1923 presa constănțeană informa publicul despre „o interesantă aventură a unui tânăr german”, anume Karl Schott, aflat de câteva zile la Constanța. Ele era cunoscut pentru excursia pe Dunăre până la Sulina, pe care o realizase în anul anterior. Despre planurile sale în acel an, ziarul nota: „în acest an numitul sportman și-a prelungit itinerariul stabilindu-și

² „Gazeta Sporturilor”, an XIII, nr. 1794 din 28 august 1935, p. 2.

³ „Curentul”, an VIII, nr. 2708 din 19 august 1935, p. 1.

⁴ „Dacia”, an X, nr. 77 din 5 aprilie 1923, p. 1.

cursa de la izvorul bătrânului fluviu până la Constantinopol, cu escale în toate porturile dunărene și ale Mării Negre. Actuala barca de care Schott se servește este lungă de 4 metri și cântărește numai 20 kg. Acest vas este demontabil și se poate transporta. Membru al *casei de educație națională din Brăila*, excursionistul a arborat vasului său culorile drapelului românesc, pe care îl va duce până la cheiurile bătrânului Stambul. Barca poate susține doi călători, dar d. Schott călătorește numai însoțit de un mic câțel de rasă fox. Hrana pe drum și-o procură singur și doarme în timpul nopții pe țărmurile mării, acolo unde întinericul îl apucă, alături de barca sa și de câinele său ce-l păzește. De remarcat este că d. Schott nu poartă în timpul călătoriei sale decât un pantalon de baie, lopătând cu totul gol, în barcă atât pe vreme bună cât și pe frig și arșiță fără pălărie. (...) Din portul nostru, d. Schott va pleca pe țărmul mării spre Balcic, Varna și celelalte porturi ale Mării Negre, până la destinație”⁵. Remarcăm în stilul tânărului german tendința de a repeta voiajele pe mare, așa cum se făceau ele în antichitate: navigație numai pe timpul zilei, cu acostare seara la mal, deplasarea cu vâsle și hrana pescuită din mare sau găsită pe mal.

În același an plecaseră din Hanovra doi invalizi de război germani, cu o barcă pe care o construiseră din pânză cauciucată, având 5 metri lungime și cântărind 30 de kg. Veniți pe Dunăre în jos, ei doreau să ajungă la Constanța, „de unde mai departe vor naviga prin Bosfor, Dardanele, Gibraltar și canalul Manche, până ce se vor înapoia în Hanovra”. Ziarul mai menționa că „unuia din îndrăzneții marinari îi lipsesc degetele de la mâna stângă, iar celuilalt un picior”⁶. Ziarul din 29 iulie 1923, anunța: „Azi dimineată la orele 10 a sosit în portul nostru din Sulina, barca cu cei doi invalizi germani plecați din Hanovra și despre care ziarul nostru a vorbit la timp”⁷.

Un alt navigator german amator, era să își încheie aventura în septembrie 1924 în mod tragic, dar până la urmă povestea sa a avut o notă comică: „În portul nostru a sosit într-o barcă de cauciuc demontabilă, ziaristul german Felix Cohn. Acesta a plecat de la Iusbruch (Germania) cu scop de a parcurge drumul până la Smirna. A trecut pe la Brăila și apoi pe la Galați. În apropiere de gurile Dunării, navigatorul a fost eroul unei aventuri... puțin plăcută. Jandarmii, plecați probabil în urmărirea lui Terente, crezură că blondul german e chiar Terente și fără să cerceteze prea mult, au deschis un foc viu asupra acestuia silindu-l să oprească. La urmă s-a văzut confuzia. Un amănunt interesant. Jandarmii au avut și naivitatea de a semna în carnetul

⁵ „Dacia”, an X, nr. 197 din 30 august 1923, p. 1.

⁶ „Dacia”, an X, nr. 167 din 25 iulie 1923, p. 1.

⁷ „Dacia”, an X, nr. 171 din 29 iulie 1923, p. 2.

navigatorului, că l-au luat drept Terente. Cohn va pleca astăzi, spre Constantinopol”⁸.

În luna noiembrie a anului 1924 în portul Constanța soseau turistul german Nover Beltz cu soția sa, care cu o barcă demontabilă plecaseră de la Hamburg, acum urmând să se întoarcă acasă pe Dunăre⁹.

În august 1928 ziarul local „Dacia” nota de la Constanța: „Ieri dimineața au sosit în portul Constanța globe-troterii austrieci Otto Holtaus și Robert von Bacho. Aceștia au plecat pe Dunăre de la Viena cu o barcă mică de cauciuc, ajungând în Marea Neagră. Din portul nostru, ei se îndreaptă înspre Constantinopol, propunându-și a ocoli Europa până la Amsterdam, de unde se înapoiază la Viena”¹⁰. Câteva zile mai târziu același cotidian informa despre naufragierea unei asemenea ambarcațiuni fragile, cu care cei neexperimentați doreau să străbătă marea: „Turistul german Gustav Nicof pe când se afla cu o barcă plecat din Constanța spre Constantinopol, în dreptul satului Două Mai, barca s-a răsturnat din cauza valurilor. Instrumentele de studii precum și bagajele turistului s-au dus la fund, iar el a putut scăpa numai prin înot. Victimei i s-au dat îngrijiri de către d. Melide, pretorul plășei Mangalia”¹¹.

Uneori însă astfel de aventuri temerare se încheiau tragic. Așa a fost cazul relatat de ziare în octombrie 1927: „Acum câteva zile, sosiseră din Germania, de la izvoarele Dunării, cu o barcă demontabilă de cauciuc, tinerii turiști Iohan Martin Hipp și Heinrich L. Bösser, germani originari din Basel. Călătoria s-a făcut pe Dunăre în condițiuni excelente și deși marea era agitată, navigatorii au ajuns la Constanța, unde au stat două zile, urmând a pleca spre Constantinopol, deoarece scopul urmărit de turiști era acela de a face înconjurul lumii în barcă. Plecând din portul nostru, îndrăzneții turiști au făcut o greșală că au pornit-o prea în larg fiind surprinși de furtună, iar barca ușoară răsturnându-se, s-au înecat. Cadavrele nefericiților au fost scoase la țărm de curentul apei și anume al lui Iohan la 5 km depărtare de port iar al celuilalt în dreptul satului Agigea, unde valurile au azvârlit și barca în care se aflau hainele și merindele celor doi nenorociți”¹².

O știre primită de cotidianul constănțean „Dacia” la 20 iunie 1927, de la Balcic, vorbea despre o realizare deosebită pe plan nautic: „În seara zilei de 15 iunie, ora 8, a sosit în orașul nostru venind de la Brăila, cu barca acționată cu rame și pânză, d. căpitan Dumitru A. Ioan din grupul navelor de

⁸ „Dacia”, an XI, nr. 211 din 19 septembrie 1924, p. 1.

⁹ „Dacia”, an XI, nr. 260 din 16 noiembrie 1924, p. 2.

¹⁰ „Dacia”, an XV, nr. 170 din 12 august 1928, p. 1.

¹¹ „Dacia”, an XV, nr. 188 din 5 septembrie 1928, p. 1.

¹² „Dacia”, an XIV, nr. 229 din 20 octombrie 1927, p. 1.

grăniceri, care a străbătut pentru prima oară în țara noastră, peste 400 kilometri în mai puțin de 4 zile. Echipajul era compus din maestrul militar Pană Constantin și din soldații Dincă Ioan, Apostol Luca, Dumitru Vasile, Barbu Tănase, Matan Ion, Stoian Mihai, Nicolae Alex. și Vifigiu Simion. Numiții au plecat din Brăila duminică 12 iunie la orle 7 seara și după ce au străbătut fără întrerupere vâslind zi și nopte Dunărea, Brațul Sfântul Gheorghe, Gura Portiței, au ieșit la mare și au străbătut tot litoralul mării, ajungând la Balcic perfect sănătoși și în bune condițiuni. Ei au adus la Balcic, o barcă construită în atelierele grupului de grăniceri din Brăila, ca să servească drept barcă de salvare pentru plutonul de grăniceri din punctul Balcic. Barca are o lungime de 9 metri, este complet deschisă, cu velatură a trei pânze. Ea a fost construită după dispozițiunile d-lui general de divizie Ernest Broșteanu, comandantul garnizoanei, care a găsit că este absolut necesar a se înființa un post de salvare la noi”¹³. Rămânând cam în aceeași zonă profesională, reținem știrea din Constanța anului 1928: „Ieri după amiază la orele 5 a părăsit portul nostru o barcă (Cutter) cu pânze, în care se aflau d-nii locotenent Vasilescu Niculae din marina militară și Leonida Tere de la serviciul maritim român, care vor să întreprindă o călătorie până la Constantinopol și înapoi. Un public numeros a asistat la plecarea bărcii. De asemenea d. comandant Gavrilescu. La înapoiere, divizia de mare va face o deosebită primire întreprizilor marinari”¹⁴.

La 2 septembrie 1930 soseau în portul Constanța „trei bărcuțe de cauciuc purtând în vârf pavilionul bicolor al Republicii Polone. În ele șase studenți – câte doi în fiecare barcă – de la Universitatea din Vilna. Ei merg într-o excursiune sportivă la Constantinopole și au venit pe apă de la granița poloneză până aici, atingând și traversând următoarele țări: Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria și România. De aici vor atinge coasta maritimă bulgară și vor intra în Bosfor. Din Polonia și până la Constanța ei au făcut cinci săptămâni și speră ca săptămâna viitoare să ajungă cu bine la Stambul. În port îndrăzneții sportivi au fost salutați de d. avocat Dan Alecu, ajutor de primar și președintele Clubului sportiv Victoria, care le-a urat bun soset”¹⁵.

Tot din Polonia au plecat spre Constantinopol alți doi sportivi amatori; iată însă ce scria presa despre aventura lor: „plecând cu o barcă mică de cauciuc de la Suceava, au ajuns cu bine după o lună de navigație la Constanța. D-nii dr. Jan Walkowski asistent universitar și arhitect Ștefan Sfișkovski, ambii din Krakovia, construindu-și o barcă de cauciuc, au pornit de la izvorul râului Suceava, călătorind pe el până la vărsarea lui în Siret, pe care l-au

¹³ „Dacia”, an XIV, nr. 136 din 24 iunie 1927, p. 1.

¹⁴ „Curentul” an I, nr. 144 din 9 iunie 1928, p. 1.

¹⁵ „Lupta”, an IX, nr. 2646 din 4 septembrie 1930, p. 2.

parcurs în întregime. Apoi a fost străbătută o parte din Dunăre, până la canalul <<Regele Carol>>. Cei doi polonezi au plutit apoi pe lacul Razelm, ieșind în Marea Neagră prin Portița. Navigând paralel cu coasta mării, curajoșii sportivi au ajuns astăzi la Constanța. Ei își vor continua drumul spre Constantinopol”¹⁶.

În vara anului 1931 ziarul „Dacia” relatează povestea incredibilă a aventurii pe mare a unor copii, ce pare desprinsă din romanele de aventuri pentru tineret: „în ziua de 12 iulie copii Petre Gh. Ignat, Nazarie H. Cumpănă, Matei Grigore și un al patrulea al cărui nume ne scapă, toți din satul Două Mai, în vârstă de 14-16 ani și-au pus în gând să părăsească țara. În acest scop ei au furat barca cu Nr. 3520 proprietatea fraților Petre și Dănilă Matei din Jurilofca, veniți în partea locului, după pescuit. Adunându-și proviziile necesare pentru un voiaj mai lung, cei patru copii s-au îmbarcat pornind cu barca în largul mării. Fiind surprinși de furtună ei au rătăcit dezorientați pe mare. Părinții semnalând dispariția copiilor lor jandarmilor, aceștia au făcut cercetări fără a ajunge la vreun rezultat. Barca a rătăcit 25 de zile pe mare. În acest timp copii au slăbit într-atât încât nu mai aveau putere să tragă la rame. În ziua de 9 august, d. Bessi consul român la Burgas, a telegrafiat prefecturii Constanța că, barca cu cei patru copii a ajuns în portul Sozopole (Bulgaria). Copiii sunt cu toții sănătoși și vor fi trimiși în țară cu primul vas”¹⁷.

O întâmplare ce pare copiată după cea de mai sus, era relatată de același cotidian peste șase zile, tot cu patru copii (din care tot doar trei erau cunoscuți ca nume), dar ei erau din Constanța. Fără a pune la îndoială onestitatea publicației, redăm în continuare pasajele importante din articol: „Acum câteva zile am relatat că patru copii din localitate, părăsind portul nostru cu o barcă spre a pleca... în alte țări, au fost surprinși de furtună și târați 20 de zile pe mare în luptă cu valurile și cu moartea. În apele turcești ei au fost salvați și duși la Hene de unde apoi au fost expediați la Sozopole în Bulgaria și de aici la Burgas. După trei zile au fost îmbarcați pe vasul olandez <<Clio>> cu care au sosit sâmbătă la Constanța. Cei patru copii care au avut curajul să înfrunte capriciile mării și să se aventureze într-un voiaj atât de periculos sunt: Petrică Riulescu de 11 ani, fiul unui chelner din str. Preda Buzescu, Ștefan Ionescu de 19 ani de pe șoseaua Mangaliei 90 și Jean Stere de 16 ani din str. Miron Costin 59”. Urma apoi relatarea aventurii din perspectiva copiilor (menționăm că la acea vreme majoratul era la 21 de ani): „în ziua de 19 iulie, toți patru ne-am întâlnit la malul mării în cartierul Vii, unde am hotărât să plecăm spre alte țărmuri. Cel mai mare dintre noi, Nicolae Ionescu ne-a spus că are o barcă a unui frate cu care vom putea naviga toți

¹⁶ „Argus”, an XXIII, nr. 6110 din 23 august 1933, p. 4.

¹⁷ „Dacia”, an XVIII, nr. 119 din 12 august 1931, p. 1.

patru, sfătuindu-ne să ne luăm provizii și de-ale îmbrăcăminte. După câteva ceasuri am fost cu toții în barcă, pornind spre larg. Când am ajuns în dreptul Carmen Sylvei s-a dezlănțuit o furtună puternică. La primele eforturi depuse de noi pentru a menține barca la suprafață, s-a rupt cuiul de la rame și astfel n-am mai putut vâsli, rămânând în voia valurilor, care ne purtau dintr-un loc în altul gata să ne răstoarne. După un timp am reușit totuși să fabricăm un nou cui și astfel am putut să vâslim mai departe, căutând a ne apropia de țărm. A fost însă imposibil. Zi după zi și noapte după noapte am luptat din răputeri ca să ajungem la liman. Foamea ne luase ultimele puteri. În timpul zilei nu întâlneam vase, în schimb am zărit câteva într-o noapte. Am strigat și am fost auziți. Vapoarele ne-au căutat dar nu ne-au găsit. Așa am plutit 20 de zile în largul mării. Alimentele pe care le luasem cu noi ne-au ajuns numai câteva zile; apă beam din mare. Din cauza vâslitului mâinile noastre au început să sângereze. La rame, trăgea în ultimele zile numai șeful nostru Ionescu, ceilalți zăceau în nesimțire. Într-o dimineață ne-au ieșit înainte două caice turcești. Marinarii de pe aceste vase crezând că suntem din Rusia ne-au somat cu armele întinse. Noi ne-am predat, iar aceștia ne-au dus la Sozopole (Bulgaria) și de aici la Burgas. Barca noastră a rămas în port, iar noi am fost duși la consulatul românesc, unde ni s-a dat încălțăminte și hrană”. Departe de a condamna într-un fel nesăbuința lor, ziaristul anonim își încheia articolul cu fraza: „Cei patru frați de suferință s-au despărțit cu suflete îndurerate că nu și-au putut duce la bun sfârșit planul lor aventuros”¹⁸.

În luna noiembrie a anului 1931 presa relatează despre un accident petrecut la capul Caliacra în timpul unei puternice furtuni, ce anunța începutul sezonului nefavorabil navigației cu vase mici pe mare. „Doi turiști germani plecați cu o barcă pe Dunăre, de la Pădurea Neagră spre a face un voiaj dealungul acestui fluviu și apoi pe mare, până la Constantinopol, surprinși de furtună au fost târați de valurile mării mai mult timp. Acum două zile, barca lor a fost izbită cu putere de stâncile capului Caliacra. Proviziile și echipamentul turiștilor au fost înghițite de valuri. Aproape goi, ei au venit la Bazargic, solicitând ajutoare pentru a se putea înapoia în țara lor”¹⁹.

De o aventură neintenționată au avut parte și doi tineri aflați în vacanță la Eforie Nord, Liviu Spornic, grefier la Curtea de Apel din Cluj și Florica Pușcariu, studentă, în vara anului 1931. Iată cum relatează presa cazul lor: „Miercuri 29 iulie cei doi tineri au plecat să facă o plimbare cu barca. Ieșind în larg ei au fost surprinși de furtună, care i-a împins tot mai în larg. Au reușit totuși să se apropie până la 100 metri de țărmul Eforiei unde li s-a rupt și ultima vâslă, din cele 6 pe care le luaseră la plecare. Pradă furtunii au fost

¹⁸ „Dacia”, an XVIII, nr. 123 din 18 august 1931, p. 1.

¹⁹ „Dacia”, an XVIII, nr. 169 din 11 noiembrie 1931, p. 4.

purtați o zi întreagă în larg, prin fața Constanței și Mamaiei. Schimbându-se vântul curentul i-a împins spre Bosfor, ieșind din ruta vapoarelor ce făceau cursa între Odessa și Bosfor. Sâmbătă seara au căzut în ruta vaselor ce fac cursa între Nicolaev și Constanța. La 120 mile depărtare de Caliacra ei au fost întâlniți de vasul englez <<Sewgepolo>> care i-a salvat. În tot timpul celor 4 zile cât au fost purtați de valuri, ei n-au avut alt aliment decât o sticlă de apă. Odată salvați ei au dăruit barca comandantului vasului spre a o avea ca amintire. Pe bordul vasului au primit haine și toate cele necesare. Ajunși la Constantinopole au fost dați în primire consulatului român care i-a îmbarcat pentru Constanța. La sosirea în portul nostru ei au fost obiectul unei vii manifestații din partea publicului și mai ales din partea studenților de la O.N.E.F.”²⁰.

Tot luați de curent au fost și doi tineri bulgari, în anul 1936, după cum vedem din știrea următoare: „în apropiere de punctul Tatlageac de pe litoralul românesc, pescarii au descoperit o barcă în care se găseau doi inși în nesimțire. Aceștia au fost duși pe țărm, unde după ce li s-au dat ajutoarele necesare și-au revenit în fire. Au declarat că se numesc Iordan Vasilieff și Gh. Uzum, ambii din Varna. Ei plecaseră să facă o plimbare pe mare, în fața portului bulgar, însă furtuna care s-a stârnit, a dus barca în larg. Curentul a târât-o apoi pe valuri timp de trei zile și trei nopți în șir. În acest timp tinerii au căzut în nesimțire. În cele din urmă barca a fost aruncată pe litoralul românesc. Cei doi tineri vor fi retrimiși la Varna”²¹.

La sfârșitul anului 1932, porneau de la Viena cu barca, doi tineri, Max Hapellman și Maria Nadler, rămași de curând șomeri, pe Dunăre în jos, visând să ajungă la Istanbul. Au mers în condiții bune pe Dunăre, dar au ajuns la Sulina în timpul unei furtuni. Nevoind să mai aștepte schimbarea vremii, ei au continuat drumul spre Istanbul, pe mare. La mică distanță de portul Sulina, barca lor a fost răsturnată de vântul puternic. Cu greu, cei doi tineri s-au salvat agățându-se de un sloi de gheață. Fiind apoi găsiți de un pescar, au fost aduși iar la Sulina. De acolo s-au îmbarcat pe un vas grecesc cu care au ajuns la Constanța²².

Tot în anul 1932 presa centrală informa despre o încercare de realizare a unui traseu lung, pe ape, de către doi tineri români, aventură ce urma să înceapă din portul Constanța: „Astăzi au sosit în portul nostru – venind de la Sulina – doi întrepizi sportmani, tinerii navigatori Niculae Constantinescu și Gheorghe Briceag, care au întreprins un raid îndrăzneț. Ei își propun să parcurgă pe apă distanța de 4226 kilometri pe mare și Dunăre, de la Constanța

²⁰ „Cuvântul”, an VII, nr. 2260 din 6 august 1931, p. 3.

²¹ „Dimineata”, an XXXII, nr. 10684 din 20 septembrie 1936, p. 8.

²² „Dimineata”, an XXIX, nr. 9373 din 1 februarie 1933, p. 11.

la Regensburg. Această călătorie o fac într-o barcă cu rame, cu plecarea din Constanța în ziua de 17 iulie. De fapt raidul lor a început de la Giurgiu, de unde Briceag și Constantinescu au plecat cu barca spre Sulina și de acolo la Constanța, unde au sosit astăzi și de unde cum am arătat mai sus începe efectiv raidul Constanța – Regensburg care va dura 90 de zile. În port îndrăzneții navigatori au fost primiți de către comandorul Borș, care i-a felicitat pentru curajul lor și le-a urat succes în această întreprindere”²³.

La 13 iulie 1932 sosea o știre scurtă de la Sulina: „Azi dimineață, la ora 9 și-a făcut apariția o bărcuța de cauciuc condusă de un tânăr și o tânără, de origine germană, care după ce s-au oprit la cheu ½ oră, au luat drumul spre largul mării favorizați de un timp frumos și vânt ușor de NNV. În clipele în care au stat acostati la cheu, am aflat că provin de pe Rin”²⁴.

Nu numai germanii și austriecii era tentați de călătoriile aventuroase pe mare dar și românii, așa cum vedem dintr-un articol publicat de ziarul „Curentul” în anul 1935: „Acum două săptămâni pe bordul unei bărci cu pânze, s-au îmbarcat preotul Emil Cucenau <poate Cuceanu? În presa veche greșelile de scriere a numelor erau frecvente, n.n.C.C.>, trei studenți și un electrician, care își pusese în gând să vină pe calea apei până la Constanța. La vale pe Prut, Dunăre, canalul Sf. Gheorghe și canalul Regele Ferdinand până în lacul Razelm, călătoria s-a efectuat în condițiuni bune. În timp ce barca naviga pe lacul Razelm, în apropiere de gura Portița, a dat peste o stâncă submarină care i-a spart fundul, apa pătrunzând în interior, inundând-o. Spre norocul temerarilor navigatori, malul era aproape și cum toți știau să înoate, au reușit să ajungă cu bine la țarm, remorcând și barca avariata. Aci pe mal, cu mijloace de care dispuneau, au putut repara barca și a doua zi, lăsând-o la apă și-au continuat călătoria. De cum au ieșit pe mare au întâmpinat o furtună puternică și cu toate eforturile depuse, navigatori n-au putut întinde pânza bărcii, pentru a câștiga din timpul pierdut. După o zi de rătăcire în voia valurilor, pânza bărcii a putut fi ridicată și astfel au reușit să ajungă până în dreptul Capului Midia, unde datorită neîndemânării lor la navigația maritimă, barca a intrat în talionul unor pescari. Cu foarte mare greutate, marea fiind potrivnică, ei au putut descurca plășile în care barca se încurcase. De aici, pe marea tot atât de furioasă și-au continuat călătoria până în portul nostru <Constanța, n.n. C.C.>, unde au ajuns ieri după amiază. Neîncumetându-se să facă voiajul tot pe calea apei înapoi, cutezători navigatori au lăsat barca unui pescar care să găsească un cumpărător pentru ea, iar ei s-au întors înapoi la Ungheni cu calea ferată”²⁵.

²³ „Lupta”, an XI, nr. 3209 din 16 iulie 1932, p. 3.

²⁴ „Universul”, an XLIX, nr. 194 din 17 iulie 1932, p. 2.

²⁵ „Curentul”, an VIII, nr. 2736 din 16 septembrie 1935, p. 10.

Aventura unui sportiv lituanian ce dorea să ajungă la Istanbul sfârșea în vara anului 1937 pe plaja de la Vadu. Dar iată cum descria ziarul „Universul” evenimentul: „Legiunea de jandarmi a fost înștiințată telefonic, de postul din com. Vadul, că pe malul mării, la punctul Gura Guazului, din dreptul acelei comune, o barcă a fost aruncată aseară la țarm, de furtuna care a bântuit în ultimele două zile. Lângă barcă, jandarmii au găsit un sportiv care declară că se numește Gh. Bucovschi, din Lituania, care a plecat acum câteva săptămâni din Riga cu gândul să ajungă la Istanbul. Numitul a trecut prin Germania, prin canale până la Dunăre, iar de aici a parcurs drumul până la Marea Neagră, fără nici un accident. Jandarmii și locuitorii, neputându-i fi de nici un ajutor sportivului lituanian, au anunțat căpitania portului nostru”²⁶.

Pentru unii marea era drumul spre libertate, sau spre un nou început în viață; interese economice dar și politice îi făceau pe mulți să încerce această cale, chiar dacă nu erau obișnuiți cu navigația pe mare.

În toamna anului 1927 presa relatea un caz interesant: „Un nobil turc refugiat de mai mulți ani în Bulgaria, anume Ismet Reledef, împreună cu prietenul său, dervișul Osman Mehmedo, au dispărut din Varna în ziua de 2 noiembrie, în împrejurări misterioase. Cei doi turci se aflau la Varna tolerați de guvernul bulgar. Mai târziu s-a aflat că ei au plecat în mod fraudulos din Varna cu o barcă pe care au găsit-o acostată la chei. Ieri la orele 10 dimineața echipajul vaporului italian <<Danubio>>, care se afla în drum de la Constantinopole spre Sulina, a observat în dreptul portului Constanța o barcă ce plutea în voia valurilor. Vasul s-a apropiat de barcă și marinarii au scos din ea doi bărbați care se aflau în nesimțire. Căpitania portului Constanța a primit o radiogramă de pe vaporul <<Danubio>>, prin care se anunța faptul. Cei doi turci fugari se îndreptau spre Rusia”²⁷.

Într-un alt context politic, în vara anului 1933 ziarul local „Dacia” relatea despre emigranți bulgari răătăciți pe mare: „Vaporul <<Meteor>> tanc petrolier sub pavilion italian, în timp ce naviga de la Istanbul spre Constanța, a salvat în largul Marii Negre o șalupă cu motor în care se găseau naufragiate 19 persoane, printre care 4 copii. Această șalupă a părăsit pe furiș, acum câteva zile portul Varna cu scopul de a transporta mai multe familii de bulgari în Rusia. Pe mare, barca a fost surprinsă de o furtună puternică, care a târât-o în larg, depărtând-o de drumul spre Odesa. Valuri enorme au transformat șalupa cu cele 19 persoane ce se găseau în ea într-o adevărată jucărie, care amenința să se răstoarne din minut în minut. După două zile și două nopți de groază, naufragații au zărit vaporul <<Meteor>>, căruia i-au făcut semne disperate să se apropie. Vasul italian apropiindu-se a reușit să aducă pe bordul

²⁶ „Universul”, an LIV, nr. 201 din 24 iulie 1937, p. 2.

²⁷ „Adevărul”, an XL, nr. 13471 din 17 noiembrie 1927, p. 2.

său cele 19 persoane, ce se găseau aproape în nesimțire, dându-le toate îngrijirile necesare. Naufragiații au fost aduși ieri după amiază în portul nostru și predați autorităților”²⁸.

Asemănător, în anul 1934 ziarul „Adevărul” istorisea „Aventura unor bulgari pe Marea Neagră”, pe baza știrilor primite de la Sulina: „Ieri a sosit în localitate cu o lotcă șeful gardian al farului de pe insula Șerpilor anume Vasile Ion. Gardianul a adus cu sine și un bulgar originar din Varna, care a fost supus unui lung interogatoriu de către comandantul garnizoanei locale. Interesându-ne asupra rostului interogării celui arestat am putut afla următoarele: duminică la ora 6 dimineața o lotcă în care se aflau 13 persoane a fost surprinsă în apropiere de insula Șerpilor. Soldații de pe insulă au început să tragă salve în aer somând pe cei din lotcă să tragă la mal. După ce lotca a fost trasă la mal, cele 13 persoane dintre care 11 bărbați între 18 și 40 de ani, o femeie și un băiat, au fost dezarmați. Toți sunt bulgari originari din Varna și împrejurimi. Șeful lor a fost supus unui lung interogatoriu. Șeful grupului a declarat că el și tovarășii lui care erau învinuiți de comunism, fuseseră puși în libertate pe o cauțiune materială de către autoritățile militare din Varna. Știind că vor fi condamnați ei au hotărât să fugă în Rusia. În noaptea de 7 spre 8 septembrie au pornit pe mare cu destinația Odessa. După ce au luptat cu valurile furioase ale mării, în noaptea de 8 septembrie au zărit farul de pe insula Șerpilor. Crezând că e vorba de farul de la Odessa, bulgarii au ancorat în apropiere de insulă spre a aștepta ivirea zorilor. Spre dimineață ei și-au dat seama de greșeala săvârșită și au ridicat ancora încercând să se îndepărteze de apele românești. Fiind observați de marinarii noștri și somați să se predea, bulgarii au acostat la malul insulei. Gardienii farului au vrut să anunțe autoritățile din Sulina despre cele întâmplate. Din cauza furtunii însă, semnalele lor nu au fost observate de personalul farului de la Sulina. Cei 11 bulgari au plănuit între timp asasinarea celor 6 marinari și a celor trei gardieni. Dezarmarea lor urma să se producă în cursul serii. Soția unuia dintre bulgari a divulgat însă complotul șefului gardienilor, d. Vasile Ion. Acesta a luat cele mai severe măsuri pentru zădărnicierea planului celor capturați. Văzând că nu poate comunica cu Sulina cu ajutorul semnalelor optice, șeful gardian a plecat cu lotca la Sulina și ajungând în localitate a adus la cunoștința autorităților cele întâmplate”²⁹.

În primăvara anului 1941, presa relata un caz destul de hazliu, ce implica un personaj asemenea, un tânăr din Giurgiu anume Gheorghe Fabrea, care se străduise să inventeze o „șalupă-torpilă”, pe care ar fi vrut să o vadă realizată, undeva în străinătate. Pentru a-și îndeplini visul, el avea nevoie însă

²⁸ „Dacia”, an XX, nr. 67 din 13 august 1933, p. 4.

²⁹ „Adevărul”, an XLVIII, nr. 15551 din 20 septembrie 1934, p. 2.

să ajungă la Istanbul. „Și așa s-a apucat el să-și construiască singur o barcă cu care să plece la Istanbul. Dar și pentru aceasta îi trebuiau bani și cheresteaua s-a scumpit enorm în ultimul timp. Soluția a fost găsită: barca, care avea să-l ducă triumfal peste Marea Neagră a construit-o din carton. Cu toate că ea măsura 2 metri, greutatea ei era doar de câteva zeci de kilograme”. A venit apoi la Constanța, și „cu barca în spate, Gheorghe Fabrea a coborât la plaja Duduia. Fără ceremonial și tradiționala sticlă de șampanie spartă în proră: <<Torpila No. 2>> (astfel își botezase barca) a fost lansată la apă. Puțin după aceea inventatorul nostru transformat în temerar navigator s-a urcat în ea. A făcut trei cruci și a pornit la drum, luând largul însă cu grija de a nu se depărta prea mult de țărm. (...) În dreptul farului de la Tuzla, <<Torpila No. 2>> a întâlnit în cale primul vapor. Fără frică, Fabrea a trecut pe alături de el. După trecerea vaporului s-au format valurile provocate de învârtiturile elicei. <<Torpila No. 2>> n-a putut să le reziste și la primul val, apa mării a inundat-o pe jumătate. Pericolul de înec a fost înlăturat de <<curajosul navigator>>, care a început să vâslească din toate puterile spre mal. Aci a fost descoperit de o patrulă grănicerească, care n-a ținut socoteală de tânguierile și planurile lui mărețe. Bietul Fabrea, în loc să ajungă la Istanbulul visat, a fost adus sub stare de arest la Constanța”³⁰.

Ne oprim aici cu răsfoirea presei vremii, considerând că exemplele oferite sunt suficiente spre a ne forma o imagine despre fenomenul aventurierilor pe mare. Dorința de a străbate întinderea nesfârșită a mării, firească nu doar pentru tinerii crescuți pe țărmul ei dar și pentru cei pentru care marea era doar un vis format prin lectură și desenat de imaginile din filme și albume de pictură. Fără o pregătire prealabilă în meseria de navigator, fără cunoașterea mării și a pericolelor pe care aceasta le ascunde, mulți tineri au riscat și au încercat să plutească spre alte destinații, cu bărci mai mult sau mai puțin potrivite acestui scop. Pentru unii a fost o experiență unică în viață, pentru alții a fost ultima lor acțiune; pentru unii marea era drumul spre o viață mai bună, mai sigură și mai liniștită. Lor li se adauga însă și cei îndrăgostiți iremediabil de mare, cei ce și-au făcut o meserie din navigație și un cămin din întinderea de ape.

³⁰ „Curentul”, an XIV, nr. 4720 din 5 aprilie 1941, p. 3.

ADVENTURERS ON THE BLACK SEA

-abstract-

Key Words: adventurers, Black Sea, boats, interwar, Dobrudja

The old press gives us countless examples of young people who tried to leave the Black Sea with simple or improvised boats. Without the necessary preparation, they sought to cross the sea to rush to other countries, where they wanted to settle. Some of them managed to reach Istanbul, others were saved from dangerous storms, and others died in their attempt. The attraction of the sea proves to be irresistible, especially for young people.