

PIRATERIA DIN APELE ROMÂNEȘTI INTERBELICE, ÎN PRESA VREMII

*dr. Constantin CHERAMIDOGLU**

În vara anului 1935 revista „Ilustrațiunea Română” insera în cronica săptămânală câteva rânduri, ușor ironice: „Pe coasta Mării Negre au apărut pirații. Dacă avem atâtea categorii de hoți de uscat, de ce nu am avea și <<hoți de apă>> - sau cum s-ar spune... <<pirații noștri>>!”¹. Furturi de pe vapoare și corăbii s-au petrecut, firește, de când există navigația, iar fenomenul a căpătat o mai mare extindere în anumite zone ale lumii și în funcție de condițiile favorabile existente.

Despre actele de piraterie săvârșite în apropierea porturilor românești de la Marea Neagră aflăm din presa vremii, dar tot acolo se găsesc și unele opinii potrivit cărora se exagera cu știrile despre acte de piraterie, când în fond, era vorba de simple furturi. Desigur comparația cu pirații ce acționau în mările din jurul Chinei, pune în ridicol multe din cazurile din apele noastre, dar fenomenul exista totuși și avea implicații atât imediate cât și pe termen lung. Reținem câteva rânduri dintr-un articol al corespondentului de la Galați al ziarului „Dimineața”, publicat în anul 1934: „Ni se relatează, cu regularitate cotidiană, acte de piraterie săvârșite în porturile noastre. Brăila pare chiar că deține recordul. În fond, adeseori se exagerează utilizarea calificativului – căci în majoritatea cazurilor <<pirateriile>> se reduc la delictul cel mai simplu: subtilizarea boarfelor vreunui marinar sau a altor obiecte de minimă valoare, din cabine sau de pe bord. <<Pirateria>> se comite și în timpul când vasul jefuit este sub încărcare ori descărcare. (...) Oricum <<pirații>> români nu ating nici pe departe felul cum lucrează, bunăoară, autenticii pirați recrutați din rândurile fiilor imperiului cersesc”².

O lucrare recentă asupra dreptului maritim propunea și o definiție a pirateriei: „Această infracțiune mai este numită și <<brigandaj maritim>> și constă în comiterea de acte de violență ilicită săvârșită în marea liberă sau într-un alt loc care nu este supus jurisdicției unui stat, fie de persoane particulare (echipaj, pasageri, etc., ai unor nave sau aeronave particulare) fie de navele sau aeronavele unor state cu scopul de a prăda, captura sau scufunda navele pe care le atacă”³.

* Societatea de Științe Istorice, Filiala Constanța.

¹ „Ilustrațiunea Română”, an VII, nr. 39 din 18 septembrie 1935, p. 2.

² „Dimineața”, an XXX, nr. 9954 din 12 septembrie 1934, p. 14.

³ Constantin Manea, Marian Moșneagu, *Dreptul mării în timp de pace și de război*, Edit. „Mica Valahie”, București, 2011, p. 175.

Desigur, despre faptele pirăților publicul afla din presa zilnică, dar circulau și multe zvonuri, în condițiile în care ce se petrecea pe mare se putea afla doar de la echipajele vaselor ce atingeau portul Constanța, sau de la pescarii din zonă. Astfel, în vara anului 1923 în ziarul „Universul” apărea o știre de la Constanța: „Din informațiuni date de proprietarii caicurilor ancorate în port, aflăm că și-au făcut apariția mai multe vase cu pirăți, care au jefuit mai multe caicuri ce veneau de la Constantinopol spre Constanța. Față de această veste, proprietarii diferitelor caice, aflate în portul nostru, și-au amânat plecarea de frica pirăților”⁴. Și fenomenul continua, pentru că același ziar făcea loc în paginile sale și următoarei telegramă sosite de la Constanța în ziua de 11 octombrie 1923: „în oraș circulă cu insistență zvonul, că vaporul <<Sozopol>> în drum, de la Varna spre Constanța, a fost atacat de pirăți. După ce comandantul vasului și marinarii au fost omorâți, vasul a fost prădat și lăsat în voia valurilor”⁵.

Iată ce scria corespondentul de la Constanța al ziarului „Universul” la 13 mai 1925: „Acum câteva zile societatea <<Frigul>>, în urma unei autorizații de a exporta calcan, a încărcat două corăbii cu această specie de pește, cu destinația Constantinopol. Corăbiile fiind favorizate de un vânt prielnic, au părăsit portul. În largul mării, la mai multe mile depărtare de port, corăbiile fură atacate de două bărci în care se aflau 10 oameni. Odată apropiate bărcile de corăbii, atacatorii se agăță de ele ca niște advărați pirăți. Suindu-se pe bord, ei bătură și legară pe marinari și pe comandanți și apoi traseră corăbiile la țărm unde au descărcat peștele. Apoi cu aceeași barcă au părăsit țărmul. Cazul a fost adus la cunoștința consulului turc, care a făcut imediat o reclamațiune consiliului de miniștri, ministrului turc la București și guvernului din Angora, arătând cele întâmplare. Cazul a fost reclamat și parchetului de Constanța, care a început cercetările. Unul dintre principalii atacatori este un oarecare Ghițescu, cunoscut pescar din localitate”⁶.

Actele de piraterie din apele românești s-au înmulțit în anul 1932, unul din motive fiind legat și de slaba reacție a autorităților române. Vaporul olandez „Galiledes” a fost atacat la începutul luni septembrie a anului 1932, înainte de a intra în portul Constanța. Iată ce relatează presa despre desfășurarea evenimentelor: „La orele două noaptea, în timp ce vasul se găsea ancorat în rada portului, s-a apropiat de el o barcă cu mai mulți inși care, cățărându-se pe lanțul de ancoră, au pătruns în magazii. Aici au răscolit mărfurile, luând o cantitate importantă de cafea și cositor. Un om de serviciu la punte zărind

⁴ „Universul”, an XLI, nr. 227 din 31 august 1923, p. 4.

⁵ „Universul”, an XLI, nr. 264 din 13 octombrie 1923, p. 2.

⁶ „Universul”, an XLIII, nr. 110 din 16 mai 1925, p. 2.

pirații, a dat alarma. Hoții nu au putut fi însă prinși. Ei s-au strecurat pe punte de unde, favorizați de întunericul nopții, s-au coborât în barcă, luând cu ei mărfurile furate. Pe vapor au lăsat o pereche de pantofi. Căpitănia portului a deschis o anchetă”⁷.

Despre o altă încercare de jefuire a unui vas din rada portului se transmitea la 25 octombrie același an: „Aseară a ancorat în rada portului vaporul <<Gesmoore>>, sub pavilion englez. Către miezul nopții și-au făcut apariția din larg două bărci cu pirați, care s-au apropiat de vas, trei din bandiți încercând să se strecoare pe vas de la pupă, cu scopul de a-l jefui. Au fost observați însă de ofițerul de cart, care, dând alarma, acești au dispărut în larg. Cazuri ca acesta s-au produs la intervale scurte în portul nostru, fără ca banda de pirați să poată fi identificată”⁸.

Dar nu se poate spune că poliția nu făcea nimic. La 5 martie 1933 chestura locală, împreună cu căpitănia portului Constanța și plutonul de grăniceri au arestat pe I. Reșa și N. Bondoc, despre care ziarul citat scria că „de luni de zile jefuiau vapoarele străine ce acostau în rada portului nostru”, adăugând că „barca cu care operau a fost descoperită la punctul Vii”⁹.

Despre furturile de pe vapoarele de pasageri știrile sunt mai rare, dar ele arată că fenomenul exista totuși. Un caz din septembrie 1933 era relatat de corespondentul de la Constanța al ziarului „Curentul” astfel: „Înainte de plecarea vaporului <<Dacia>> al Serviciului Maritim, în timpul când se îmbarcau ultimii călători, au fost descoperiți doi pirați care au încercat să jefuiască pe câțiva pasageri. D. Simon Wilhelm Hoffmann din Arad, s-a îmbarcat pe la orele 8 seara pe vaporul <<Dacia>> spre a face o călătorie de plăcere până în Palestina. După ce a îndeplinit formalitățile de rigoare și legale d. Hoffmann s-a instalat pe vapor, introducându-și bagajele în cabina pe care o rezervase. După ce a îngrijit de plasarea valizelor sale d. Hoffmann a încuiat cabina, a luat cheia cu el și a ieșit pe punte la aer și să privească la forfoteala de lume de pe chei și la operațiunile de îmbarcare a celorlalți călători. Puțin timp înainte de plecarea vaporului d. Hoffmann a constatat cu surprindere că ușa de la cabina sa a fost descuiată cu forța iar bagajele sale dispăruseră. Împreună cu un ofițer de la bord, d. Polițai C. Duca a început cercetările și după puțin timp a descoperit bagajele călătorului într-un closet al vasului. Geamantanele erau parte deschise forțat, parte tăiate cu cuțitul iar din conținutul lor lipseau o sumedenie de obiecte și alte mărunțișuri, obiecte de toaletă, etc. O cercetare mai amănunțită a dus la descoperirea unuia dintre pirați, amestecat într-un grup de emigranți. Asupra

⁷„Dimineața”, an XXVIII, nr. 9230 din 7 septembrie 1932, p. 1.

⁸„Universul”, an XLIX, nr. 296 din 27 octombrie 1932, p. 2.

⁹„Universul”, an L, nr. 64 din 8 martie 1933, p. 8.

lui sub haine și prin buzunare s-au găsit o bună parte din lucrurile furate. Hoțul se numește Dumitru Rădulescu zis Scăunaș, cunoscut spărgător având și o condamnare de 15 zile pentru un furt recent. Luat de scurt hoțul a mărturisit că fapta ce i se impută a săvârșit-o în tovărășia unui hamal anume Rusem Amet care i-a înlesnit fraudulos intrarea pe vapor. Hamalul complice a fost găsit și el imediat. La început el a tăgăduit orice amestec dar a sfârșit prin a-și recunoaște partea de vină arătând că obiectele furate de el le-a ascuns în port sub niște fierărie veche; au fost găsite și înapoiate păgubașului. Prima măsură de prevedere luată de către d. Duca, de a supraveghea ieșirea de pe vapor a celor suspecti a dus la descoperirea altui pirat. În timpul cercetărilor pe puntea de debarcader a fost observat un individ suspect prin obezitatea lui excesivă. Poliția l-a oprit și cercetându-l a aflat că numitul Ștefănescu Alexandru, hoț de meserie și acesta, furase de pe vapor din cabina unui călător un palton iar de la un pasager două haine și un pardesiu. Hainele și paltonul le îmbrăcase pe el unul peste altul iar pardesiul îl ținea elegant pe braț. Cercetat, hoțul a recunoscut că efectele găsite la el le-a furat de pe vapor, iar păgubașul care și-a recăpătat hainele se numește Sabahatin Sally, student de la facultatea din Constantinopol. Hoții au fost supuși unui interogatoriu și cu actele dresate, au fost înaintați parchetului”¹⁰.

La 19 octombrie 1933 comisarul Victor Gornac ajutat de agentul I. Căpriș au arestat la Constanța pe Mihail Ciucu și Vasile Manda, din strada Călărași, considerați ca „doi periculoși spărgători și pirati”, considerați vinovați atât de multe spargereri în oraș cât și de jefuirea vapoarelor ancorate în port. În urma cercetărilor s-a stabilit că în ultimele luni ei au înfăptuit peste 15 spargereri și furturi, fiind vinovați și de pirateria săvârșită pe vaporul italian <<Lucifero>>, pe când acesta se afla în port, de unde au furat mărfuri în valoare de zeci de mii de lei. Din relatarea din ziar mai aflăm: „Cei doi spărgători au mărturisit cum operau pe vapoare. Unul făcea pe hamalul în port, celălalt pe căruțașul. Astfel operau aproape nestingheriți pe vapoare și reușeau să scoată din port cantități de mărfuri pe care le furau de pe vapoare”. În legătură cu ei erau și trei comercianți din oraș, prin intermediul cărora marfa era apoi vândută”¹¹.

Atacurile piratilor din portul Constanța continuau însă și la 27 noiembrie același an publicul citea următoarea știre: „Pe la miezul nopții, patru bandiți s-au furișat pe bordul vaporului englez <<Kufra>> și spărgând o magazie, au furat mai multe baloturi de stofă. Grănicierii, care fac de pază în port, au dat alarma. Sosind și alți grăniceri, s-a început urmărirea hoților.

¹⁰ „Curentul”, an VI, nr. 2020 din 16 septembrie 1933, p. 7.

¹¹ „Dimineța”, an XXIX, nr. 9633 din 22 octombrie 1933, p. 5.

Pentru a nu cădea în mâna urmaritorilor, ei au abandonat prada, dispărând în întineric. Soldații s-au luat după bandiți, tragând numeroase focuri de armă. Grănicerii au făcut o razie în canalele ce străbat portul. Cu ajutorul reflectoarelor s-a controlat întreaga rețea a canalelor. Nu s-au găsit vagabonzi în canale. În schimb, a fost găsit un balot de stofă, din cele furate de pe vaporul <<Kufra>>”¹².

Vaporul italian „Santoni” ce naufragiase în martie 1934 la două mile de Constanța, a fost și el atacat noaptea de pirați ce încercau să-l jefuiască. Acești patru bandiți improvizați au furat o barcă de la pescarii de la plaja Duduia, cu care s-au îndreptat spre vasul eșuat, s-au urcat pe vapor, dar când urma să atace magaziile vasului au fost surprinși și arestați de grănicerii care patrulau în jurul vasului cu o șalupă¹³.

În ianuarie 1938 un caz asemănător era relatat de presa centrală: „Autoritățile portului au fost înștiințate că pe bordul epavei vasului <<Har Karmel>>, pus pe stânci în apropierea portului nostru, s-a săvârșit, în cursul nopții de ieri, o îndrăzneată piraterie. Mai mulți vagabonzi din portul nostru, s-au dus la vas, cu o barcă și, intrând prin cabine și celelalte încăperi, au furat lucrurile care scăpaseră neatinse de foc. Hoții au fost învăzuți de grăniceri, care urmărindu-i i-au prins, dându-i pe mâna căpitaniei. Obiectele furate de pe vas au fost predate armatorului respectiv”¹⁴.

Iată o altă știre, despre un caz petrecut chiar în portul Constanța, în iarna anului 1937: „Căpitania portului nostru a fost sesizată că astă noapte s-a săvârșit pe bordul vaporului american <<Exmouth>>, acostat la dana 20, un îndrăzneț act de piraterie. Mai mulți inși au pătruns pe vapor, ajutați de întineric și au tăiat trei saci cu corespondență, din care au furat zece colete cu efecte și cu obiecte de mare valoare, după care au dispărut. Ofițerul de port Anghel Radulian a deschis o anchetă”¹⁵. În urma anchetei făcute de organele căpitaniei portului și de cei de la poștă s-a stabilit a doua zi că: „furtul a fost săvârșit pe când lucrătorii încărcau vasul, la ora 1 noaptea. De asemenea s-a stabilit că au dispărut coletele sosite cu trenul din Bulgaria pentru New York. Bandiții nu au putut însă fura sacii cu valori și gropuri poștale. Ei au intrat în cabina unde se aflau coletele, prin spargerea ușei. Nu s-a putut stabili ce anume conțineau coletele. Anchetatorii sunt de părere că hoții trebuesc căutați printre spărgătorii internaționali. Astăseară, vaporul <<Exmouth>> a părăsit portul, plecând spre New York”¹⁶.

¹² „Dimineața”, an XXIX, nr. 9671 din 29 noiembrie 1933, p. 5.

¹³ „Dimineața”, an XXX, nr. 9772 din 11 martie 1934, p. 1.

¹⁴ „Universul”, an LV, nr. 14 din 15 ianuarie 1938, p. 12.

¹⁵ „Universul”, an LIV, nr. 342 din 12 decembrie 1937, p. 8.

¹⁶ „Universul”, an LIV, nr. 343 din 13 decembrie 1937, p. 12.

De atacul piraților nu a scăpat nici iachtul pictorului constănțean Florian (pe care acesta locuia în permanență), ce se afla ancorat în bazinul Yacht Clubului Regal Român, în noiembrie 1937. Profitând de faptul că nu era nimeni la bord, hoții s-au urcat noaptea pe vas, au spart cu topoarele ușa de la cabină și au furat o parte din lucrurile și tablourile aflate acolo. După o jumătate de oră au revenit pentru a fura și ce mai rămăsese. Deși o femeie de serviciu de la garajul clubului de iachting a dat alarma, ei au reușit să fugă. În aceeași noapte două tancuri petroliere italiene aflate în port au fost și ele vizitate de hoți. O bandă de răufăcători a pătruns în cabinele ofițerilor de pe vapoarele „Trocello” și „Meteor”, furând de acolo obiecte de preț, haine și trei ceasuri de aur. Ziaristul care transmitea știrea adăuga: „se crede că aceste lovituri au fost date de o bandă bine organizată și alcătuită din vagabonzi, care mișună prin port”¹⁷. Un alt ziar, ce relatează aceste evenimente sub titlul „Numeroase acte de piraterie în portul Constanța”, nota la final: „Se bănuiește că toate trei loviturile au fost date de membrii unei bande organizate și cu oarecare rutină în acte de piraterie. Căpitania portului face cercetări pentru descoperirea îndrăzneților pirați despre care are informațiuni că ar fi venit în bandă de la Brăila, pentru a opera în portul nostru unde afluența de vapoare străine este mai mare”¹⁸.

La începutul lunii ianuarie a anului 1937, presa informa despre „un îndrăzneț act de piraterie la bordul vasului german <<Hanluf>>, aflat acostat la cheiul danei nr. 16”. Aflăm astfel că „din cabina comandantului s-a furat o însemnată sumă de bani, haine și alte mărunțișuri”. Peste 10 zile istoria se repeta: „Ieri noapte s-a petrecut un caz identic tot pe un vapor german <<Consul Schulte>>, acostat tot în dana nr. 16. S-a furat din cabina comandantului un portvizit cu acte și o importantă sumă de bani în valută forte. Dimineața, când comandantul și-a dat seama de cele întâmplate, a reclamat cazul căpitaniei portului. Păgubașul, pentru a putea intra în posesia actelor, ne-a rugat să facem apel pe lângă hoț, să oprească banii și să-i trimită actele lui la căpitanie”¹⁹.

Din aceeași categorie face parte și știrea următoare: „în timp ce se lucra la descărcarea vaporului <<Aghia Marina>> sub pavilion grec, un necunoscut s-a introdus în cabina comandantului S. Nomikos, furând mai multe costume de haine și suma de 10.000 drahme”. Se bănuia că hoțul era un muncitor din port²⁰. Asemănătoare este și știrea următoare, din octombrie 1937: „Domnul Testa Fanco, șeful mecanic al vaporului <<Celleno>> sub

¹⁷ „Universul”, an LIV, nr. 318 din 19 noiembrie 1937, p. 7.

¹⁸ „Adevărul”, an LI, nr. 16504 din 17 noiembrie 1937, p. 2.

¹⁹ „Dimineața”, an XXXIII, nr. 10800 din 16 ianuarie 1937, p. 6.

²⁰ „Viitorul”, an XXIX, nr. 8761 din 25 martie 1937, p. 2.

pavilion italian, a reclamat căpităniei portului, că în timp ce se afla în oraș, un necunoscut a pătruns în cabina lui de pe vapor, furându-i un cronometru <<Venus>> în valoare de 30.000 lei, precum și un lanț de aur. Se fac cercetări pentru identificarea și arestarea hoțului”²¹.

Interesant de remarcat în cazul actelor de piraterie din apele Mării Negre este faptul că de multe ori pirații respectivi erau din Turcia sau Bulgaria și acționau atât în apele internaționale cât și apele noastre. Nu trebuie să uităm că litoralul românesc în perioada interbelică a cuprins și coasta până la Ecrene (Kranevo de astăzi, mai jos de Albena), iar multe dintre actele de piraterie se desfășurau la limita acelei zone. În presa noastră centrală apăreau deseori știri referitoare la actele de piraterie asupra unor vase ce se aflau în acea zonă, acte pusepe seama unor pescari bulgari ce se îndeletniceau și cu această activitate. Astfel, un articol din vara anului 1923 relatează un astfel de caz, aducând în discuție și efectele sale asupra navigației din porturile românești. Iată câteva fragmente din acel articol: „Pirații Mării Negre și-au reluat activitatea, operând de astă-dată pe o rază mult mai întinsă. Scoborându-se dinspre coastele Anatoliei, mai multe mahoane (bărci mari cu pânze) de-ale piraților, au atacat zilele acestea o corabie-cargobot bulgară <<Amon>>”. Urma apoi descrierea atacului asupra corabiei, ce a fost apoi incendiată, iar din echipaj un singur marinăr a reușit să se salveze înotând spre mal. Articolul se încheia cu următoarea frază: „Din pricina acestor atacuri, echipagele vaselor mai mici de prin porturile noastre, sunt foarte îngrijorate și refuză să mai iasă la mare cu vreo încărcătură până când pirații nu vor fi fost făcuți inofensivi”²².

În aceeași vreme ziarul „Universul” nota de la Constanța, la rândul său: „Din informațiile date de proprietarii caicurilor ancorate în port, aflăm că în Marea Neagră, pe coasta Bulgariei și-au făcut apariția mai multe vase cu pirați, care au jefuit mai multe caicuri ce veneau de la Constantinopol spre Constanța. Față de această veste, proprietarii diferitelor caice, aflate în portul nostru, și-au amânat plecarea de frica piraților”²³.

Un alt caz din anul 1926: „O bandă de pirați bulgari au prins pe Marea Neagră o corabie în care se aflau 12 vrangheliști plecați către Odesa spre a se repatria. Pirații l-au jefuit și i-au schingiuit, lăsând după aceea corabia în voia valurilor. După trei zile, autoritățile române din Balci au observat corabia și au trimis trei canoniere, crezând că este vorba de o bandă de comitagii. Doi dintre vrangheliști se află în stare gravă. Corabia a fost

²¹ „Viitorul”, an XXIX, nr. 8942 din 29 octombrie 1937, p. 4.

²² „Adevărul”, an XXXVI, nr. 12144 din 30 august 1923, p. 3.

²³ „Universul”, an XLI, nr. 227 din 31 august 1923, p. 4.

lăsată să-și urmeze drumul”²⁴. Veștile despre pirații bulgari ce acționau în apele românești continuă să apară în ziarele centrale; iată un exemplu de la 1 ianuarie 1927: „am anunțat la timp că pe litoralul graniței dinspre Bulgaria, bande de pirați jefuiesc în continuu vasele mici ce se abat în apele noastre. Vasele marinei noastre militare au început să patruleze în această regiune și, în ultimul timp, au reușit să surprindă pe mai mulți pirați. Ieri după amiază, corabia otomană <<Barra>>, după ce a făcut escală la Burgas, a plecat spre țărmul românesc pentru a-și continua apoi drumul spre Odessa. A fost însă surprină de pirați, care au jefuit echipajul și apoi au dat foc vasului. S-au luat noi măsuri pentru prinderea piraților”²⁵.

În septembrie 1935 ziarul „Curentul” publica un articol intitulat „O bandă de pirați terorizează pe pescarii dobrogeni”, din care reținem următoarele rânduri: „De aproape trei săptămâni, pescarii de mare sunt cu regularitate victimele unei bande de pirați, care îi jefuiesc de instrumentele de pescuit și de peștele pe care îl vânează. Astfel, numai în cursul nopții de ieri s-au săvârșit două îndrăznețe furturi. Un furt s-a comis în dreptul capului Midia, de unde de la o depărtare de peste 3 km. s-a furat talianul pescarului Cochinopol, împreună cu peștele vânat. Valoarea furtului este de circa 100.000 lei. Al doilea furt s-a săvârșit în dreptul punctului Tăbăcăria, la institutul de pescuit al statului, unde s-a furat o barcă și un năvod în valoare de 50.000 lei”. Se mai enumerau și alte cazuri recente, apoi autorul articolului menționa că pescarii au cerut autorităților să ia măsuri pentru prinderea piraților, adăugând: „Se crede că banda este alcătuită din pescari bulgari, care vin noaptea în apele noastre și săvârșesc aceste piraterii”²⁶.

În presa vremii găsim, mai rar, date despre cei ce se ocupau cu furtul de pe vapoare, numiți atunci pirați, chiar dacă nu toți se încadrau în categoria respectivă. Așa se întâmpla în septembrie 1930, când corespondentul de la Constanța al ziarului „Universul” anunța că „un pirat al portului Constanța a fost prins”, articol din care aflăm următoarele: „În ultimul timp se săvârșeau pe bordul vapoarelor străine, ce staționau în port, numeroase furturi prin spargerii, de pe urma cărora comandanții vaselor rămâneau dezbrăcați, fără bani și prețioase bijuterii. Toate cercetările căpităniei portului timp de 3 luni, n-au dat nici un rezultat, așa că s-a cerut și concursul grănicerilor. În noaptea de 22 septembrie, grănicerul de la bazinul de petrol observă o barcă fără lumină, care se îndrepta spre bazin. Grănicerul stând la pândă, a lăsat barca până ce a venit lângă pupa unui vapor și imediat ce s-a apropiat, a somat pe cel care se afla în ea să tragă la

²⁴ „Adevărul”, an XXXIX, nr. 13110 din 12 septembrie 1926, p. 3.

²⁵ „Dimineața”, an XXIII, nr. 7216 din 1 ianuarie 1927, p. 5.

²⁶ „Curentul”, an VIII, nr. 2732 din 12 septembrie 1935, p. 10.

cheiu. Cu această ocazie s-a constatat că acel individ este Ioan Arghirescu, care este autorul tuturor furturilor săvârșite pe vapoare în portul nostru. Sub o puternică pază el a fost înaintat căpităniei portului, unde el a recunoscut faptele săvârșite. Cu actele dresate a fost înaintat cabinetului I instrucție”²⁷.

Iată o altă știre din anul 1931 în care apare un astfel de personaj: „În timp ce tânărul Ion Ion Botea, în vârstă de 18 ani, originar din jud. R. Sărat, fost marinar pe vasele S.M.R., iar astăzi fără serviciu, se introdusese pe vaporul iugoslav <<Kolacep>>, ancorat în portul Constanța, ca să fure, el a fost surprins de un marinar în momentul când căuta să iasă cu lucrurile furate de pe vas. Alarmați, marinarii ceilalți au tăbărât asupra hoțului, care a fost bătut până la sânge. Botea a fost predat căpităniei portului, care l-a înaintat parchetului”²⁸.

Tot din anul acela provine un articol referitor la un pirat din Constanța, căutat de autoritățile americane, pe care, pentru ineditul său, îl redăm în continuare: „Siguranța a fost înștiințată că, din închisoarea din Gallin (Statele Unite) a evadat un îndrăzneț pirat originar din Constanța (România), anume C-tin Mândru. Acum 20 ani Mândru se angajase marinar pe bordul unui vapor românesc care făcea călătorii în Italia. El a cunoscut la Pavia un alt marinar român care era angajat pe un vapor american. Ambii s-au împrietenit și Mândru a decis să se angajeze și el pe vaporul american. Zece ani au petrecut astfel, iar Mândru prin muncă și pricepere a ajuns subofițerul vasului. Într-o zi însă, Mândru a fost atras într-un grup de contrabandiști. Aceștia i-au propus să-l facă comandantul vasului în care slujea, dacă se dă de partea lor. Mândru a primit. Timp de mai bine de o lună Mândru, care devenise comandant, a comis acte de piraterie și transporta mărfuri prin contrabandă, în diferite localități. Poliția americană a izbutit însă să le dea de urmă și să-i aresteze. Mândru a fost înaintat justiției și condamnat la 15 ani muncă silnică. După ce a ispășit 10 ani de pușcărie, Mândru profitând de un prilej, a izbutit să fugă. Fiind indicii că s-ar fi refugiat în România, polițiile au fost înștiințate să-l urmărească”²⁹.

O particularitate a acestui fenomen în zona Mării Negre apare în anii de după Primul Război Mondial; este vorba despre capturarea unor vase de către pirați ce acționau în slujba statului sovietic. Iată cum suna o știre în acest sens, din 11 februarie 1924: „Amiralitatea aliată din Constantinopol, fiind informată că mai multe vase au dispărut pe Marea Neagră și că ar fi fost capturate și scufundate de pirați ruși, a hotărât ca unitățile de razboi

²⁷ „Universul”, an XLVIII, nr. 236 din 28 septembrie 1930, p. 9.

²⁸ „Universul”, an XLIX, nr. 351 din 30 decembrie 1931, p. 6.

²⁹ „Opinia”, an XXVII, nr. 7176 din 5 mai 1931, p. 5.

aliat să încrucișeze coastele și porturile rusești din Marea Neagră, spre a face cuvenitele cercetări”³⁰.

În vara anului 1927 are loc capturarea vaporului „Costy”, ce încărcase de la Galați cherestea de la Casa Kesoglu, pentru Egipt. Dar iată cum prezenta presa vremii cazul: „Când vaporul a sosit la Galați, din cursa sa regulată, cinci agenți bolșevici, veniți anume în portul nostru s-au îmbarcat pe vapor și au fost ascunși de alți mateloți ruși, în sala mașinilor și în magaziiile cu cărbuni. La revizia de bord ce s-a făcut înainte de plecarea vasului din port, agenții bolșevici n-au fost descoperiți. În seara de 7 august, vaporul a părăsit Sulina și după ce făcu numai două mile pe mare, s-a produs revolta. Agenții sovietici au ieșit din sala mașinilor și cu revolverele în mână au somat pe ofițerul secund Pavlof să îndrepte comanda spre Odessa. Acesta refuzând a fost împușcat în cap. Cadavrul a fost aruncat în mare. Între timp, căpitanul vasului, d. Cambani s-a baricadat în cabina sa, de unde trăgea focuri de armă asupra răsculaților. La început, nu toți marinarii au aderat la revoltă. În special egiptenii s-au opus și 3 dintre ei au fost răniți. A urmat împușcarea primului mecanic. În total au fost doi morți și 4 răniți”³¹. Alt ziar nota: „Răsculații au condus vasul în portul Odessa și l-au predat autorităților bolșevice, care imediat au șters numele de <<Costy>> și au arborat drapelul sovietic. Restul echipajului care era ostil acestei mișcări a fost arestat și întemnițat la Odessa”³². Conform unei alte știri, „Tribunalul din Odessa a decis confiscarea vaporului <<Costy>> fost <<Inkerman>> care aparținuse statului rus și fusese vândut unei companii particulare de navigație de către vrangheliști”³³. Câteva zile mai târziu presa vorbea de un caz similar, ce confirma teoria despre o acțiune dirijată a rușilor în privința vaselor foste rusești: „Vasul <<François>> sub pavilion francez aparținând firmei Louis Dreyfus, plecat la 11 cor. din Sulina spre Constantinopol și având o încărcătură de cherestea, nici până astăzi nu a sosit în portul de destinație. Se crede că <<François>> a avut aceeași soartă ca și vaporul <<Costy> și anume că a fost capturat de bolșevici. Această supoziție e întărită de faptul că întreg echipajul acestui vas era format din bolșevici și a aparținut înainte marinei comerciale ruse”³⁴.

Desigur egiptenii au reacționat imediat, având sprijinul Germaniei și Angliei, prin blocarea vaselor rusești la Suez, și anunțând oprirea exporturilor de bumbac spre Rusia. După un an, chestiunea își găsea o

³⁰ „Universul”, an XLII, nr. 32 din 13 februarie 1924, p. 2.

³¹ „Universul”, an XLV, nr. 213 din 14 septembrie 1927, p. 5.

³² „Dimineața”, an XXIII, nr. 7441 din 21 august 1927, p. 1.

³³ „Adevărul”, an XL, nr. 13401 din 26 august 1927, p. 2.

³⁴ „Dimineața”, an XXIII, nr. 7441 din 21 august 1927, p. 1.

rezolvare, după cum scria presa vremii: „Guvernul egiptean a ajuns la o înțelegere cu guvernul din Moscova pe chestia capturării vaporului <<Costy>>. Guvernul rus a cumpărat pentru armatorul Xidias un vas englez, anume <<Tregothnan>>, care a fost botezat tot <<Costy>> și este așteptat să sosească la Constanța la începutul lunii viitoare”³⁵.

Pe de altă parte, exportatorii români au suferit de pe urma nesiguranței transporturilor pe mare și starea lor de spirit la acea dată răzbate din presa vremii: „cazul vaporului <<Costy>>a produs destulă perturbare în lumea celor interesați și un lucru care poate fi considerat destul de important, e că societățile engleze de asigurare, care asigură mai toate vapoarele de la noi, au primit ordine telegrafice ca să nu mai facă nici o asigurare pentru nici o partidă de marfă care ar fi imbarcată pe bordul vreunui vas ce a fost odată sub pavilion rusesc. Faptul acesta a produs consternare aci <în portul Galați, n.n. C.C.>deoarece exportatorii sunt mult împiedicați în activitatea lor, fiind nevoiți să lucreze cu multă atenție la acceptarea vapoarelor, care nu sunt primite de asigurări și mai mult, se vorbește chiar că bolșevicii ar fi capabili să captureze alte vase care aparțin unei agenții ce posedă vapoare ex-ruse – pentru a se putea despăgubi, în cazul când vasele pe care și le însușesc nu le vor putea prinde”³⁶.

În atmosfera neprielnică ce se formase în lumea navigației, zvonurile și știrile alarmiste din presă nu ajutau la nimic, astfel că oficialitățile au simțit nevoia să intervină și în noiembrie 1927 ziarele inserau următoarele rânduri: „Ministerul de război nu a primit nici o știre oficială în chestiunea încrucișării vaselor de război rusești în Marea Neagră. Serviciul Maritim Român dezmințe categoric toate știrile cu privire la vasele de război rusești care s-ar încrucișa cu ale noastre și ar comite chair acte de piraterie. Este cu totul inexactă știrea. Vasele românești circulă regulat neîmpiedicate de nimeni”³⁷.

Pe de altă parte fenomenul se extinde în deceniul următor, războiul civil din Spania, dar și unele acțiuni ale flotei italiene, duc la scufundarea unor vase comerciale neutru, torpilarea lor, arestarea echipajelor, confiscarea mărfii, etc., ceea ce a sporit nesiguranța transporturilor pe mare și a periclitat relațiile comerciale internaționale. În acest context apare „inițiativa anglo-franceză în vederea convocării unei conferințe navale internaționale la Nyon, pentru stabilirea unui sistem de protecție a navigațiunii și de supraveghere a apelor teritoriale, atât în zonele occidentale și orientale ale Mării Mediterane, cât și în Marea Neagră”. Apreciind

³⁵ „Dimineața”, an XXIV, nr. 7753 din 12 iulie 1928, p. 9.

³⁶ „Dimineața”, an XXIII, nr. 7451 din 31 august 1927, p. 5.

³⁷ „Dimineața”, an XXIII, nr. 7536 din 24 noiembrie 1927, p. 7.

impactul pozitiv al acordului încheiat la Nyon în ziua de 14 septembrie 1937, chiar în lipsa acceptului Italiei, R. Seișanu nota mai departe în comentariul său: „în Marea Neagră, U.R.S.S., România, Bulgaria și Turcia au acceptat misiunea să asigure navigațiunea vaselor de comerț prin sistemul combinat de supraveghere și de protecție”³⁸. Despre impactul acordului asupra economiei noastre, nota câteva zile mai târziu o altă publicație: „Petrolul și produsele lui înregistrează o mare scădere la export din cauza nesiguranței navigației tancurilor petrolifere prin Mediterana. Din cauza actelor de piraterie exportul nostru de petrol e grav stânjenit, neputându-se face pentru nici o țară în măsura cererilor. Tancurile de petrol vin în număr tot mai mic la Constanța, ceea ce face ca și veniturile acestui port să scadă simțitor. Se vede astfel încă odată cât de necesară era participarea României la conferința de la Nyon și ce importanță prezintă pentru țara noastră măsurile hotărâte în această conferință pentru stărpirea pirateriei în Mediterana”³⁹.

Fără a epuiza subiectul, ne oprim deocamdată aici, încercând și câteva concluzii. Fenomenul pirateriei era încă la un nivel înalt în perioada interbelică, mai ales în mările Sudului, dar și în alte câteva locuri mai favorabile. Apariția unor regimuri autoritare a favorizat dezvoltarea unei laturi „etatizate” a pirateriei, care nu excludea folosirea submarinelor și altor vase militare în acțiunile de capturare a vapoarelor cu mărfuri. Conferința de la Nyon a fost primul pas pe calea cooperării internaționale în vederea aplicării unui regim de garantare a desfășurării libere a transporturilor comerciale pe mare, iar România a participat activ la această conferință. Pe de altă parte, actele de piraterie înregistrate în perioada interbelică în dreptul coastei maritime a României au fost destul de puține, chiar dacă aveau un impact emoțional puternic în societatea vremii. Fenomenul a fost mai intens la Dunăre, Brăila fiind cu adevărat fieful acestor pirați, dar aceasta va constitui subiectului unui alt articol.

***PIRACY IN INTERWAR ROMANIAN WATERS,
IN THE PRESS OF THE TIME***

-abstract-

Key Words: piracy, Black Sea, Interwar period, maritime trade.

In the interwar period, piracy continued to affect the freedom of trade on the seas of the world. Even if these cases were rarer in the Black

³⁸ „Universul”, an LIV, nr. 257 din 18 septembrie 1937, p. 1.

³⁹ „Dreptatea”, an XI, nr. 2952 din 21 septembrie 1937, p. 2.

Sea, they still existed and caused the concern of those involved in maritime trade. The newspapers of that era often presented cases in which ships were attacked by pirates, either to rob the crew or to capture the goods they were carrying. When the states felt the increase of insecurity in the maritime trade, they reacted through the Nyon conference, requiring the provision of security for maritime transport. This article mentions several cases of acts considered piracy that occurred in Romanian territorial waters, the response of the authorities, but also the impact in the society of the time, both felt by merchants and experienced by sailors.