

CONDIȚIILE DE NAVIGAȚIE PE DUNĂREA DE JOS ÎN GHIDURI MARITIME CONTEMPORANE (1829-1853)

Constantin ARDELEANU*

THE NAVIGATION OF THE LOWER DANUBE IN CONTEMPORARY MARITIME GUIDES (1829-1853)

Abstract:

The paper presents, on the basis of the extremely specialised literature represented by maritime and navigation guides, the conditions of Danube navigation during the period 1829-1853, when the ports of Galați (Galatz) and Brăila (Braila) represented the centres of a flourishing grain trade. The essay is divided into three parts, detailing the procedures that foreign vessels had to follow while at the Danube mouths, on the maritime Danube and in the Danubian ports proper. Besides severe quarantine regulations, the masters of the vessels navigating at the Lower Danube had to deal with the difficulties of an intricate river, encumbered with steep curves and sandbanks. Besides travel accounts and diplomatic documents, this type of sources can bring additional light concerning the status of an international river that was extremely important for the political and economic stability of Europe.

*

Keywords: Danube, navigation, Sulina, maritime guides, quarantine

Cuvinte cheie: Dunăre, navigație, Sulina, ghid maritim, carantină

Intrarea porturilor dunărene Brăila și Galați în rutele marelui comerț european, consecință a interesului sporit al cercurilor economice occidentale pentru resursele ieftine ale Principatelor Române, a însemnat și includerea sectorului Dunării Inferioare în noile ediții ale ghidurilor maritime și de navigație redactate pentru uzul armatorilor și marinarilor. Cum un asemenea izvor nu a fost exploatat în istoriografia românească, lucrarea de față își propune să pună în valoare informațiile cuprinse în edițiile engleze și franceze ale celor mai importante ghiduri de navigație din sfertul de secol anterior Războiului Crimeii. Pe baza acestor surse, datele cantitative privind navigația maritimă în porturile Brăila și Galați capătă o nouă consistență calitativă. Aspect cu atât mai important cu cât condițiile de navigație pe sectorul Dunării de Jos aveau o contribuție majoră în prețul cu care produsele românești erau desfăcute pe piețele apusene, o călătorie de 100 de mile pe fluviu însemnând creșterea cu 50% a navlului (de la 8 la 12 șilingi per quarter de produse), ca și o cheltuială sporită cu plata asigurării navei.

Anterior anului 1829 ghidurile de navigație sunt extrem de sărace în informații legate de regiunea gurilor Dunării. Ediția 1826 a unei asemenea lucrări menționa exporturile de ceară, miere, piei, lână, unt, seu, cânepă, tutun și grâne din Țara Românească, prin porturile Giurgiu și Rusciuc (!), aceleași produse plus lemnul de construcție și smoala fiind vândute și la Galați. Și

* Lect. univ dr. – Facultatea de Istorie și Filosofie, Universitatea „Dunărea de Jos” Galați; cercetător postdoctoral – Institutul de Istorie „Nicolae Iorga” al Academiei Române.

mărfurile Basarabiei – lână, piei, blănuri, ceară, miere și grâu – erau avute în vedere, portul de îmbarcare pentru acestea fiind Cetatea Albă (Akkerman)¹. Indicațiile de orientare spre porturile interioare ale Dunării erau însă complet absente, singurele informații fiind cele relative la geografia generală a Dunării de Jos și nominalizarea celor patru guri ale fluviului (Portița, Sf. Gheorghe, Sulina și Chilia). Sulina, a cărei localizare era marcată de prezența unui far, era considerată principala gură de acces a Dunării; avea o lățime de 100 de stânjeni și o adâncime de 3 stânjeni², apele Dunării vărsându-se în mare cu o viteză de trei mile pe oră³. Câțiva ani mai târziu, în ediția 1831 a altui important ghid maritim, informațiile erau ceva mai consistente. Uscatul din regiunea gurilor Dunării era descris ca fiind jos și mlăștinos, uneori inundat de apele fluviului, și mărginit de zone cu nisipuri mișcătoare. Punctul Sulina era semnalizat de un far așezat pe malul sudic (drept) al Dunării, în fața unui punct avansat al uscatului, unde se afla vechiul far⁴. Cât despre resursele regiunii dunărene, acestea erau prezentate la modul general: miere, piei, ceară, unt, lână, cânepă, tutun etc.⁵.

Cum edițiile ulterioare ale acestor ghiduri au început să includă mai multe informații despre navigația pe sectorul Dunării maritime, expunerea de mai jos va urma principalele etape pe care le parcurgeau marinarii care navigau spre marile porturi dunărene Brăila și Galați.

1. Navigația la gurile Dunării

Toate ghidurile de navigație consultate oferă date sumare despre cele patru guri prin care, în aprecierile hidrograților contemporani, Dunărea se vărsa în Marea Neagră. De la sud spre nord, prezentate dinspre Strâmători, acestea erau: Portița – complet blocată, accesul pe fluviu prin această gură fiind imposibil pentru navele comerciale; Sf. Gheorghe – plină de bancuri de nisip, intrarea de pe mare fiind obstrucționată de prezența unei insulițe; Sulina – principala poartă a Dunării, oferind cele mai bune condiții de navigație dinspre/către porturile interioare ale fluviului; Chilia – prezența mai multor insulițe și a bancurilor de nisip, ca și adâncimea redusă a șenalului navigabil făceau ca și aici navigația vaselor comerciale să fie complet abandonată⁶.

¹ J. Purdy, *The New Sailing Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic Sea, or Gulf of Venice, the Archipelago and Levant, the Sea of Marmara, and the Black Sea, comprehending, with the Directions, Particular Descriptions of the Coasts, Towns, Islands, Harbours, and Anchorages; the General Products, Population, and Condition, of the Respective Places, and Copious Tables of Their Positions &c.*, compiled by ~, printed for R.H. Laurie, Londra, 1826, p. 289.

² Un stânjen era egal cu șase picioare sau circa 1,83 m.

³ J. Purdy, *op. cit.*, p. 283.

⁴ J.W. Norie, *New Piloting Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic, or Gulf of Venice, the Black Sea, Grecian Archipelago, and the Seas of Marmara and Azof: Written to Accompany the New Chart of the Mediterranean Sea*, ed. by ~, printed for J.W. Norie & Co., Londra, 1831, p. 284. Farul cu lumină fixă de la Sulina, existent din perioada otomană, era menționat și într-o altă lucrare contemporană pentru uzul navigatorilor – P.J. Coulier, *Guide des marins pendant la navigation nocturne, ou, Description générale des phares, fanaux, etc.: construits pour la sûreté de la navigation*, Hector Bossange, Paris, 1829, p. 117.

⁵ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 295.

⁶ J. Purdy, *The New Sailing Directory for the Strait of Gibraltar and the Western Division of the Mediterranean Sea: Comprehending the Coasts of Spain, France, and Italy, from Cape Trafalgar to Cape Spartivento; the Balearic Isles, Corsica, Sardinia, Sicily, and the Maltese Islands; with the African coast, from Tangier to Tripoli*, edited by ~, printed for R.H. Laurie, Londra, 1832, p. 195; J.W. Norie, *New Sailing Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic, or Gulf of Venice, the Black Sea, Grecian Archipelago, and the Seas of Marmara and Azof: Containing Instructions for Navigating the Various Coasts, Islands, Bays, Ports, and Harbours, and for Avoiding the Numerous Rocks, Shoals, and other Dangers, in Those Seas, Written to Accompany and Illustrate the New Chart of the Mediterranean Sea*, edited by ~, printed for Charles Wilson, London, 1841, p. 203; J.S. Hobbs, *New Sailing Directions for the Dardanelles, Sea of Marmara, Bosphorus, Black Sea and the Sea of Azov*, compiled chiefly from the surveys of E. Taitbout de Marigny &c by ~, printed for and published by Charles Wilson, Londra, 1847, p. 20; detalii mai consistente la E.T. de Marigny, *Pilote de la Mer Noire et de la Mer d'Azov*, [f.e.], Constantinople. 1850, p. 38.

Gura Sulina era astfel ruta aleasă de vasele care încărcău la Brăila și Galați, „deoarece este cea mai adâncă”⁷. Punctul geografic era ușor găsit de căpitani și timonieri, care se ghidau după Insula Șerpilor, din dreptul căreia navigau spre vest cale de circa 23 de mile. Insula reprezenta un reper important pentru cabotajul pe coasta vestică a Mării Negre, fiind inclusă în majoritatea ghidurilor de specialitate. Numită Fidonisi, Leuke sau Makaron, Insula Șerpilor era descrisă ca având o formă romboidală, cu o lungime maximă de 726 metri pe direcția NE-SV și cu laturile însumând 2.200 metri; înălțimea maximă a stâncii era de 39,5 metri deasupra nivelului mării. În anul 1843 autoritățile ruse au finalizat construirea unui far de 20 metri, lumina acestuia fiind astfel plasată la 60 metri deasupra nivelului mării. Farul avea lumină turnantă, vizibilă din toate punctele orizontului, de la o distanță de 20 mile⁸.

Din dreptul Insulei Șerpilor, marinarii urmau direcția vest, pe vreme bună putându-se orienta după vârful dealurilor Beștepe, aflate în Dobrogea⁹. În primii ani după instaurarea stăpânirii rusești asupra Deltei Dunării, intrarea pe brațul Sulina era semnalată de un turn de lemn, atunci în ruine, probabil vechiul far otoman¹⁰. Prin articolul VI al convenției ruso-austriece din 1840, guvernul țarist s-a angajat să construiască un far modern la Sulina, prevăzut cu reflectoare puternice, care să funcționeze în perioada lunilor martie – decembrie, cât timp era deschis sezonul de navigație pe Dunăre. Farul a fost finalizat în anul 1842, fiind plasat pe malul drept al fluviului (privind dinspre mare), dar terenul pe care s-a construit era unul nisipos astfel încât întreg stabilimentul s-a șubrezit extrem de repede. Baza construcției era la 0,6 metri deasupra nivelului obișnuit al apelor, iar lumina la 18,3 metri; edificiul era vopsit alb, iar lumina fixă era vizibilă pe mare de la o distanță de 13,5 mile¹¹.

Intrarea pe fluviu, cu o lățime de 200-300 metri, era încadrată de două geamanduri, adâncimea apei la bară fiind extrem de variabilă. Având doar 9-10 picioare în mod obișnuit, adâncimea putea ajunge în anotimpurile ploioase, primăvara mai ales, la 12 picioare. În anul 1838, spre exemplu, a fost de 10-14 picioare în perioada martie – iunie și de 9-10 picioare în lunile iunie – august¹².

La sosirea la Sulina, căpitaniii trebuiau să urmeze severele proceduri de carantină în vigoare, conform ucuzului din 1836.

O canonieră rusească, staționată între bară și far, întâmpina vasele care doreau să intre în portul Sulina. În condiții normale, vasul ieșea în întâmpinarea navelor comerciale, însă rămânea la adăpost pe vreme rea, semnalizând cu un steag roșu direcția pe care bastimentul trebuia s-o urmeze¹³. Mai târziu, după construcția de stabilimente administrative la Sulina, căpitaniii navelor mergeau la căpitania portului, așezată pe malul sudic al Dunării, unde prezentau certificatul de sănătate și răspundeau la întrebările autorităților legate de starea de sănătate a membrilor echipajului. Navele aflate în liberă practică, adică sosind din porturi sigure din punct de vedere sanitar, trebuiau să prezinte certificatul de sănătate și să înregistreze în jurnalul portului numele bastimentului și al căpitanului. Toate aceste formalități durau circa un sfert de oră, nici un vas neputând fi reținut o perioadă mai lungă, decât în situații neprevăzute sau din cauza vremii.

⁷ J.W. Norie, *op. cit.*, p.202; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 19.

⁸ E.T. de Marigny, *Description des phares russes de la Mer Noire et de la Mer d'Azov*, extrait d'une notice de ~, în *Anales maritimes et coloniales*, publiées avec l'approbation du Ministre de la Marine et des Colonies, Imprimerie royale, an. XXXI, seria III, tom I, première section, Sciences et Arts, 1846, p. 268; detalii și în J.W. Norie, *op. cit.*, p. 205 și J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 22.

⁹ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 202; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 19.

¹⁰ J. Purdy, *op. cit.*, p. 193; J.W. Norie, *op. cit.*, p. 202.

¹¹ E.T. de Marigny, *op. cit.*, p. 268-269; E.T. de Marigny, *Pilote de la Mer Noire et de la Mer d'Azov*, [f.e.], Constantinople, 1850, p. 39; E.G. Dent, *Sailing Directions from the Archipelago to the Danube, with Remarks on the Voyage*, în „The Mercantile Marine Magazine and Nautical Record”, vol. I, January – December 1854, William Foster, Londra, 1854, p. 26.

¹² J.W. Norie, *op. cit.*, p. 204-205.

¹³ *Ibidem*, p. 204.

Documentele erau apoi returnate, fără plata vreunei taxe, alături de copii ale regulamentelor de navigație valabile pe fluviu, iar nava își putea continua călătoria spre portul de destinație. Navele fără certificat de liberă practică trebuiau să oprească în radă și, fiind considerate contaminate, urmau indicațiile ofițerului de carantină de pe canoniera de gardă. Navele își puteau continua călătoria, însoțite de un angajat al serviciului rus de carantină, care se asigura că bastimentul și membrii echipajului nu intrau în legătură cu alte nave sau persoane din zona protejată, pe parcursul călătoriei spre portul de destinație¹⁴. Aceste formalități, foarte criticate de căpitanii ambarcațiunilor occidentale, făceau ca navele ce soseau la Dunăre de la Constantinopol să solicite nu numai obținerea unui certificat de sănătate de la autoritățile otomane, ci și solicitarea unui asemenea document de la unul dintre consulii străini, preferabil cel rus, în capitala Turciei¹⁵.

Dificultatea navigației la gurile Dunării și pe sectorul inferior al fluviului făcea necesară angajarea unor piloți care să cunoască particularitățile hidro-morfologice ale fluviului. Autoritățile țariste permisese stabilirea de piloți privați la Sulina sau în porturile din amonte, „cu scopul de a conduce vasele și de a le oferi asistență pe vreme rea, cu ancore, cabluri și alte instrumente”. Conform mărturiei căpitanului unui vas britanic, piloți pentru Dunăre puteau fi tocmiți și la Constantinopol, dar era preferabilă angajarea celor stabiliți la Sulina, mai bine familiarizați cu condițiile de navigație, mereu schimbătoare, de la Dunăre. Acești piloți nu erau certificați de vreo autoritate a statului, ci erau marinari greci sau austrieci care înțeleseseră rapid oportunitățile financiare determinate de tot mai înfloritoarea navigație spre porturile interioare ale Principatelor Române. Cel mai bun pilot era considerat grecul Niccolo Cerigrotto, fost căpitan de vas, stabilit la Tulcea. „O scrisoare trimisă de la Constantinopol, prin grija vice-consulatului britanic, va asigura serviciile unui pilot calificat pe care se poate conta, care va fi la Sulina când nava va ajunge acolo. Vorbește engleză, franceză, greacă și italiană și, fiind persoană marcantă în Tulcea, unde a fost pilot în ultimii 12 ani, poate fi găsit mereu, lucru extrem de important, căci unii dintre piloți participă la jefuirea vaselor, oricând se ivește posibilitatea, și apoi dispar”. Costul pilotajului pe relația Sulina – porturile dunărene și retur era, în 1847, de 90 de dolari, scăzând, doi ani mai târziu, la 50 de dolari. Oricum, nu exista un tarif fix, prețul fiind fixat de piață¹⁶.

Calitatea unora dintre acești piloți era complet îndoielnică, unii neavând cunoștințe solide de marinărie, alții fiind veritabili pirați, dornici să se îmbogățescă rapid din importantul comerț de la Dunărea de Jos. Ofițerul englez James John Best, călător pe Dunăre în anul 1839, povestea cazul unui asemenea aventurier, un genovez care avea atunci rangul de comandant în serviciul de pacheboturi ioniene, „care, pe când era tânăr, temerar și disperat, și-a asumat răspunderea să piloteze un vas turcesc pe fluviu, unde nu mai intrase niciodată”. Ajungând la gurile Dunării, acestuia „i-a fost greu să-și ascundă agitația iscată la vederea unui teritoriu extrem de întins, plat, subîmpărțit de un număr infinit de mici brațe, și o mare puțin adâncă, plină de nenumărate bancuri de nisip, unde era dificil, chiar și pentru un pilot experimentat, să deslușească cursul bun al fluviului”¹⁷. Dacă în această situație avem de-a face cu teribilismul și inconștiența unui tânăr marinăruș, alteori documentele fac referire la cazuri mai grave. Mulți dintre piloții de la Sulina erau „persoane total incompetente” sau acționau în înțelegere cu pirați adevărați care jefuiau, în

¹⁴ *Quarantine Regulations for all Ships Entering and Proceeding Up the Danube (1836)* 1843, în vol. *Quarantine Regulations (Contagion of the Plague), Correspondence Relative to the Contagion of Plague and the Quarantine Regulations of Foreign Countries, 1836-1843, Accounts and Papers*, vol. 25., T. Harison, Londra, 1843, p. 131-133.

¹⁵ E.G. Dent, *op. cit.*, p. 24-25.

¹⁶ *Ibidem*, p. 25-26.

¹⁷ J.J. Best, *Excursions in Albania; Comprising a Description of the Wild Boar, Deer, and Woodcock Shooting in that Country, and a Journey from thence to Thessalonica & Constantinople and Up the Danube to Pest*, by Captain ~, 34th Regt, Wm. H. Allen & Co., Londra, 1842, p. 287-288; a se vedea și C. Ardeleanu, *Călătoria pe Dunăre a căpitanului James John Best (1839)*, în „Analele Brăilei”, serie nouă, an XI, nr. 11, Brăila, 2011, p. 61-74.

diverse moduri, vasele comerciale ce navigau în zonă. Amintim aici remarcile lui John Stokes, primul delegat englez în Comisia Europeană a Dunării, care menționa că „piloții în înțelegere cu escrocii prădau vasele [...], le făceau să eșueze pentru a angaja limburi [mici ambarcațiuni fluviale, n.n.], și erau părtași la profituri [...]. Proprietarii limburilor jefuiau vasele de grânele acestora prin utilizarea de funduri duble la calele navelor”¹⁸. Negustorul N. Nikolich din Trieste făcea, în 1856, câteva interesante constatări în legătură cu situația dificilă de la gurile Dunării: această „repetată încărcare și descărcare [a vaselor, din cauza punctelor cu adâncime mică, n.n.] creează multe ocazii pentru hoție și jaf. Mari cantități de grâne sunt furate, însă unii dintre corsari, considerându-se mai onești decât confrății lor, fură cerealele bune și le înlocuiesc cu cereale rele”¹⁹. Poate din acest motiv, observa un negustor gălățean, Negroponte, deși la Sulina nu se produceau mari cantități de cereale, „totuși cantități considerabile sunt exportate de acolo în fiecare an, fără îndoială rezultatul acțiunilor ilicite ale celor angajați în descărcarea și alimbarea vaselor care nu pot traversa altfel bara”²⁰.

Dincolo de aceste neajunsuri, dificultățile de navigație făceau extrem de necesară angajarea unui pilot la traversarea barei Sulina. Conform informațiilor unui căpitan britanic, intrarea pe Dunăre a unui vas nefamiliarizat cu regiunea era extrem de periculoasă, mai ales pe vreme rea. Motivele pentru acest fapt erau: 1. Bara și bancurile din apropiere se puteau deplasa, astfel încât canalul cel mai bun din perioada primăverii putea avea, în lunile următoare, o adâncime insuficientă; 2. Nu te puteai baza pe faptul că cele două geamanduri, plasate de fiecare parte a barei, se aflau la locurile potrivite, căci erau prost ancorate și se puteau deplasa; în aprilie 1838, spre exemplu, geamandurile erau rupte din ancorele de fixare. 3. Adâncimea apei la bară varia foarte mult, în funcție de anotimp. 4. Uscatul era foarte jos, intrarea pe Dunăre fiind vizibilă, înaintea finalizării farului, de la o distanță de doar 2 mile de mal, iar adâncimea mării era periculos de mică în apropierea țărului. 5. Intrarea pe fluviu nu era marcată de repere clare. Mai târziu, desigur, farul a reprezentat un asemenea punct de orientare, ca și catargele tot mai numeroase din vase din port²¹.

Situația s-a îmbunătățit după ce autoritățile ruse au organizat portul Sulina și au construit farul, însă noi obstacole în calea navigatorilor au fost reprezentate de scăderea continuă a adâncimii barei Sulina și creșterea permanentă a traficului maritim și fluvial la Dunărea de Jos. Însă mărturiile peregrinilor occidentali demonstrează cât de periculos era locul pentru navigație. Germanul Grisebach, călător pe Dunăre în anul 1839, scria că „intrarea pe brațul Sulina este foarte îngustă. Un vas scufundat de curând bara [intrarea] pe jumătate; încă un vas scufundat în acel loc ar fi închis de tot [această] gură a Dunării”²². Nobilul german Puckler-Muskau consemna că la Sulina au trecut „pe lângă două corăbii naufragiate nu de mult, în râul colorat cenușiu”²³, iar diplomatul francez Edouard Antoine Thouvenel menționa că, din loc în loc, „carene eșuate și greementuri ce plutesc amintesc că Dunărea ca și marea are furtunile și pericolele ei”²⁴. În

¹⁸ J. Stokes, *Report on the Improvements Made in the Navigation of the Danube since 1856*, Harrison and Sons, Londra, 1872, p. 1.

¹⁹ H. Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1920, p. 158.

²⁰ *Commerce of the Danube*, în „Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review”, vol. 27, September 1852, New York, p. 290.

²¹ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203-204; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 21-22.

²² A. Grisebach 1839, traducere de Ileana Căzan, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), Editura Academiei Române, București, 2006, p. 766; pe larg, pentru situația navigației dunărene în relatările călătorilor străini în această perioadă a se vedea C. Ardeleanu, *Navigația prin gurile Dunării în relatările călătorilor străini (1829-1856)*, în I. Gavrilă (coord.), *Frontierele necunoscutului. De la vest spre est, prin țările române (sec. XIX)*, Editura Oscar Print, București, 2011, p. 115-143.

²³ H. Puckler-Muskau 1839, traducere de Daniela Bușă, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006, p. 792.

²⁴ E.A. Thouvenel 1839, traducere de Raluca Tomi, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006, p. 831.

relatarea sa, germanul P. D. Holthaus nota că la Sulina, „pe stânga și pe dreapta am văzut zăcând în mare mai multe vase care eșuaseră la țarm și care erau prionite cu pari”²⁵, iar prelatul elvețian Mislin scria că „primul obiect care ne șochează privirea este un schelet al unei nave naufragiate pe un banc de nisip al fluviului, foarte periculos și schimbător mereu; noi l-am trecut din fericire la amiază, pe un vânt foarte potrivit”²⁶. Britanicul Patrick O’Brien, la rândul său, prezenta o imagine mohorâtă: „Întinderea de apă tulbure din fața noastră era presărată cu epave. Era ceva teribil de dezolant în acest peisaj. Acolo unde apa era mică, în marea galbenă se zăreau carenele întunecate ale vaselor, asemenea unor cadavre pe jumătate acoperite, iar în alte locuri se vedeau doar catargele vaselor scufundate, ridicându-se din apă asemenea brațelor întinse ale unui om care se îneacă. Eșuată pe țarm era o navă de construcție olandeză, putrezind la soare, iar lângă noi erau câțiva bărbați în bărci, încercând să pescuiască încărcătura unui vas care se scufundase în ziua precedentă”²⁷. Pe bună dreptate locul era, cum i se spusese lui Thibault Lefebvre, „un adevărat cimitir al navelor”²⁸.

2. Navigația la fluviu

Extrem de valoroase pentru tema lucrării de față sunt și detaliile furnizate de ghidurile maritime și de navigație în privința condițiilor de călătorie pe fluviu. Având numeroase sinuoșități, pe care turcii le numeau tavlă²⁹, dar lipsită de cercetări științifice serioase, care să ducă la cunoașterea caracteristicilor sale hidrografice și prezentarea acestora pe hărți maritime detaliate, navigația pe cursul Dunării era dificilă, deși nu era considerată cu adevărat periculoasă.

În această perioadă a propulsiei cu pânze, existau indicații diferite pentru navigația în amonte și cea în aval. Trebuiau avute în vedere, în primul rând, prevederile de carantină, ce impuneau navelor să țină aproape de malul drept (dobrogean) al fluviului. Când, din rațiuni imperioase, navele se apropiau de țarmul opus, păzit de posturile grănicerilor cazaci, căpitaniii trebuiau să urmeze reguli stricte: să nu comunice cu paznicii de carantină sau cu alte persoane din coridorul de siguranță; să nu aducă și să nu ia nimic pe / de pe mal, fără permisiunea paznicilor ruși; să nu facă foc pe acel mal; să nu permită coborârea marinarilor pe respectiva parte a Dunării decât pentru tragerea vasului la edec spre portul de destinație, sub supravegherea gardienilor ruși. În caz că solicitau și primeau asistența gardienilor din cordonul sanitar, aceștia erau obligați să urmeze perioada regulamentară de carantină³⁰.

Navigația în amonte era îngreunată de numeroasele meandre ale fluviului. Dincolo de punctele dificile pe care le vom aminti mai jos, era realitatea simplă că doar un vânt bun din direcția ESE putea împinge vasul direct spre porturile dunărene³¹. Devenea astfel necesară angajarea, la Sulina, a doi-trei oameni, care să ajute echipajul la tractarea vasului împotriva curentului; dacă bastimentul era încărcat, trebuiau și mai mulți trăgători, „căci chiar și cu un vânt bun se poate înainta foarte greu împotriva curentului”. Persoanele angajate rămâneau la bordul navei până la revenirea acesteia la Sulina; ele primeau hrană și lucrau alături de membrii echipajului, fiind extrem de utile și la încărcarea mărfii în portul de destinație sau la manipularea acesteia dacă se impunea transbordarea încărcăturii pe limburi. Un alt avantaj legat de acești

²⁵ P.D. Holthaus 1843, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), Editura Academiei Române, București, 2007, p. 287.

²⁶ J. Mislin 1848, traducere de Venera Achim, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. V (1847-1851), Editura Academiei Române, București, 2006, p. 321.

²⁷ P. O’Brien 1853, traducere de Constantin Ardeleanu, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. VI (1852-1856), București, Editura Academiei Române, 2010, p. 80.

²⁸ T. Lefebvre 1857, traducere de Raluca Tomi, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. VI (1852-1856), București, Editura Academiei Române, 2010, p. 296.

²⁹ E.T. de Marigny, *Pilote de la Mer Noire et de la Mer d’Azov*, [f.e.], Constantinople, 1850, p. 38.

³⁰ *Quarantine* 1843, p. 131-133.

³¹ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 20; E.T. de Marigny, *op. cit.*, p. 40-41.

marinari deriva din faptul că, fiind obișnuiți cu clima, erau mereu apti de lucru, când cei mai mulți dintre străinii nefamiliarizați cu Dunărea aveau probleme cu frigurile dunărene sau cu dizenteria. Zonă mlăștinoasă și insalubră, caracterizată de o umiditate excesivă și un climat nesănătos, regiunea era propice îmbolnăvirii cu frigurile sau febra dunăreană, veritabilă boală profesională pentru băștinași și marinarii ce străbăteau frecvent regiunea. Plata obișnuită pentru un angajat la remorcarea navelor era de 20 dolari pentru voiajul Sulina – portul de destinație și retur. Pentru că oferta de muncitori era mai mare la Constantinopol, unele ghiduri sfătuiau căpitani să-și angajeze brațe suplimentare de tracțiune pe malul Bosforului, calitatea și prețul trăgătorilor fiind mai bune decât la Sulina³².

În condiții normale, când direcția și forța vântului nu permiteau vaselor să ajungă în porturile dunărene, acestea erau trase la edec pe drumul de halaj. Malul prevăzut pentru această operațiune, cel dobrogean, nu oferea prea multe facilități, mult mai favorabil fiind țărmul stâng, supravegheat de posturile de gardă rusești. În plus, primăvara, uneori până în luna iulie, nivelul apelor era foarte ridicat, malurile fiind inundate, iar drumurile de halaj impracticabile. Astfel, cu un curent al Dunării crescut, vasele comerciale parcurgeau distanța dintre gurile Dunării și porturile Galați / Brăila și în trei – patru săptămâni. Mai favorabilă era situația în lunile iulie – noiembrie, când curentul era mai puțin puternic, apa fluviului fiind cu până la opt picioare mai mică decât în timpul primăverii.

După intrarea navei pe Dunăre, căpitani erau instruiți să urmeze malul bordului în vânt, astfel încât să evite împingerea navei în malul opus. Cât timp navigau pe fluviu, vasele trebuiau să aibă pregătită o ambarcațiune ușoară și un garlin, pentru a fixa bastimentul prin legarea de un copac, metodă preferată aruncării ancorei³³. Înainte de a pleca din porturile occidentale sau de la Constantinopol, căpitani erau sfătuiți să își procure ancore de tracțiune, ca și parâme bune de halaj, extrem de utile pentru tractarea navelor. Cea mai bună parămă pentru remorcare era considerată cea cu grosime de 3-4 inch, din cânepă de Manila, ușor manevrabilă și având avantajul de a pluti³⁴.

Căpitani erau sfătuiți să evite intrarea directă în numeroasele meandre ale fluviului, căci aceste coturi ascundeau cele mai periculoase bancuri de nisip. Funduri joase se găseau și în zonele acoperite cu stufăriș sau copaci, care trebuiau evitate. Însă navele se puteau apropia fără probleme de malurile înalte și abrupte, unde adâncimea apei era una sigură³⁵. Ghidurile de navigație și hărțile maritime ofereau informații despre punctele unde traficul era obstrucționat de asemenea bancuri de nisip. Cele mai periculoase erau: cel dintre coturile trei și patru ale fluviului, în zona numită Lovos-tavlesi, cel de la sud-vest de vărsarea în Dunăre a râului Păpădia, unde se afla o întinsură de circa două mile lungime; alt banc de nisip era la sud-vest de al optulea cot, ieșind din malul stâng la urcarea pe fluviu, la ceatalul Sf. Gheorghe, care împărțea fluviul în brațele Sulina și Sf. Gheorghe. În punctul Argagni, la 5 mile în aval de ceatalul Sf. Gheorghe, apa Dunării avea uneori adâncimi foarte mici, de numai nouă picioare. Următorul punct dificil se afla la jumătatea distanței dintre ceatalul Sf. Gheorghe și Tulcea, iar altul era la cinci mile în amonte de Tulcea. O zonă dificilă mai era între Isaccea și Reni³⁶.

Puncte dificile la navigația în amonte, acestea puneau probleme la fel de mari și la parcursul fluviului în aval, când vasele erau încărcate cu produse. Însă cel mai dificil obstacol era, de departe, stânca de la Tulcea, la est de cetate și de piciorul unui munte. Curentul trecea exact peste această zonă cu stânci subacvatice, căpitani fiind sfătuiți să controleze nava cu mare atenție. Aici trebuia să se urmeze îndeaproape malul rusesc, astfel încât să se evite punctul periculos³⁷. În

³² J.W. Norie, *op. cit.*, p. 205; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 22; E.G. Dent, *op. cit.*, p. 26.

³³ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203.

³⁴ E.G. Dent, *op. cit.*, p. 25-27.

³⁵ J. Purdy, *op. cit.*, p. 194; J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203.

³⁶ J. Purdy, *op. cit.*, p. 194; J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203-204; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 20; E.T. de Marigny, *op. cit.*, p. 41.

³⁷ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203; J.S. Hobbs, *op. cit.*, p. 20-21; E.T. de Marigny, *op. cit.*, p. 41.

unele perioade ale anului, această trecere se făcea și în cinci – șase zile³⁸, aici fiind „un curent foarte puternic și neregulat, furios, astfel încât vasele nu puteau fi conduse în siguranță”. În alte puncte, la navigația în aval cu vânt favorabil, era necesară reducerea pânzelor, când forța combinată a curentului și velelor puteau pune vasul în pericol³⁹.

Toate aceste realități nu au scăpat atenției peregrinilor străini, care au notat dificultățile navigației pe meandratul și aglomeratul canal Sulina. Medicul german F. S. Chrismar, călător pe Dunăre în anul 1833, remarcă faptul că fluviul se „îndreaptă în cotituri numeroase printre malurile acoperite cu trestii înalte și în unele locuri este atât de îngust încât două corăbii care se întâlnesc abia se pot ocoli în siguranță”⁴⁰. Literatul britanic James Bailie Fraser semnală, în 1836, numărul mare de vase care navigau spre porturile dunărene, mai ales nave „cu două catarge, bricuri, sau din acelea cu velatură, construite prin partea locului”, dar și faptul că meandrele fluviului dădeau aparența că vasele erau foarte apropiate, deși în realitate se aflau „la distanță de un canal”⁴¹. Ofițerul Adolphus Slade, voiajor prin spațiul românesc în anul 1839, menționa îngustimea fluviului pe unele sectoare, dar și că vaporul austriac a trebuit să reducă viteza și „să fim foarte atenți, din pricina vaselor care urcau, profitând de vânt bun”⁴². Fiind extrem de sinuos, cursul Dunării făcea navigația corăbiilor extrem de dificilă, chiar și în condiții de vânt favorabil, căci, scria botanistul german August Grisebach, în desele coturi ale fluviului navele „pierdeau vântul, trebuind să fie trase la edec de oameni uzi learcă de sudoare”⁴³.

Cât despre meandrele fluviului și punctele periculoase, unul dintre ele era la Ceatalul Sf. Gheorghe, unde brațul Sulina făcea un „unghi abrupt la stânga, și canalul este atât de strâmt, încât un vapor lung cu greu poate să urce pe aici”⁴⁴. Și Fraser semnală că în aval de Tulcea erau „niște maluri periculoase”, pe care căpitanul vaporului austriac a dorit să le depășească la lumina zilei⁴⁵, iar Thouvenel semnală că neîndemânarea căpitanului a provocat eșuarea navei⁴⁶. Despre un alt banc de nisip, plasat la jumătatea brațului Sulina, cu 18 mile înainte de vărsare, scria Slade: „există un mal care obligă vasele adânci să descarce pentru a-și reduce greutatea pe parcursul unei jumătăți de milă. [...] Înteleg că acest mal va crește dacă nu vor fi făcute lucrări de prevenire a acumulărilor de nisip”⁴⁷.

În toate punctele cu adâncime insuficientă, navele trebuiau să transbordeze încărcătura în limburi. La coborârea pe fluviu, vasele opreau la Tulcea și trimiteau pilotul pentru a sonda adâncimea punctului Argagni. Dacă adâncimea apei nu era suficientă, vasul trebuia ușurat, situație ce presupunea angajarea de limburi, fie pentru a depăși doar acel punct, fie pentru a duce mărfurile până în rada Sulinei, unde erau reîmbarcate pe vasele ce le transportau spre porturile occidentale. Soluția angajării de limburi era considerată cea mai eficientă din punct de vedere al timpului și costurilor, căci astfel nu mai exista riscul unui accident, ranfluarea navei, dacă era posibilă, presupunând cheltuieli cu adevărat exorbitante⁴⁸. Cum aminteam mai sus, având în vedere numărul mare de „piraiți” din regiunea gurilor Dunării, căpitanii erau sfătuiți la mare atenție în angajarea acestor limburi.

³⁸ J.W. Norie, *op. cit.*, p. 203-205.

³⁹ *Ibidem*, p. 202.

⁴⁰ F.S. Chrismar 1833, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006, p. 94.

⁴¹ J.B. Fraser 1836, traducere de Daniela Bușă, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), Editura Academiei Române, București, 2006, p. 559-560.

⁴² A. Slade 1839, traducere de Adriana Cristina Gheorghe, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006, p. 810.

⁴³ A. Grisebach, *op. cit.*, p. 766.

⁴⁴ A. Slade, *op. cit.*, p. 810.

⁴⁵ J.B. Fraser, *op. cit.*, p. 560.

⁴⁶ E.A. Thouvenel, *op. cit.*, p. 830-831.

⁴⁷ A. Slade, *op. cit.*, p. 811.

⁴⁸ E.G. Dent, *op. cit.*, p. 28.

Având în vedere adâncimea redusă a câtorva puncte pe Dunăre, dar mai ales a barei Sulina, navele cu un pescaj mare trebuiau să descarce mărfurile la gura Sulina, unde s-a dezvoltat un intens comerț între micile vase fluviale și marile bastimente maritime ce căutau tot mai mult produsele ieftine ale piețelor românești. Încă din anul 1830, germanul Ernst Cristoph Döbel amintea că la Sulina „stăteau mai multe corăbii dintre care unele așteptau vânt mai puternic, iar altele, ca noi, trebuiau să-și descarce încărcătura în corăbii mai mici, ce stăteau aci pregătite [în acest scop], întrucât cele mai mari nu puteau ieși îndată din Dunăre – care la vărsarea ei are o adâncime de numai 9 picioare, – în largul mării. Cu această transbordare am fost ținuți pe loc mai multe zile până ce corabia noastră s-a ușurat într-o atâta încât să poată fi trasă spre mare”⁴⁹. Un deceniu mai târziu, în descrierea diplomatului C.A. Kuch, gurile Dunării erau „așa de împotmolite cu nisip încât corăbiile încărcate, ce vin de la Galați, se văd silite, spre a putea pătrunde în Marea Neagră, de a-și descărca cea mai mare parte a încărcăturii la Sulina, de unde apoi o trec pe vase mai mici prin locurile împotmolite, încărcând-o apoi a doua oară”⁵⁰. În 1846, când francezul Xavier Marmier a ajuns la gurile Dunării, „mai mult de o sută de nave comerciale erau acolo din aceeași cauză. Cea mai mare parte dintre ele nu puteau să intre în Marea Neagră, pentru că manevra era dificilă și atingeau mai mult de nouă picioare în apă. Erau obligate să închirieze alte vase pe care le încărcău cu o parte din marfă. Acestea le urmau până în cealaltă parte a brațului, de unde returnau încărcăturile care le fuseseră încredințate. Era o lucrare grea și periculoasă și de multe ori se ajungea acolo încât navele surprinse de un vânt impetuos erau obligate să plece în larg și să abandoneze marfa. Taxele de transbordare reprezintă principalul venit al coloniei ruse din Sulina. În perioadele neprielnice navigației, deoarece se afla un număr mare de nave oprite în radă, aceste venituri erau foarte ridicate. Am văzut un căpitan din Galați care se ducea spre Trieste și care pentru această simplă transbordare a trebuit să sacrifice întreg beneficiul pe care îl aștepta de la expediția sa. Mai mult, pericolele la care transporturile parțiale expuneau navele creșteau considerabil drepturile de asigurare”⁵¹. Și Thibault Lefevre descria aceste operațiuni, care se făceau fără prea mari precauții. „Câteodată căpitanul întinde pânze pe pământ, dar nu poate garanta nimic pentru că nu se găsesc nici magazii, nici hangare pe țărm; de cele mai multe ori presat să-și continue navigația el aruncă mărfurile pe țărm. Dacă vremea este rea în timpul operației, mărfurile reîncărcate sunt umede, în pericol de a se deteriora în timpul trecerii”⁵².

3. În porturile dunărene

La sosirea la Galați și Brăila, vasele trebuiau să ancoreze pe malul opus și să aștepte vreme de 24 de ore înainte să se apropie de molul de carantină. În această zonă se efectua și descărcarea și încărcarea vaselor. O parte a malului Dunării era separată cu ajutorul unui zid pentru folosința navelor care se aflau în carantină. Zidul avea aproape trei sferturi de milă lungime, distanța dintre zidul despărțitor și malul apei fiind de circa 50 de picioare. Sistemul de încărcare era următorul: în zidul de despărțire erau mai multe găuri, ieșind în teritoriul carantinei, prin care erau vărsate cerealele, încărcate în saci de marinari și transportate la bordul navelor⁵³. Într-o mai clară descriere contemporană, situația se prezenta astfel: cheiul Dunării era împrejmuț cu un zid de cărămidă susținut de scânduri. „În acest zid se găsesc găuri făcute într-adins, prin care curg cerealele culese de cealaltă parte de marinari, și care sunt trimise direct la nave cu ajutorul

⁴⁹ E.C. Döbel 1830, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în P. Cernovodeanu, D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. II (1822-1830), Editura Academiei Române, București, 2005, p. 474.

⁵⁰ C.A. Kuch 1843, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), București, Editura Academiei Române, 2007, p. 217.

⁵¹ X. Marmier 1846, traducere de Raluca Tomi, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), București, Editura Academiei Române, 2007, p. 625-626.

⁵² T. Lefebvre, *op. cit.*, p. 295.

⁵³ E.G. Dent, *op. cit.*, p. 27-28.

scripeților⁵⁴. Se lucra repede, un vas cu o capacitate de 1.200 quarteri fiind încărcat în două zile. Cheltuiala muncitorilor care încărcău era de circa 10 șilingi pentru suta de quarteri, jumătate din sumă fiind plătită de negustorii de cereale, cealaltă jumătate de căpitanul sau armatorul navei.

Vasele fiind în carantină și echipajul neavând posibilitatea să meargă în oraș înainte de expirarea perioadei de siguranță, căpitanii apelau la furnizori navali pentru aprovizionarea navei cu proviziile necesare. Aceste persoane nu aveau prăvălii proprii, ci erau comisionari lucrând pentru o cotă parte din vânzările făcute. Ei cumpărau produsele și le livrau când erau solicitate, încasând 10% din valoarea comenzii. Era importat ca marinarii să fie atenți la cursul valutar, în condițiile în care acesta putea aduce beneficii sau pierderi foarte mari⁵⁵.

*

Ghidurile maritime și de navigație reprezintă o importantă sursă istorică pentru cunoașterea condițiilor de navigație la gurile Dunării în perioada anterioară Războiului Crimeii. Având un public țintă limitat, fără a avea popularitatea enciclopediilor sau a relatărilor de călătorie, aceste lucrări ofereau informații prețioase negustorilor, armatorilor și căpitanilor europeni interesați de resursele Principatelor Române și de modalitatea de a le plasa pe marile piețe occidentale. Cu până la două mii de nave maritime ancorate anual în porturile Galați și Brăila la sfârșitul anilor 1840 și începutul anilor 1850, cu echipaje de zeci de mii de marinari sosite în porturile dunărene, cu cantități tot mai însemnate de cereale românești livrate în Marea Britanie sau Franța putem considera că aceste volume specializate și-au îndeplinit rolul.

BIBLIOGRAFIE

- *** *Commerce of the Danube 1852*, în „Hunt’s Merchants’ Magazine and Commercial Review”, vol. 27, September 1852, New York, p. 289-309.
- *** *Quarantine Regulations for all Ships Entering and Proceeding Up the Danube (1836) 1843*, în vol. *Quarantine Regulations (Contagion of the Plague), Correspondence Relative to the Contagion of Plague and the Quarantine Regulations of Foreign Countries, 1836-1843, Accounts and Papers*, vol. 25., T. Harison, Londra.
- ARDELEANU, C. 2011a, *Călătoria pe Dunăre a căpitanului James John Best (1839)*, în „Analele Brăilei”, serie nouă, an XI, nr. 11, Brăila, p. 61-74.
- ARDELEANU, C. 2011b, *Navigația prin gurile Dunării în relatările călătorilor străini (1829-1856)*, în vol. Irina Gavrilă (coord.), *Frontierele necunoscutului. De la vest spre est, prin țările române (sec. XIX)*, Editura Oscar Print, București, p. 115-143.
- BEST, J.J. 1842, *Excursions in Albania; Comprising a Description of the Wild Boar, Deer, and Woodcock Shooting in that Country, and a Journey from thence to Thessalonica & Constantinople and Up the Danube to Pest*, by Captain ~, 34th Regt, Wm. H. Allen & Co., Londra.
- CHRISMAR, F.S. 1833, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006 (la călătorii străini citați după acest corpus este menționat, după nume, anul călătoriei lor în spațiul românesc).
- COULIER, Ph.J. 1829, *Guide des marins pendant la navigation nocturne, ou, Description générale des phares, fanaux, etc.: construits pour la sureté de la navigation*, Hector Bossange, Paris.

⁵⁴ X.H. de Hell 1846, traducere de Daniela Bușă, în D. Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), Editura Academiei Române, București, 2007, p. 632.

⁵⁵ E.G. Dent, *op. cit.*, p. 28.

- DENT, Captain E.G. 1854, *Sailing Directions from the Archipelago to the Danube, with Remarks on the Voyage*, în „The Mercantile Marine Magazine and Nautical Record”, vol. I, January – December 1854, William Foster, Londra.
- DÖBEL, E.Ch. 1830, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în Paul Cernovodeanu, Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. II (1822-1830), Editura Academiei Române, București, 2005.
- FRASER, J.B. 1836, traducere de Daniela Bușă, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), Editura Academiei Române, București, 2006.
- GRISEBACH, A. 1839, traducere de Ileana Căzan, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), Editura Academiei Române, București, 2006.
- HAJNAL, H. 1920, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Martinus Nijhoff, The Hague.
- HELL, X. Hommaire de 1846, traducere de Daniela Bușă, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), Editura Academiei Române, București, 2007.
- HOBBS, J.S. 1847, *New Sailing Directions for the Dardanelles, Sea of Marmara, Bosphorus, Black Sea and the Sea of Azov*, compiled chiefly from the surveys of E. Taitbout de Marigny &c by ~, printed for and published by Charles Wilson, Londra.
- HOLTHAUS, P.D. 1843, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), Editura Academiei Române, București, 2007.
- KUCH, C.A. 1843, traducere de Șerban Rădulescu-Zoner, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), București, Editura Academiei Române, 2007.
- LEFEBVRE, T. 1857, traducere de Raluca Tomi, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. VI (1852-1856), București, Editura Academiei Române, 2010.
- MARIGNY, E. Taitbout de 1846, *Description des phares russes de la Mer Noire et de la Mer d'Azov*, extrait d'une notice de ~, în *Anales maritimes et coloniales*, publiées avec l'approbation du Ministre de la Marine et des Colonies, Imprimerie royale, an. XXXI, seria III, tom I, première section, Sciences et Arts, p. 268-273.
- MARIGNY, E. Taitbout de 1850, *Pilote de la Mer Noire et de la Mer d'Azov*, [f.e.], Constantinople.
- MARMIER, X. 1846, traducere de Raluca Tomi, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. IV (1841-1846), București, Editura Academiei Române, 2007.
- MISLIN, J. 1848, traducere de Venera Achim, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. V (1847-1851), Editura Academiei Române, București, 2006.
- NORIE, J.W. 1831, *New Piloting Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic, or Gulf of Venice, the Black Sea, Grecian Archipelago, and the Seas of Marmara and Azof: Written to Accompany the New Chart of the Mediterranean Sea*, ed. by ~, printed for J.W. Norie & Co., Londra.
- NORIE, J.W. 1841, *New Sailing Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic, or Gulf of Venice, the Black Sea, Grecian Archipelago, and the Seas of Marmara and Azof: Containing Instructions for Navigating the Various Coasts, Islands, Bays, Ports, and Harbours, and for Avoiding the Numerous Rocks, Shoals, and other Dangers, in Those Seas, Written to Accompany and Illustrate the New Chart of the Mediterranean Sea*, edited by ~, printed for Charles Wilson, London.

- O'BRIEN, P. 1853, traducere de Constantin Ardeleanu, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. VI (1852-1856), București, Editura Academiei Române, 2010.
- PUKLER-MUSKAU, H. 1839, traducere de Daniela Bușă, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006.
- PURDY, J. 1826, *The New Sailing Directions for the Mediterranean Sea, the Adriatic Sea, or Gulf of Venice, the Archipelago and Levant, the Sea of Marmara, and the Black Sea, comprehending, with the Directions, Particular Descriptions of the Coasts, Towns, Islands, Harbours, and Anchorages; the General Products, Population, and Condition, of the Respective Places, and Copious Tables of Their Positions &c.*, compiled by ~, printed for R.H. Laurie, Londra.
- PURDY, J. 1832, *The New Sailing Directory for the Strait of Gibraltar and the Western Division of the Mediterranean Sea: Comprehending the Coasts of Spain, France, and Italy, from Cape Trafalgar to Cape Spartivento; the Balearic Isles, Corsica, Sardinia, Sicily, and the Maltese Islands; with the African coast, from Tangier to Tripoli*, edited by ~, printed for R.H. Laurie, Londra.
- SLADE, A. 1839, traducere de Adriana Cristina Gheorghe, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006.
- STOKES, J. 1872, *Report on the Improvements Made in the Navigation of the Danube since 1856*, Harrison and Sons, Londra.
- THOUVENEL, E.A. 1839, traducere de Raluca Tomi, în Daniela Bușă (coord.), *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea*, serie nouă, vol. III (1831-1840), București, Editura Academiei Române, 2006.