

PORTUL CONSTANȚA ÎN PERIOADA NEUTRALITĂȚII (1914 - 1916)

*Dr. Constantin CHERAMIDOGLU**

Perioada neutralității a afectat puternic viața economică a României și implicit a diminuat traficul portului Constanța. Activitatea principalului port maritim al României este documentată mai mult de presa vremii, cu limitările evidente, arhiva instituțiilor portuare din anii 1914-1916 lipsind aproape în totalitate. Vom încerca însă să evidențiem realitatea portului din acei ani, pe baza surselor la care am avut acces.

Serviciul Maritim Român a decis în august 1914 să-și întrerupă cursele pe mare, în fața pericolelor existente atât la strâmtori cât și pe Marea Neagră. Știrea a fost criticată în presă, după cum vedem în continuare: „este o măsură de neînțeles. Într-adevăr, ce a putut hotărî direcția S.M.R. să renunțe de a mai face curse pe mare tocmai acum când ar fi avut prilejul să-și acopere o parte din deficit? Mai mult ca oricând, traficul de pasageri pe mare este în creștere, tocmai din cauza evenimentelor care au prilejuit suspendarea curselor S.M.R. Nenumărați români se întorc în țară pe calea străbătută până acum și de vapoarele noastre. De la Pireu majoritatea călătorilor ar prefera să-și urmeze drumul până la Constanța pe vapoarele S.M.R., care sunt mai comode și mai curate decât acelea pe care au fost siliți să călătorească plecând din porturi îndepărtate. Ba, ceva mai mult, vapoarele noastre ar fi putut continua cursele până la Odesa, transportând și călătorii ruși care se reîntorc acum în număr mare în patrie”¹.

Revenirea asupra deciziei nu a fost însă de bun augur, vasele românești întâmpinând dificultăți la strâmtori. Așa a fost cazul cu vasul „Regel Carol”, care la 26 septembrie 1914 s-a reîntors în portul Constanța, de unde plecase spre Constantinopol cu 277 de pasageri la bord. Aceasta pentru că autoritățile turcești au refuzat să-i pună la dispoziție un vas spre a-l pilota la intrarea în port. Nedorind să pună în pericol vasul și pasagerii, la trecerea printre minele amplasate la intrarea în port, comandantul a întors vaporul la Constanța. Ca urmare cursele vapoarelor S.M.R. au fost din nou suspendate, cu excepția celor ce legau portul Constanța de Balic².

Despre problemele întâmpinate în porturile din Turcia de vasele românești scria și ziarul „Dimineața” în august 1914: „Cu toate că numai în urma insistențelor guvernului otoman, ministerul de lucrări publice a consimțit să se reia cursele de vapoare între Constanța-Constantinopol, ni se face cunoscut că vasele noastre ce

* Cercetător independent.

¹ „Adevărul”, an XXVIII, nr. 9867 din 31 august 1914, p. 1.

² „Adevărul”, an XXVIII, nr. 9894 din 27 august 1914, p. 3.

sosesc în Constantinopol, sunt expuse la cele mai mari mizerii din partea autorităților turcești din port. Zilele acestea unul din comandanți vaselor noastre, a fost nevoit să intervină prin ministrul nostru pe lângă guvernul otoman, fiindcă autoritățile din port au îndrăznit să se urce pe bord și să ridice un post de telegrafie fără fir. Aceleași neajunsuri le suferă comandanții vaselor și la sosirea lor la Kavak. Sunt siliți să aștepte în port ceasuri întregi până la sosirea vasului pilot, deși vasele românești care sosesc la Constantinopol aduc în Turcia pe ofițerii și rezerviștii turci din Europa, precum și produse alimentare ca făină și alte coloniale de a căror lipsă populația turcă suferă”³.

În acest context cursele dintre portul Constanța și cel de la Constantinopol au fost preluate treptat de vase sub alt pavilion. Aflăm astfel din ziarul „Universul”, că vineri 22 august 1914 „a sosit în portul nostru vaporul de pasageri rusesc <<Regina Olga>> al societății de navigațiune rusă din Odesa, care va face curse regulate de pasageri și mărfuri între Odesa-Constanța-Varna-Constantinopol. Cu înființarea acestor curse se vor completa cursele reduse de serviciul nostru maritim, căci numai vapoarele <<Principesa Maria>> și <<Dacia>> ale S.M.R. fac curse de două ori pe săptămână Constanța-Constantinopol”⁴. La jumătatea lunii noiembrie a anului 1914 presa anunța că „societatea bulgară de navigațiune a decis să deschidă noi linii de navigațiune între Varna, Constanța și Odesa. Itinerariul noilor linii este întocmit, iar primul vapor va pleca în cursul săptămânii acesteia la Constanța”⁵.

Situația de la strâmtori fiind confuză, știrile despre cursele de vase spre Constantinopol sunt uneori contradictorii. Astfel, la 17 martie 1915 presa anunța că „din cauza bombardării Bosforului de către flota rusă, vasele neutre care mai făceau o cursă pe săptămână la Constantinopol le-au suspendat cu desăvârșire, astfel că și ultima comunicație cu Orientul este întreruptă”⁶. Apoi însă, la 19 martie 1915 corespondentul de la Constanța al ziarului „Dimineața” nota: „ieri au sosit în portul nostru, venind din Constantinopol, vasele <<Bulgaria>> și <<Boris>>, ambele sub pavilion bulgar, iar azi a plecat spre Constantinopol vasul <<Neapole>> sub pavilion italian”. Adăuga apoi: „mai mulți pasageri de pe cele două vase bulgare ne-au comunicat ca în drumul lor spre Constanța, au întâlnit flota rusă, fapt care ne este confirmat și de unii pasageri de pe vasul <<Durostor>> care vine de la Balcic, adăugând că flota rusă se afla între Balcic și Varna”⁷.

Știrile din presa centrală despre portul Constanța sunt laconice, după cum și activitatea era destul de redusă. Astfel la 6 decembrie 1915 se menționa: „Portul

³ „Dimineața”, an XI, nr. 3751 din 13 august 1914, p. 4.

⁴ „Universul”, an XXXII, nr. 233 din 25 august 1914, p. 3.

⁵ „Universul”, an XXXII, nr. 326 din 26 noiembrie 1914, p. 3.

⁶ „Universul”, an XXXIII, nr. 78 din 20 martie 1915, p. 5.

⁷ „Dimineața”, an XII, nr. 3968 din 21 martie 1915, p. 8.

Constanța continuă să fie vizitat foarte rar de mici vase străine, sub pavilion grec sau persan, care transportă produse din orient, de pe coasta Anatoliei”⁸.

Un reportaj publicat tot în decembrie 1915 de cotidianul „Viitorul”, scris de Ion Minulescu, prezenta într-o manieră literară situația tristă a portului de la malul mării. Redăm în continuare frazele care ni se par reprezentative pentru realitatea portului la acea dată. Imaginea portului este redată astfel: „Nu mai sosește nimeni și nu mai pleacă nimeni. O mână misterioasă parcă ar fi oprit orice mișcare în afară de aceea a valurilor. O voință supranaturală a poruncit vapoarelor să-și schimbe drumul și portul și-a îngropat într-o liniște de mausoleu tot fastul trecutului său, de furnicar omenesc, de zgomote nesfârșite născute din dezacordul glasului de ape și fiare ruginite, și de ecouri ale îndepărtatelor țărmuri de pe aiurea, cărora noile vapoare le aduceau mărturia existenței și înfrățirii lor cu țărmul de aici”. În liniștea copleșitoare ziaristul aude însă „un șuerat prelung” ce „reînvie pentru o clipă trecutul portului somnolent” și îi face pe toți să privească spre mare: „Un vapor, un vapor enorm, un vapor gigantic ale cărui proporții cresc parcă pe măsură ce el se deslușește din ceață, se apropie de intrarea portului, aruncând în urma lui valuri de fum din mijlocul cărora apare fluturând mândru pavilionul român. De atâta vreme de când nu s-a mai văzut intrând în port vapoare, sosirea neașteptată a vaporului <<Carpați>> pare o pagină dintr-o poveste orientală. Vaporul românesc aduce cărbuni din Rusia și odată cu cărbunii, speranța unor zile mai bune și mângâierea miilor de muncitori din port care de luni de zile fac pe lazaronii fără să vrea. Cât ai clipi din ochi, portul își recapătă viața, muncitorii în mare parte turci, umplu cheiul la care vaporul trebuie să acosteze, sirenele încep să șuiere și curiozitatea populară dă năvală ca și la sosirea oficială a unui Suveran străin”⁹.

Din Rusia se contractaseră de către ministerul de finanțe 5.000 de vagoane, adică 50.000 tone de cărbuni; de fapt era vorba de antracit (o treime din această cantitate) și cărbuni (restul de două treimi). Antracitul urma să se distribuie direct populației, pe când cărbunii urmau să fie arși în uzina de la București, pentru a se extrage gazul din ei și apoi urma să fie distribuiți populației sub formă de coks¹⁰. Alt ziar adăuga că „în vederea aceasta 5 vapoare românești se află în portul rus Mariampol, unde urmează să se facă încărcarea. Dar deocamdată în acest port rusesc nu se află decât 17.000 tone. Vapoarele noastre vor aștepta alte transporturi de cărbuni ca toate să fie încărcate și să plece în grup. Vapoarele noastre vor fi descărcate la Constanța, unde sunt mai lesnicioase mijlocele de manipulație”¹¹.

La începutul anului 1916 presa anunța că ministerul de finanțe eliberase până atunci bonuri de cărbuni pentru public în cantitate de 70 de mii de tone, iar în cursul lunii ianuarie se aștepta ca în portul Constanța să sosească noi cantități de cărbuni

⁸ „Viitorul”, an IX, nr. 2810 din 6 decembrie 1915, p. 4.

⁹ „Viitorul”, an IX, nr. 2818 din 14 decembrie 1915, p. 1.

¹⁰ „Viitorul”, an IX, nr. 2813 din 9 decembrie 1915, p. 3.

¹¹ „Universul”, an XXXIII, nr. 334 din 3 decembrie 1915, p. 1.

din Rusia¹². Iar știrile despre aceste transporturi sunt frecvente în presa vremii. Iată un exemplu din februarie 1916: „în portul Constanța descarcă cărbuni vapoarele <<Carpați>>, <<Severin>> și <<Constanța>>, cu cărbuni din Marianopol. Vaporul <<Iași>> a plecat de câteva zile din portul Constanța, la Mariampol, pentru a încărca un nou transport de cărbuni pentru România”¹³. Același ziar informa publicul câteva zile mai târziu, că vasul „Iași” se întorsese cu ultimul transport de cărbuni, adăugând că „grație măsurilor înțelepte luate de către d. comandor Popovăț, directorul serviciului maritim, transporturile s-au efectuat în cele mai bune condițiuni, iar vapoarele care le-au executat nu au avut să sufere niciun incident”¹⁴.

Cursele în Rusia se reiau însă, iar presa anunța periodic sosirea lor la Constanța: „Cargobotul <<Turnu-Severin>>, al serviciului maritim român, venind din Mariampol (marea de Azov) cu 3000 tone de cărbuni de pământ, a sosit ieri la Constanța. Celelalte două cargoboturi sunt așteptate zilele acestea, unul cu 6000 tone și altul cu 3000 tone de cărbuni de pământ”¹⁵. Iar în luna iulie 1916 se vorbea de continuarea importurilor de cărbuni: „Ministerul industriei și comerțului a luat toate măsurile în vederea importării unei cât mai mari cantități de cărbuni și de coks necesar industriei și consumului particular. Pe lângă cele 122.000 tone de carbuni care au fost aduși din Rusia la Constanța de vapoarele serviciului nostru maritim, 38.000 tone vor mai fi aduse din Rusia îndată ce împrejurările vor îngădui”¹⁶.

În ceea ce privește exportul spre Turcia, el se rezuma în fapt la petrol, făină și alte alimente. Le vom analiza pe rând. Exportul de produse petroliere spre Turcia apare în statistici din anul 1910, când s-au expedit 71 de tone de astfel de produse (petrol distilat, uleiuri minerale și petrol brut, conform tarifului vamal). Anii următori înregistrează creșteri treptate: în 1911 s-au exportat 11.859 tone, în anul 1912, 14.415 tone, (o altă sursă indica 18.269 tone¹⁷), iar în 1913 s-a ajuns la 28.196 tone, aproape dublul cantității exportate în anii anteriori. Începerea războiului în anul 1914 a afectat puternic relațiile economice, iar închiderea strâmtoarei Dardanele a făcut ca în ultimele cinci luni ale aceluiași an exportul de petrol românesc, pe mare, să înceteze practic. Așa se explică și scăderea cantității de petrol importat de Turcia din România, la 15.802 tone. Cea mai mare pondere în această cantitate a avut-o petrolul rafinat, urmat apoi de reziduurile petroliere (păcura) uleiurile minerale, etc. Desigur toate datele de mai sus se referă doar la exportul realizat prin portul Constanța, pe vase maritime și nu cuprinde alte cantități ce circulau cu vagoane cisternă, prin Bulgaria¹⁸.

¹² „Universul”, an XXXIV, nr. 8 din 9 ianuarie 1916, p. 3.

¹³ „Viitorul”, an IX, nr. 2866 din 3 februarie 1916, p. 2.

¹⁴ „Viitorul”, an IX, nr. 2874 din 11 februarie 1916, p. 2.

¹⁵ „Viitorul”, an X, nr. 3005 din 23 iunie 1916, p. 3.

¹⁶ „Dimineața”, an XIII, nr. 4443 din 15 iulie 1916, p. 4.

¹⁷ „Correspondance d’Orient”, nr. 108 din 15 martie 1913, p. 281.

¹⁸ „Moniteur du pétrole roumain”, No.7/1915, pp. 323, 324.

La împlinirea unui an de la începerea Primului Război Mondial, revista de specialitate a industriei românești de petrol făcea o analiză a situației grave a exportului de petrol și implicit a întregii industrii petroliere. Reținem câteva rânduri din această analiză; „industria noastră de petrol nu a suferit pe urma războiului, numai din cauză că, cu închiderea Daradanelelor, căile normale de scurgere a mărfurilor se închiseseră; nu a suferit numai pentru că nici ea, nici căile noastre ferate, nu erau organizate pentru a face față pe uscat nevoilor exportului, care se făcea la vreo nouăzeci la sută pe apă. Mai grav a fost pentru industria de petrol, că prin înlesnirea sau împiedicarea exportului produselor ei, se credea că se pot atinge sau zădărnici scopuri politice; mai grav, că, de pildă, exportul benzinei, păcurei au fost prohibite, fiind considerate ca contrabandă de război”¹⁹.

Astfel, pentru a stopa orice încercare a inamicilor săi de a obține petrol din România, în toamna anului 1914 Rusia a anunțat guvernul român că va considera drept contrabandă de război exportul de produse petroliere spre țările beligerante”²⁰. În septembrie 1914 exportul de păcură era prohibit, dar creșterea producției la societățile petroliere din țară a dus la presiuni asupra guvernului. Răspunzând unor întrebări în acest sens ale ziarelor, ministerul industriei și comerțului a comunicat următoarele: „Societățile ne-au cerut să restabilim numărul trenurilor pentru transportul combustibilului lichid la Constanța, număr care fusese micșorat din pricina împrejurărilor de azi. Am pus imediat aceste trenuri la dispoziția petroliștilor pentru transportul păcurii la Constanța. Umplându-se toate rezervoarele de petrol, s-ar opri activitatea petrolieră dacă nu s-ar găsi mijloace pentru ca producțiunea disponibilă să iasă din țară. Este deci foarte posibil ca guvernul să permită, în mod excepțional, nu să se ridice prohibițiunea exportului, dar să se dea voie ca prisosul acestei producțiuni să iasă din țară. Aceasta se poate întâmpla fără ca să fie nevoie de trimiși speciali pentru luarea unor astfel de măsuri, ci pur și simplu numai ca o nevoie economică a momentului actual”²¹.

În fața criticilor adresate României ce continua să facă export în țările beligerante, Grigore Filipescu, fiul marelui om politic, reacționa printr-o scrisoare deschisă, publicată de cotidianul francez „Le Figaro” la 13 mai 1915. El căuta să explice pe aceasta cale, de ce România era nevoită să exporte o parte din producția sa de petrol, chiar în aceste condiții de neutralitate. „Este adevărat – scria el – că România nu a interzis exportul de petrol rafinat, așa cum a făcut-o în cazul benzinei, considerată ca un motor al războiului, putând favoriza operațiunile militare ale austro-germanilor (...). Ea nu a interzis exportul deoarece îi era practic imposibil de a face altfel și iată de ce: căile ferate, ca mai toată industria țării noastre, au ca principal combustibil reziduurile de petrol. Or pentru a obține aceste reziduuri este

¹⁹ *Ibidem*, No. 14/1915, p. 631.

²⁰ „Le Temps”, nr. 19482, din 8 noiembrie 1914, p. 2.

²¹ „Universul”, an XXXII, nr. 265 din 26 septembrie 1914, p. 2.

necesar să producem o mare proporție de petrol rafinat, care au umplut în așa măsură rezervoarele din țară, după închiderea Dardanelelor, încât ne întrebăm cu neliniște ce se va întâmpla când toate aceste rezervoare vor fi pline”²².

Chiar și atunci când exportul de petrol era interzis în mod oficial, se găseau porțițe de către comercianți spre a eluda restricțiile. Un caz interesant era relatat de corespondentul de la Constanța al ziarului „Dimineața” în iulie 1915: „Astă-noapte pe la orele 11 jum., a părăsit portul nostru vasul <<Anton>> sub pavilion român, cu destinația pentru Burgas (Bulgaria), având o încărcătură de 700 tone de petrol în bidoane, exportat de societatea <<Steaua Română>>. După cum se știe, acum câțva timp, guvernul român, pentru a pune capăt contrabandei de benzină, ce se practica pe o scară întinsă, odată cu transporturile de petrol, a prohibit exportul acestui articol, atât pentru Turcia cât și pentru Bulgaria. Nu se poate ști, prin ce intervenții, probabil prin emisari turci, s-a putut obține un permis de export pentru Bulgaria. Transportul de petrol a ieșit din țară astă noapte cu vaporul <<Anton>>. De fapt însă, sunt pozitiv informat, că acest petrol deși are destinația pentru Bulgaria, ajungând în portul bulgăresc Burgas, se va încărca în corăbii și se va expedia la Constantinopol, unde se simte mare lipsă de petrol”²³. Ca urmare a acestor dezvăluiri, confirmate apoi și din alte surse, se dispunea în august ridicarea dreptului vasului „Anton” de a mai arbora pavilionul român²⁴.

Totuși, la 26 august 1915 ziarul local „Dacia”, preluat de presa centrală, anunța continuarea acestui gen de export: „Ministerul de finanțe a dat autorizație societății petroliere <<Steaua Română>>, pentru exportarea în Constatinopol, următoarelor cantități de petrol: 740.000 kg petrol rafinat în 50.000 bidoane, 200.000 kg petrol rafinat în 1000 butoaie, 96.000 kg ulei mineral brut în 6000 bidoane și 200.000 kg ulei mineral brut în 1000 butoaie de stejar. Este cert că în Constantinopol și în întreaga Turcie, este mare lipsă de petrol și ulei, mai cu seamă pentru operațiunile militare, lipsă de combustibil ce a exasperat pe conducătorii imperiului turcesc, care se văd reduși la neputința de a mai continua războiul. Din această cauză emisarii turco-germani, aflați la noi în țară, fac eforturi disperate pentru a înlesni exportul petrolului și derivatelor pentru Turcia. Pentru exportarea acestei cantități de petrol, se așteaptă sosirea vaporului <<Anton>>, de astă dată sub pavilion persan, care are specialitatea transporturilor de contrabandă, fiind condus de ofițeri germani. Numai dacă flota rusă i-ar lăsa în pace!”²⁵.

Conform unei știri din presă, vaporul „Kech-Han” sub pavilion persan plecase în cursul lunii noiembrie a anului 1915 încărcat cu petrol spre Constatinopol²⁶.

²² „Le Figaro” nr. 133 din 13 mai 1915, p. 3.

²³ „Dimineața”, an XII, nr. 4098 din 31 iulie 1915, p. 3.

²⁴ „Dimineața”, an XII, nr. 4102 din 4 august 1915, p. 3.

²⁵ „Dimineața”, an XII, nr. 4126 din 28 august 1915, p. 3.

²⁶ „Universul”, an XXXIII, nr. 324 din 23 noiembrie 1915, p. 2.

Flota rusească prezentă în Marea Neagră a supravegheat îndeaproape activitatea portului Constanța și a atacat și scufundat multe vase ce plecau încărcate spre Turcia sau Bulgaria. Cea mai mare parte a acestor vase erau corăbii mici, cu pânze, venite din Turcia. Vom prezenta în continuare câteva informații din presa vremii despre aceste evenimente.

O știre venită din Balcic la 24 iunie 1915: „în ziua de marți 16 c., la orele 6 seara a fost adusă în port de o barcă de pescari o corabie găsită părăsită în mare. Vasul avea parte din pânze rupte, iar în partea stângă, către mijloc, pe o adâncime de 2,50 metri două spărturi făcute de prora unui vas spre a fi scufundat. Din cauză însă că corabia era plină de petrol în tinichele, acestea au ținut-o la suprafață. Căpitanul portului, după ce a acoperit spărturile provizor cu o mușama, a procedat la descărcarea petrolului și scoaterea apei din magazii. Timp de trei zile, cu toată marea rea ce a fost, petrolul a fost descărcat, iar vasul care la început era aproape în întregime sub apă, astăzi plutește în siguranță. (...) După informațiunile culese, această corabie cu numele <<Derviș>> a încărcat petrol de la societatea <<Astra Română>> din Constanța pentru Burgas. Întâlnită de torpiloarele rusești în apropiere de Caliacra, poate chiar în apele române, a fost abordată, ca să se scufunde, după ce au fost ridicați căpitanul și oamenii de echipaj împreună cu actele de bord, din care nu s-a găsit niciunul. Vasul n-a fost bombardat, ci abordat, desigur pentru că se găsea în apele românești”²⁷.

O știre din ziarul „Universul” din 22 iulie 1915, menționa prezența flotei ruse: „Azi dimineață, pe la orele 4 jum., au apărut la orizont șase vase de război rusești, care au putut fi văzute de la Cazinou; după o jumătate de oră, ale au dispărut, luând direcția Odesa. De mai mult timp avem vizite aproape regulate, la intervale mici, din partea flotei ruse, care supraveghează a nu se face transporturi de munițiuni pentru Turcia”²⁸.

În altă știre era vorba de capturarea unei corăbii turcești aflată în drum spre Constanța; iată ce relatează corespondentul de la Constanța la 4 septembrie 1915: „Astăzi a sosit din Mangalia în portul nostru o corabie sub pavilion turcesc, încărcată cu grâu pentru Banca Generală Română. Căpitanul corabiei ne-a declarat următoarele: <<Am plecat din Mangalia două corăbii încărcate cu grâu. După două mile de călătorie spre Constanța a apărut la orizont un torpilor rusesc îndreptându-se spre noi. Eu eram înainte și strecurându-mă pe lângă mal am scăpat; dar cealaltă corabie văzând că nu mai poate scăpa, echipajul s-a coborât în bărci și a debarcat la mal, în apropierea Mangaliei. Torpilorul rusesc a remorcat corabia capturată, dispărând”²⁹.

²⁷ „Universul”, an XXXIII, nr. 173 din 25 iunie 1915, p. 4.

²⁸ „Universul”, an XXXIII, nr. 203 din 25 iulie 1915, p. 1.

²⁹ „Universul”, an XXXIII, nr. 246 din 6 septembrie 1915, p. 5.

La 1 martie 1916 corespondentul de la Constanța al cotidianului „Universul” nota: „Poliția pe care flota rusească o execută pe Marea Neagră încă de la începutul războiului, a devenit în ultimul timp și mai strictă. Astfel, spre a împiedica transporturile de diferite articole alimentare care se transportă cu corăbii ce pot naviga mai aproape de țărm, rușii au atașat pe lângă vasele mari de război șalupe care pot urmări aceste corăbii. Acum câteva zile două corăbii sub pavilion otoman, plecând din Constanța cu o încărcătură de vreo 40 tone fasole și făină, au fost surprinse de ruși în dreptul Varnei, cam la 5 mile și în urma somațiunilor, pe care corăbierii nu le-au ținut în seamă, au fost scufundate, iar echipajele făcute prizonieri. În portul nostru se află astăzi un mare număr de corăbii, care însă nu îndrăznesc să riște aceste voiajuri, mai ales că societățile de asigurare nu fac asigurări”³⁰.

Mișcare portului Constanța era prezentată într-o corespondență de la 1 aprilie 1916, astfel: „Marți dimineața au sosit în portul nostru 3 vase sub pavilion turcesc și anume: <<Resan>> și <<Itihat>> ale societății <<Serket Hairic>> și vasul <<Nev Sechir>> al societății <<Serket Mahsuse>> spre a încărca alimente cu destinația Constantinopol. (...) Vasele <<Altai>> și <<Hitme>>, ambele sub pavilion turcesc, încărcate cu fasole, făină și petrol, vor părăsi portul nostru astăzi dimineață, plecând la Constantinopol. Tot astăzi vor pleca din port alte 6 corăbii încărcate cu alimente”³¹. În corespondența de a doua zi se spunea: „Miercuri au părăsit portul nostru 70 de corăbii turcești, încărcate cu făină, fasole și grâu, cu destinație pentru Constantinopol. Zilele acestea vor pleca un alt număr de 60-70 corăbii și 3 vase mari încărcate tot cu alimente având aceeași destinație”³².

După cum spuneam mai sus, exportul portului Constanța în acei ani se reducea la petrol, făină, diverse legume și cereale. Iată un exemplu, din presă: în zilele de 8 și 9 februarie 1916 se încărcaseră 156 tone de făină de grâu, 45 tone de fasole, 8,5 tone de sare și 48 tone de petrol³³. În zilele de 22 și 23 februarie s-au exportat prin portul Constanța 39,5 tone de făină de grâu și 9 tone de petrol³⁴, iar în primele două zile din martie 1916 s-au încărcat pe vasele aflate în port 32 tone de orz, 213 tone făină de grâu și 30 tone de fasole³⁵.

În ceea ce privește exportul de făină prin portul Constanța, acesta era criticat în presa vremii pe considerente legate de securitatea aprovizionării cu prioritate a orașelor de la noi cu pâine, dar și pentru specula ce se făcea cu un aliment de bază. Iată de exemplu ce scria corespondentul de la Constanța al ziarului „Universul” la 31 august 1914: „Agitațiunea populației orașului nostru, cu drept îngrijorată din cauza scumpirii pâinii provocată de exportul făinii în Turcia, continuă. Se așteaptă

³⁰ „Universul”, an XXXIV, nr. 62 din 3 martie 1916, p. 1.

³¹ „Universul”, an XXXIV, nr. 91 din 1 aprilie 1916, p. 3.

³² „Universul”, an XXXIV, nr. 92 din 2 aprilie 1916, p. 3.

³³ „Viitorul”, an IX, nr. 2876 din 13 februarie 1916, p. 2.

³⁴ „Viitorul”, an IX, nr. 2890 din 27 februarie 1916, p. 2.

³⁵ „Viitorul”, an X, nr. 2898 din 6 martie 1916, p. 2.

peste câteva zile o întrunire de protestare, când se va interveni pe lângă guvern spre a opri exportul. Samsarii mișună în orașul nostru fără ca să se ia vreo măsură contra lor, iar prețurile ce acești samsari oferă pentru făina chiar de calitate inferioară, sunt fabuloase. Cum calitatea grâului din recolta nouă este inferioară celei din anul trecut, iar brutarii sunt nevoiți a cumpăra făina cu prețuri prea ridicate, urcarea prețului pâinii devine fatal necesară; populațiunea, majoritatea lucrători, mulți rămași fără lucru din cauza evenimentelor, va suferi prin urmare. Spre a pune capăt acestei stări de lucruri, care mai ales în momentele prin care trecem e mai mult decât dăunătoare, prohibirea exportului atât pentru făină cât și pentru celelalte alimente: brânză, etc., se impune cât mai neîntârziat”³⁶.

Lucrurile nu se schimbă însă, astfel că la începutul anului 1916 se vorbea iar de specula cu făina. Concret, presa scria: „Toți brutarii din Constanța s-au întrunit și au făcut o plângere primăriei contra fabricanților de făină, arătând că aceștia le refuză vânzarea făinii necesare la fabricarea pâinii. Deși s-au fixat de către ministerul de comerț prețuri maxime pe baza cărora și primăria locală a fixat prețul pâinii, totuși fabricanții de făină, în special fabrica de făina de la Constanța și cea de la Bazargic, care au câte un depozit în Constanța, găsind un debușeu în exportarea făinii, prin vânzarea la vasele și caicele din port, unde li se plătesc între 54-60 lei suta de kg., refuză a vinde făina brutarilor, așa că brutarii nemaivând de unde să-și procure făina necesară fabricării pâinii, populația e amenințată să ducă lipsa acestui aliment”³⁷.

Acuzele apărute în ziarul „Argus” în primăvara anului 1916 erau preluate și de alte ziare: „Primăria Capitalei se aprovizionează, ca mai toate din țară, cu o cantitate însemnată de făină, pentru ca în momente critice, Bucureștii să fie la adăpostul unei crize. O parte din această cantitate a cumpărat-o Turcia prin Fuad-Bey și se exportă prin Constanța...(…) E de presupus că administrația noastră comunală trebuie să fi asigurat aprovizionarea Capitalei regatului și a împrejurimilor sale într-o măsură foarte largă, pentru a se fi putut hotărî să vândă pentru export rezervele comunei”³⁸.

De la Constanța, corespondentul ziarului „Universul” transmitea tot în acele zile următoarea știre: „În portul nostru se găsesc peste 100 corăbii cu pânză turcești și zilnic sosesc altele în număr mare. Asemenea sunt și câteva vapoare, toate venite ca să încarce alimente. În ultimul timp însă a sosit un ordin autorităților în drept, de a nu se mai permite încărcarea niciunui fel de aliment. La primirea ordinului se găseau încărcate două vapoare și câteva corăbii, care au fost bătute în bazinul docurilor și păzite de grăniceri spre a nu fugi, după cum au făcut și altele. Faptul acesta îngrijorează mult pe comandanții vapoarelor și corăbiilor, care au intervenit pentru liberarea vaselor. Prin oraș circulă știrea ca guvernul e hotărât sau să

³⁶ „Universul”, an XXXII, nr. 242 din 3 septembrie 1914, p. 2.

³⁷ „Universul”, an XXXIV, nr. 12 din 13 ianuarie 1916, p. 2.

³⁸ „Adevărul”, an XXIX, nr. 10423 din 17 martie 1916, p. 3.

rechiziționeze acele vase sau să le invite să părăsească portul”³⁹. Iar fenomenul continua să se amplifice, pe măsură ce criza alimentelor pe piața Turciei se agrava; la 18 aprilie 1916 același ziar nota: „Ieri a sosit în port vaporul <<Isac>>, sub pavilion turcesc, spre a încărca cereale. În port se mai găsesc 200 vase cu pânză, venite să încarce diferite mărfuri”⁴⁰. Totuși guvernul a intervenit, iar la 27 aprilie 1916 ziarele anunțau că „exportul de făină se face deocamdată numai pentru depozitele pentru care morarii au avut angajamente anterioare. Prin Constanța nu se mai înregistrează de câteva zile atari exporturi”⁴¹.

E drept că mai rar, soseau și vase cu marfă pentru portul Constanța. Astfel, în ianuarie 1915 se afla în portul Constanța vaporul „Janna” care „a descărcat între alte mărfuri 1000 de lăzi cu tablă de tinichea pentru o societate petrolieră”⁴². Altă știre scurtă informa publicul la 17 iulie 1915 că „a sosit în portul nostru vaporul <<Sofia>> venind din Varna, încărcat cu diferite mărfuri”⁴³.

La începutul lunii aprilie sosea un vas sub pavilion otoman cu 200 butoaie cu untdelemn, în compensație⁴⁴. Despre acest gen de comerț aflăm tot din presă, care anunța că în luna februarie a anului 1916: „s-au dat autorizații de a se exporta 90 vagoane benzină în Turcia, importându-se în compensație 30 vagoane untdelemn, 7300 kg lână pentru Germania, din Constanța”⁴⁵. În iulie 1916 mai soseau în port „trei corăbii sub pavilion turcesc, încărcate cu ghindă și butoaie goale”⁴⁶.

Portul Constanța avea în vremuri normale și un trafic de tranzit important, dar după declanșarea războiului și închiderea strâmtoarelor acesta a fost redus la minimum. Astfel în decembrie 1915 presa anunța că „La Constanța au fost aduse din Constantinopol 48 mii kg. de țesături de lână spre a fi tranzitate în Germania”⁴⁷. În aprilie 1916 se anunța autorizarea tranzitului unui lot de chibrituri din Austro-Ungaria pentru Turcia, prin Constanța, ca și a unuia de instrumente chirurgicale din Germania tot pentru Turcia⁴⁸. În iulie 1916 se aproba un transport de 50 de tone sodă caustică din Austro-Ungaria pentru Turcia, prin portul Constanța⁴⁹.

Pentru a evita pericolul reprezentat de flota rusă ce supraveghea portul Constanța, vasele turcești plecau mai ales noaptea, după cum vedem din știrea următoare: „Ni se anunță din Constanța că noaptea trecută pe un întuneric de

³⁹ „Universul”, an XXXIV, nr. 75 din 16 martie 1916, p. 4.

⁴⁰ „Universul”, an XXXIV, nr. 109 din 21 aprilie 1916, p. 3.

⁴¹ „Universul”, an XXXIV, nr. 115 din 27 aprilie 1916, p. 5.

⁴² „Universul”, an XXXIII, nr. 16 din 17 ianuarie 1915, p. 4.

⁴³ „Universul”, an XXXIII, nr. 195 din 17 iulie 1915, p. 2.

⁴⁴ „Universul”, an XXXIV, nr. 94 din 4 aprilie 1916, p. 3.

⁴⁵ „Universul”, an XXXIV, nr. 51 din 21 februarie 1916, p. 2.

⁴⁶ „Universul”, an XXXIV, nr. 201 din 22 iulie 1916, p. 4.

⁴⁷ „Universul”, an XXXIII, nr. 355 din 24 decembrie 1915, p. 3.

⁴⁸ „Universul”, an XXXIV, nr. 94 din 4 aprilie 1916, p. 5.

⁴⁹ „Universul”, an XXXIV, nr. 202 din 23 iulie 1916, p. 3.

nepătruns, două vapoare turcești, care se aflau în port încărcate cu făină și petrol, au plecat spre Constantinopol”⁵⁰.

Greutățile navigației prin strâmtori și în general pe Marea Neagră au determinat de multe ori comandanții de vase să se refugieze pentru o perioadă în portul Constanța. Spicuim câteva exemple în acest sens, preluate din presa vremii. La 1 octombrie 1914 corespondentul de la Constanța al ziarului „Universul” scria: „Aseară s-au înapoiat în portul nostru, venind din Constantinopol, trei vase de comerț grecești care acum câteva zile au părăsit porturile noastre dunărene cu o încărcătură însemnată de cereale pentru Franța. Interesându-mă de cauza înapoierii, căpitanii vaselor mi-au declarat că autoritățile turcești le-au pretins, sub amenințări, descărcarea cerealelor la Constantinopol. În urma instrucțiunilor primite de la legațiunile greacă și franceză din Constantinopol, de a se opune și a nu descărca sub niciun motiv cerealele la Constantinopol, vasele grecești s-au reîntors la Constanța, unde așteaptă noi instrucțiuni”⁵¹.

Un alt caz era cel al vasului grecesc „Princesse Giovana” ce fusese sechestrat de turci la Constantinopol și trimis spre un port din Asia Mică spre a aduce de acolo cărbuni la Constantinopol. Conform ziarului citat, „ieșind din Bosfor comandantul și echipajul vasului au refuzat să se mai puie în serviciul Turciei și au îndreptat vasul spre Constanța”⁵².

Despre navigatorii ce se străduiau să aprovizioneze piața turcească în acei ani cu mărfuri din portul Constanța, se exprima foarte bine corespondentul de la Balcic al ziarului „Universul”, când la începutul anului 1916 nota: „În prezent Marea Neagră e parcursă pe lângă țarmuri de singurii temerari navigatori, un fel de corsari mai bine zis, care cu riscul vieții lor, al încărcăturii și al micii lor bărci cu pânze, aprovizionează cu gaz Țarigradul, iar la înapoiere aduc la Constanța articole de consumație ca: măsline, lămâi, castane, smochine, etc., de care noi avem atâta nevoie în timpul de față. Bineînțeles că speculațiunea lor este foarte rentabilă – când gazul are un preț fabulos la Constantinopol – câștigând într-un singur mers mii de lei, dar și prea expusă le e întreprinderea, când se întâlnesc în drum cu vreun vas rusesc. Experiența însă e mama prevederii. Acești navigatori – originale figuri asiatice – la eventuala apariție a dușmanului lor, își iuțesc pe cât posibil vasul lor spre nisipul țărmului, scot un dop mare de lemn așezat anume în pereții vasului spre proră, sub linia de plutire; barca se scufundă cu pupa până la jumătate prin intrarea repede a apei întrânsa, dându-i astfel aparență de naufragiu. Prin acest truc, de multe ori și-au găsit scăparea, ferindu-se în acest chip de bombardarea și goana vapoarelor rusești. Când pericolul se îndepărta, scoteau apa, aplicau la loc dopul, iar nava își lua iarăși drumul”⁵³.

⁵⁰ „Adevărul”, an XXIX, nr. 10435 din 29 martie 1916, p. 4.

⁵¹ „Universul”, an XXXII, nr. 273 din 4 octombrie 1914, p. 4.

⁵² „Universul”, an XXXII, nr. 327 din 27 noiembrie 1914, p. 5.

⁵³ „Universul”, an XXXIV, nr. 8 din 9 ianuarie 1916, p. 1.

Multe vase însă nu au avut noroc și au fost confiscate de flota rusă sau chiar scufundate. Presa vremii menținează mai multe asemenea știri. Vasul „Amalia”, sub pavilion italian, ce plecase încărcat din portul Constanța cu fasole, cașcaval, făină și petrol spre Constantinopol, a fost capturat de flota rusă și dus la Sevastopol, iar echipajul și pasagerii arestați⁵⁴. La 15 iunie 1915 patru contratorpiloare rusești au întâlnit lângă Emine-Bourun câteva vase turcești care veneau de la Constanța; bănuind că acestea transportau muniții, rușii le-au incendiat, dar echipajele au fost salvate⁵⁵. La 20 iunie 1915 vama din Balcic anunța că în caicurile înecate de flota rusă în apropierea aceluia port „s-ar fi găsit pe lângă încărcătura de petrol și cantități enorme de făină și fasole strecurate în mod fraudulos la încărcare vaselor în portul Constanța”⁵⁶.

Prezentând poziția oficială a guvernului român, „L'Independance Roumaine” scria la începutul lunii septembrie a anului 1915: „Aflăm că două mari vase cu pânze au fost surprinse și urmărite nu departe de Constanța, de un torpilor rus. Cele două corăbii au trebuit să se refugieze în bazinul de la Tuzla, unde au ancorat la 150 metri de mal. Torpilorul rus le supraveghează din depărtare, așa că vasele nu-și pot urma calea. Guvernul român a intervenit pe lângă guvernul rus, cerând ca vasul de război să părăsească apele teritoriale române”⁵⁷. Două zile mai târziu se anunța că „torpilorul rus care exercita supravegherea în apropierea portului Constanța a primit ordin să părăsească apele românești și s-a îndepărtat în largul mării”⁵⁸.

Agenția rusă de presă relata despre acțiunea unor torpiloare rusești pe coasta bulgară, la finalul căreia, se menționa că au fost scufundate și „două vase cu pânze turcești care mergeau spre Constanța spre a lua benzină. Echipajele au fost făcute prizoniere” mai adăuga știrea citată⁵⁹.

Altă știre din 12 martie 1916 afirma că „de la Balcic s-a putut vedea cu ochii liberi cum un contratorpilor trăgea asupra unor corăbii care venea dinspre Constanța”⁶⁰.

*

Concluzionând, putem spune că în perioada neutralității (1914-1916) portul Constanța a avut o activitate redusă a cărei principală cauză a fost închiderea strâmtoarelor; se dovedea încă o dată că Marea Neagră era o mare închisă practic, iar țările riverane erau la discreția Turciei, care putea să controleze traficul prin

⁵⁴ „Dimineața”, an XII, nr. 4006 din 30 aprilie 1915, p. 1.

⁵⁵ „Dimineața”, an XII, nr. 4055 din 18 iunie 1915, p. 3.

⁵⁶ „Dimineața”, an XII, nr. 4059 din 22 iunie 1915, p. 6.

⁵⁷ Citat de „Dimineața”, an XII, nr. 4135 din 6 septembrie 1915, p. 1.

⁵⁸ „Universul”, an XXXIII, nr. 248 din 8 septembrie 1915, p. 4.

⁵⁹ „Universul”, an XXXIII, nr. 343 din 12 decembrie 1915, p. 1.

⁶⁰ „Adevărul”, an XXIX, nr. 10421 din 15 martie 1916, p. 2.

strâmtori. Problema aceasta a fost dezbătută în toată perioada interbelică și are influențe puternice și asupra traficului de astăzi din Marea Neagră.

Inevitabil, comerțul maritim s-a desfășurat doar cu țările riverane, Turcia, Rusia și Bulgaria, el fiind redus la câteva mărfuri esențiale: cărbune, petrol, făină și alte alimente. Flota românească de comerț și-a redus drastic activitatea din aceleași motive de mai sus. Insecuritatea traficului pe mare a sporit prin prezența și acțiunile flotei de război a Rusiei, care a supravegheat strict circulația vaselor și a mărfurilor, încercând să stopeze practic comerțul cu Turcia și Germania, țări inamice ei.

Un rol important în traficul portului Constanța l-au jucat micile corăbii cu pânze ce au reușit să se strecoare prin cabotaj, scăpând de urmărirea flotei rusești, dar cu multe sacrificii.

CONSTANȚA PORT DURING THE PERIOD OF NEUTRALITY

(1914-1916)

-abstract-

Key Words: Constantza harbour; import; export; 1914; 1915; 1916

In the years 1914-1916, Romania remained neutral, but the Black Sea straits being closed, commercial traffic was drastically reduced. The activity of the port of Constanța was also reduced, to the import of coal from Russia and the export of oil and food goods to Turkey and Bulgaria. The import was reduced to a minimum, being composed only of some food goods brought from Turkey. Traffic on the Black Sea took place in difficult conditions, because the Russian war fleet oversaw the departure of ships from the port of Constanța, many vessels being sunk on the grounds that they were smuggling food. Since the archive of the port of Constanța from those years was lost during the war, the documentation for this article was made mainly on the basis of the news that appeared in the newspapers of that time.