

RECHIZIȚIONAREA MOTONAVEI „PRAHOVA” ȘI SOARTA MARINARILOR ROMÂNI DIN ECHIPAJUL ACESTEIA

*Col.(rtr.) prof. univ. dr. Ion GIURCĂ**

Anii celui de Al Doilea Război Mondial au fost marcați de evenimente dintre cele mai nedorite pentru România, între care și pierderea aproape în totalitate a flotei comerciale, formată din nave aparținând companiei de stat Serviciul Maritim Român, Societății „Steaua Română” și unor armatori, cei mai reprezentativi fiind Alexandru Vlasov și Spiridon Valsopol.

În contextul evoluției situației politice și militare după 1 septembrie 1939, navele comerciale românești care navigau în Marea Mediterană și operau în porturile Alexandria, Port Said, Haifa, Marsilia, Genova, Izmir, Pireu și Istanbul au fost supuse unor controale abuzive din partea autorităților de la Londra, care acționau în totală contradicție cu legislația în privința navigației în apele internaționale.

După ocuparea de către trupele germane a celei mai mari părți a Europei Occidentale, în contextul orientării politice a României spre Germania și aderării la Pactul Tripartit, reacția Marii Britanii și SUA a fost fermă și irevocabilă în privința navelor românești aflate în porturile din Egipt și Palestina sau în cele nord-americane, fiind inițial reținute apoi rechiziționate prin invocarea legislației din aceste două state.

Navele comerciale care au rămas în apele teritoriale românești au fost închiriate comandamentului naval German de la Varna, iar pe durata războiului au fost utilizate pentru nevoile de transport ale armatei germane și române, marea lor majoritate fiind scufundate de către submarinele și aviația sovietică.

Toate încercările autorităților române, în anii războiului și după, de a recupera navele sau contravaloarea celor scufundate, s-au soldat cu un eșec. Doar armatorii au reușit să recupereze unele nave sau contravaloarea lor, după procese îndelungate intentate autorităților britanice și nord-americane.

Între navele comerciale care navigau sub pavilion românesc s-a aflat și motonava „Prahova”, care în anul 1940 aparținea lui Alexandru Vlasov.

Nava fusese construită de către firma „Armstrong Whitworth & Co. Ltd.” din Newcastle, fiind terminată și intrată în serviciu la 4 martie 1922, având ca destinație „Prima Societate Națională de Navigație”, înființată la 27 noiembrie/10 decembrie 1913 sub președinția lui Anghel Saligny, care și-a

* Universitatea Hyperion din București.

început activitatea la 1/14 martie 1914, cu puțin timp înainte de izbucnirea Primului Război Mondial.

Nava era destinată să execute transporturi de mărfuri, în special cereale, de la Brăila și Galați către diferite porturi din Europa Occidentală. Dificultățile de navigație pe Brațul Sulina, unde dragajul nu se executa conform nevoilor pentru navele maritime, cât de apariția sloiurilor pe Dunăre în lunile de iarnă, au generat mari pierderi companiei.

Alexandru Vlasov achiziționează și exploatează profitabil nava „Prahova”

În condițiile în care statul român nu a subvenționat „Prima Societate Națională de Navigație”, aceasta devenind insolubilă, în anul 1933 nava „Prahova”, împreună cu „Oltul” și „Siretul”, a fost achiziționată de către Alexandru Vlasov la prețuri considerate avantajoase: Prahova - 6 575 320 lei, Oltul - 7 508 250 lei, Siretul - 1. 981 200 lei.¹

Navele au fost utilizate în principal pentru transportul cărbunelui provenit din Polonia către Turcia, Grecia și Italia, pentru ca începând cu anul 1936 să opereze și în Atlanticul de Sud către porturile de pe coasta de est a Americii de Sud, în special cele din Argentina și Brazilia.

Pe durata exploatării, nava „Prahova” și echipajul acesteia, format din marinari români și străini, s-a confruntat cu diverse situații critice. La 4 noiembrie 1937 agenția Rador transmitea de la Berlin știrea că vaporul „Prahova”, care eșuase în largul portului Kiel, a putut fi pus din nou pe linia de plutire prin propriile sale mijloace, plecând spre Lübeck. Știrea publicată de către ziarele din București, a provocat îngrijorare la Brăila, unde se îmbarcaseră cei mai mulți membri ai echipajului, cât și alte persoane.

Nava plecase de la Brăila în ziua de 22 mai 1937, cu o încărcătură de 7000 tone de cereale pentru Mexic, fiind după unele date supraîncărcat. Conform unei știri transmisă de la Brăila, „*Din scriptele căpităniei portului rezultă că la plecarea din Brăila pentru voiajul în Mexic, „Prahova” îmbarcase ca membri în echipaj 14 persoane, majoritatea lor fiind din orașul nostru, în frunte cu d. Aurel Ligoa, comandantul vasului, domiciliat în str. Polonă și fiica sa, Zoe; de asemenea mai erau îmbarcați: Florea Bălănică, Dumitru Angheluță, Teofil Dumitrescu, Spiridon Petrescu H. Panasîuc, N. Teodorescu, Lacne Valeriu, Matei Ștefan, Barbu Farcaș, Puia Dumitru, Mihai Lamovei, Boboc Stignei și Horia Budescu. Ofițerii vaporului sunt d-nii: Niculae Dumitrescu, Niculae Dumitriu și Tassos Harvalias, precum și Nicolae Amorțilă, asistent, Constantin Tomescu, telegrafist, Const.*

¹ Argus, Organ zilnic al comerțului, industriei și finanțelor, Anul 24, Nr. 6272, 5 noiembrie 1934, p. 2.

Moroșanu, mecanic. Împreună cu soția sa Elena, Stan Gh. al doilea mecanic, Leianche Catol cambuzier și câțiva greci și polonezi. O parte din membrii echipajului însă s-au repatriat acum câtva timp, unii revenind în țară cu alte vapoare, iar alții cu trenul. Rudele celor cari se găseau pe vaporul „Prahova” așteaptă cu înfrigurare amănunte asupra naufragiului”².

După incidentul din portul Kiel, în timp ce nava executa cursa spre Pireu, în apropiere de Gibraltar a fost oprită de un vas aparținând naționaliștilor spanioli și controlat. La Pireu, unde nava a ajuns în siguranță, se discuta despre schimbarea pavilionului românesc al acesteia cu unul grecesc. La aflarea acelei știri, cinci marinari de la bordul „Prahova” au solicitat debarcarea, fiind aduși în țară cu vaporul „Regele Carol I”. Ajunși la Constanța în ziua de 8 noiembrie 1937, marinarii au declarat că motivul solicitării debarcării a fost știrea că, „vaporul va face mai multe voiajuri în Spania comunistă și că statul român, nepermițând acest lucru, agenția a hotărât să schimbe pavilionul”³.

Problemele pentru această navă, ca de altfel pentru toate cele care efectuau transporturi în apele internaționale, s-au complicat odată cu declanșarea celui de Al Doilea Război Mondial, mai ales în primăvara anului 1940 când centrul de greutate al operațiilor militare era Europa Occidentală, Marea Nordului și Oceanul Atlantic.

La 20 mai 1940, când deja se profila victoria Germaniei pe frontul din vestul Europei, nava a ridicat ancora din portul Genoa, ajungând la 9 iunie 1940 în SUA, la Hampton Roads (Virginia), de unde a plecat imediat la New York, portul Charleston, pentru descărcarea mărfurilor de la bord.

În timp scurt, după ce a fost încărcată cu mărfuri la Charleston, nava „Prahova” a plecat în cursă la Los Angeles, trecând prin Canalul Panama, apoi a navigat în lungul coastei de vest a SUA. La 17 decembrie 1940 nava a intrat în coliziune cu un alt vapor, fiind grav avariată și trimisă pentru reparații în docul San Pedro, pentru ca apoi să fie transferată unui armator de la „Alvion Steamship Company”, context în care denumirea acesteia a fost schimbată în „Tropicus”, la bordul ei fiind arborat pavilionul statului Panama.

A fost momentul în care nava și-a pierdut definitiv identitatea românească. Prin această acțiune Alexandru Vlasov a încercat să salveze nava de la o eventuală rechiziție din partea SUA, în contextul creat după Conferința Pan-Americană de la Rio de Janeiro, din ianuarie 1942, în cadrul căreia 19

² *Salvarea vaporului „Prahova”, în Dimineața, Anul 33, Nr. 11122, 6 decembrie 1937, p. 9.*

³ *Cinci marinari de pe vaporul „Prahova” și-au cerut debarcarea în portul Pireu. Ei nu vor sa meargă în Spania comunistă, în Universul, Anul 54, nr. 313, 13 noiembrie 1937, p. 3.*

din cele 21 de state participante au semnat la 28 ianuarie „Actul final”, care prevedea ruperea relațiilor diplomatice cu statele Axei.⁴

La 8 septembrie 1942 nava „Tropicus” a fost rechiziționată de către autoritățile SUA, echipajul românesc fiind internat, a fost redenumită „Cloverbank”, utilizată pe toată durata războiului pentru transporturi maritime, conform planurilor „American War Shipping Commision”. După încheierea războiului, nava a fost trecută în compunerea companiei „CIA. Argentina de Navegación de Ultramar”, efectuând transporturi comerciale între Argentina și Brazilia.

Argumentele autorităților din SUA pentru rechiziționarea navei, prezentate mai târziu lui Alexandru Vlasov, se regăsesc în documentele oficiale ale executivului nord american, fiind oarecum asemănătoare cu cele din cazul cargoului „Mangalia”: „*Întrucât titlul navei „S/S Tropicus” din registrul argentinian a fost rechiziționat în temeiul actului de 6 iunie 1941, modificat, la sau în jurul datei de 31 iulie, 1942; și*

Întrucât Secțiunea 3, litera (b) din actul aprobat la 24 martie 1943 (Legea publică 17, al 78-lea Congres; prevede în parte după cum urmează: (b) Administratorul, War Shipping Administration, poate stabili în orice moment înainte de plata integrală sau depozit în plin cu Trezorerul Statelor Unite, sau plata sau depozitul de 75 la sută de justă compensație pentru proprietarul oricărei nave al cărui titlu care a fost rechiziționat în conformitate cu secțiunea 802 din Actul Marinei Comerciale, 1936, modificat, sau actul din 6 iunie 1941, nu este cerut de Statele Unite și după aceasta a fost luată o decizie și această notificare a fost publicată în US Federal Înregistrate, o astfel de navă va fi considerată a fi fost rechiziționată în toate scopurile de la data luării hotărârii inițiale: cu condiția, totuși, că nu se va lua o astfel de hotărâre cu privire la orice vas după expirarea unei perioade de două luni după încheierea înapoierii a unei astfel de nave conform titlului rechiziție decat cu acordul proprietarului; și

Întrucât nici suma integrală, nici 75 la sută de compensare justă pentru o astfel de navă nu a fost plătită sau depusă cu Trezorerul Statelor Unite; și

Întrucât fostul proprietar al suspusei nave a consimțit la o hotărâre la utilizarea vasului nu mai este cerută de Statele Unite și către întoarcerea navei și transformarea rechiziției de titlu asupra acesteia la rechiziționarea folosirii acestuia în conformitate cu actul aprobat la 24 martie, 1943, și

⁴ Final Act of the Thrid meeting of the ministers of Foreign Affairs of the American Republic, Rio de Janeiro, Brazil, January 15, to 28, 1942, <http://www.oas.org/council/meetings%20of%20consultation/actas/acta%203.pdf>.

Întrucât secțiunea 202 din actul din iulie 8 1946, prevede că, începând cu 1 septembrie 1946 și continuând doar în perioada care se încheie la 31 decembrie 1946, „toate funcțiile, puterile și îndatoririle navei de război Administrație, inclusiv toate cele din prim-plan prevederile prezentului act referitoare la Administrația menționată sunt prin prezenta transmise și vor fi exercitate de către Comisia Maritimă a Statelor Unite sub aceleași autorități legale și sunt supuse acelorași condiții și limitări care nu sunt altfel modificate de prevederile prezentului act referitoare la administrația menționată, după caz la Administrația de Navigație de Război pe 30 august 1946 și Expediția de Război, Administrația va înceta să mai existe de la 1 septembrie 1946”;

Acum, așadar, eu, A. J. Williams, Secretarul Comisiei Maritime a Statelor Unite ale Americii, prin prezenta certificăm că la 19 decembrie 1946, Comisia Maritimă a Statelor Unite ale Americii, acționând în temeiul actului aprobat la 24 martie 1943 (Legea publică 17, Al 78-lea Congres), a stabilit că nu este necesară proprietatea asupra navei respective de către Statele Unite și că din și după data publicării prezentei în Registrul Federal, utilizarea mai degrabă decât titlul unei astfel de nave va fi considerat a fi fost rechiziționat ”⁵.

Vaporul a fost returnat lui Alexandru Vlasov abia în anul 1947, după ce i-a fost redat numele de „Tropicus”, în baza unui document emis de către Comisia Maritimă a Statelor Unite ale Americii, intitulat „Depunere de justă compensație”, în care se arăta că: „Se notifică prin prezenta că la 17 ianuarie 1947, Comisia acționând în temeiul actului din 6 iunie 1941, Legea Publică 101, 77 - a Congresul (55 Stat. 242), astfel cum a fost modificat, în special prin secțiunea 3 litera (a) din act din 24 martie 1943, Legea publică 17, 78-a Congres (57 Stat. 45), a depus la Trezoreria Statelor Unite ale Americii suma de 250.000,00 USD drept compensație pentru folosirea navei „Tropicus”, din Registrul argentinian, care a fost rechiziționată la Los Angeles, California, conform actului menționat din 6 iunie 1941, modificat la 31 iulie 1942.

În conformitate cu secțiunea 3 (a) menționată în actul din 24 martie 1943, titularul oricărei creanțe valabilă pe cale de ipotecă, de garanție sau atașament de garanție asupra respectivei nave sau a oricărei stipulații aferente acesteia într-o instanță din Statele Unite, existent la momentul unei astfel de solicitări, justiția poate începe în termen de șase luni de la publicarea prezentului aviz în Registrul Federal și menține în tribunalul

⁵ The National Archives of the United States, *Federal Register*, Volume 12, Number 19, Washington, Tuesday, January 28, 1947, p. 564.

districtual al Statelor Unite în a cărei custodie a fost luată o astfel de navă sau în a cărei jurisdicție teritorială se află nava la momentul rechiziției"⁶.

Reintrată în posesia lui Alexandru Vlasov, nava a fost încadrată cu un nou echipaj, a plecat spre Europa, ajungând la 17 august 1947 în portul Genoa și reintegrată în compania SITMAR (Società Italiana Trasporti Marittimi).⁷

Având în vedere solicitările mari în privința transporturilor de pasageri (emigranți, foști prizonieri de război) Alexandru Vlasov a decis transformarea și modernizarea navei, cu destinație transport pasageri, căreia i-a dat numele de „Castelverde”, în amintirea unei alte nave, cu același nume, torpilată de către un submarin britanic la 14 februarie 1942, în timp ce efectua o cursă de la Neapole la Tunis.

În anii care au urmat, vaporul a navigat doar în apele mărilor europene. Schimbările în structura companiei SITMAR, care au avut în vedere și modernizări ale navelor, a determinat proprietarul să schimbe din nou denumirea navei, astfel că începând cu 16 mai 1950 a primit numele de „Castelmarino”, pe care l-a păstrat până la scoaterea din serviciu, la 9 august 1953.

Principala linie maritimă pe care a fost utilizată nava, Marea Britanie-Australia, s-a dovedit rentabilă, fiind destinată transportului de emigranți, fapt ce a asigurat companiei lui Alexandru Vlasov profituri uriașe. Așadar, nava „Prahova”, care a avut după 1940, succesiv, numele de „Tropicus”, „Cloverbank”, „Castelverde” și „Castelmarino”, nu a mai revenit în apele teritoriale românești, precum nici proprietarul său, care a avut-o în atenție și exploatare timp de 30 de ani.

Prezența navei „Prahova” în apele teritoriale ale SUA

Ajunsă în porturile din SUA, nava „Prahova” și membrii echipajului, în frunte cu comandantul acesteia, s-a aflat în situații diferite generate de factori obiectivi și subiectivi, cărora oficialitățile române de la Washington și New York, împreună cu cele din țară au căutat soluții legale și umane pentru rezolvare.

În iunie 1940, când se afla la Charleston, echipajul navei „Prahova”, aflată sub comanda căpitanului de cursă lungă Alexandru Tiufiev, includea 9 iugoslavi și 15 români:

⁶ *Ibidem*.

⁷ Pe larg în, Plowman, Peter (2004). *The SITMAR Liners: Past and Present*. Dural, NSW: Rosenberg Publishing. ISBN 1877058254.

Nr. crt.	Numele și prenumele	Funcția	Nr. crt.	Numele și prenumele	Funcția
1	Moroșanu Constantin	Mecanic șef	9	Petrov Anton	Focar
2	Moldoveanu G. Nicolae	Ofițer 2	10	Hacman Ioan	Focar
3	Antonenco Nicolae	Șef de echipaj	11	Slobozeanu Ioan	Focar
4	Zamfiropol Constantin	Lemnăru	12	Trofanici Ioan	Cărbunar
5	Osip Mihai	Timonier	13	Timbal Filip	Cărbunar
6	Scăunaș Haralambie	Timonier	14	Filip Hefiet	Bucătar
7	Sass Rudolf		15	Chițu Aurel	Ospătar
8	Eremia Ioan	Focar			

În ziua de 25 iunie 1940, membrii echipajului au solicitat comandantului navei „a ne preschimba salariul de bază cu accesoriile cuvenite, în dolari, cerând și restul până la completarea unui salariu de 90 (nouă zeci) dolari lunar. Deci în cazul că nu suntem satisfăcuți, vă rugăm a ne repatria în țară. Tot ceea ce ne face să cerem acest salariu este datorită condițiilor de trai prea scump. În cazul că se aprobă cerem reînnoirea contractelor prevăzând salariul stabilit în condițiile de trai ”⁸.

Având în vedere că cererea nu a fost rezolvată în aceeași zi, cei 9 marinari iugoslavi au părăsit nava, fiind reținuți imediat de către autoritățile nord-americane de la Serviciul imigrări, aspect despre care consulul Iugoslaviei la New York a fost informat imediat. Urmare a situației create, la 26 iunie 1940 D.M. Stanoievici s-a adresat consulului României, căruia i-a solicitat să intervină la autoritățile SUA pentru rezolvarea situației dificile în care se aflau cei 9 marinari. În aceeași zi Dr. Andrei Popovici a răspuns lui D.M. Stanoievici, informându-l despre existența unor nemulțumiri în rândul echipajului în privința salarizării, cât și despre faptul că deși „Prahova” era un vas comercial român, problema adusă în atenție nu intra în competența Consulatului României, transmițându-i prevederile Ordinului executiv nr. 8430, din 5 iunie 1940, care prevedea că: „Un marinar străin este obligat să prezinte un document de identificare de călătorie de forma unui pașaport, care să arate naționalitatea și identitatea sa și să-și ia amprente digitale, înainte de a coborî la țărm pentru orice scop. Documentul de călătorie va fi

⁸ Arh. MAE, fond Washington, România-SUA, probleme economice, Vol. 158, f.f.n.

*predat autorităților de imigrare de către fiecare marinar în momentul debarcării și returnat acestuia la cererea personală la momentul plecării"*⁹.

În acord cu acele prevederi, consulul român considera că: „...este evident că, deoarece există o problemă de prezentare a documentului de călătorie, naționalitatea și identitatea marinarilor iugoslavi, problema rămâne exclusiv în jurisdicția dumneavoastră. Desigur, dumneavoastră sau reprezentantul dumneavoastră aveți autoritatea mea de a merge la bordul SS Prahova pentru a soluționa această problemă cu cetățenii dumneavoastră”¹⁰.

Pentru a se discuta solicitarea de mărire a salariului, pentru ziua de 1 iulie 1940 comandantul navei a invitat la o ședință în salonul vaporului pe T. Tănăsescu – delegatul Consulatului României la New York și membrii echipajului. Conform procesului verbal întocmit, semnat de către comandant, mecanicul șef, ofițerul 2 și reprezentantul consulatului român: „Cu toții au declarat că dacă nu li se dă salariul cerut în scris, nu continuă serviciul și nu vor să rămână ambarcați, cerând pașapoarte sau certificate de călătorie în țară. Li s-a atras atențiunea că sunt înrolați cu contract nedeterminat și li s-a citit Art. 5 din Codul Maritim Comercial, care prevede că cheltuielile de repatriere cad în sarcina lor. Cu toții au declarat că suportă totul după lege. Domnul comandant a explicat la fiecare în parte că salariul contractat, va fi plătit în lire sterline la schimbul de 4 dolari, iar mărirea salariului se va face după cum se va stabili de onor Ministerul Marinei Comerciale și Aerului și de Armator, totuși nu au acceptat și au cerut insistent debarcarea.”¹¹

Situația creată a fost comunicată la București de către Andrei Popovici, de unde Cezar Ioanițiu, directorul Marinei Comerciale Române (MCR) a transmis la 10 iulie 1940: „Rog puneți în vedere echipajului vaporului Prahova inclusiv ofițerilor actualmente la Charleston să continue imediat voiajul, respectând contractele de înrolare existente conform normelor de salarizare stabilite la căpitănia Constanța. Contrar vor fi considerați ca dezertori și sancționați în conformitate cu prevederile legii speciale din 4 aprilie 1940”¹². Comandantului navei îi erau transmise prevederile legii invocate, care avea prevederi clare în privința situației create în urma cererilor formulate de către membrii echipajului: „În vremuri excepționale pentru a asigura bunul mers al transporturilor pe apă, MAM va putea decide toate măsurile necesare cu privire la obligațiunile de serviciu ale personalului vaselor sub pavilion român și menținerea contractelor de înrolare existente, pe termenul pe care-l va fixa; înăuntrul acestui termen

⁹ The National Archives of the United States, *Federal Register*, Vol. 5, Number, 111, p. 2146.

¹⁰ Arh. MAE, fond Washington, România-SUA, probleme economice, Vol. 158, f.f.n.

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

fixat de către MAM nici armatorii, nici personalul navigant nu va putea denunța contractele și debarca fără autorizația MAM. Părăsirea serviciului înainte de expirarea termenului fixat de MAM, sau fără aprobarea acestuia constituie o dezertare și va fi sancționată conform prevederilor acestui articol și respectiv art. 28 din prezenta lege"¹³.

Erau transmise, de asemenea, unele prevederi dintr-o lege din 21 februarie 1907, iar comandantului navei i se cerea să prezinte aceste aspecte membrilor echipajului vaporului „Prahova”. Starea de spirit a echipajului era determinată și de situația creată ca urmare a ocupării Basarabiei și nordului Bucovinei de către armata sovietică, mulți dintre marinari fiind din teritoriile cedate în iunie-iulie 1940.

Trimis de către Consulul României la New York pentru a încerca să apalaneze diferendul creat, T. Tănăsescu raporta după efectuarea vizitei la bordul navei: *„Este imposibil să te înțelegi cu ei, cererea lor trebuie satisfăcută și nimic mai mult. Vrea toți salariul să le fie mărit. După câte am înțeles și ofițerii vor înainta aceeași cerere. Căpitanul vrea ca basarabenilor și celui din Bucovina să le prelungim sau să le eliberăm câte un pașaport. Voi urma instrucțiunile pe care mi le-ați dat, prelungind pentru regăteni certificatele de călătorie celor care au livret de marinăr, iar cererile celorlalți, basarabenilor și bucovinenilor, le voi aduce cu mine la New York să decidă legația de soarta lor*”¹⁴.

Situația la bordul navei pare să fi scăpat de sub controlul comandantului, dovadă fiind evenimentele consemnate în documentele din anii 1940-1941.

Ofițerul George Angelescu – un rebel la bordul navei

Tonul actelor de indisciplină a fost dat, oarecum neașteptat și nefiresc, de către un marinăr cu rang de Ofițer 3. Pentru perioada 26 septembrie 1940-1 februarie 1941 în Jurnalul de bord al navei este consemnată activitatea lui George Angelescu, elev stagiar care a comis mai multe acte de indisciplină, care au constat în părăsirea repetată a navei fără aprobare, refuzul de a intra în serviciul planificat, fapte pentru care a fost sancționat conform regulamentelor în vigoare. Disputele între comandantul navei și George Angelescu au apărut încă de la 8 februarie 1940, când la Genova între cei doi a fost încheiat un contract de muncă, în prezența consulului României, în conformitate cu prevederile Codului Maritim.

Documentele depuse la dosar, extrasul din Jurnalul de bord, evidențiază acte de indisciplină ale ofițerului și pe teritoriul SUA, fapt ce a

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Arh. MAE, fond Washington, România-SUA, probleme economice, volumul 158, f.f.n.

determinat și intervenția unui ofițer al Serviciului American pentru Imigrări, care a solicitat comandantului navei reținerea la bord a marinarului român.

Din datele aflate în dosarul de judecată rezultă că în timp ce nava era andocată la Buenos Aires, directorul MCR a transmis căpitanului navei prin radio de la București ordinul de debarcare și repatriere a lui George Angelescu împreună cu alți patru marinari, pentru a fi diferiți Tribunalului Maritim și judecați pentru fapte de indisciplină și instigare la revoltă. Ordinul a fost ulterior respins. George Angelescu a cerut eliberarea de pe navă la 4 decembrie 1940, în timp ce nava se afla la ancoră la San Pedro, California. La 6 decembrie 1940, comandantul navei l-a informat pe solicitant că, în conformitate cu legea română, nu are puterea de a-l elibera fără autorizația MAM din România și că solicita o astfel de autoritate. Toate cererile de natură financiară ale lui George Angelescu au fost transmise de către comandantul navei Legației Române de la Washington D.C., pentru a le prezenta autorităților competente din România.

La 15 decembrie 1940 George Angelescu i-a adresat o scrisoare comandantului navei „Prahova”, în care arăta: *„Numai debarcarea este soluția pentru rezolvarea problemei. De aceea domnule căpitan, cred că dacă mi-am amânat debarcarea nu am motiv pentru câteva zile mai mult sau mai puțin. Mai mult, nu am intenția de a lua un nou loc de muncă pe o altă navă indiferent de același pavilion sau nave neutre. Vine timpul pentru licența mea. După ce voi termina această școală, cât și carantina, poate dacă drumurile maritime vor fi mai libere pentru navigație voi pleca în România. Voi fi mai mult decât bucuros și pentru prima dată în timpul serviciului meu sub comanda dumneavoastră să clarific această debarcare, în curând și cu patern spirit pentru că în același timp vă cer și ajutorul, dându-mi posibilitatea să fiți mulțumit acum și mai departe”*¹⁵.

Pentru actele sale de indisciplină, la 3 ianuarie 1941, conform aprobării Directorului MCR, comandantul navei l-a suspendat din serviciu pe George Angelescu „...având în vedere necazurile cu Angelescu și din cauza repetării infracțiunilor și a lipsei de cooperare și având în vedere că a trebuit să angajez un paznic să-l supravegheze pe Angelescu, și ca om care și-a pierdut încrederea pe care i-a dat-o Autoritățile pentru Imigrări.”¹⁶

Comportamentul lui George Angelescu a făcut obiectul multor discuții și unei ample corespondențe între comandantul navei „Prahova”, Andrei Popovici și Coste Brutus - însărcinatul cu afaceri ad interim al României în SUA. După unele sesizări ale lui Coste Brutus la Ministerul Afacerilor Străine (MAS) de la București, Andrei Popovici ar fi întreprins

¹⁵ *Ibidem*, pp. 422-423.

¹⁶ *Ibidem*, p. 422.

activități care depășeau atribuțiile sale și ar fi acționat în favoarea unor proprietari de nave sub pavilion românesc, sau a unor persoane fizice și juridice implicate în achiziționarea navei „Mangalia” reținută în SUA.

Deși la 2 ianuarie 1941, Serviciul American de Imigrare și Naturalizare a ordonat proprietarilor „Prahova” să rețină la bord în toate porturile Statelor Unite și să-l expulzeze din Statele Unite pe reclamant ca marinar de rea credință, cinci zile mai târziu ordinul a fost anulat, astfel că la 13 ianuarie 1941, comandantul navei, a aprobat în scris debarcarea lui George Angelescu și repatrierea pe cheltuiala proprietarului.

Raporturile de serviciu între George Angelescu și proprietarul navei „Prahova”, aflată la San Pedro, au fost întrerupte la 20 ianuarie 1941, când ofițerul, în pofida actelor de indisciplină comise, a transmis comandantului următoarele: *„Eu, subsemnul George Angelescu, al 3-lea ofițer la bordul ss. Prahova, sub comanda dumneavoastră, cu privire la anunțul dvs. că ați primit dispoziție pentru debarcarea mea prin aceasta, vă reamintesc că drepturile mele de compensare stabilite prin reglementările maritime, ca urmare a eliberării, sunt următoarele:.....*

Suma de 1222, 50 \$, ca totalitatea drepturilor mele de plată, vă rog să-mi plătiți în aceeași zi de 21 ianuarie 1941, fixată pentru externare. În caz contrar, a refuzului de a-mi plăti această sumă, voi fi obligat să solicit ajutorul și asistența Curții de Justiție a SUA”¹⁷.

Situația creată a fost oficial anunțată de către Brutus Coste, care la 22 ianuarie 1941 a transmis comandantului Alexandru Tiufiaev o adresă cu următorul conținut: *„Legația României atrage atenția membrilor echipajului vasului „Prahova” că acest vas a încetat a naviga sub pavilion românesc. Din această cauză autoritățile consulare române nu vor mai fi în măsură să ocrotească ca în trecut pe membrii români ai echipajului. Membrii echipajului să nu piardă din vedere că vasul va putea avea ca destinație, în viitor, țări în care România nu are reprezentanți consulari. Așa fiind, Legația României din Washington sfătuiește pe acei din membrii echipajului care doresc a se înapoia în țară să o facă acum. Armatorul s-a obligat a suporta cheltuielile de repatriere ale echipajului. Fiecare membru al echipajului are dreptul la: 1. Plata biletului de tren din portul American în care se află până la portul de îmbarcare spre Europa; 2. Plata biletului de vapor cl. a III-a dintr-un port American până într-un port din Portugalia sau Spania, pe un vapor navigând sub pavilionul Statelor Unite, Portugaliei sau Spaniei; 3. Plata biletului de tren clasa III de la portul portughez sau spaniol de debarcare și până în localitatea din România unde marinarul domiciliază; 4.*

¹⁷ Arh. MAE, fond Washington, România-SUA, probleme economice, volumul 158, f.f.n.

Plata hranei pe 30 de zile cât ar putea să dureze călătoria ¹⁸. Conținutul adresei trebuia adus la cunoștința membrilor echipajului, care trebuiau să semneze de luare la cunoștință, scrisoarea cu semnăturile urmând a fi trimisă urgent la Washington.

Având în vedere că comandantul navei nu a primit aprobarea autorităților române pentru debarcarea solicitantului, acesta nu a fost eliberat, rămânând la bordul vasului. Față de cerințele financiare ale lui George Angelescu, proprietarul navei „Prahova”, și-a exprimat acordul să-i plătească suma de 400 de dolari cash, toate cheltuielile de repatriere, inclusiv 60 de dolari pentru hrană și să-i asigure o poliță de asigurare de viață de 2 500 de dolari. Bani pentru aceste cheltuieli urmau să fie depuși la Consulatul României de la New York timp de șase luni și returnați proprietarilor dacă solicitantul nu se întoarcea în România. Informat despre ofertă, ofițerul a refuzat să o accepte.

Judecătorii americani ai cauzei au constatat că decizia comandantului navei „Prahova” din 3 ianuarie 1941 de a-l concedia și tăia salariul lui George Angelescu, nu a fost o ruptură, că *„relația creată prin acordul din 8 februarie 1940 a continuat să existe până când nava a încetat să mai arboreze pavilionul românesc”* ¹⁹.

Rămas la bordul navei, deși inițial a refuzat mărirea de salariu, George Angelescu a primit suma de 95 dolari pe lună, așa cum ceruseră majoritatea membrilor echipajului. Vânzarea navei a constituit un motiv pentru debarcarea lui George Angelescu, să solicite și să primească debarcarea, cât și dreptul de a i se plăti sporul de patru luni prevăzut de legea română în cazul demiterii înainte de data expirării contractului, conform Codului Comercial Maritim, Art. 551 și 552, care prevedea că: *„Dacă, în timpul călătoriei, nava este vândută, personalul echipajului are dreptul la întoarcerea în patrie pe cheltuiala navei și la plata salariilor. Dacă concedierea are loc în afara apelor patriei, indemnizația este egală cu o lună de salariu pe durata prezenței în patrie, pe coasta europeană a Mării Negre; la două luni de salariu pe coastele Mării Mediterane și pe celelalte coaste ale Mării Negre; la patru luni de salariu pe orice alte coaste. În niciunul dintre cazurile de mai sus, Căpitanul nu este îndreptățit să pretindă restituirea indemnizațiilor de la proprietarii navei dacă aceștia nu și-au dat acordul la concediere. Nici o despăgubire care i se datorează marinarului concediat înainte de închiderea registrului”* ²⁰.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem, p. 424.

²⁰ Ibidem, p. 425.

Judecătorii, poate subiectiv, și-au exprimat dezacordul față de prevederile celor două articole, invocând chestiuni de natură lingvistică și interpretarea traducerii prevederilor Codului Comercial Român.

Prin urmare, judecătorii cauzei au considerat că petentul nu era îndreptățit la vreun salariu pentru concediile cumulate de două luni câștigate în perioada de patru ani de serviciu pentru proprietarii „Prahovei”, pe acea navă și pe „Oltul”, de pe care era transferat, cu o rată de cincisprezece zile pe an.

Deși fusese debarcat la 3 ianuarie 1941, George Angelescu invoca cadrul legislativ din perspectiva faptului că la 25 ianuarie 1941 „Prahova” a încetat să mai arboreze pavilionul românesc și putea fi debarcat, ceea ce nu s-a întâmplat, astfel că a continuat să pretindă anumite drepturi salariale, marinarul devenind îndreptățit la debarcarea sa, conform legislației americane. Prin urmare, petentul solicita judecătorilor americani să oblige proprietarii să-i plătească bani în locul repatrierii. Totuși, judecătorii considerau că nu se justifica modificarea termenilor contractului fără acordul proprietarilor. Se evidenția faptul că autoritățile române din SUA și armatorul au întreprins aranjamente pentru repatrierea membrilor echipajului de pe o navă pe care urmau să o părăsească. Deși lui George Angelescu i s-a oferit repatrierea, acesta a refuzat în mod repetat să respecte cerințele și să obțină vizele corespunzătoare. Concluzia judecătorilor americani a fost că autoritățile române și armatorul au făcut totul pentru a satisface cerințele petentului, cu respectarea cadrului legal românesc, dar acesta a refuzat ofertele, invocând legi românești și americane, care excedau situațiile în care nava și persoana sa s-au aflat.

Edificator în acest sens este un răspuns al lui Coste Brutus la un raport al lui Andrei Popovici din 11 martie 1941, în legătură cu scrisoarea nr. 252/CP din 22 ianuarie 1941 transmisă comandantului navei „Prahova”, care ar fi fost răstălmăcit de către consulul României la New York. La 12 martie 1941 Coste Brutus îi transmitea lui Andrei Popovici: *„Prin acea scrisoare mă mărgineam să dau membrilor echipajului vasului Prahova sfatul de a se înapoia acum în România dacă au intențiunea s-o facă și arătam obligațiunile pe care armatorul le-a luat față de marinarii care vor dori să fie repatriați. Nu am dat echipajului ordin de repatriere, nici n-am făcut o înșirare limitativă a drepturilor lor față de armator. Nici-o lege nu-mi acorda dreptul să ordon unor cetățeni liberi înapoierea în țară sau dreptul de a modifica contractele în vigoare între marinari și armator. Înainte de eliberarea certificatului de radiere am cerut căpitanului Tiufaev să certifice că toate drepturile*

echipajului au fost achitate la zi. Am primit scrisoarea sa în acest sens. Constat acum că am fost indus în eroare"²¹.

Coste Brutus constata că Andrei Popovici își depășise atribuțiile, care îi permiteau doar să sprijine reprezentantul armatorului pentru procurarea pașapoartelor și vizelor pentru marinarii care urmau a fi repatriați, acuzând pe consul că a pus la dispoziția căpitanului navei „*documente de natură a aduce cele mai grave prejudicii membrilor echipajului în acțiunea lor legală în fața tribunalului competent. Mai mult, ați asociat, fără niciun temei, Legația la acțiunea Dv. afirmând că George Angelescu refuză să se supună ordinului de repatriere și a calomniat nava pentru 1222,00 \$, susține că nu se supune a ceea ce Legația Regală Română și acest birou consideră drept datoriile sale*”²².

Neprimindu-și la timp drepturile financiare solicitate, George Angelescu a sesizat autoritățile judiciare din SUA, care au întreprins cercetarea cuvenită față de reclamație, cât și pe cea depusă de către Dolphin Company, Inc. pentru calomnie la adresa conducerii navei. Deși inițial reclamantul solicita suma de 1222, 50 \$, ulterior a cerut 1176 \$, demersul său fiind respins la 3 aprilie 1941 de către „*onorabilul James Alger Fee, aflat în districtul nostru.*”²³ Argumentul pentru respingerea solicitării reclamantului a fost acela că „*acuzatorul și-a încălcat contractul prin neexecutarea cu fidelitate a muncii sale și că ar trebui să i se refuze recuperarea din cauza nerespectării condițiilor de eliberare și repatriere stabilite de Legația Regală Română a Statelor Unite*”²⁴.

Cazul George Angelescu este un exemplu tipic fie de consecvență a unui om de a-și apăra drepturile, în pofida comportamentului său discutabil, fie unul prin care se obstrucționa activitatea reprezentanților României în SUA, care aveau atât de multe probleme de rezolvat în contextul noului curs al relațiilor bilaterale dintre cele două state.

Epopaea unor membri ai echipajului navei „Prahova”

Dacă în final nava a avut o soartă bună, rezistând vitregiilor războiului și a fost retrocedată proprietarului, situația marinarilor români membri ai echipajului a fost tristă, aceștia fiind concediați de către noul proprietar, apoi internați în diferite lagăre de prizonieri.

²¹ *Ibidem.*

²² *Ibidem.*

²³ *The Prahova*, United States District Court, SD California, Central Division, 15 april 1941, p. 420.

²⁴ *Ibidem*, p. 421.

Prizonieri în Bermuda

Patru membri ai echipajului-Petrov Anton, Sass Rudi (Rudolf), Scăunaș Haralambie și Boancă Dumitru, conform contractului cu armatorul, la solicitarea lor și pe banii fostului proprietar, au plecat spre țară din SUA cu nava spaniolă „Esperanța Bay”, escortată în permanență de un crucișător britanic, dar au fost internați la 4 mai 1941 de către autoritățile nord-americane în Bermuda, un arhipelag situat la circa 1100 km. nord-est de Cuba.

Pe insula Paget fusese înființat un mic lagăr de prizonieri, în care au fost internați și cei patru marinari români, a căror situație a fost comunicată la 8 mai 1941 însărcinatului cu afaceri al României la Washington de către ambasada Spaniei în SUA, din care rezultă că aceștia fuseseră debarcați în portul militar San Jose, în Bermuda, de pe nava „Marques de Comillas”,²⁵ reținută de către Amiralitatea engleză.²⁶

O informație despre marinarii români internați în Bermuda a fost transmisă Legației România la Roma la 2 noiembrie 1942 de către cetățeanul italian Ugo Bernardo, repatriat în Italia, care a fost rugat să înștiințeze legația română care, la rândul său, să înștiințeze familiile acestora din România „*că se află în perfecta sănătate, că nu mai au de mult vești de la familii și că roagă familiile lor să nu fie îngrijorate pentru dânșii*”²⁷.

Despre viața celor internați în Bermuda există unele informații, rezultate din raportul unui membru al Comitetului Internațional al Crucii Roșii (CICR)-J. Sulzer, care a vizitat lagărul la 29 iunie 1945, document transmis și Crucii Roșii Române (CRR). În Bermuda exista un lagăr cu 13 bărbați, dintre care patru români, marinari pe fosta navă „Prahova”: Petrov Anton – născut la 16 august 1908 la Valea Persicilor, lângă Tighina; Sass Rudi (Rudolf) – născut la 20 mai 1905 la Galați; Scăunaș Haralambie născut la 10 ianuarie 1907 în Piatra; Boancă Dumitru – născut la 3 septembrie 1891 la Ostrovul Mare.

Lagărul era amenajat într-o fostă fortăreață de pe Insula Paget, lângă St. George, înconjurată cu sârmă ghimpată. Conform aprecierii funcționarului CICR spațiile de cazare erau săpate în pământ, protejate cu piatră și plăci de oțel, aveau instalație electrică și mijloace de stingerea incendiilor. Marea problemă o constituia umiditatea ridicată, greu de suportat de către prizonieri

²⁵ Navă de pasageri construită în 1928 de către „Soc. Espanola de Construcion Naval, El Ferrol” pentru Compania Transatlantica Espanola, Barcelona. Modernizată în anul 1941 a fost în serviciu până în anul 1961 când a fost distrusă în urma unui incendiu în portul El Ferrol.

²⁶ Arh. MAE, *fond Washington, Problema România-SUA probleme militare*, vol. 172, dosar Corespondența privind transportul de materiale pentru nevoile armatei din SUA în România, telegramă în legătură cu începerea stării de război între România și URSS. 1940-1942, f.f.n.

²⁷ Arh. MAE, *fond 71/1939 E 9*, vol. 121, f. 243.

în special pe timp de iarnă, majoritatea lor fiind afectați de reumatism. Temperaturile în cameră erau scăzute în lipsa sobelor și a combustibilului, iar apa curgea în permanență din tavane. În cameră existau paturi de lemn, saltele și perne, doar un cearceaf care era schimbat o dată la două săptămâni. Lagărul nu dispunea de infirmerie, pentru asistență medicală bolnavii fiind transportați la spitalele de pe alte insule din arhipelag, la aprecierea medicului militar care efectua vizite săptămânale. Hrana era preparată zilnic de către unul dintre prizonieri prin rotație, aceștia „...*primesc rația de mâncare obișnuită a armatei, ceea ce pare suficientă, aproximativ o livră²⁸ de unt și șase livre carne zilnic pentru tot lagărul. Primesc pâine proaspătă din belșug, dar lipsesc fructele. Întreaga insulă a dus lipsa fructelor în ultimii ani. Cei care doresc legume au dreptul de a lucra într-o grădină de legume, în afara lagărului. Aceștia primesc 5 pence pe oră în schimbul muncii lor. În plus, prizonierii cresc găini, rațe și iepuri, variindu-și astfel mesele. Pescuitul este permis în unele perioade.*”²⁹

Hainele erau realizate prin forțe proprii, în condițiile în care cele pe care le deținuse la reținere fusese confiscate și depozitate de către autoritățile militare. Ca urmare a intervenției lui J. Sulzer, autoritățile americane au promis repararea încălțămintei și returnarea hainelor. S-a constatat neasigurarea săpunului, prizonierii fiind nevoiți să-l procure singuri. În timpul liber prizonierii aveau permisiunea să înoate și să pescuiască timp de o oră în fiecare zi, să citească cărți și reviste, puține la număr. S-a constatat că lipseau mijloacele de informare asupra evoluției situației politice și militare internaționale, dar prizonierii aveau acces la serviciul religios la St. George, prilej de contact cu alte persoane.

În lagărul de prizonieri de la Toft Hall Kuntsford

După încheierea războiului, urmare a mai multor demersuri pe căi oficiale, cei patru marinari români au fost transferați în Marea Britanie, unde au sosit la 10 decembrie 1946, fiind trimiși în lagărul de prizonieri de la Toft Hall Kuntsford³⁰, situat la est de Liverpool, unde se aflau internați 1516 prizonieri, în mare majoritate germani, cât și un număr mic de oameni din 26 de state ale lumii, care se considera că lucrase pentru naziști în timpul războiului. Lagărul dispunea de 20 de barăci pentru personalul administrativ

²⁸ Livra, unitate de măsură a greutateii, utilizată la acea dată în state anglo-saxone, reprezentând 0, 45339237 kg.

²⁹ Arh. Societatea Națională Crucea Roșie Română, *fond Căutări persoane*, dosar nr, 3, f. 7.

³⁰ *POW Camp 2 Toft Hall Inspection Report Foreign Office Inspection Report held in the UK*, National Archives at Kew, *File Reference FO 939/85*.

și de pază, 58 de barăci pentru prizonieri.³¹ Statutul marinarilor români în lagărul din Marea Britanie a fost cel de prizonier de război, astfel că rezolvarea situației lor era complicată, în acest sens funcționarii Legației române și reprezentantul CRR de la Londra au fost solicitați să mijlocească eliberarea lor și trimiterea în țară.

În ziua de 27 martie 1947 prizonierii români au fost vizitați de către colonelul Douglas Căpităneanu, reprezentantul CRR la Paris și Londra, care a verificat documentele de care dispuneau și a constatat că toți aveau act de naționalitate, livret militar și de marinar. Mai constatase că autoritățile britanice erau dispuse să-i elibereze cu condiția ca Legația română să le asigure fonduri bănești, 20 pence pe zi, care să le asigure cazarea și hrănirea la „Casa Marinarilor” din Liverpool până la îmbarcarea pe un vapor, lucru posibil în condițiile existenței unei agenții de recrutare pentru marinari și a unor cereri din partea companiilor de navigație.

La 5 mai 1947, în numele celor patru marinari români de pe nava „Prahova”, Sass Rudolf scria șefului Legației române de la Londra următoarele: *„Văzând Domnule Ministru că nu avem posibilitatea de a fi repatriați curând în România, venim cu respect a vă ruga a face intervenție pe lângă Ministerul de Război englez a ne da posibilitatea a fi îmbarcați pe vasele Națiunilor Unite, având în vedere că pacea cu România a fost semnată la 10 februarie 1947. Totodată și după promisiunea D-lui colonel Căpităneanu că vom fi eliberați sau îmbarcați, rugăm domnule ministru foarte mult a vă gândi că fiind eliberați noi putem ajuta și familiile noastre. Sperăm domnule ministru că veți lua în considerație cererea noastră, așteptând un răspuns favorabil în scurt timp, după 6 ani de viață de prizonieri.”*³²

În lipsa unui răspuns imediat, sau ca măsură de prevedere, la 13 mai 1947, în numele marinarilor din lagărul de internare „Nr.2 POW Toft Hall Camp, Kuntsford”, Sass Rudolf i-a scris lui Radu Franasovici în legătură cu situația personalului român după vânzarea navei „Prahova” în portul San Pedro, California, reluând solicitarea unor fonduri bănești: *„În urma acestei vânzări noi am fost repatriați de reprezentantul Societății și cu asigurarea onor Legației române din Washington DC că vom ajunge în țară, după cum vedeți noi nu am ajuns în țară, legătură cu această Societate nu mai avem de 6 ani de zile și nici nu știm dacă Societatea mai există întrucât toate vapoarele au fost vândute. Întrucât noi nu avem posibilitatea a ne pune în legătură cu direcția acestei societăți, respectuos venim a vă ruga să binevoiți a face*

³¹ Pe larg în, *Prisoner of war camps (1939-1948)*, Project report by Roger J.C. Thomas, English Heritage, 2003.

³² *Ibidem*

dumneavoastră intervenția necesară pentru a obține întreținerea noastră, în caz că nu puteți obține declarația Societății „Alex. Vlasov” rugăm să binevoiți a depune dumneavoastră suma cuvenită pentru noi, până când ne vom imbarca, prin concursul dumneavoastră și al autorităților engleze, făcându-se un contract între noi și dumneavoastră a vă restitui suma depusă pentru noi”³³.

La 1 iulie 1947 R. Franasovici a transmis la București datele privind situația celor patru marinari români, inclusiv interogatoriile completate conform cerințelor, rugând pe Gheorghe Tătărescu: „...să binevoiți a dispune să mi se comunice dacă autoritățile competente din România sunt de acord să eliberez sus numiților actele necesare călătoriei și totodată dacă Legația României este autorizată a plăti drumul lor până în țară.”³⁴

Cu toate intervențiile la București, la 1 septembrie 1947 situația celor patru marinari români nu era rezolvată, dovadă fiind o altă scrisoare pe care Sass Rudolf a adresat-o ministrului României la Londra: „ Bine știți D-le Ministru suntem în al șaptelea an de internare, care familiile noastre se zbat în cea mai neagră mizerie din cauza lipsei de mijloace, singura lor speranță eram noi. Avem informație că afară se simte mare nevoie de marinari, deci cu ajutorul dumneavoastră și puțină voință, ne-am putea plasa în scurt timp, asigurându-vă încă odată că toate cheltuielile ce se va face cu această ocazie le vom suporta noi”³⁵.

În același timp, la 15 septembrie 1947 colonelul Douglas Căpităneanu intervenea la ministrul României la Londra pentru a oferi celor patru marinari români un sprijin financiar, în condițiile în care se angajau ca în momentul când vor fi încadrați pe o navă comercială vor returna suma. Rezoluția lui R. Franasovici a fost aceea de a se interveni la Comitetul Marinarilor din Marea Britanie pentru eliberarea certificatelor necesare angajării. Repatrierea marinarilor români aflați în Marea Britanie era complicată și de către autoritățile române, în condițiile în care la conducerea MAS fusese numită Ana Pauker.

O situație aparte s-a creat pentru marinarul Petrov Anton, care, fiind născut în Valea Perji-Nouă, județul Tighina, cu două surori și un frate la Constanța, avea mari probleme în legătură cu naționalitatea, având în vedere că teritoriul dintre Prut și Nistru fusese încorporat URSS, iar situația românilor din acel spațiu era în atenția și controlul Comisiei pentru Aplicarea Armistițiului din septembrie 1944.

³³ *Ibidem*

³⁴ *Ibidem*

³⁵ *Ibidem*

Pentru clarificarea situației sale s-a intervenit prin CRR la colonelul Douglas Căpitănescu, care trebuia să rezolve solicitarea formulată la 3 octombrie 1947 de către Petrov Anton, pe baza acelui interogatoriu. Scrisoarea transmisă ministrului român în capitala Marii Britanii este impresionantă și edificatoare pentru situația marinarului nostru: *„Domnule ministru. Subsemnatul Petrov Anton, de naționalitate român, de profesie navigator, cu respect vă rog să binevoiți a-mi lua în considerație această cerință. Am ieșit din țară în 1940 cu vaporul Prahova cu aprobarea ministerului român și recunoscut de toate autoritățile competente române. Plecat din USA în 1941 cu un vapor spaniol ca pasager și făcut prizonier de englezi în insula Bermuda, după cum cred că v-a informat domnul colonel Căpităneanu, care ne-a investigat aici în lagăr, după șase ani și șase luni de suferință, cu speranța că voi fi repatriat în țară, abia acum am primit o informație de la Ministerul de Război englez că nu pot fi repatriat în România deoarece guvernul nostru nu mă recunoaște de român. Nu pot înțelege care ar fi cazul nerecunoașterii! Sunt ieșit din România cu aprobarea tuturor autorităților noastre. Posed pașaport românesc, carnet de navigator românesc, livretul militar care vi-l trimit alăturat cu actul de naționalitate, drept care vă rog să binevoiți a le consulta dacă sunt cetățean român sau nu. Vă rog în urma cercetării actelor mele trimiteți-le înapoi. Cu speranță căci îmi veți satisface cerința, primiți d-le Ministru profundul meu respect pe care vi-l port.”*³⁶

Urmare la solicitarea lui Petrov Anton, R. Franasovici a cerut să i se prezinte dosarul petentului, fără ca în perioada care a urmat să întreprină ceva concret.

La 22 decembrie 1947, Legația Marii Britanii la București, în baza instrucțiunilor primite de la Londra, a transmis o Notă verbală MAS al României, prin care: *„...are onoarea a cere guvernului român să accepte 3 marinari din marina comercială, pentru repatriere. Acești marinari comerciali sunt internați, veniți în Marea Britanie din Bermuda, în februarie 1946. Toate detaliile privind acești trei oameni și pe încă unul (Petrov Anton, n.n.) au fost trimise atunci reprezentantului român la Londra, dar nu ni s-a comunicat nimic în această chestiune. Acești trei oameni sunt: SASS RUDOLF, SCĂUNAȘ HARALAMBIE și BOANCĂ DUMITRU. Ei au semnat declarații că doresc să se întoarcă în România. Se crede că reprezentantul român la Londra spera că acești oameni vor găsi ocupații pe vapoarele comerciale care pleacă din porturile Angliei. Totuși, nu se crede că Ministerul de Interne este dispus să elibereze pe acești oameni în Regatul*

³⁶ Ibidem

*Unit și în orice caz este deja un surplus de marinari comerciali în Regatul Unit*³⁷.

O lună mai târziu, la 20 ianuarie 1948, sub semnătura Elenei Georgescu-șeful Diviziunii Afaceri Consulare și V. Vartanian-șeful Direcției Consulare, se transmitea la Londra o copie din „Nota verbală nr. 172/ 1947” a Legației britanice la București, care solicita: „...să mi se comunice dacă acel Oficiu diplomatic a trimis Ministerului vre-un raport cu privire la repatrierea marinarilor Sass Rudi, Scăunaș Haralambie și Boancă Dumitru și în caz afirmativ să mi se înainteze o copie de pe raportul respectiv. Totodată, vă rog să mă informați asupra situației actuale a acelor marinari”³⁸.

La 4 martie 1948, aflat în continuare la „Toft Hall Camp Knutford”, Sass Rudolf s-a adresat colonelului Douglas Căpităneanu în numele grupului de marinari, mai puțin Petrov Anton, cu rugămintea de a fi informați asupra modului de soluționare a cererilor formulate cu un an în urmă. Reprezentantului CRR la Paris și Londra i se comunica: „...noi am cerut acum câțva timp a fi imbarcați pe vasele Națiunilor Unite și ni s-a spus dacă avem permisul de la The National Union of Seaman suntem liberi. De la War Office am avut informație de la Union că putem fi imbarcați pe vase sub 2000 tone și War Office nu ne admite. Suntem foarte curioși care este cauza de nu putem fi eliberați. Gândiți-vă D-le colonel că sunt 7 (șapte) ani de zile de când facem această viață mizerabilă, știind că suntem nevinovați cu nimic. Totodată, vă rugăm foarte mult a ne da o îndrumare ce trebuie să facem”³⁹.

În baza solicitării MAS de la București, posibil și a demersului colonelului Douglas Căpităneanu, la 21 aprilie 1948 Zevedei Barbu, consilierul Legației române de la Londra, solicita celor patru marinari români: „...vă rugăm, pentru îndeplinirea formalităților cerute de autoritățile din țară, să ne completați de urgență interogatoriile și formularele anexate. Imediat ce vom avea un răspuns vi-l vom comunica.”⁴⁰ Peste o săptămână Zevedei Barbu confirma în scris marinarilor despre primirea documentelor și trimiterea lor „autorităților românești competente”, mai puțin a celor ale lui Petrov Anton, solicitând să i se comunice situația sa.

Trimiterea și primirea documentelor la București este confirmată de raportul ministrului României la Londra adresat Anei Pauker în aceeași zi, din care rezulta că: „...în arhiva existentă la acest oficiu, Serviciul consular, nu se găsește vreo copie din care să rezulte că s-ar fi trimis un raport MAS

³⁷ Ibidem

³⁸ Ibidem

³⁹ Ibidem

⁴⁰ Ibidem

cu privire la repatrierea marinarilor români, prizonieri de război: Sass Rudolf, Scăunaș Haralambie și Boancă Dumitru. Am găsit în arhiva serviciului consular 3 scrisori ale marinarilor sus menționați, pe care le anexăm, prin care cereau repatrierea, sau ajutor pentru a se înapoia în țară”⁴¹.

Raportul era inexact, știut fiind faptul că în vara anului 1947 se intervenise la București în legătură cu situația celor patru marinari români. Ana Pauker era informată despre faptul că de situația marinarilor s-a ocupat reprezentantul CRR, fără a se lua vreo măsură, despre faptul că cei trei marinari se aflau în continuare în lagărul de prizonieri de la „Toft Hall Knutsford”.

Despre situația lui Petrov Anton, la 5 mai 1948 Rudolf Sass i-a scris consilierului Legației române la Londra că: „...dânsul se află tot în același lagăr cu mine, dar după informațiile ce le am, cred că a renunțat de a mai fi repatriat în țară, informații mai precise puteți avea de la Comisiunea Română care a fost aici în lagăr pe data de 4 mai a.c., sau de la comandantul câmpului Toft Hall Camp”⁴².

La 16 iunie 1948, Zevedei Barbu s-a adresat Biroului de Război din Londra în legătură cu situația celor trei marinari români, comunicându-i că: „...guvernul Republicii Populare Române consideră că acești prizonieri de război au pierdut cetățenia română, datorită faptului că în timpul războiului au luptat în rândurile armatei germane împotriva Națiunilor Unite. Stabilirea acestui fapt este încă neclară în ceea ce privește următoarele persoane care, potrivit informațiilor de care dispunem, nu au luptat în rândurile Armatei Germane împotriva Națiunilor Unite: Sass Rudolf, Scăunaș Haralambie, Boancă Dumitru”⁴³. Cu siguranță, cei patru marinari de pe nava „Prahova” nu acționaseră vreodată împotriva statelor care constituiseră Națiunile Unite, dar interpretările le erau defavorabile.

Chestiunea posibilității pierderii cetățeniei române de către cei patru marinari români pare să fi fost cunoscută de către aceștia, în condițiile în care aveau acces la presa britanică de unde aflau informații din țară, unele exacte, altele deformat, în condițiile în care începutul „războiului rece” își făcea efectele, cu aspectele sale pozitive și negative asupra moralului lor.

Problema pierderii cetățeniei române de către prizonierii aflați în Marea Britanie era mai complicată și viza pe toți românii aflați în lagăre de internare. Totuși, situația celor patru marinari români nu se încadra în prevederile „Legii nr. 162”, astfel că de la Londra se solicita repatrierea lor

⁴¹ Ibidem

⁴² Ibidem

⁴³ Ibidem

imediată, întrucât conform unei decizii a guvernului britanic, la 15 iunie 1948 toate lagărele de prizonieri din Anglia se desființau.

Lagărul de prizonieri „Toft Hall Knutsford” unde au fost internați marinarii români de pe nava „Prahova” a funcționat până la sfârșitul anului 1948, dar, din păcate, situația lor nu rezultă. Se pot lansa doar două ipoteze posibile: revenirea lor în țară sau angajarea la societăți străine de navigație după eliberare.

THE REQUISITIONIN OF THE MOTOR SHIP PRAHOVA AND THE FATE OF ITS SAILORS

-abstract-

Key Words: authorities, country, crew, legation, prisoner, repatriation, Romanian, ship

In the years 1940 and 1941, Romanian commercial ships, belonging to the state and some shipowners, were initially detained, then requisitioned by the military authorities in Great Britain and the USA. The motivation, later given, was the legislation in the two states regarding merchant ships belonging to states considered enemies. The case of the Prahova ship is a special one, it belongs to a shipowner. The requisitioning of the ship has an interesting history, as well as the fate of the Romanian sailors on board. In the USA, in Bermuda and in Great Britain, Romanian sailors faced some of the most difficult situations. The painful part was that of the period 1946-1948, when, despite all the efforts undertaken, they failed to obtain repatriation.