

# Ioan Hristescu, căpitanul navei „Marița“

ANCU DAMIAN

Încheierea tratatului de pace de la Adrianopole, rezultat al războiului ruso-turc din 1828–1829, a creat largi posibilități dezvoltării economice în Principatele Române, libertatea comerțului și dreptul de navigație pe Dunăre cu vase proprii fiind doar două din cauzele care au accelerat pătrunderea relațiilor capitaliste în Moldova și Țara Românească, context în care se înscriu și primele încercări ale românilor de a-și construi corăbii proprii, exemplul semnificativ constituindu-l construirea navei „Marița“ la Giurgiu, în anul 1834<sup>1</sup>, „proprietate a D-lui hatmanului Alecsandru Vilara“<sup>2</sup>, după cum se menționează într-un jurnal al Secretariatului Statului al Principatului Țării Românești, din 29 octombrie 1834, jurnal încheiat pe baza unei cărți domnești a lui Alexandru Dimitrie Ghica: „S-au dat în domniașca noastră curte în București, la anul de la Hristos una mie opt sute treizeci și patru și cel dintâiu an al domniei noastre“<sup>3</sup>.

Acest document are o semnificație aparte pentru începuturile navigației comerciale românești, deoarece în el se menționează: „Corabii numite Marița, de povară una sută cinsprezece toneluri, clădită și căpuită în Giurgiu, cu unsprezece persoane de echipaj, ocărmită de căpitanul Ioan Hristescu... îi dăm slobozenie de a pluti pe Maria Niagră și pe celelalte mări, pe temeiul drepturilor dobândite acum din nou acestui prințipat prin firmanurile date și împărțășite solilor și miniștrilor puterilor prietene...“<sup>4</sup>, cu mențiunea că în jurnalul din 29 octombrie 1834 se permite navei de a avea pe bord și „Călători“; documentul are valoare deosebită, deoarece confirmă construirea navei la Giurgiu, existența unui prim comandant român al ei, căpitanul Ioan Hristescu, și faptul că hatmanul Alexandru Vilara era „supus român“; în același timp, documentul ne permite să emitem ipoteza că această navă era construită în toamna anului 1834, dată certă, mai ales că, la 10 septembrie 1834, proprietarul ei cerea voie domnitorului să poată face un transport de grâne la Constantinopol, „ca să vază prin faptă [turcii] rezultatul stăruirii și cererii Înălțimii Voastre“<sup>5</sup>. Același jurnal, din 29 octombrie 1834, are la subsol o însemnare scăpată multora dintre cercetători și în care se arată: „și să ridice bandiera rumâniască cu fața roșu și galben și cu un vultur în mijloc și cu

<sup>1</sup> Despre importanța portului Giurgiu, în această perioadă, consulul francez la București, Adolphe Billecocq spunea că „era schela cea mai vizitată de călători și unul din punctele cele mai interesante ale Principatului Valahiei“ (cf. Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, vol. I, p. 131); .... în septembrie 1833, a fost lansată la apă corabia Marița...“ (George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1991, p. 97; la 10 septembrie 1834, hatmanul Al. Vilara arată domnitorului Țării Românești că „Pe când Înălțimea Voastră vă străduiați la Constantinopol pentru statornicirea îmbunătățirilor acestui pământ... atunci eu, sluga Măriei Voastre, ca dintr-o prevedere însuflați din încredințarea obștii asupra nemărginitei bunăvoinți ce aveți pentru fericirea tuturor; pregăteam corabia ce am clădit din materialuri românești pe malul Dunării; lângă orașul Giurgiu“ (I. Cojocaru, *Documente privitoare la economia Țării Românești, 1800–1850*, București, Editura Științifică, 1958, vol. II, doc. 416; ținând cont că Alexandru Ghica a fost numit domn în Țara Românească la 22 martie/30 aprilie 1834 și că hatmanul i se adresează, în 10 septembrie 1834, să i se dea voie a transporta grâu cu nava „Marița“, considerăm că aceasta a fost terminată la sfârșitul verii 1834, altfel hatmanul nu ar fi așteptat să vină iarna și corabia să fie prinsă de furtună, cum, de altfel, s-a și întâmplat.

<sup>2</sup> I. Cojocaru, *op. cit.*, doc. 437; Direcția Județeană Giurgiu a Arhivelor Naționale, Colecția Documente, dosar 129, f. 2.

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 1.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> I. Cojocaru, *op. cit.*, doc. 476.

stele pe la colțuri”<sup>6</sup>, însemnare importantă deoarece descrie bandiera sub care a navigat această primă navă românească, bandieră pentru care, la 14 iulie 1835, se încheia un jurnal al Secretariatului Statului în care se arăta: „(ș)i s-au adus bandiera aici ca să se depună la arhiva țării, potrivit cu obiceiurile ce sunt când să ivesc pentru întâiaș dată noi bandiere...”<sup>7</sup>.

Studierea parțială a documentelor acestei nave i-a determinat pe anumiți specialiști să aprecieze că primul căpitan al navei a fost italianul Lazaro Gheorghie Bresco, mai ales că, în iulie 1835, proprietarul „Mariței”, depunând jurnalul navei după călătoria făcută la Constantinopol, cerea domnitorului să binevoiască a porunci să i se dea lui Lazaro Bresco o carte la mână „mulțumitoare pentru a sa râvnă”, deoarece „numitul căpitan Gheorghie Bresco este întâiul căpitan de mare, care pentru întâiaș dată au purtat în cinstea și slava Înălțimii Voastre bandiera acestui Prințipat...”<sup>8</sup>, idee reluată și în jurnalul din 14 iulie 1835, în care se menționează: „Din cancelaria Secretariatului Statului să se facă o carte mulțumitoare pe numele căpitanului Gheorghie Lazaro Bresco și să se dia numitului ca unuia ce s-au arătat căpitan de mare purtător aceștii bandieri pentru întâiaș dată...”<sup>9</sup>. Hotărârea Secretariatului Statului de a depune bandiera la arhivă a fost aprobată de Al. D. Ghica, la 17 iulie 1835, când acesta menționa: „primim de bună chibzuirea sfatului și poruncim ca pentru bandiera aceștii corabii, a Dumniei lui hatmanului, să îngrijiască Departamentul Trebilor din Lăuntru a o aduce în păstrare la arhivă înlocuită și șnuruită pe deasupra cu chipul ce se coprinde în pomenitul jurnal”<sup>10</sup>, fiind de acord și cu restul conținutului jurnalului.

Un document din 17 august 1835, emanat de la hatmanul Alexandru Vilara și trimis Secretariatului Statului, ne permite să apreciem că Al. D. Ghica s-a cam grăbit când a aprobat să dea o carte de mulțumire lui Lazaro Bresco, pentru motivele arătate anterior, deoarece proprietarul „Mariței” arăta, în acel moment, următoarele: „În diploma<sup>11</sup> corabiei mele să pomeneste că este ocârmuită de căpitan Ioan Hristescu, și fiindcă numitul căpitan după trebuința să află lipsind de aici și corabia are să porniască acum din portul Brăila am numit căpitan ocârmuitor ei pe D. căpitan Gheorghie Lazarul Bresco. Mă rog dar plecat să binevoiască Cinstitul Secretariat a da act pe numele numitului pentru cuvintele ce mai sus arăt, ca cu acesta înfățișându-l la orice cancelarie să fie recunoscut de căpitan ocârmuitor al pomenitei corabii”<sup>12</sup>.

<sup>6</sup> Direcția Județeană Giurgiu a Arhivelor Naționale, Colecția Documente, dosar 129, f. 2.

<sup>7</sup> «Adușu bandieră să se înlocuiască cu intitulare pe deasupra plicului „Întâia bandieră a prințipatului Țării Românești, ce s-au ivit aici în țară la anul 1834, întâiul an al domniei Mării Sale Alexandru Dimitrie Ghica Voievod și caria s-au hărăzit aceștii țări”». (*Ibidem*, f. 8); vezi și I. Cojocaru, *op. cit.*, doc. 438.

<sup>8</sup> *Ibidem*, doc. 438.

<sup>9</sup> Direcția Județeană Giurgiu a Arhivelor Naționale, Colecția Documente, dosar 129, f. 13.

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 10.

<sup>11</sup> *Ibidem*, f. 1; „... ocârmuită de căpitanu Ioan Hristescu, proprietate a D-lui hatmanului Alecsandru Vilara, supus român...”, „lei două sute șapte zeci și doi și parale zece, ce s-au dat la corabia Marița...”, urmau a fi deconțați de visteria țării, (*Ibidem*, f. 5).

<sup>12</sup> *Ibidem*, f. 14; „Comanda navei a fost dată căpitanului Gheorghie Lazăr Bresco, primul căpitan de mare care a purtat, la 7 decembrie 1834, pavilionul românesc la Constantinopol în prima sa cursă maritimă” (Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *op. cit.*, p. 124); „Jurnalul de bord al corabiei Marița descrie primul voiaj efectuat de navă în intervalul decembrie 1834–iunie 1835, pe linia maritimă Sulina–Constantinopol, sub bandieră românească, comandată fiind de Ioan Cristescu, supus și născut chiar în Țara Românească” (George Petre, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 97).

Faptul că Ioan Hristescu (Christescu) a fost primul căpitan al corăbiei „Marița” și nu Lazaro Bresco, reiese, în mod sigur, din discuțiile care au avut loc în Adunarea Deputaților, în ziua de 19 ianuarie 1874, în cadrul căreia, pe baza raportului prezentat de deputatul St. Fălcoianu, s-a hotărât cu o majoritate absolută, de 47 bile albe și 36 bile negre, acordarea unei pensii viagere „de lei noi una sută cinci-zeci pe lună în favoarea D-lui Ioan Christescu”, deoarece: „D. Ioan Christescu a fost cel dintâiu navigator indigen care a comandat cea dânteiu corabie sub pavilion român, și că prin aceasta a contribuit la exersarea unui drept național, precum și la dezvoltarea navigațiunii noastre crescânde; că este bine ca țara să răsplătească asemenea service ca exemplu de încurajare pentru toți cei care se semnalează lucrând pentru binele ei; că D.I. Christescu este înaintat în vârstă și fără mijloace de existență”<sup>13</sup>, cu mențiunea că încă din 1870 se pusese problema, la nivelul organului legislativ, de a se acorda această subvenție viageră, suma propusă inițial fiind de 250 de lei.

---

<sup>13</sup> „Monitorul Oficial al României”, nr. 20, din 25 ianuarie/6 februarie 1874, p. 110.