

„CU VELA ȘI CU VÂNTUL” - BRICUL „MIRCEA” ÎN VOIAJUL DIN 1926 ÎN AMINTIRILE UNUI TÂNĂR MARINAR

Dr. Lavinia DUMITRAȘCU*

Fără îndoială că s-a publicat mult despre Bricul „Mircea”. Despre voiajul din 1926 a scris Valentin Donici, în volumul *Veteranul valurilor*.¹ De asemenea, Valentin Ciorbea publică *Istoricul Bricului „Mircea”*, context în care se oprește, în peste 30 de pagini, la această călătorie.² Cu atât mai bine venită este mărturia unui tânăr elev al Școlii Navale Superioare, care, la vârsta adolescenței, experimentează această aventură.

Sorin Valeriu, student al Școlii Navale Superioare, publică, între 8 februarie - 10 martie 1927, în „Dacia”, un serial intitulat *Cu vela și cu vântul* (*Note de călătorie cu bricul „Mircea”*). Amintirile sale cuprinse, probabil, într-un jurnal personal, sunt pline de sensibilitate și spirit adolescentin de aventură, care se combină cu spiritul de observație, cu talent literar și cu bagajul de cunoștințe căpătat prin lectură. Autorul prezintă istoria, legendele, geografia fiecărui loc pe lângă care trece sau în care se oprește, rezultat al interesului său alimentat de lecturi. Descrie nu doar obiectivele pe care marinarii români le vizitează, ci și orașele și insulele pe lângă care trece bricul, observând oamenii și admirând femeile cu ochii tânărului aflat pe mare. Dacă nu ar fi fost marinar, ar fi fost, fără îndoială, un perfect ghid turistic.

Cu alte cuvinte, serialul lui Sorin Valeriu completează, informativ și sentimental, ceea ce *Istoricul* nu poate „prinde” – sufletul și sentimentele -. Serialul este format din 26 episoade, care se continuă, de la un număr la altul, inclusiv cu relatarea din aceeași zi.

Istoricul bricului „Mircea” prezintă echipajul vasului care face voiajul în 1926: comandant – locotenent comandor Dumitrescu Gheorghe, ofițer secund – căpitan Diaconescu Paul, medic – căpitan Bălășel Constantin, ofițer responsabil cu navigația – locotenent Săndulescu Vasile, ofițer responsabil cu manevrele și director studii elevi – Gealep Virgil, ofițer responsabil cu bărcile (ajutor la manevre) - Popovici Horia, ofițer responsabil cu artileria – Călărașu Petre, ofițer responsabil cu detaliu și cinematograful – Mircescu Ioan, ofițer responsabil cu timoneria (ajutor la navigație) – Borș Dumitru, ofițer responsabil cu infanteria – Dimceanu

* Cercetător științific III – Muzeul de Istorie Națională și Arhologie Constanța.

¹ Valentin Donici, *Veteranul valurilor*, Editura Militară, București, 1977, p. 8889.

² Valentin Ciorbea, *Istoricul Navelor Școală „Mircea”*, vol. 1 *Bricul „Mircea”*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1997, pp. 221 - 255.

Gabriel, ofițer mecanic III – Georgescu Ioan, elev T.R (S.O.R.) Nedelcu Nicolae, șef echipaj - maestrul II Valeanu Gheorghe, pilot șef Antonio Rotta, agent contabil F.A. – mst. stg. cont. Găină Voicu, operator de cinematograf - Grinbert Teodor. Lor li se adaugă 30 elevi ai Școlii Navale Superioare și 40 marinari trupă (2 sergenți, 3 caporali și 35 soldați).³

Voiajul Bricului „Mircea” a durat între 15 iunie - 17 septembrie 1926 și a vizat Grecia și Italia.

Autorul serialului, Sorin Valeriu, descrie cea de-a doua călătorie a sa cu Bricul „Mircea”. Prima avusese loc în iunie 1920, când era elev anul I. Dovedind un cert talent literar, acesta mărturisește că a ales Școala Navală Superioară, mânat fiind de „dragostea urzită de imaginație și dorul de necunoscut pe care îl are orice tânăr de 18-19 ani”. Fără a cunoaște marea, acesta se simțea legat de ea.

Drumul de la București la Galați și, de aici, la Sulina, unde au fost îmbarcați pe canonieră a trezit în „mănunchiul de suflete entuziaste” nerăbdarea de a vedea marea, „un <<ce>> plin de tot ceea ce viața are mai atrăgător, mai nobil și mai aventuros, erau poveștile lui Cooper, ale lui Jules Vernes...era Eldorado, era Asia, era Africa...”

Plecarea în voiaj a Bricului „Mircea” a fost și este un prilej de sărbătoare nu doar pentru marinari și familiile lor, ci și pentru Marina română și pentru locuitorii Constanței.

Pe 4-5 iunie 1926, vasul a fost acostat la Sulina, în fața casei lui „Conu Matei”. În timp ce, la navă, se făcea deratizare, marinarii au jucat biliard și s-au plimbat pe chei.

Sorin Valeriu descrie, poetic, plecarea spre Constanța (6-7-8 iunie) a bricului „Mircea”: „Bătrânul bric, învățat de mult cu capriciile mării, se apleacă cu bompresul în apă, de parcă ar vrea să o guste din nou și se leagănă în broduri ca un rățoi după o baie în baltă. La posturile de manevră și ca niște maimuțe din pădurile tropicale, toți oamenii se suie pe vergi până sus la <<rândunică>> cu agilitatea rămasă de la strămoșii preistorici, ținându-se într-un deget, sărind de ici acolo și agățându-se de parâme. Se desfășoară velele și biciuit de vântul de Sud, bricul se încordează ca un cal de curse, tăind apa de smarald”.⁴

În continuare, descrie drumul bricului „Mircea” spre Constanța și preocuparea ofițerilor de cart, „cari, patru ore continu pe puntea de comandă, nu au decât un singur gând: nava. Supravegând vântul, controlând poziția navei cu calcule de stele și planete, controlând drumul la

³ Ibidem, pp. 224 - 225.

⁴ „Dacia”, XIV, nr. 28, 8 februarie 1927, p. 1.

compas, strângând mereu vântul, cele patru ore de cart trec mai repede decât o oră de shimmy la «Pavillion Bristol»”. În a treia zi, apropiindu-se de Constanța, Sorin Valeriu recunoaște, din larg, biserica „Sf. Gheorghe” și încep „să apară Movila și Tekirghioulul cu vile împrăștiate pe coastă și Constanța cu farul mare bățut de valuri”. Vasul ancorează, „pe când din cabine încep să apară fețele galbene ale celor ce au postit trei zile pe mare”, din cauza răului de mare.

Pe 13 iulie, amiralul, Comandantul Diviziei de Mare face inspecția echipajului și a vasului, iar, la masă, le povestește marinarilor experiențele pe care el însuși le-a avut ca elev și ofițer pe bric.

Peste două zile, bricul „Mircea” pleacă în călătorie, nu înainte însă de o slujbă religioasă, de a face ocolul portului și a saluta vasele de comerț românești. Marinarii îl salută pe principele Mihai, care-i „urmărește cu privirea până departe”. Canonierele le ies în față, ofițerii și echipajele le fac urări marinarilor de pe bric, care, agățați de vergi, le răspund. Petrecuți de lumina farului de la Tuzla, bricul și marinarii săi își încep călătoria spre Bosfor.

Vântul le creează probleme. Bătând din sud, „ne împiedică să mergem drept în direcție, așa că facem drumul în volte”. Însotiiți de marsuini, marinarii trec pe lângă coastele Bulgariei. „Singuri pe apă, la zeci de mile de uscat, în puterea mării, cu mirosul de apă sărată infiltrat în toți porii corpului, te simți renăscut, mai puternic, și cu cât sunt primejdiile mai multe, cu atât te bucuri mai mult. Marea este școala cea mai energică și mai practică a vieții”.⁵ Viața pe mare, mărturisește autorul, te întărește fizic, „trebuind să învingi toate oboselile, mult mai grele ca la uscat, ale vieții de bord cu restricțiunile și lipsurile ei inerente și tot prin ea îți întărești moralul, învățând ce înseamnă prietenia, sacrificiul de sine și valoarea vieții. Aici cunoști să simți frumosul în răsăriturile și apusurile melancolice de soare... Prin viața de apă se câștigă superioritatea omului de mare asupra celui de uscat...”.

Pe 17 iunie 1926, bricul parcurge drumul de la Bosfor la Marmara. La intrarea în Bosfor, marinarul nostru remarcă, poetic, farul Rumeli Fener, insula Kiani cu ruinele templului lui August, satul grecesc Fanariki, farul Anaroli Fener și, în sfârșit, Bosforul „cheia a două continente”, unde „s-au luptat ambiții nestinse...”, cu cele două maluri ale continentelor, cu forturi și castele, cartiere ale Constantinopolului, apeducte romane, Therapia...⁶ Citind descrierea, parcă se înfățișează în fața ochilor, ca într-un basm, istoria

⁵ Loc. cit., nr. 29, 9 februarie 1927, p. 1.

⁶ Loc. cit., nr. 30, 10 februarie 1927, p. 1.

și frumusețea locurilor. Aceeași descriere o face și Stambulului, cu urmele istoriei sale.

După ce toată noaptea bricul a mers „în vecinătatea insulei Marmara”, pe 18 iunie, marinarii au ajuns la „vechiul Hellespont”, Dardanelele, prezentate cu istoria lor. Ieșind din strâmtoare, „mașina se stopează și întindem velele, încredințând norocul nostru vântului”, înaintea lor întinzându-se Marea Egee, cu insulele Tenedos și Imbros.⁷

Ziua următoare, din lipsa vântului, vasul abia parcurge o jumătate de milă pe oră, astfel încât toată noaptea și toată ziua până seara, bricul se învâрте între Lemnos, Tenedos și Imbros. „Se apleacă încet la dreapta și la stânga, bătut de hula rămasă de mai înainte și ridică din când în când în implorare, bompresul către stele, care cu milă se uită la neputința lui”. Spre seară abia, în proră apare insula Strati.

Viața pe bric se desfășoară cu aceeași regularitate: trezire în zori, „ne repezim la «sextant» și «contor», instrumentele cele mai onoare la bord, pentru a controla poziția vasului după navigația de noapte”. În timpul programului, se fac calcule, instrucție și exerciții de vele. „Un mănunchi de copii” adunați sub un pic de umbră – dacă este – îi ascultă pe ofițeri, care le împărtășesc cunoștințele aflate de la alții și din practica proprie. După ce, „pe punte, s-a luat la orizont «înălțimea soarelui»”, jos, în careu, pe masa plină de caiete și table nautice, se calculează poziția vasului, care urmează să fie trecută „pe hartă pentru a servi în navigație”. La comandă, cei mai tineri exersează „volta în vânt”, sub îndrumarea comandantului și ofițerilor. Cel mai plăcut, însă, pentru autorul articolului este seara, când rezemat de balustradă, ascultă muzică la patefon, privind „apa întunecată”.

Pe 20 iunie vântul se intensifică, la fel ca și puterea soarelui, bricul trece pe lângă Skyros, Mitilene, Chios, marinarul prezentându-le prin legende și descrieri. În următoarele zile, vântul umflă pânzele bricului, care înaintează spre capul Doro, depășind insula Andros și înaintează sub lumina farului de la Phassa, trecând de Zea cu antichitățile sale grecești, de Micronisi, San Giorgio, Gaidoro cu ruinele templului Minervei, de golful Atena și se apropie Phallero – „Phalerum” -, unde se zăresc „în baia largă și bătută de vânt, cuirasatul «Kilkis» și patru distrugătoare”. Autorul descrie Phalerum, unde bricul primește „vizita unui ofițer de la vasele grecești trimis spre complimentare”.⁸ Seara, marinarii români ies în oraș, mergând cu tramvaiul în Atena, prilej pentru autorul nostru să descrie locurile și viața de noapte a localității. Atrăși de muzică și lumină, marinarii

⁷ Loc. cit., nr. 31, 11 februarie 1927, p. 1.

⁸ Loc. cit., nr. 32, 12 februarie 1927, p. 1.

români au intrat în cabaretul „Giffon”. Dimineața, cu mașina, s-au întors la Phalerum.

În dimineața zilei de 23 iunie, în legănatul destul de puternic al valurilor, marinarii urmăresc inspecția comandantului Marinei înainte de plecarea cuirasatului la Malta. Toată ziua este petrecută vizitând vasele grecești și Legația României. Seara, valurile mari ce au acoperit scările bricului cu apă, au întrerupt comunicarea. Depășind insula Salamina, vasul se îndreaptă spre Pireu, care e plin de vase de tot soiul și de „o amestecătură de culori, de linii și de limbi”. Sorin Valeriu descrie mișcările din port și viața de dincolo de chei. „*Tricolorul nostru flutură la reprezentanța S.M.R.-ului și la Consulat.*”, După amiază, marinarii vizitează Akropolis și Atena.

Ziua de 25 iunie este una deosebită. Bricul este împodobit, iar pupa se transformă într-un salon gata să primească invitați: „*Sosesc comandanții de la vasele grecești cu ofițerii din statele majore, doamne din societatea atheniană și, primit cu toate onorurile bordului, sosește și Domnul Ministru Plenipotențiar, Langa Râșcanu cu doamna și domnișoara.*”. Ministrul vizitează vasul, se întreține cu fiecare ofițer și le dă informații utile în voiaj. Invitații apreciază vinurile și țigările românești, „*cu oare cari rezerve din partea ofițerilor greci tineri, cari păstrează de la vinurile românești oarecari amintiri cam supărătoare*”. Muzica patefonului îndeamnă perechile la tangou și la „shimmy”. Pe 27 iunie, marinarii vizitează Muzeul Național și Templul lui Jupiter.

Ziua următoare, bricul pleacă de la Pireu la Phalerum. Dar, din cauza multor vase „*care încurcă drumul și din cauza lanțului de la ancoră care s-a încurcat cu lanțurile de la vre-o trei vase străine*”, abia spre seară ancorează la Noul Phaller.⁹ Pe 29 iunie, o nouă petrecere la bordul vasului, la care participă și câteva doamne din Atena, după care veselie se mută la Trocadero, unde se dansează pe ritmul lăutarilor români. Ochii lui Sorin Valeriu sunt îndreptați doar asupra unei „*șatene*” al cărei chip îl „*va urmări multe seri pe mare*”. Imediat ce au ajuns la bord, vasul a plecat și, trecând pe lângă Salamina, Aegina, ajunge în fața Canalului Corint, străbătând Golfului Corint, prin care bricul trece sub puterea vântului și valurilor, care se întetesc. Furtuna se dezlănțuie în dreptul Capului Nikolo, iar imaginea prezentată de autor este una pe care parcă o vezi și o simți aieva. Au întâlnit un velier grec, „*ca o fantomă*” înainte ca bricul să se îndrepte spre farul Psaromitia. Furtuna a continuat și ziua următoare, fapt pentru care se hotărăște ancorarea la Patras, „*mașina consumând prea mulți cărbuni și noi*

⁹ Loc. cit., nr. 33, 13 februarie 1927, p. 1.

neavând rezerve la bord”. „Când trecem prin strâmtoarea care desparte golful de Corinth de golful de Patras, vasul merge înapoi și se apropie de zidurile cetății de pe malul apei”.¹⁰ Bricul scapă cu greu „din cleștele făcut de Castelul Rumeliei și Castelul Morelei, la strâmtoare”. Ajunși în portul Patras, marinarii ies în oraș - prilej cu care autorul face un tablou al orașului și oamenilor lui - și se opresc la „Cristal Cabaret”, unde găsesc „trei românce, din care două din Constanța, aruncate în viață departe de țara, pe care o regretă și o doresc”.

Pe 1 iulie, plecând din Patras, bricul traversează golful, trecând pe lângă Missolonghi și intră în canalul ce desparte insulele Zante și Cephalonia. De aici se puteau zări luminile proiectoarelor de la vasele de război ale escadrei engleze de pe Mediterana, ancorate în baia Argostoli din Cephalonia. Ziua următoare, insulele rămân în urmă, bricul își deschide velele, în ciuda vântului care-i ține pe loc și a căldurii. Briza a început să bată în timpul nopții, iar, în următoarele două zile, vântul a obligat bricul să meargă în volte. În depărtare, se zăreau Corfu, Paxos și Anti Paxos. Pe 5 iulie, cu mașina pornită, pe marea liniștită, vasul a intrat în Golful Taranto, zărind Santa Marta di Leuca, Gallipoli, apoi San Vito și Saint Paul de la intrarea în portul Taranto. În Mar Grande bricul trece pe lângă insulele San Paulo și San Petro.¹¹ Cu echipajul îmbrăcat în alb și cu toți ofițerii la comandă, bricul intră în canal. „În stânga, muzica marinei ne primește cu Imnul Regal, iar în dreapta o gardă de onoare care ne salută.

*La Palatul Amiralității, Amiralul Mortolis*¹², Comandantul Adriaticii ne salută, urmat de mulțimea de pe cheu care ne primește cu simpatie și admiră bricul alb și cochet, traversând canalul. Ne simțim plini de mândrie, știind că onorurile date nu sunt pentru noi ci pentru țara noastră, reprezentată prin tricolorul care flutură la pupă.”. La cheu erau vase de război italiene și „în fundul băii se vedea portul submarinelor.” Sorin Valeriu descrie orașul Taranto și face trimitere la politica Italiei. Zilele următoare – 9 - 11 iulie 1926 – marinarii români vizitează Circulo dei Canottieri, Cercul Marinei, Arsenalul de Război, Spitalul Militar, după care urmează o recepție la bord. Următoarea zi, în portul submarinelor, sunt primiți politicos de ofițerii italieni, care le prezintă navele. „Seara sărbătoare în oraș”.¹³ Sorin Valeriu descrie procesiunea religioasă pe care au întâlnit-o, orașul și oamenii.

¹⁰ Loc. cit., nr. 34, 15 februarie 1927, p. 1.

¹¹ Loc. cit., nr. 35, 16 feb. 1927, pp. 1, 2/

¹² Amiralul Giuseppe Mariolla.

¹³ „Dacia”, XIV, nr. 36, 17 feb. 1927, p. 1.

Pe 12 iulie, bricul pleacă în mar Grande, dar nu înainte de a li se da onoruri, la fel ca la sosire. Bricul pleacă spre Bari și, stând la capriciul vântului, trece pe lângă capul Otranto, trecând pe lângă Brindisi, Monopoli și Moia di Bari.

Pe 15 iulie, „Mircea” ancorează la Bari, unde primește vizita căpitanului portului, Linotte, și a reprezentanților presei, care le înmânează ziare cu interviul primului ministru român, interesat de bric și de sentimentele românilor față de Italia. Vizita în oraș îi oferă autorului prilejul de a-l descrie. În timpul opririi la Circolo dei Canottieri, autorul povește întâlnirea cu un domn, care, mirat de faptul că membrii echipajului cunosc germana, engleza și franceza, afirmă că aceștia fac cinste României. Urmează Circolo Littoria, iar, ziua următoare, Biserica San Nicolo și magazinele - „*cu ochii mai mult la vânzătoare tinere decât la mărfuri*”.

Pe 17 iulie, recepție la bord. Invitații își exprimaseră dorința de a vizita „*la bella nava rumena*”. După cuvântarea corpului de armată, urmează discuții, dans și aprecierea vinurilor românești. Italienii erau foarte mirați de ușurința cu care marinarii noștri vorbeau italiană.¹⁴ În următoarea zi, marinarii români vizitează grotele de la Polignano, depun o coroană de flori la monumentul eroilor italieni căzuți în război. Seara, recepție la Tennis Club, unde au fost întâmpinați cu imnul României și cu aceeași prietenie.

Pe 19 iulie dimineăta, bricul ia, din nou, drumul mării, ziua decurgând conform obiceiului. Seara se vede la babord masivul muntos al capului Gorgona, iar noaptea vasul este ghidat de farul de la Pianosa. Vântul este prieten cu vasul ziua următoare, bricul mergând doar cu velele. Ajuns la Ancora, echipajul bricului primește vizita primului ofițer de la căpitania portului. Seara, marinarii români vizitează orașul, prilej pentru autor să-l descrie și să aprecieze că e primul loc din Italia unde vede femei cu adevărat frumoase. Pe 22 iulie, comandantul portului, cel al diviziei și cel al miliției voluntare „*(armata fascistă)*” vin în vizită și seara se termină cu o masă la restaurantul Savoia, dată în cinstea ofițerilor români. A doua zi, la recepția de la bordul bricului, participă toate autoritățile locale și consulul român din oraș, Daniel Marchetti.¹⁵

Pe 24 iulie, drumul spre Veneția este luminat de farul de la Goro și de la Panta de la Maestre, și, peste două zile, de cel de la Murano. Bricul trece pe lângă Lido și ancorează în bazinul San Marco. Timp de câteva zile, plimbarea în oraș îi oferă marinarului nostru posibilitatea de a face o descriere detaliată a orașului și a istoriei sale. Pe 28 iulie 1926, Sorin

¹⁴ Loc. cit., nr. 37, 18 feb. 1927, p. 1.

¹⁵ Loc. cit., nr. 38, 18 feb. 1927, p. 1.

Valeriu nota că Veneția, văzută toată, nu seamănă deloc cu cea închipuită în urma cărților citite și poveștilor altora. „*Farmecul Veneției se cunoaște și se gustă plimbându-te încet, alene, trântit pe pernele unei gondole, prin rețeaua nesfârșită de canale mici și înguste, care alcătuiesc o plasă de apă în care te rătăcești imediat dacă nu le cunoști.*”¹⁶

Pe 31 iulie, marinarii români primesc vizita consulului român, a comandantului diviziei fasciste – Mortola – și a altor autoriști italiene. Cu câteva zile înainte, aceștia vizitaseră navele engleze „*cu loc și confort mult*” și, probabil, nu au fost foarte încântați, de vreme ce Sorin Valeriu afirmă că „*recepția dată de noi,...contrar așteptărilor italiene..., reușește foarte bine să-i surprindă prin eleganță și corectitudine și îi virează cu 180 de grade*”. Ziua următoare, bricul a fost vizitat de sezoniști români, bucuroși de a fi, câteva clipe, pe pământ românesc și de a auzi vorbindu-se limba română.

La ora 18, nava și-a continuat drumul, ieșind din nou, în Adriatică. Bricul naviga doar cu mașina, care, pe la miezul nopții, s-a stricat, astfel încât marinarii au fost nevoiți să ridice velele, însă nici vântul nu era de partea lor. La câteva mile de Trieste, este lăsată o barcă pe apă, pentru a ajunge în port, de unde să angajeze un remorcher. După aproape cinci ore, vasul este remorcat, iar ziua de 3 august îi găsește la cheiul Sanita din Trieste. Mulțimea din port, deși obișnuită cu vase în port, „*se înșiră de-a lungul cheului pentru a se uita la brikul nostru cu vele, simpatic și original*”. Din nou, Sorin Valeriu spune povestea orașului Trieste, urmând, apoi, cu cele ale locurilor pe care le vizitează: Monfalcone, valea Isonzului, grottele de la Postumia, cimitirul de la Redipuglia – care-i impresionează adânc –, Villa Opicina, castelul „Miramare”, fiecare cu poveștile lui. La Miramare, se întrețin cu bătrânul camerist al împăratului Maximilian, care, de 75 de ani, era în serviciul castelului. Alte întâlniri neașteptate urmează: un negustor cehoslovac din Trieste - avusese relații comerciale cu România și ne cunoștea bine țara și limba - și logodnica sa, româncă din București; un student din București, Busuioc, în drum spre Sorbona, unde vroia să se înscrie la facultate, bucuros că vede tricolorul românesc vizitează bricul. Pe 9 august, „Mircea” se afla încă la Trieste, unde furtuna pricinuieste o avarie la mașină și, din nou, se trimite după remorcher. După alte probleme, vasul este adus la cheu și un scafandru descoperă o problemă la elice. Astfel, nava este dusă la renumitul Arsenal al Luydului Triestin.¹⁷ Marinarii profită de ocazie și vizitează Boschetto.

¹⁶ Loc. cit., nr. 39, 20 feb. 1927, p. 1; nr. 40, 22 feb. 1927, p. 1, 2, nr. 41, 23 feb. 1927, p. 1.

¹⁷ Loc. cit., nr. 42, 24 feb. 1927, p. 1; nr. 43, 25 feb. 1927, p. 1, nr. 44, 26 feb. 1927, p. 1; nr. 45, 27 feb. 1927, p. 1.

Pe 10 august, bricul reparat pleacă spre Spalatto, unde ancorează după două zile. Timp de câteva zile, marinarii români vizitează orașul, despre care Sorin Valeriu oferă numeroase amănunte istorice. În seara de 14 august, bricul îi are ca musafiri pe generalul Dascalovici¹⁸, șeful său de stat major și un căpitan de marină.

Ziua patroanei Marinei Române, Sf. Maria, este sărbătorită de marinarii români la Vella Lucca¹⁹, un mic port din insula Curzola, unde se afla și flota iugoslavă. Comandantul escadrilei de dragă mine vizitează bricul. Pentru a sărbători, se organizează concursuri între marinarii români și cei iugoslavi, barca cu 8 rame românească fiind câștigătoare. Alte jocuri: bătaia pe tangon, sărituri în gabler, prindere de rațe, fugă în saci, lupte. Conversația cu marinarii iugoslavi este prezentată de Sorin Valeriu. Seara, marinarii români au petrecut pe Jasireb, vasul comandant al escadrilei de dragă mine, apoi sunt invitați la o reprezentație dată de Societatea Școlilor din Vella Luca, iar seara se încheie cu câteva ore în compania ofițerilor iugoslavi. Ziua următoare, echipajul participă la ceremonia înmânării unui pavilion donat de regele Iugoslaviei Societății Școlilor din Vella Luca. La banchet, la cuvintele frumoase la adresa României, răspunde comandantul bricului. Petrecerea urmează până noaptea, târziu, ofițerii iugoslavi urcând la bord pentru a le ura românilor drum bun.

Pe 17 august, vasul pleacă pe insula Busi, unde marinarii vizitează faimoasa Grotă Albastră, unde atenția le este atrasă de câteva femei venite de la Lissa să facă baie. De aici, bricul pleacă la Lissa și, apoi, străbate întreaga zi următoare, la lumina farurilor, până la Gravoza.

Pe 19 august, cu o șalupă a navei școală, se pleacă spre Canossa.²⁰ Ziua următoare, după o scurtă vizită a zonei, marinarii noștri merg la Ragusa, unde întâlnesc „*locuitori care știau românește, stând mult pe la granița Banatului*”. Pe 23 august, bricul pleacă spre Cattaro și, după o scurtă vizită prin localitate, pleacă spre Teodo, unde e afla Arsenalul Marinei Iugoslave.²¹ Aici, portul este sub bătaia unui vânt puternic. Membrii echipajului este invitat la Casinoul Marinei, unde sunt primiți prietenește „*și anturați imediat de ofițerii yugoslavi*”, cu care discută de probleme maritime și politice.

De aici, nava pleacă spre Corfu, cu velele în vânt prielnic, dar, curând, hula zdruncină bricul și nu-i lasă pe marinari să doarmă. Pe 27

¹⁸ Comandantul garnizoanei. Numele scris în *Istoric*: Daskalovitch.

¹⁹ Vela Luka.

²⁰ „Dacia”, XIV, nr. 46, 1 martie 1927, p. 1; nr. 47, 2 martie, p. 1, 2; nr. 48, 3 martie 1927, p. 1.

²¹ *Loc. cit.*, nr. 50, 5 martie 1927, p. 1.

august, „Mircea” ajunge în Corfu, unde marinarii au parte de o surpriză atunci când au zărit, de departe, tricolorul românesc fluturând la bordul iahtului „Cresta”. De la Pireu, nu mai văzuseră nici un vas românesc. După ce salută iahtul, ocolindu-l, comandantul, locotenentul colonel Știubei, urcă la bord și le aduce vești din țară. Împreună cu el, urcă și *„doamnele dela bordul iahtului care vin să aducă câteva clipe de veselie și ciripit femeiesc”*. Tinerii se bucură de compania lor și fac cunoștință cu proprietarul iahtului *„care a avut curajul să înfrunte ignoranța și prudența semenilor săi, cumpărându-și un iaht și vagabondând cu el pe ape”*. După plecarea acestuia, membrii echiajului sunt invitați de *„domnul Vasilas, profesor universitar, un foarte bun prieten al românilor și care are multe legături de prietenie la noi în țară și mai ales printre ofițerii de marină”*, să viziteze *„Peleka”*.²² Au vizitat fostul palat al Împăratului Wilhelm III, Achileon, unde au fost primiți de director.

Pe 25 august 1926 a avut loc o recepție la bordul bricului, invitați fiind prefectul insulei, Kalegheropoulos; comandantul garnizoanei, colonelul Beilas; consulul iugoslav din localitate, Sfilocosici, care a stat, timp de 44 de ani în România și *„are o bibliotecă în care scriitorii români au locul de onoare.”*

După ce, pe 30 august, s-au plimbat cu barca cu vele și, seara, marinarii români au hoinărit prin oraș, următoarea zi au vizitat localitatea Canone, aproape de insula lui Ulise.

În noapte de 1 septembrie 1926, Bricul „Mircea” a pornit spre Pireu, un drum de 450 km, mergând numai cu velele, *„dacă vântul va avea bunăvoință, dublând capul Matapan și apropiindu-ne de țară”*. Au trecut de canalul dintre Corfu și coastă, de Paxos și Anti Paxos și au navigat de-a lungul Insulelor Ionice. Hula le creează probleme, dar, noaptea, vântul bun îi duce cu viteză spre capul Matapan.

Pe 3 septembrie, bricul trece pe lângă insulele Strovathi, Proti, Spaghiu și Sapienza, marinarii văzând în zare muntele Taygetos. Depășind capul Matapan și insula Cerigo, capul Malea, ziua următoare „Mircea” iese spre golful Atenei. Pe 5 septembrie, rămâne între Belo-Pulo și San Giorgio, *„așteptând capriciile zeului Eol”*. Seara, se pornesc mașinile și bricul pleacă spre Pireu, unde ajunge noaptea, acostând lângă scara regală.²³

Plimbarea prin Atena le prilejuiește întâlnirea cu Hagi Karageorgevici, fost profesor la Universitatea din Moscova, care-i oprește când i-a auzit vorbind românește. Acesta *„vorbește cu duioșie de țara*

²² Loc. cit., nr. 51, 6 martie 1927, pp. 1, 2.

²³ Loc. cit., 52, 8 martie 1927, p. 1.

noastră, de București și ne exprimă dorința de a se întoarce în România”. Pe 8 septembrie, la bordul bricului este oaspete comandorul Colialexis²⁴, fost comandant al flotei grecești, care le povește cum a decurs arestarea generalului Pangalos, fostul președinte al cărui prieten intim a fost.²⁵

Urmează plecarea în ultima etapă în drumul spre casă. Ieșind din golful Atena, vânt foarte puternic îi obligă pe marinarii să strângă velele. Marea este atât de agitată, încât mai toți au rău de mare. Mașina nu mai are putere în fața vântului, fapt pentru care este oprită și se întind, din nou, velele. Bricul navigă în volte pe lângă insula Psara și coasta Eubeii. Problemele cu vântul continuă și ziua următoare, când marinarii sunt nevoiți să meargă cu mașina. În babord se vede muntele Athos.

Pe 12 septembrie, bricul intră în Dardanele pe un vânt puternic, care-l împiedică să înainteze ușor. Timpul rău micșorează rapid rezerva de cărbuni, iar bricul este nevoit să ancoreze la Nagara Limanu. Abia pe 13 septembrie vântul se mai domolește, iar „Mircea” își reia drumul. În larg, însă, puterea vântului crește mult, iar bricul ancorează la Galipoli, unde stă la ancoră până dimineța. Marinarii privesc orașul prin binoclu.

Ziua următoare, pe vânt mai slab, nava intră în Marmara, trecând pe lângă insulele Pasha Liman și insula Marmara. Pe drum sunt salutați de vase de pasageri, care privesc, curioși, bricul. Seara se întâlnesc pe drum cu nava „România”. Vântul se întetește iar și lui „Mircea” i se deschid velele, dar, deoarece nu se putea înainta, se pornește, din nou, mașina. Și ziua următoare, bricul luptă cu vântul. Farul din San Stefano vestește apropierea de Constantinopol, pe care, mergând încet, marinarii au, din nou, plăcerea de a-l admira de departe. Vasul se oprește pentru alimentare cu cărbuni, apă și provincii.

Dimineța zilei de 16 septembrie, „Mircea” pornește spre casă, spre Constanța. Seara, bricul se întâlnește cu canoniera „Ghiculescu”, care fusese trimisă să-l localizeze. Bucuria îi coplește pe marinarii de pe ambele vase.

Următoarea dimineță îi găsește aproape de Capul Caliacra. Vântul bate tare și se înaintează greu. La ora 10, distrugătorul „Mărășești” remorchează bricul și se îndreaptă spre Constanța. În apropierea portului, „Mircea” este „eliberat” și își întinde velele. După amiaza la ora 5, un distrugător, trei canoniere și un torpilor întâmpină bricul. Pe distrugător se afla Principele Nicolae, ministrul de Război, amiralii Scodrea și Gavrillescu. Echipajul este salutat de ofițeri și de echipajul așezat în front.

²⁴ În *Istoric*, Kolialiaksis.

²⁵ „Dacia”, XIV, nr. 53, 9 martie 1927, pp. 1,2.

Încet, Bricul „Mircea” ancorează în portul din care plecase cu trei luni înainte, după o călătorie de 97 de zile prin apele a cinci mări și a parcurs 4235 mile.²⁶

Aceasta este relatarea experienței pe care studentul Școlii Navale Superioare, Sorin Valeriu, o avut-o pe Bricul „Mircea” în voiajul său din 1926. Serialul publicat în „Dacia” completează, pe un alt palier, *Istoricul* publicat de profesorul Valentin Ciorbea.

**„WITH THE SAILS AND THE WIND” – BRIG SHIP MIRCEA IN ITS
1926 TRAINING TRIP IN THE MEMORIES OF A YOUNG SAILOR**
-abstract-

Key Words: Brig MIRCEA, voyage, Greece, Italy, Sorin Valeriu.

This is a recount of the story of Sorin Valeriu, a student at the Naval School, on his voyage with MIRCEA in 1926. The series of stories *With the sail and the wind* (*Voyage notes with MIRCEA*), published in the newspaper DACIA, completes the history of MIRCEA written by professor Valentin Ciorbea. His memories, full of sensibility and teenager spirit are combined with his keen observations and his knowledge. Beyond pure events of the trip itself, the author tells the history, legends and geography of each place visited.

²⁶ *Loc. cit.*, nr. 54, 10 martie 1927, p. 1.