

PERICOLUL MINELOR DIN MAREA NEAGRĂ, DUPĂ PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

*Dr. Constantin CHERAMIDOGLU**

La începerea Primului Război Mondial România a rămas neutră, dar zona Mării Negre a fost considerată de importanță militară deosebită de la început, astfel că țările riverane au luat măsuri de apărare a coastelor și porturilor. Navigația comercială pe Marea Neagră a resimțit din plin efectul războiului, iar pericolul minelor a fost o constantă a acestei perioade, dar și a celei ulterioare.

Într-un articol dedicat războiului pe apă, M. Sărățeanu scria în august 1914: „închiderea și minarea strâmtorilor turcești constituie o piedică aproape de neînfrânt pentru o eventuală intrare în acțiune a flotei rusești. Dacă flota rusă din Marea Neagră ar trebui să forțeze strâmtorile turcești ca să iasă eventual în larg și să pună în cumpăna acțiunii pe apă cele 90 vase de război care evoluează acum pentru a face poliție pe mare, tot asemenea și cele peste 200 vase de război ruse din Baltica ar constitui un aport prețios pentru operațiunile navale din Marea Nordului”¹.

Tot în luna august Bulgaria minase porturile sale la Marea Neagră; în cercurile politice de la Sofia se afirma că „guvernul rusesc a cerut explicațiuni guvernului bulgar în privința minării porturilor bulgare din Marea Neagră. Guvernul bulgar a declarat că prin această măsură Bulgaria vrea să păstreze neutralitatea Bulgariei”². Ziarul „Viitorul” detalia subiectul: „astăzi <11 august, n.n.> d. Savinschi ministru plenipotențiar al Rusiei la Sofia, s-a prezentat d-lui Radoslavov, căruia i-a cerut explicații în numele guvernului său, asupra minării litoralului bulgar de la Marea Neagră. D. Radoslavov a răspuns că minarea malului bulgar e o măsură pur militară, care să garanteze și mai mult neutralitatea Bulgariei”. Tot în aceeași pagină mai figura o știre relativă la subiect: „în urma minării portului Varna, autoritățile militare din localitate au afișat astăzi o ordonanță în care se prevede că toate vasele de comerț străine ce urmează să intre în port, trebuie să se oprească la punctul numit <<Kameia>>, de unde apoi vor fi conduse numai de piloți militari bulgari în port. Vasele care vor contraveni acestei dispozițiuni, vor fi bombardate și apoi sechestrate de flota de război în folosul statului bulgar”³.

* Societatea de științe istorice.

¹ „Adevărul”, an XXVIII, nr. 9842 din 6 august 1914, p. 1.

² „Adevărul”, an XXVIII, nr. 9487 din 11 august 1914, p. 8.

³ „Viitorul”, an VIII, nr. 2337 din 13 august 1914, p. 2.

Ceva mai târziu presa informa că opoziția din Bulgaria (Malinov, Gheșov, Danev) a publicat un comunicat aspru la adresa guvernului de la Sofia, acuzat că prin minarea porturilor Varna și Burgas ar provoca Rusia, ceea ce a provocat o reacție puternică a opiniei publice⁴.

Măsuri similare se luau și la Strâmtori. Un aviz al ministerului Marinei din Imperiul otoman fixa zona interzisă la intrarea Bosforului de la Rumeli Fanar până la Mesar Burnu, cu o lungime de 10 km. Se aprecia în ziare că „zona periculoasă a minelor submarine, relativ strimă la început, a fost mult lărgită”⁵.

La 9 noiembrie 1914 se anunța de la Petrograd că „țărmlul rusesc de pe Marea Neagră a fost minat pe o distanță de 20 leghe în mai multe locuri. Intrarea și ieșirea porturilor rusești din Marea Neagră, precum și a gurilor Niprului și Bugului, de asemenea trecerea prin strâmtoarea Kerci, sunt interzise”⁶. La 10 noiembrie 1914 corespondentul de la Galați al ziarului „Universul”, transmitea: „Se confirmă știrea dată de noi mai demult că rușii, spre a preveni un atac al flotei turcești, au minat brațul Chilia”⁷. Aproape un an mai târziu același ziar anunța (după de vorbise de minarea pe care românii o făcuseră la gura Prutului): „Suntem informați că și ruși au început minarea Dunării în dreptul Renilor. Mai multe șalupe rusești lansează noaptea barajul de mine”⁸.

Câteva zile mai târziu o altă știre asemănătoare, sosea de la Tulcea: „Aflăm că portul Ismail a fost minat de către ruși. În legătură cu aceasta adăugăm că în cursul ultimelor zile, spre Ismail au trecut din Reni, după cum am comunicat la timp, două remorchere, pe bordul căroa se aflau mine”⁹.

Presa noastră publica la mijlocul lunii decembrie a anului 1914 o declarație oficială a guvernului rus, privind minarea țărmurilor și porturilor din Marea Neagră: „Guvernul imperial rus aduce la cunoștința navigațiunei neutre că cerințele militare îi impun să așeze mine în dreptul coastelor și porturilor rusești și turcești din Marea Neagră. Guvernul imperial socotește că în aceste condițiuni navigațiunea neutră în Marea Neagră ar putea fi expusă la mari pericole; în orice caz, el declină orice responsabilitate a

⁴ „Universul”, an XXXII, nr. 238 din 30 august 1914, p. 1.

⁵ „Universul”, an XXXII, nr. 234 din 26 august 1914, p. 3.

⁶ „Universul”, an XXXII, nr. 312 din 12 noiembrie 1914, p. 1.

⁷ „Universul”, an XXXII, nr. 312 din 12 noiembrie 1914, p. 5.

⁸ „Universul”, an XXXIII, nr. 335 din 4 decembrie 1915, p. 3.

⁹ „Dimineața”, an XII, nr. 4140 din 10 decembrie 1915, p. 2.

accidentelor ce ar putea rezulta pentru vasele neutre în urma contactului lor eventual cu minele așezate în apele rusești și turcești”¹⁰.

Față de măsurile de minare a porturilor și căilor maritime internaționale, au apărut și proteste ale unor țări neutre. Astfel, presa anunța la 7 noiembrie 1914, de la Stockholm prin Viena, că „Monitorul oficial publică textul unei note de protestare a guvernelor Suediei și Norvegiei, spunând că țările neutre, doritoare de o strictă neutralitate, însuflețite de o perfectă lealitate față de toți beligeranții, au crezut că pot să se încrează în inviolabilitatea principiilor fundamentale ale dreptului internațional, dar au constatat că beligeranții, aplică principii incompatibile cu interesele neutrilor și cu dreptul internațional. Nota expune punctele următoare, mai cu seamă importante: punerea de mine pe căile mari ale comerțului fără considerațiunea necesară pentru siguranța navigației pacifice, ceea ce a cauzat pagube însemnate și chiar pierdere de vieți omenești; libertatea pe mare și dreptul nestrămutat al neutrilor de a întrebuința căile comune sunt micșorate și restrânse. Nu se ține socoteală de principiile pentru contrabanda relativă și absolută, nici de principiile asupra perchezițiunii și confiscării vaselor care sunt recunoscute de sute de ani, ceea ce pricinuieste întârzieri considerabile comerțului și îi aduce pagube”¹¹.

Despre urmările reale ale minării strâmtorilor și porturilor turcești, scria presa rusă („Vestnik”), pe baza unei telegrame de la Petrograd din 25 martie 1915: „Operațiunile de așezare de mine în regiunea Bosforului, cu toate dificultățile întâmpinate, au dat rezultate foarte satisfăcătoare pe care le vom rezuma mai la vale: în ziua de 24 decembrie 1914, crucișătorul turc <<Hamidie>> a lovit o mină și a căpătat serioase avarii; câteva zile mai pe urmă, în aceeași regiune s-a scufundat o canonieră turcească de tip <<Issareis>> de 420 tone. În ziua de 23 decembrie 1914, o mină rusească a pricinuit avarii serioase crucișătorului <<Goeben>>. În ziua de 2 ianuarie st. n. un mare transport a fost scufundat tot de o mină. În ziua de 21 ianuarie st. n. a pierit o canonieră de tip Reis. În ziua de 15 februarie st. n. o altă canonieră s-a scufundat, câteva zile mai pe urmă un torpilor turc a fost distrus de o mină și aproape simultan, alte două torpiloare turce au pierit la intrarea Bosforului”¹².

O lună mai târziu ziarul „Adevărul” primea știrea că din Varna se observase o escadră turcească importantă (vasele: Goeben, Breslau, Hamidie, Turgut, Reis, Barbaros, etc.) ieșită din Bosfor, ce se îndrepta spre țărmurile Crimeei. „Știrea de mai sus – notau comentatorii de la ziarul din

¹⁰ „Dimineața”, an XI, nr. 3878 din 18 decembrie 1914, p. 1; „Monitorul oficial”, nr. 210 din 16 decembrie 1914, p. 9491.

¹¹ „Românul”, an XLIV, nr. 191 din 8 noiembrie 1914, p. 2.

¹² „Dimineața”, an XII, nr. 3972 din 27 martie 1915, p. 7.

București – naște întrebarea ce s-a făcut ci minarea intrării Bosforului, minare anunțată acum o lună? Au cules turcii minele așezate de ruși, ori se adevărește versiunea – primită atunci cu o justificată neîncredere – cum că vasele turcești ar fi fost surprinse în largul mării”¹³.

Pe de altă parte, unele din minele rusești erau deplasate de valuri și aduse de curenți pe litoralul românesc. Iată o știre din 16 februarie 1915, de la Balcic: „Astăzi, în apropierea portului Balcic, câțiva pescari zăbind pe mare o mină plutitoare, au pescuit-o cu mare atențiune. Aducând-o la mal au predat-o d-lui Popescu, căpitanul portului Balcic. Vaporul <<Durostor>>, luând-o pe bord, după ce mai întâi i-a scos piesele care puteau produce explozia, au adus-o în localitate. Astă-seară a fost depusă la școala de marină. Mina se crede că făcea parte din cele puse de ruși în fața Bosforului”¹⁴. La rândul său ziarul „Universul” se referea la știrea de mai sus, adăugând însă alte amănunte: „mina are forma rotundă, cântărește 60 kg., poartă numărul 8883 din anul 1911, sistem <<Herz>> și valorează 3000 lei”. Despre originea ei, are însă altă variantă: „se crede că mina ar fi rusească, pierdută în dreptul Chilei, unde se știe că ruși au așezat mine, iar din cauza furtunii pe mare, a fost ruptă și scoasă la mal de valurile mării”. Această variantă pare mai credibilă, dacă ținem cont de direcția curenților la malul mării românesc. Ziarul citat mai adăuga: „D. căpitan al portului a dat instrucțiuni tuturor pescarilor din raza acestui port de modul cum trebuie să umble cu o astfel de mină în caz dacă s-ar mai ivi altele. Din cauza acestor mine, vapoarele S.M.R. nu mai fac cursa Constanța-Balcic decât numai ziua, spre a se evita nenorociri”¹⁵.

Minele continuau să-și facă apariția în acea zonă, după cum vedem dintr-o știre trimisă din Balcic la 26 februarie 1916: „Un căpitan de corabie sosit ieri în localitate a comunicat căpitaniei portului că în drumul de la Constanța la Balcic, la 3 mile la este de comuna Șabla, a observat plutind pe mare o mină submarină. Căpitania portului a avizat imediat agenția S.M.R. din Constanța, ca să comunice aceasta comandantului vasului <<Durostor>> care urma să sosească în cursă spre Balcic, spre a se feri în voiajul său. Mina n-a fost găsită până acum, din cauza furtunii ce bântuie pe mare”¹⁶.

Și la Mamaia apăruse o mină, despre care presa nota la 8 aprilie 1915: „Niște lucrători de la parcul Mamaia au găsit aruncată de valuri o mină în greutate de aproximativ 100 kg.; ei au pus-o într-o căruța voind să o transporte în oraș. Fiind întâlniți de agenții pescarilor, au fost opriți și mina a fost dată jos din căruță. Autoritățile fiind avizate, s-au dus la fața locului d.

¹³ „Adevărul”, an XXVIII, nr. 10102 din 28 aprilie 1915, p. 3.

¹⁴ „Dimineața”, an XII, nr. 3937 din 18 februarie 1915, p. 1.

¹⁵ „Universul”, an XXXIII, nr. 51 din 21 februarie 1915, p. 5.

¹⁶ „Universul”, an XXXIII, nr. 61 din 3 martie 1915, p. 1.

Paul Dobrescu, directorul prefecturii și căpitanul portului, Botez, care au luat măsuri de pază, postând un grănicer lângă mină. A fost avizată marinamilitară spre a lua măsurile necesare pentru demontare și transportarea minei la Constanța. Se crede că această mină face parte din barajul minelor puse de ruși pe litoralul Mării Negre”¹⁷. La 11 aprilie 1915 apar alte amănunte referitoare la știrea de mai sus: „ni se scrie din Constanța că mina găsită la Mamaia, s-a stabilit că este una din minele rusești, smulsă probabil de furtună și aruncată pe țărmul mării, unde a fost găsită de lucrătorii parcului comunal de la Mamaia. D. sublocotenent Șt. Știubei din marina militară, a fost însărcinat de comandamentul superior cu demontarea și descărcarea acelei mine”¹⁸.

La 12 aprilie presa anunța că „o nouă mină s-a pescuit astăzi de niște pescari, în apropierea satului Komorova. Autoritățile au fost avizate și au dispus paza minei spre a se evita vreo nenorocire”¹⁹.

O altă știre în acest sens venea de la Mangalia în aprilie 1915: „în seara zilei de 11 aprilie păzitorul viilor Costea Bazdichi a anunțat că, la malul mării lângă viile de la nordul orașului, valurile au scos o mină. Imediat s-a transportat la fața locului d. N. Cojocar, șef al poliției locale, cu d-nii Nicolae Șerbănescu, girantul căpităniei de port și Paraschiv Rădulescu, pilot. Mina plutitoare cu patru țâțâni provenită din apele rusești, a fost scoasă din apă de pilotul Rădulescu. Acesta, cu mare curaj, s-a apropiat de ea în apă, a legat-o cu o parâmbă fixând-o de mal ca valurile să nu o mai poată lua. Astăzi s-a găsit o altă asemenea mină cu numerele 1901 și 3894. Ambele au fost demontate și aduse în curtea administrației locale, de unde vor fi transportate la Constanța”²⁰.

În toamna aceluiași an, o altă știre din Mangalia anunța: „Duminică, din cauza marilor furtuni, au fost aruncate la mal 11 mine rusești care au fost pescuite de marinarii noștri. Minele au fost anume pescuite 6 la Tuzla, 2 la Tatlageac, una la Ilanlâc, una la Satilmiș (jud. Caliacra) și una la Mangeapunar care a și făcut explozie. Detunătura a fost așa de puternică încât s-a cutremurat tot satul”²¹. La 23 aprilie 1915 un soldat a găsit seara, pe malul mării din Constanța, în dreptul străzii Mangaliei, o mină îngropată sub nisip. După cercetarea ei s-a stabilit că era a marinei militare ruse; a fost pusă apoi sub pază până la demontarea ei”²². La sfârșitul lunii mai același an, se anunța de la Constanța „că în direcția satului Sibioara marea a aruncat

¹⁷ „Universul”, an XXXIII, nr. 97 din 10 aprilie 1915, p. 5.

¹⁸ „Adevărul”, an XXVIII, nr. 10085 din 11 aprilie 1915, p. 3.

¹⁹ „Universul”, an XXXIII, nr. 102 din 15 aprilie 1915, p. 2.

²⁰ „Universul”, an XXXIII, nr. 104 din 17 aprilie 1915, p. 3.

²¹ „Opinia”, an XII, nr. 2586 din 7 iulie 1915, p. 2.

²² „Adevărul”, an XXVIII, nr. 10097 din 24 aprilie 1915, p. 3.

mine pe litoralul român dinspre Mamaia. Minele care sunt de fabricație rusă, au fost adunate și transportate în depozitul marinei de la Constanța”²³.

La 17 octombrie 1915 corespondentul de la Constanța al ziarului „Adevărul” transmitea: „Azi a apărut în fața portului o mină care din cauza furtunii nu s-a putut pescui. Ea a fost pusă sub observație”²⁴.

Uneori minele ajunse pe malul mării făceau și victime, după cum vedem din știrea următoare: „Azi la orele 10 dimineața, băieții Done, de 19 ani și Simion de 17 ani, fii lui Iordan Simion din comuna Gargalâc <azi Corbu, n.n.>, fiind cu oile în baltă, au găsit o mină explozibilă aruncată de valurile mării în balta Caraharman și neștiind ce este, au legat-o de căruța cu cai cu care se aflau, pentru a o aduce în sat. Pe drum, din cauza loviturilor mina a explodat ucigând pe băieți și pe cai. Autoritățile anchetează și s-au luat măsuri de pescuire a altor mine ce se crede că se mai află pe acolo”²⁵. O altă știre din ziua de 13 mai: „Ieri după amiază s-a pescuit o nouă mină explozibilă pe mare, lângă comuna Caracicula <azi Limanu, n.n.>. Azi a plecat la fața locului un ofițer de marină pentru demontarea minei”²⁶.

Sub titlul „Catastrofă evitată la Constanța”, ziarul „Dimineața” informa publicul la 9 iulie 1915: „Azi dimineața la orele 4 jum., sergentul postat la Cazino și sentinela au observat plutind, la distanță de 20-30 metri de mal, între Cazino și digul portului, o mină marină. Căpitania portului fiind avizată, s-a trimis o echipă de marinari cu o șalupă, care a remorcat mina în larg, unde s-au scos capsele focoaselor. În urmă mina a fost adusă la mal și debarcată. În modul acesta s-a evitat o catastrofă, întrucât dacă mina n-ar fi fost observată din vreme, ar fi fost împinsă de vânt și lovindu-se de digul cazinoului, acesta ar fi sărit în aer”²⁷.

În ianuarie 1916 vasul „Teospasti” al guvernului rus a naufragiat la câteva mile marine de Sulina; acest vas fusese cumpărat recent de la armatorul brăilean Embiricos și se spunea că s-a lovit de o mină pe mare. Jumătate din vas era sub apă, iar dintre marinari dispăruse doar unul²⁸. La 2 aprilie 1916 se anunța că „valurile mării au aruncat, în dreptul comunei Gargalâc <azi Corbu, n.n.> o mină cu patru focoase, de proveniență rusească”, iar autoritățile au luat măsuri pentru demontarea ei²⁹.

O știre mai deosebită venea de la Petrograd, la 19 aprilie 1916: „Pe Marea Neagră s-au descoperit la larg niște baraje de mine așezate de

²³ „Olteanul”, an VII, nr. 22 din 31 mai 1915, p. 5.

²⁴ „Adevărul”, an XXVIII, nr. 10276 din 19 octombrie.

²⁵ „Dimineața”, an XII, nr. 3930 din 11 februarie 1915, p. 1.

²⁶ „Dimineața”, an XII, nr. 4021 din 15 mai 1915, p. 3.

²⁷ „Dimineața”, an XII, nr. 4076 din 9 iulie 1915, p. 1.

²⁸ „Universul”, an XXXIV, nr. 23 din 24 ianuarie 1916, p. 3.

²⁹ „Universul”, an XXXIV, nr. 95 din 5 aprilie 1916, p. 4.

dușman; toate aceste mine au inscripția: Hristos a înviat!, în alb și cu litere bulgărești”³⁰.

La 25 aprilie 1916 ziarul „Universul” primea știri de la Constanța: „între Cazinou și far s-a pescuit azi o mină explozibilă. Mina a fost scoasă de un marinar civil. Mina este de proveniența rusă și are patru focoaase. Căpitania portului a luat măsuri pentru demontarea ei. În dreptul satului Caraorman <azi Vadu, n.n.> s-a pescuit o altă mină cu 6 focoaase. Și aceasta a fost scoasă spre a fi demontată”³¹.

În vara anului 1919 presa anunța că „în dreptul Tataiei a explodat aseară o mină flotantă, spărgând toate geamurile de la casele dimprejur. Din fericire nu este nicio victimă”³². Evenimentul s-a repetat mai târziu; o mină fusese aruncată de valurile mării în dreptul viilor, iar corespondentul scria că „zgometul produs de explozie s-a auzit în întreg orașul”³³. Dar chiar dacă războiul se terminase, minele continuau să facă victime, iar presa lua atitudine față de ritmul încet cu care autoritățile curățau litoralul mării. Iată ce scria ziarul „Dimineața” în toamna anului 1919: „Din Constanța ni se comunică un fapt de o gravitate extraordinară. Zilele acestea s-a desprins o mină din rețeaua de mine așezate la intrarea în port și s-a izbit de un vas grec încărcat cu mărfuri, în apropiere de Burgas. Vasul s-a scufundat. Din mai se discută și se tratează pescuirea minelor și până azi nu s-a luat nicio hotărâre. Am dori să ni se spună pentru ce nu s-a procedat până azi la pescuirea minelor”³⁴.

Despre ce s-a întâmplat ulterior cu minele ce pluteau pe Marea Neagră aflăm mai multe dintr-un comunicat al Ministerului de Război, publicat și de ziarul „Dimineața” la 26 august 1920, pe care îl redăm în continuare:

„În timpul războiului flota puterilor centrale a semănat bancuri de mine în apele naționale, în fața portului Constanța, în regiunea Balcic, Cavarna și între Sulina și insula Șerpilor. După încetarea ostilităților vase germane au lucrat la dragarea minelor dintre Sulina – insula Șerpilor, dar nu au dat rezultate satisfăcătoare. Cu acea ocazie s-a scufundat, lovit de o mină, remorcherul <<General Mayer>>. La reluarea navigației comerciale, ministerul de război, dându-și seama de pericolul ce prezintă minele, atât cele instalate de fosta flotă inamică, cât și unele mine flotante aduse de furtuni din apele rusești (Odesa), a cerut guvernului autorizația de a procura vase dragă-mine în care scop s-au și cumpărat patru canoniere franceze,

³⁰ „Viitorul”, an X, nr. 2943 din 22 aprilie 1916, p. 3.

³¹ „Universul”, an XXXIV, nr. 116 din 28 aprilie 1916, p. 3.

³² „Dimineața”, an XVI, nr. 4750 din 22 iulie 1919, p. 4.

³³ „Dimineața”, an XVI, nr. 4806 din 17 septembrie 1919, p. 2.

³⁴ „Dimineața”, an XVI, nr. 4837 din 18 octombrie 1919, p. 3.

sosite în iunie a.c., iar 6 vedete cu pescaj mic urmează a sosi din Italia. Pentru ca operațiunea să înceapă cât mai grabnic, marina a improvisat chiar mai devreme un serviciu de dragare a minelor cu mijloacele de care dispunea. Grupul vaselor dragă-mine lucrează cu activitate în fața portului Constanța, unde este nevoie a se draga o suprafață de 11.000 hectare. Pentru gurile Dunării, ar fi trebuit a se mai procura încă 4 vase; costul enorm, a determinat însă ministerul să intervină la marina engleză spre a ne da o secție de vase pentru dragat, dar până în prezent acea secție nu a venit. Așa fiind, rămâne ca după terminarea curățirii bancului de la Constanța, tot vasele noastre să treacă în regiunea Sulinei pentru a face aceeași operație. Cu toată osteneala, munca și cheltuiala pusă în joc pentru curățirea completă a minelor, din cauza minelor vagabonde desprinse din apele rusești (Odesa) purtate de curenți și furtuni și aduse pe calea de navigație ce ne interesează atât pe noi cât și celelalte state, acum trei săptămâni contra-torpilorul <<Rachia>> s-a scufundat în apropiere de Odesa, lovind o astfel de mină vagabondă. Pentru a preveni nenorociri, este necesar ca toate vasele de comerț să concure la observarea și distrugerea minelor plutitoare pe care le întâlnesc. Mai este necesar ca toate vasele să fie prevăzute cu aparate de dragaj individual sistem <<Oter>>, cum sunt prevăzute vasele engleze, căci în afară de zonele ce se vor curăți de vasele noastre, ele vor fi expuse la larg din cauza multelor mine ce se vor rupe din barajele ruse în Marea Neagră, unde, trebuie știut că s-au așezat în total peste 10.000 mine”³⁵.

Pentru a vedea modul cum procedau vasele marinei militare pentru a curăța marea de mine, redăm în continuare dintr-un articol publicat de Bonteanu Vasile, de la Divizia de canoniere din Constanța, în „Ziarul științelor populare și al călătoriilor”, în toamna anului 1922. Descriind activitatea celor patru canoniere („Stihi”, „Dumitrescu”, „Lepri” și „Chiculescu”), care erau ajutate și de alte vase ale marinei de război, autorul articolului (redat într-o formă literară), nota: „în largul mării, una după alta, întâi canonierele, apoi vedetele și pe urmă remorcherele, un grup de 10 vase se înșiră la drum către orizont. Imediat prima canonieră dă drumul la o parâmbă lungă de sârmă (dragă) la capătul căreia s-a legat un flotor, care nu se cufundă niciodată, apoi la o distanță de câțiva metri tot pe aceea parâmbă se leagă o prismă triunghiulară și un panou greu de plumb care trage parâmba cu 1-2 metri la fund. Apoi tot pe aceea parâmbă se înșiră un fel de foarfece înarmate cu un cuțit puternic de oțel, deasupra căreia se află o încărcătură explozibilă. În apropierea vasului, pentru ca parâmba să stea tot în apă, se pune încă un panou de plumb. Minele sunt ascunse la 1-2 metri de la suprafața apei, însă draga care <este>cu vreo 40-50 m. departe de canonieră,

³⁵ „Dimineața”, an XVII, nr. 5660 din 26 august 1920, p. 3.

întâlnește parâma de sârmă cu care este ancorată mina și trage de dânsa până când se întâlnește cu una din foarfeci. Atunci imediat siguranța explozibilului este lovită și explozia se produce, împingând cu putere cuțitul de oțel peste parâma minei, care este tăiată numaidecât. Mina astfel scăpată de ancoră, iese numaidecât la suprafață. Aceste mine au fost puse în timpul războiului, pentru a arunca în aer vasele ce vor naviga spre Constanța. Niciun vas n-a avut îndrăzneala să intre pe această zonă de atunci și până astăzi. Canoniera care a scos o mină la suprafață, o ocolește, o chibzuiește și apoi începe a o găuri cu gloanțele trimise din armele îndrăzneților marinari, până când unul din gloanțe o lovește unde o doare. Atunci s-a isprăvit cu dânsa!”³⁶.

În vara anului 1923 ziarul „Dimineața” transmitea o știre scurtă de la Constanța, sub titlul „Pe Marea Neagră mai sunt încă mine”: „Canoniera <<Lepri>> a serviciului maritim român, plecase ieri în largul mării, pentru lucrări de dragaj. La un moment dat, după bordul piroscafului s-a observat o enormă mină marină plutitoare. Din ordinul comandantului, marinarii au tras câteva focuri de armă, reușind să facă mina să explodeze departe de vas. S-a evitat astfel o nenorocire”³⁷. Facem doar o mențiune, anume că vasul respectiv nu aparținea S.M.R.-ului, ci marinei militare, așa cum corect scrisese ziarul constănțean „Dacia” cu o zi înainte³⁸. Dar minele continuau să provoace pagube și chiar victime, așa cum vedem din altă știre de la Constanța, din acel an: „Crucișătorul <<Kalipso>> sosit în portul nostru astăzi, aduce știrea că vedeta engleză <<Lady>>, pusă în serviciul comandamentului suprem aliat din Constantinopol, s-a scufundat pe coastele Mării Negre, în apropiere de Samsunda<azi Samsun, n.n.>, în urma unei ciocniri cu o mină care a explodat. Din echipajul vasului, doi marinari au fost omorâți, mai mulți au fost răniți, iar restul a fost salvat”³⁹. Două luni mai târziu se înregistrează un alt eveniment tragic, vasul italian „Mario”, ce plecase din Galați spre Odesa, din cauza ceții a lovit o mină marină în apropiere de coastele rusești; vasul s-a scufundat împreună cu întregul echipaj⁴⁰.

Doi ani mai târziu, vaporul suedez „Hasegeseand” ce plecase din Constantinopol spre Novorosiisk, s-a ciocnit pe drum cu o mină, scufundându-se împreună cu cei 28 de membrii ai echipajului. Ultimele apeluri de salvare fuseseră recepționate de vasul românesc „Barbu Știrbey”, dar nu s-a mai putut face nimic; pagubele erau estimate la 20-30 de

³⁶ „Ziarul științelor populare și al călătoriilor”, an XXVI, nr. 48 din 28 noiembrie 1922, p. 574.

³⁷ „Dimineața”, an XX, nr. 5971 din 22 iunie 1923, p. 1.

³⁸ „Dacia”, an X, nr. 138 din 21 iunie 1923, p. 1.

³⁹ „Dimineața”, an XX, nr. 6042 din 1 septembrie 1923, p. 7.

⁴⁰ „Dimineața”, an XX, nr. 6126 din 25 noiembrie 1923, p. 7.

milioane⁴¹. În anul 1926 vaporul englez „Grenoble”, aflat în drum spre Sulina, a întâlnit o mină rătăcită, pe care însă echipajul a reușit să o facă să explodeze prin focuri de armă de la distanță⁴². Și vânarea minelor continua în anul următor. Astfel, „între Constanța și Odesa, marinarii de pe vaporul <<Maria Tardi>> au observat o mină, asupra căreia au tras focuri de armă, făcând-o să explodeze”⁴³, nota același ziar citat mai sus. La 29 iunie sosea o altă știre de la Constanța: „Vaporul olandez <<Mopes>>, în drum pe Marea Neagră, la 22 mile depărtare de litoral, a întâlnit o mină rătăcită. Trăgându-se focuri de armă, mina a făcut explozie. Autoritățile maritime au fost avizate”⁴⁴. În vara anului 1928 autoritățile superioare erau înștiințate că în dreptul stațiunii Techirghiol „se afla pe mare o mină plutitoare, rămasă probabil din timpul războiului”. Se cerea „ca mina să fie imediat demontată pentru a se evita vreo nenorocire”⁴⁵.

Pentru că trecuseră zece ani de la război, ziariștii simțeau nevoia să explice mai pe larg situația acestor mine, mai ales pentru publicul din restul țării, care nu era familiarizat cu problemele apărării maritime. Așa se face că în august 1928 apare acest scurt articol: „În ultimul timp, în apele teritoriale românești ale Mării Negre, au fost găsite numeroase mine explozibile, de proveniență rusească. Mai acum câteva zile, una din ele a fost pescuită în dreptul stației balneare Carmen Sylva, de către torpilorul <<Năluca>> al marinei militare. Proveniența acestor mine a fost descoperită. Rușii au minat o parte a portului Odesa și anume intrarea bazinului militar. De acolo însă valurile smulg neconținut minele din ancoră, iar curentul le duce la depărtări mari, până pe coastele noastre. În timpul zilei, de pe vasele care le întâlnesc, se trag focuri de armă până ce aparatele infernale explodează. Noaptea însă, ele constituie un pericol permanent pentru că vasele nu le pot observa și ocoli. Autoritățile maritime din Constanța au făcut dese intervențiuni pe lângă guvernul sovietelor, în sensul de a se evita rătăcirea minelor, fără însă ca situația să înceteze”⁴⁶.

Iar minele continuă să fie aduse de valuri spre malul românesc al Mării Negre; ca cea găsită în ziua de 15 martie 1929 între Tuzla și Costinești⁴⁷, sau ca cea apărută la 15 mai 1929 în fața portului Balcic, pentru pescuirea căreia, a fost trimisă la fața locului canoniera Diviziei de Mare⁴⁸.

⁴¹ „Dimineața”, an XXI, nr. 6520 din 9 ianuarie 1925, p. 1.

⁴² „Dimineața”, an XXII, nr. 7102 din 5 septembrie 1926, p. 8.

⁴³ „Dimineața”, an XXIII, nr. 7339 din 9 mai 1927, p. 2.

⁴⁴ „Dimineața”, an XXIII, nr. 7390 din 1 iulie 1927, p. 6.

⁴⁵ „Dimineața”, an XXIV, nr. 7767 din 26 iulie 1928, p. 1.

⁴⁶ „Dimineața”, an XXIV, nr. 7800 din 28 august 1928, p. 3.

⁴⁷ „Dimineața”, an XXV, nr. 7996 din 17 martie 1929, p. 5.

⁴⁸ „Dimineața”, an XXV, nr. 8050 din 17 mai 1929, p. 7.

În vara anului 1931 autoritățile din Turcia anunțau telegrafic căpitănia portului Constanța că mine rusești rămase din vremea războiului pluteau pe Marea Neagră și fiind târâte de curent ajungeau în apropierea porturilor Zunguldak și Eregli, adică pe drumul pe care mergeau vasele spre Istanbul. Se recomanda comandanților de nave ce treceau prin acel loc să aibe mare atenție⁴⁹. Două zile mai târziu ziarul citat anterior revine asupra știrii, încercând să afle mai multe asupra provenienței minelor respective: „Până în prezent nu s-a putut stabili dacă este vorba de mine rămase din timpul războiului, sau dacă aceste mine n-au fost lansate de Soviete cu scopuri criminale. În legătură cu acesta d. comandor Borș, șeful căpităniei portului, ne spune că are credința că este vorba de mine rămase din timpul blocării Mării Negre, cu prilejul războiului mondial. Gravitatea chestiunii nu trebuie să lase indiferente autoritățile noastre de resort, mai ales ca unele vapoare de marfă, din parcul nostru de vase, călătoresc și în această parte a Mării Negre”⁵⁰.

În februarie 1933 se comunica de la Istanbul „că un vas de pescari a zărit plutind pe Marea Neagră, în dreptul Bosforului, o mină pierdută din timpul războiului. Autoritățile navale turcești au fost avertizate. Direcția comerțului maritim din Istanbul, informată de prezența acestei mine pe mare, a pescuit-o și a tras-o la mal. Mina este de proveniență engleză”⁵¹.

Plaja de la Corbu era la acea vreme un loc unde apăreau frecvent minele venite dinspre Rusia, astfel că o nouă știre apărea în presa centrală în primăvara anului 1933: „Marina de război a fost anunțată sâmbătă că valurile mării au aruncat la țărm, în dreptul comunei Garagalâc din județul nostru, o mină de dimensiuni mari. Despre acest fapt a fost anunțată și prefectura de județ. Mina a fost transportată la primul pichet de grăniceri. Luni dimineată a fost trimis la fața locului un ofițer de specialitate din marina militară, care a procedat la demontarea proiectilului. În ea s-a gasit o cantitate apreciabilă de explozibile. Mina este de proveniență rusească. S-a cerut prefecturii ca să puie la dispoziție mijloace de transport pentru aducerea minei la Constanța. În legătură cu acest fapt, autoritățile militare au deschis o anchetă, pentru a stabili proveniența acestor mine”⁵². Revenind asupra știrii peste două zile, ziarul adăuga noi detalii despre această mină: „în arsenalul marinei, mina a fost examinată de specialiști. S-a constatat că ea este de proveniență rusească și lansată de curând pe mare, mina are un diametru de 1,80 metri și este plină cu material explozibil nealterat, nu cum se crezuse la început, când se bănuia că provine din timpul războiului

⁴⁹ „Dimineata”, an XXVII, nr. 8806 din 2 iulie 1931, p. 5.

⁵⁰ „Dimineata”, an XXVII, nr. 8808 din 4 iulie 1931, p. 8.

⁵¹ „Dimineata”, an XXIX, nr. 9399 din 27 februarie 1933, p. 11.

⁵² „Dimineata”, an XXIX, nr. 9402 din 2 martie 1933, p. 9.

mondial. Mina a fost demontată, înlăturându-se materialul explozibil. Nu s-au stabilit încă împrejurările în care această mină a apărut în apele românești. În această privință sunt două presupuneri. Or, ea a scăpat dintr-un depozit de mine plutitoare, situat în apele rusești ale Mării Negre sau a fost lansată pe mare cu scopul de a produce o explozie. În această privință sunt îndreptate cercetările. În aceste mine, găsindu-se o cantitate apreciabilă de materie explozibilă, ele constituie un pericol real pentru navigația în apele Mării Negre. Se știe că o mină asemănătoare a fost pescuită nu de mult în apropiere de Bosfor”⁵³.

La 7 martie 1934 autoritățile maritime din Istanbul au comunicat vapoarelor ce navigau în zona dintre Cavarna și Varna, „că în acel loc plutește o mină care ar putea periclita navigația. Mina se găsește la o mare depărtare de țărm”, mai adăuga știrea citată⁵⁴. O altă informație din 30 martie 1934, venea de la Constanța: „Căpitania portului Constanța a anunțat azi vapoarele ce părăsesc portul nostru, că pe Marea Neagră, la 41 grade latitudine și 30 grade longitudine, plutește o mină. Pentru a nu se produce o ciocnire între un vapor și mină, vapoarele navigă cu mare atenție”⁵⁵.

Încheiem această enumerare a cazurilor în care minele rătăcite pe mare erau observate de autorități, tot cu o știre din Constanța, din 18 septembrie 1935: „Pe când doi copii de școală făceau baie în mare, în apropiere de plaja <<Trei papuci>>, au găsit în mare o mină plutitoare redusă, care probabil a fost smulsă de valuri și adusă la mal. Se crede că mina datează din timpul războiului, când litoralul a fost minat. Copii au luat mina și au rostogolit-o până în oraș. Pe strada 11 Aprilie, un sergent de artilerie observând jucăria periculoasă a copiilor, cu ajutorul unui soldat au transportat mina la Divizia 11 artilerie. Se fac cercetări”⁵⁶.

Concluzionând, vedem că minarea coastelor Mării Negre în vremea Primului Război Mondial a avut ca urmare apariția unui pericol pe termen îndelungat. Pentru că operațiunile de deminare de la încheierea războiului nu s-au desfășurat corespunzător, o parte din mine s-au desprins de ancorele lor și au rătăcit pe mare, constituind un real pericol pentru navigația comercială a Mării Negre. Multe mine au ajuns pe litoralul românesc, din cauza curenților ce le aduceau cu ușurință aici, din zona portului Odesa. Accidentele au fost totuși destul de rare, iar autoritățile s-au străduit să avertizeze la timp vasele ce navigau în zonă, de prezența minelor, după cum au desfășurat și ample acțiuni de curățare a apelor noastre de aceste mine,

⁵³ „Dimineața”, an XXIX, nr. 9404 din 4 martie 1933, p. 12.

⁵⁴ „Dimineața”, an XXX, nr. 9770 din 9 martie 1934, p. 11.

⁵⁵ „Dimineața”, an XXX, nr. 9793 din 1 aprilie 1934, p. 9.

⁵⁶ „Curentul”, an VIII, nr. 2740 din 20 septembrie 1935, p. 11.

chiar dacă nu au avut sprijinul necesar din partea altor puteri navale ce erau interesate de această zonă.

***THE DANGER OF MINES IN THE BLACK SEA AFTER
WORLD WAR I
-abstract-***

Key words: floating mines, navigation safety, Black Sea, World War I

The mining of the Black Sea coast during the First World War resulted in the emergence of a long-term danger. Because the mine clearance operations after the end of the war were not carried out properly, some of the mines broke away from their anchors and wandered out to sea, constituting a real danger to the commercial navigation of the Black Sea. Many mines reached the Romanian coast, due to the currents that easily brought them here, from the Odessa port area. However, accidents were quite rare, and the authorities tried to warn the ships sailing in the area in time of the presence of mines, as they also carried out extensive actions to clean our waters of these mines, even if they did not have the necessary support from other naval powers that were interested in this area.