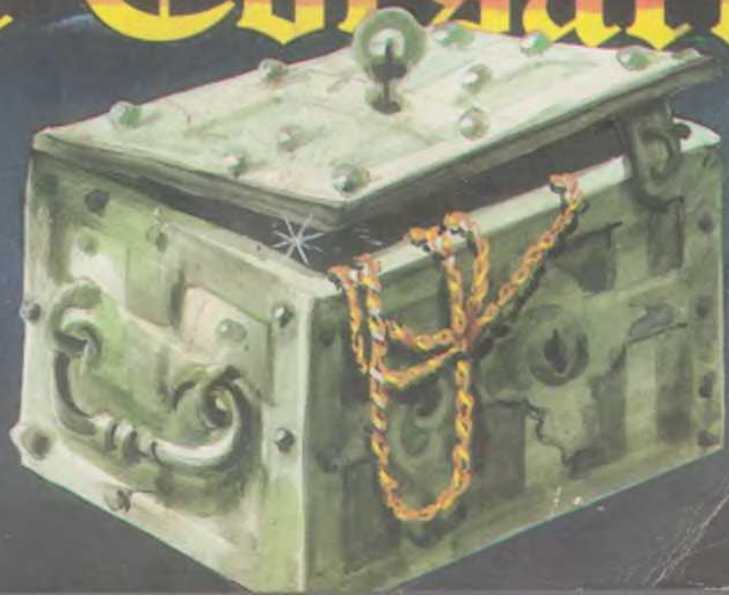




HORIA MATEI

# Pirati și Corsari



**HORIA MATEI**

**PIRAȚI ȘI CORSARI**

Editor Maria Marian

Coperta Ana Maria Smigelschi

Reproduceri foto Constantin Luchian Hărțile  
Gheorghe Chiriac

**©1996. Toate drepturile rezervate Editurii  
Universal Dalsi.  
HORIA MATEI**

PIRAȚI ȘI CORSARI



EDITURA UNIVERSAL DALSI 1996  
ISBN 973-9166-41-5

Doctorului *Vasile Mazilu*, prietenului sincer și generos, plecat atât de timpuriu dintre noi.

## **ÎN LOC DE INTRODUCERE**

### **Scrisoare către cititor**

*„De ce tocmai o istorie a pirateriei?” te vei întreba, poate, cititorule. Pentru a putea răspunde la această întrebare, autorul cărții pe care o ai acum în față își ia îngăduința să relateze o întâmplare de demult, o întâmplare din viața lui care s-a desfășurat, vreme de aproape un deceniu - anii copilăriei și ai adolescenței - într-un orășel de pe malul Dunării.*

*Orașul - un târg searbăd, cu străzi bolovănoase și prăfuite, aflat la poalele unor dealuri ce se lăsau către Dunăre - se mândrea, ca multe așezări de la granița de miază-zi a țării, cu urmele unei șosele construite cu aproape două milenii în urmă de către legiunile împăratului Traian, precum și cu ruinele unei cetăți turcești care crease uneori dificultăți voievozilor valahi - acestea fiind singurele elemente de culoare ale unei eventuale monografii istorice a orașului.*

*Aici, în această modestă așezare, i-am citit pentru prima oară pe Robert L. Stevenson și Joseph Conrad și am văzut câteva filme de aventuri*

turnate la Hollywood sau aiurea. Împreună cu doi colegi de liceu și prieteni, care citiseră aceleași cărți, văzuseră aceleași filme și aveau aceeași imaginație înflăcărată, ne duceam adesea în zăvoiu de pe malul Dunării, priveam remorcherile și șlepurile trecând leneșe în susul apei. Nu știam de unde vin, nici încotro se duc, dar în închipuirea noastră modestele vase, încărcate cu grâu sau vite, erau niște semețe corăbii plutind pe apele înspumate ale vastelor oceane, și vedeam parcă aievea pavilionul negru cu cap de mort fluturând pe catargul cel mare și sfidând cerul.

După aceea ne duceam într-o pădurice situată în apropiere și ne jucam „de-a pirații”. Unul dintre noi își lega peste ochi o cârpă neagră și căpăta porecla „Chiorul”, altul își trecea un băț printr-un crac al pantalonilor și devenea „Picioar de lemn”, alte bețe se transformau în săbii; aveam și un pistol-jucărie, care făcea să pocnească niște dopuri și pe care scria „Made în Germany”.

La un moment dat, aflând că meleagurile acestea fuseseră bântuite pe vremuri de un fioros pirat turc, un anume Deli Hussein, adică Hussein „Nebunul”, care îngropase aici o comoară - o ladă plină cu galbeni, icusari și mahmudele - am săpat cu râvnă, zile în șir; prin luminișurile zăvoiuului și prin alte locuri alese după calcule savante, dar nu ne-am ales nici cu galbeni, nici cu icusari și nici măcar cu vreun iatagan ruginit, ci numai cu bășici în palme... (Mulți, foarte mulți ani după aceea am citit undeva

că în largul coastei chiliene se află o insulă nelocuită, în care o vestită căpetenie de pirați ar fi îngropat o comoară; întreaga suprafață a insulei este presărată cu gropi săpate de cei care de-a lungul vremii au căutat lăzile cu aur și bijuterii ale piratului, tot așa precum și noi căutasem comoara lui Hussein, fiorosul pirat de pe Dunăre.).

La aproape patru decenii de la joaca noastră din zăvoiu de pe malul Dunării, în decembrie 1972, mă aflam călător în Bretania; aici, în regiunea ciudatelor monumente megalitice de la Carnac, nu departe de o fermecătoare așezare de pescari numită Locmiquelic, chiar pe malul Atlanticului, un negustor intrepid deschisese o cârciumă construită în formă de corabie și o botezase: "Aux rendez-vous des flibustiers". Remarcam atunci către prietenul și tovarășul meu de călătorie, doctorul Alfred V., că o astfel de firmă este aici la ea acasă, deoarece dintre flibustierii faimoși care au bântuit apele Caraibe nu puțini erau bretoni, poate că originari chiar din locurile acestea, unde tocmai ne aflam. Iar amicul meu - care pe lângă faptul că este un spirit practic, pozitiv, se bucură de un binemeritat renume în profesia lui de psihiatru - n-a pierdut prilejul să adauge că amintirile copilăriei revin adesea și persistă uneori cu tenacitate, că respectivul negustor știe, probabil, acest lucru și a găsit, pentru firma lui, o formulă menită să atragă mușterii.

Astăzi, după atâția ani de la întâmplările din

*zăvoiu*l de pe malul Dunării și sub impresiile recentului și instructivului itinerar breton de pe malul Atlanticului, sunt înclinat să dau dreptate amicului meu cel priceput în ale psihologiei și să socotesc că o istorie a pirateriei se adresează nu numai celor de o anumită vârstă.

Desigur, pirații, acești tâlhari ai mărilor, au fost, înainte de toate, jefuitori și ucigași - istoria pirateriei este relatarea unui lung șir de violențe, de fărădelegi, de acțiuni brutale, uneori de o ferocitate care întrece orice închipuire. Pe de altă parte, nu trebuie să uităm că istoria pirateriei este de fapt o „secțiune” a istoriei universale, că pirații, acești vagabonzi ai mărilor, au dat istoriei câțiva mari amirali, au descoperit pământuri noi, au făcut să progreseze meșteșugul navigației și al construcțiilor navale; uneori generoși, alteori brutali, totdeauna de o temeritate demnă de o cauză mai bună - așa cum au fost prezentați de cei mai buni autori de romane de aventuri - ei au dat isprăvilor lor un suflu de romantism care stăruie mult peste anii copilăriei și ai adolescenței, stimulându-ne imaginația, făcându-ne să vedem cu ochii minții chipuri ciudate, întâmplări neobișnuite, meleaguri îndepărtate, pe care altfel închipuirea noastră cu greu le-ar fi putut zămisli.

La aceasta se cuvine să adăugăm cuvintele unuia dintre cei mai competenți cunoscători ai isprăvilor piraților, Philip Gosse, care afirmă, pe bună dreptate: „Istoria pirateriei nu este, prin urmare,

*numai o cronică înspăimântătoare a triumfului legii; de asemenea, ea este mai mult decât o înșiruire de povestiri fanteziste despre aur, lupte și aventuri. Ea își are partea ei amuzantă și totodată învățătura ei stranie, întâmplările ei grotești și ceea ce este bizar în firea omenească”.*

*Cât de bine am reușit să redau toate acestea în lucrarea de față, ești, cititorule, singurul în măsură să judeci.*

*H.M.*

București,  
septembrie 1973

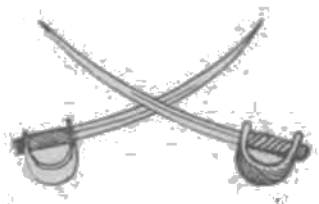


## I

# LUMEA ANTICĂ: DE LA LEGENDĂ LA ISTORIE

„Întrebați dacă se îndeletnicesc cu tâlhăria pe mare, nu tăgăduiesc cătuși de puțin, și nici nu socotesc faptele lor ca fiind reprobabile, și nici nu există nimeni care să-i dojenească din această pricină.”

TUCIDIDE  
(circa 400 î.en.)







# 1.

## DIONISOS ȘI NAVA-PIRAT ARGO

Printre numeroasele legende ale vechilor greci se află și cele legate de Dionisos, zeul vieții libere în sânul naturii, al vinului și petrecerilor orgiace, născut, se pare, pe meleagurile noastre, în Sciția, dincoace de Dunăre. Despre Dionisos legenda spune că a fost capturat de către „tâlhari ai mării”, care au vrut să-l vândă ca sclav; dar zeul nostru, ca orice zeu, avea, firește, puteri supranaturale și atunci i-a transformat pe răpitorii lui în delfini (ispravă cu care trebuie să fim de acord, căci nu se cuvenea ca vița de vie să rămână fără protector, iar iubitorii de vin bun să nu aibă cui închina cupele). Acest episod din „viața” lui Dionisos a fost cântat, între alții, de poetul atic Lisicrate, ale cărui versuri n-au mai ajuns, însă, până la noi; oricum, scena răpirii zeului de către pirați este reprezentată într-un relief de pe monumentul pe care atenienii l-au ridicat în cinstea lui Lisicrate, în veacul al patrulea î.en.

Scena răpirii lui Dionisos este descrisă într-un imn mai vechi - probabil din secolul al șaptelea î.en. - din care dăm câteva fragmente (cf. „Istoria Greciei antice”, Ed. Științifică, București, 1949):

*...Tocmai atuncea spre țärm se-ndrepta o trieră, marea  
Spumoasă brăzdând. Soarta cumplită-i mâna*

*Pe corăbierii pirați din Etruria: prada bogată  
Cum o văzură îndată un semn își făcură și iute  
Tras-au la mal. Bucuroși pe flăcău înhățară, pe punte  
Degrabă-l urcară, gândind cam așa: „Frumos ca un rege-i,  
Urmaș și mlădiță zeiască”. Fără zăbavă, pe dată-l  
Legară. Zadarnic grele obezi de mâini și picioare  
Prindeau, căci ele zburau cât colo, în bucăți sfărâmate,  
Fără să-l strângă defel. Iar dânsul, șagalnic zâmbeste  
Și ochii-i albaștri lucesc...*

Cârmaciul îi imploră pe pirați să-l elibereze pe tânărul necunoscut, dar căpetenia piraților refuză categoric: prizonierul e bogat, în Egipt sau în Cipru rudele și prietenii lui vor plăti o sumă mare ca să-l răscumpere.

*...Acum minunile începură.  
Deodată pe puntea negrei corăbii se revarsă în valuri  
Dulcea și parfumată licoare a lui Bacchus,  
Și-ntreg văzduhul se pătrunse de mirosul vinului.  
Priveau cu uimire pirații; dar iată că pânza toată  
De verde viță se acoperă și grei ciorchini de struguri  
În jos atârnară, iar iedera-n voie catargul încolăcește  
Și uite-nflorește, răspândindu-și pretutindeni frunzișul.  
Acum corăbierii spre țarm vor vasul să-ndrepte,  
Dar iată c-apare un leu fioros, cu răget grozav,  
Apoi în mijlocul lor o ursoaică cumplită s-abate,  
Cu părul zbârlit, cu botul căscat.  
Leul stătea nemișcat doar ochii-i scânteii scăpărau.  
Cuprinși de spaimă pirații se-nghesuiră spre cârmă,  
Lângă cel înțelept. Acum leul se năpustește  
Și-ntr-o clipă pe căpitan îl înhață. Văzându-și  
Pieirea cu ochii ceilalți degrabă în valuri se-aruncă  
Și toți în delfini se prefăcură...*

Desigur că legenda răpirii lui Dionisos de către

pirai nu este decît o... legendă. Totuși, ea ne duce la două concluzii foarte interesante: în primul rând, că pirateria este cunoscută din vremurile cele mai vechi, că exista în perioada când s-au născut legendele despre zei; în al doilea rând, că și în acele timpuri foarte îndepărtate pirai îi vindeau ca sclavi pe captivi, așa cum vor face milenii în șir, până la jumătatea veacului trecut.

Legendele despre zei, despre eroii mitologiei, și mai târziu, legendele homerice - ale căror origini se plasează într-o perioadă istorică insuficient cunoscută și adesea învăluită de o aureolă romanțioasă la care au contribuit nenumărate opere literare - nu vorbesc despre piraterie ca despre o îndeletnicire reprobabilă, potrivnică firii umane și legilor morale ce guvernează societatea, ci, dimpotrivă, ca despre o profesiune onorabilă necesitând curaj, îndemânare, inteligență. Unul dintre eroii războiului troian, Achile, va declara (în „Iliada”) cu mândrie că a fost în tinerețea lui pirat - iar însuși Ulise (în „Odiseea”, cântul al paisprezecelea) va spune: „Dar plugăritul și gospodăria / Ce crește odrasle mândre nu-mi plăcură, / Ci totdeauna mie dragi îmi fură / Vâslitele corăbii, bătălia, / Săgețile și sulilele lucii, / Păcate ce cutremură pe alții...”

De altfel, în greaca veche termenul *peirates* nu are numai semnificația „pirat”, ci și pe cea de „aventurier” și „descoperitor de țărături noi”, fapt destul de semnificativ. Mai târziu, romanii,

moștenitori și admiratori ai culturii vechilor greci, vor folosi adesea expresia *ars piratica* - prin urmare, „arta”, „meșteșugul” pirateriei. (Ceea ce nu i-a împiedicat pe câțiva vestiți conducători militari ai Romei antice să-i combată cu deosebită înverșunare pe pirații care, bântuind pe mările imperiului, periclitaו negoșul și legăturile Romei cu coloniile ei.).

Din cele mai vechi vremuri și până aproape de zilele noastre, au existat câteva regiuni de coastă ale Mediteranei vestite prin activitatea piraterească a locuitorilor lor; de pildă, țărmlul iliric al Adriaticii și Cilicia, situată în sud-estul Asiei Mici. Este semnificativ că aceste două regiuni sunt sărace în resurse naturale - solul stâncos nu permite cultivarea plantelor, iar pășunile sunt rare - de asemenea, că în largul coastelor lor treceau importante rute comerciale maritime. În sfârșit, se cuvine menționată și o a treia regiune, situată în Etolia, aproape de golful Corintului și locuită de o populație în vinele căreia sângele grecesc se amesteca cu cel iliric în proporții aproximativ egale - amestec ce se oglindea și în limba lor, după cum ne relatează autorii antici; de aici, de pe acest țărml greco-iliric, a pornit prima expediție piraterească de mari proporții, căreia unii oameni de știință (ca arheologul Wilhelm Dorpfeld, prietenul și colaboratorul lui Heinrich Schliemann, cel care a descoperit ruinele cetății Troia lângă satul turcesc Hissarlîk) îi atribuie autenticitate istorică:

expediția argonauților.

Într-adevăr, expediția argonauților avea ca scop



Navă egipteană (relief din mileniul al III-lea î.e.n.).

jaful, anume furtul „lânei de aur” din Colchida, țară situată în sud-estul Mării Negre (probabil în Gruzia de astăzi), țintă pe care a atins-o după nenumărate întâmplări fantastice și aventuroase. Așadar, o navă, Argo, construită în scopul de a folosi la jefuirea unei regiuni de coastă, și un echipaj alcătuit din oameni hotărâți - sub comanda lui Iason se aflau, între alții, Hercule, Orfeu, Castor și Polux, Telamon. Sunt două dintre elementele caracteristice oricărei acțiuni pirateresti. Prin urmare, dacă pornim de la teoriile lui W. Dorpfeld și ale adeptilor săi - care atribuie legendelor transmise de aezi și rapsozi o anumită autenticitate istorică, diferitele evenimente putând fi localizate și datate - atunci putem socoti că Argo a fost prima navă de pirați al cărei nume ni s-a

păstrat până astăzi, iar Iason - primul „căpitan” de pirați.

De altfel, în sprijinul acestei supoziții mai vin încă două elemente: faptul că Argo era o navă izolată - ea nu făcea parte dintr-o flotă și nu aparținea vreunui stat sau vreunei cetăți care s-ar fi aflat în stare de război cu Colchida - și faptul că obiectivul expediției era aurul, care, după cum vom vedea mai departe, a fost vreme de peste trei milenii unul dintre obiectivele principale ale expedițiilor pirateresti.

Istoricii mai noi plasează expediția argonauților cu optzeci până la o sută de ani înaintea războiului troian, care s-a desfășurat (probabil) între anii 1193 și 1184 î.en. Aceiași istorici atribuie expediției și un alt scop, anume, descoperirea Mării Negre de către greci - am văzut că în greaca veche termenul „pirat” avea și accepțiunea de „explorator” - acțiune ce va avea consecințe deosebit de importante și pentru Dobrogea. Pentru noi este interesant și faptul că întoarcerea argonauților s-a desfășurat pe un alt itinerar decât cel folosit la ducere. Or, pentru a ieși din Marea Neagră fără a trece prin Bosfor, nu exista decât Dunărea, despre care ilirii știau că, prin afluentul ei Sava, se apropie de țărmul Adriaticii. Mai mult, între Sava și Adriatica exista un drum comercial foarte vechi și câțiva autori antici au emis chiar părerea că Dunărea ar avea două guri, una dintre ele situată în nordul

Adriaticii. Iată-ne, deci, îndreptățiți să presupunem că argonauții au explorat, între altele, și calea navigabilă a Dunării. (A fost dintotdeauna o lege pentru căpitanii de pirați de a nu se întoarce pe aceeași cale pe care au pornit într-o expediție - așa procedau Francis Drake, Thomas Cavendish, Henry Morgan și toți celebrii urmași ai „căpitanului” Iason.).

În sfârșit, să zăbovim puțin asupra prăzii care constituia scopul propriu-zis al expediției: „lâna de aur”. Astăzi nu mai crede nimeni că există sau a existat cândva un berbec cu lâna de aur; în schimb, documente foarte vechi vorbesc despre un procedeu neobișnuit, dar nu lipsit de ingeniozitate, de a reține aurul din nisipul cărat pe râurile aurifere - el consta, în linii mari, în așezarea în apă a unor blănuri de oaie cu lâna fină, pentru ca în nenumăratele fire să se prindă firicelele de aur. Probabil că neguțători armeni sau fenicieni au dus până în Grecia vestea despre acest procedeu, precum și informații despre așezarea geografică a Colchidei, străbătută de un râu cu nisip aurifer - anticul Phasis, astăzi Rion. De aici și până la nașterea legendei despre „lâna de aur” nu mai este decât un pas.

Prin urmare, eroul Iason căuta în Colchida ceea ce vor căuta mulți ani mai târziu conquistadorul Cortez în Mexic și piratul Drake în calele corăbiilor spaniole: aur. De altfel, chiar un autor antic de prestigiu, ca Juvenal, în celebra sa „Satira a



șasea”, va vorbi de *mercator* Iason, termen care în latinește are înțelesul foarte limpede de „negustor”, „traficant”. Fiindcă nu trebuie să uităm că în acele vremuri îndepărtate (ca și în unele perioade de mai târziu) nu se făcea o distincție foarte precisă între comerț și piraterie - neguțătorul care pleca în țări depărtate cu nava lui se conducea de obicei după principiul: cumpără ce nu poți lua ca pradă...

## 2.

### **ÎN LEGĂTURĂ CU ISPRĂVILE PIRATEREȘTI ALE LUI ULISE**

Dacă, dincolo de unele întâmplări fantastice legate de legendă, expediția argonauților poate fi socotită ca un eveniment real - petrecut cu aproape treizeci și trei de veacuri în urmă - în schimb, numeroasele peripeții ale eroului Ulise, mai puțin fundamentate istoricește, ne îngăduie totuși să aruncăm o privire asupra condițiilor sociale și economice ale lumii antice din perioada când s-au născut legendele homerice, așadar, la limita dintre al doilea și primul mileniu dinaintea erei noastre.

Iată cum descrie Homer, în al paisprezecelea cânt al „Odiseii” - versurile 338-361 - expediția de jaf pe care o întreprinde eroul său asupra coastei egiptene (în traducerea lui G. Murnu, ESPLA,

București, 1956):

*A șaptea zi plecam din Creta largă  
Pe vânt frumos și bun de miazănoapte.  
Călătorim ca pe un curs de apă  
Și nicio navă nu-mi păți nimica,  
Ci toți stăturăm sănătoși și teferi  
Și ne mână ră vântul și cărmacii,  
În cinci zile sosirăm la Egipt,  
Șivoiul mândru-curgător, și-acolo  
Oprii încovoiatele corăbii.  
Eu soților atunci dădui poruncă  
Pe lângă nave cu arme să s-ație  
Spre paza lor și repezii iscoade  
Să meargă la vedere și să vegheze;  
Dar dâșii ascultară de trufia  
Și de pornirea lor și s-apucară  
Grozav să prade-ndată frumusețea  
De țar-a egiptenilor, să care  
Femei și prunci și pe bărbați s-omoare,  
Și larm-ajunse repede-n cetate.  
Cum auziră zarva, egiptenii  
Din zori de zi veniră și tot șesul  
Fu plin de călăreți și de pedestri  
Și arme lucii. Joe tunătorul  
Sili atunci la fugă rușinoasă  
Pe soții mei...*

Vom remarca, în pasajul de mai sus, că nu este vorba de o expediție împotriva unor dușmani, nu se pomenește de ură sau de răzbunare sau de represalii - unicul scop al expediției este jaful. Și dacă ea a dat greș, aceasta se datorează doar faptului că trupele faraonului erau pregătite să facă față unor asemenea atacuri pirateresti, care probabil că nu erau deloc rare, Egiptul fiind în acea vreme renumit pentru bogățiile sale. (în a doua jumătate a mileniului II î.en. - sub dinastiile a XVIII-a și a XIX-a - Egiptul trecea drept una dintre cele mai bogate țări ale vremii, ca urmare a prăzilor de război obținute în decursul îndelungilor campanii militare purtate în Asia Anterioară, Africa Răsăriteană și Nubia; era firesc, așadar, ca expedițiile pirateresti să se îndrepte îndeosebi către navele și coastele țării faraonilor.).

Din însuși faptul că opera homerică, și mai ales „Odiseea”, menționează frecvent pirateria, putem trage concluzia că era o îndeletnicire destul de



Pirați greci (pictură pe un vas de lut din secolul al VI-lea î.e.n.).

răspândită - atât de răspândită, încât orice străin venit de pe mare era suspect. De pildă, când Telemah cu oamenii săi sosesc la Pilos („Odiseea”, III), după ce au fost ospătați conform obiceiului, Nestor nu se sfiște să vorbească astfel (v. 88-94): „Acu-i mai bine când se săturară, / Să întrebăm noi cine sunt străinii. / Voi, oaspeți, cine sunteți și de unde / Călătoriți pe umed drum? Cu treabă / Veniți la noi sau hoinăriți pe mare / Ca lotri care umblă în poghiazuri / Și-și pun viața pustiind pe alții?”

Un alt exemplu concludent al felului în care se desfășurau expedițiile de pradă în societatea descrisă de Homer se găsește în relatarea pe care Ulise i-o face lui Alcinou (Alcinoos), regele feacilor (IX, 51-56): „Din Ilion fui dus de vânt spre țara / Ciconilor, pe la Ismar, și-acolo / Surpai cetatea, ucisei bărbații, / Femeile luând și-avere multă, / Le împărțirăm între noi, ca nimeni / Să nu fie lipsit de parte dreaptă”. Ciconii (popor trac de pe țărmul nordic al Mării Egee, la poalele muntelui Ismaros) nu erau nici pe departe atât de bogați ca egiptenii, dar printre obiectivele expedițiilor piraterești ale acelor vremuri se aflau, în afară de aur, și sclavii, care formau o marfă căutată pe piețele din arhipelagul grecesc și din Asia Mică. Unii comentatori (ca D.M. Pippidi, în notele sale la „Odiseea”, ed. 1956) sunt de părere că expediții piraterești ca aceea împotriva ciconilor „constituiau principala îndeletnicire a

războinicilor ahei din a doua jumătate a mileniului al II-lea î.en.”.

Textele homerice ne dau unele indicații și asupra felului în care erau construite navele de-acum trei milenii - date cât se poate de interesante pentru tema noastră. În această privință, concludente sunt versurile în care Ulise - după ce primi de la zeița Calipso”...un lung topor de-aramă / cu două ascuțișuri, c-o mândrețe / de coadă de măslin...” și”...o bardă / cu lemnul bine lustruit...”, precum și indicația unde se află copacii cei mai potriviți - se apucă să-și construiască nava („Odiseea”, V, 321-347):

*El începu să taie-atunci și lucrul  
Degrabă-l isprăvi. Cu totul zece  
Copaci trânti pe jos și cu toporul  
Îi tot ciopli și-i netezi cu barda  
Ca meșter și-i obli cu ciripia.  
Într-ast-aduse sfredele zeița,  
Și grinzile le sfredeli el toate,  
Le potrivi pe urmă laolaltă  
Și le-nnădi cu scoabe și cătușe.  
Pe cât un maistru rotunjește fundul  
Unei corăbii largi de marfă, atâta  
De largă-și face și Ulise pluta.  
Pe deși diregi așază podul cârmei,  
Îl pardosește bine cu lungi scânduri,  
Cioplește un catart cu care-mbină  
Aninătoarea de vintrele albe  
Și-i face-o cârmă plutei ca s-o mâne  
Și cu împletitură de răchită  
O-mprejmuie de-a lungul și de-a latul  
Ca stăvilar de valuri. Dup-aceea  
El grămădește-n fund povară multă.*

*Calipso-i mai aduce pânzetură  
De pânzuit catargul, iar Ulise  
Găti cu meșteșug și pânzuitul.  
Legă tot felul de frânghii, odgoane,  
Și funii de slăbit sau strâns vintrele  
Și-și lunecă pe pârghii pluta-n mare.*

O lectură mai atentă a textului de mai sus ne va arăta mai întâi că, de fapt, ne găsim în fața unei plute - ce-i drept mai evoluată decât plutele simple folosite în epoca de piatră; în al doilea rând, el ne va dezvălui unele inadvertențe, datorate în parte traducerii și în parte unor adăugiri târzii la textul homeric. Astfel, termenul „punte” nu este adecvat, deoarece navele nu erau acoperite - tot așa nici termenul „cârmă” în sensul său mai nou, fiind vorba de o simplă vâslă cu ajutorul căreia nava era dirijată. De asemenea, este probabil că toporul lui Ulise nu era încă de aramă, ci de bronz.

O adăugire târzie este, se pare, și versul despre acele „...funii de slăbit și strâns vintrele”, ba după unii autori nu putea fi încă vorba de „corăbii”, navele de atunci având un singur catarg și o singură pânză (foarte rar două sau trei) care nu folosea decât cu vântul direct din spate, principalul mod de propulsie fiind vâslele.

În aceste condiții, navigația din acea vreme trebuia să se rezume la o simplă plutire de-a lungul coastelor și de cele mai multe ori echipajul își petrecea noaptea pe mal. (Afirmația geografului antic Strabon, că grecii ar fi învățat de la fenicieni

să se călăuzească pe mare după constelația Ursei Mari, este valabilă pentru o epocă mai târzie.) Cu asemenea mijloace primitive, performanțele unor „căpitani” de vas ca Iason și Ulise sunt cu atât mai excepționale. Se cuvine însă să ținem seama că atât Iason, cât și Ulise sunt eroi de epopée, meniți să îndeplinească fapte deosebite, cum nu le este dat muritorilor de rând...

### 3.

## **PRIMELE TEXTE ISTORICE DESPRE PIRATERIE; TUCIDIDE, HERODOT ȘI ALȚII**

După ce a ocupat un loc relativ însemnat în textele literare, pirateria începe să apară și în cele ale istoricilor antici. Unul dintre cei mai de seamă, Tucidide, este preocupat și de originile pirateriei; „De demult, scrie el (I, 5), elenii și barbarii care locuiau pe coaste și în insule, cum au început să călătorească pe nave unii la alții, s-au apucat de piraterie. Căzând peste orașele neîmprejmuite cu ziduri... le prădau... Treaba aceasta nu era socotită pe atunci ca o rușine, dimpotrivă, făcea mai degrabă cinste. Dovadă; unele triburi continentale, care și acum socot ca o fală să fii tâlhar vrednic”.

Este de presupus că textul de mai sus, relativ târziu (sec. V. Î.EN.), are la bază texte mai vechi, astăzi pierdute. De altfel, cu privire la piraterie

găsim texte foarte asemănătoare la Herodot (V, 6) Xenofon (Anabasis, VII, 2) și alții, care confirmă întru totul informațiile aduse de Tucidide.

La un moment dat, când atacurile pirateresti au devenit mai frecvente și au crescut în amploare, diferitele regate și cetăți s-au văzut constrânse să treacă la construirea unor flote capabile nu numai să apere coastele, ci și să combată navele piraților în largul mării. Mărturiile istorice nu lipsesc nici în această privință; tot Tucidide ne spune că: „Atunci când traficul maritim al grecilor a crescut, corintienii cu navele lor au pus capăt activității piraților și astfel cetatea lor, deopotrivă de favorabil situată pentru negoțul pe uscat și pentru cel maritim, a devenit încă și mai bogată și puternică”. Este perioada când pirații își pierd în bună parte aureola de eroi - de aventurieri ai mărilor și descoperitori de țărmuri necunoscute; conducătorii politici ai cetăților, precum și negustorii, interesați în comerțul cu coloniile grecești și feniciene situate în întregul bazin al Mediteranei, încep să vadă în pirați ceea ce aceștia erau realmente: tâlhari ai mărilor.

Mărturiile pe care ni le aduce Tucidide sunt în afară de orice îndoială: mai întâi fiindcă este un istoric, așadar, un om de știință - în al doilea rând, deoarece este deosebit de competent în probleme de navigație maritimă (în anul 424 î.en. a fost comandantul flotei ateniene în războiul peloponeziac). Tucidide ne informează mai departe



că: „Primul despre care am auzit că ar fi avut o flotă este Minos. Dominația lui se extindea asupra celei mai mari părți a Mării Egee și a arhipelagului Cicladelor, ale cărui insule le-a colonizat chiar el în mare măsură... Bineînțeles că, pe cât i-a fost cu putință, a căutat să pună capăt acțiunilor piraților, pentru a-și asigura încasarea tributurilor. De la constituirea puterii maritime a lui Minos, navigația s-a putut dezvolta nestingherit, căci el i-a alungat pe pirați din insule și pe cele mai multe dintre ele le-a populat chiar el cu coloniști. Populația de pe coastă a devenit și ea mai avută, mai legată de pământ și pe alocuri destul de bogată pentru a-și putea înconjura orașele cu ziduri”.

Multă vreme, Minos a fost socotit ca o figură legendară, iar Creta - care în poemele homerice apare ca o insulă bogată, foarte populată și înzestrată cu construcții monumentale - ca o



Sclavi la vâsle (relief de pe Acropole, anul 410 î.e.n).

insulă oarecare din lumea veche egeeană. La începutul veacului nostru, însă, oamenii de știință - istorici, arheologi, lingviști - au adus dovezi convingătoare că regele Minos și civilizația cretană au existat, că respectivele legende sunt grefate pe un fond istoric real (întocmai ca expediția argonauților și războiul troian). Faima civilizației cretane s-a dovedit pe deplin întemeiată în urma cercetărilor întreprinse, începând din primii ani ai veacului nostru, de către expediții arheologice din mai multe țări, la Knossos, Festos și în alte locuri. Săpăturile efectuate aici au dus la rezultate care au revoluționat cunoștințele noastre despre lumea egeeană și au deschis un nou capitol în istoria universală. (Astăzi se folosesc în mod curent expresiile „civilizație cretană” și „civilizație minoică”).

Așadar, dacă nu mai avem motive să punem la îndoială informațiile pe care ni le aduce Tucidide în această privință, trebuie să-l socotim pe Minos, regele Cretei, drept primul care a constituit o flotă (o flotă oficială, de stat) pentru combaterea navelor piraterești. Dar mai mult ca atât: aceste informații pe care ni le dă Tucidide - ca de altfel și alți autori mai puțin renumiți, dar care au trăit în vremuri tot atât de îndepărtate - ne duc la concluzia că unele flote de război din acele vremuri s-au constituit special pentru combaterea pirateriei. Iar unii autori moderni (Ludwig Buhnau în *Piraten und Korsaren der Weltgeschichte*, Arena-Verlag,

Wurzburg, 1963) emit chiar ipoteza că piraiții sunt, așadar, mai vechi decât flota de război legală”. Ipoteză fără îndoială interesantă, dar discutabilă.

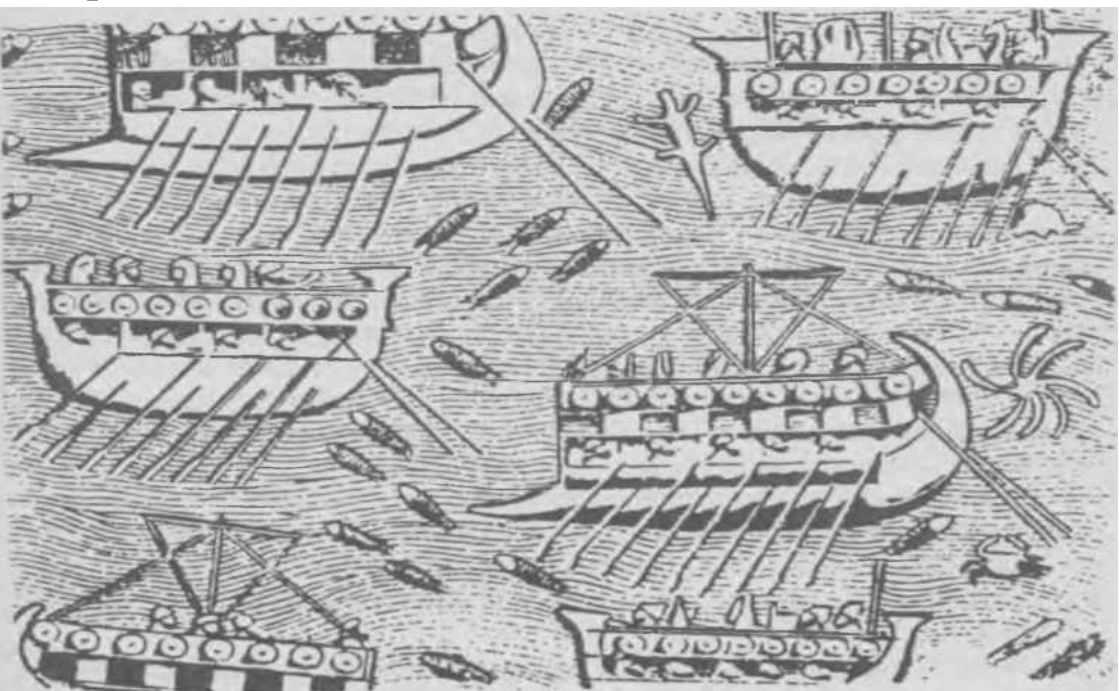
După ce așezările mai importante au fost înconjurate cu ziduri, devenind cetăți, și după ce pe alocuri s-au constituit flotele care apărau cetățile dinspre mare, vechea tactică piraterească bazată pe surpriză - acostarea, jaful și apoi fuga - și-a pierdut mult din eficacitate. Mulți dintre conducătorii navelor piraterești au devenit (sau redevenit) negustori, deoarece negustoria era o meserie rentabilă și mult mai puțin periculoasă decât pirateria.

Dar asta nu înseamnă că isprăvile piraterești au încetat complet - vechiul principiu: „Cumpără ce nu poți lua ca pradă” a găsit adepți vajnici la proaspeții neguțatori din bazinul egeean. Căci iată ce ne relatează Herodot (în cartea întâi a monumentalei sale opere istorice) despre fenicieni, popor de negustori și pricepuți marinari: „Fenicienii sosiră la Argos și-și expuseră aici mărfurile. În a cincea sau a șasea zi după sosirea lor, după ce își vânduseră aproape toate mărfurile, iată că apăru pe țărm, împreună cu numeroase alte femei, fiica regelui, care, după cum povestesc grecii, se numea Jo... Ele se aflau lângă partea din spate a navei și cumpărau acele mărfuri care li se păreau mai plăcute. Fenicienii se înțeleseră între ei să le răpească. Ce-i drept, cea mai mare parte a femeilor reuși să scape cu fuga, dar Jo, împreună

cu alte câteva, fu răpită și dusă pe navă.

Pasajul acesta al marelui istoric antic ne arată, pe de o parte, că un popor de negustori și navigatori, cum erau fenicienii, nu se dădeau în lături, atunci când se ivea prilejul, să practice pirateria și o făceau ca pe un lucru de la sine înțeles; pe de altă parte, el ne îngăduie să aruncăm o privire asupra mărfurilor ce formau obiectul schimburilor comerciale (prin urmare și al acțiunilor piraterești) - printre care mărfuri una dintre cele mai prețuite erau sclavii.

Din cele mai vechi timpuri, fenicienii aprovizionau piețele Orientului antic cu sclavi. Ei erau principalii furnizori ai regelui Solomon cel Înțelept, care (după cum ne spune legenda) avea șapte sute de neveste „oficiale” și alte trei sute



Nave feniciene (după un basorelieu din secolul al VII-lea î.e.n.).

nerecunoscute oficial, provenind din toate părțile lumii - ale lumii cunoscute în acele vremuri. Firește că pentru constituirea unui harem de asemenea proporții erau necesare relații comerciale intense și vaste. Or, supușii înțeleptului monarh erau pricepuți războinici și nu mai puțin pricepuți neguțători pe uscat - caravanele încărcate cu bucate, mirodenii, podoabe și sulimanuri pentru nevoile haremului soseau în mod regulat din țările arabe, din Kataban, Hadramant și Saba; în schimb acești supuși nu erau prea pricepuți în arta navigației pentru a putea acoperi cererea de mărfuri provenite din țările mai depărtate, așezate peste mări.

Cu aceasta se însărcinara fenicienii, care, pe lângă mărfurile obișnuite - mirodenii, fildeș, untdelemn, lemn prețios - se ocupau și de aprovizionarea haremului cu marfă vie, pe care preaînțeleptul rege o prețuia în mod deosebit și o plătea cu preț bun.

De numele regelui Solomon se leagă una dintre cele mai celebre și îndrăznețe expediții piraterești din antichitate. Totul a început cu vizita reginei din Saba la curtea lui Solomon. Și fiindcă (după cum spune proverbul) micile daruri întrețin prietenia, regina din Saba n-a venit cu mâna goală; printre numeroasele daruri pe care le-a adus cu ea se afla și aur - o cantitate uriașă, sute de kilograme în unitățile de măsură de astăzi. În

mare parte, aurul acesta provenea dintr-o expediție organizată împotriva regatului Ophir. (În vremurile mai noi, unii cercetători au încercat să localizeze misteriosul Ophir în Africa de sud-est, alții în Ceilon - dar n-au reușit să aducă dovezi concludente în sprijinul acestor afirmații.) Despre fabuloasa „Țară a Aurului” - Ophir - Solomon auzise multe și de la socrul său, faraonul Egiptului (soția „principală” a înțeleptului rege era fiica faraonului) și iată că acum avea dovezi palpabile despre existența acestui ținut binecuvântat cu toate bogățiile.

De spusele regalului său socru și de darurile reginei din Saba, prea înțeleptul Solomon își va aminti ceva mai târziu, când - ca urmare a unor ani de secetă (și a cheltuielilor enorme necesitate de întreținerea unei curți atât de fastuoase) - vistieria sa trecea prin momente grele și luxul fabulos ce domnea la curtea sa era amenințat să-și piardă treptat strălucirea. Atunci, Solomon se adresă vecinului și vasalului său, regele Hiram, care cu fenicienii săi pricepuți în construcții navale îi construi și-i echipă o navă după cele mai noi (ne aflăm în jurul anului 950 î.en.) principii. Cu un echipaj alcătuit din marinarii fenicienii ai regelui Hiram și o puternică trupă militară alcătuită din ostașii iudei ai regelui Solomon, vasul porni spre Ophir.

După trei ani, nava se întorcea încărcată cu o pradă nespuse de bogată: cantități enorme de aur

și argint, pietre prețioase, lemn de abanos, fildeș, maimuțe și păuni. Nicăieri nu se spune că ar fi plătit cu bani sau cu alte produse aceste mărfuri, iar prezența soldaților pe bord este concludentă: o expediție de jaf, piraterească.

N-am fi insistat atâta asupra expediției organizate de regele Solomon împotriva Ophirului - în definitiv, nava Argo a pornit cu un sfert de mileniu mai înainte într-o asemenea expediție care avea același obiect, aurul, iar împotriva Ophirului fenicienii au organizat după aceea numeroase alte expediții asemănătoare, unele chiar încununată de succes. Dacă am zăbovit mai mult asupra ei, am făcut-o doar pentru faptul că ea aduce un element nou în istoria pirateriei: înaltul patronaj regal al unei expediții piraterești. În decursul veacurilor următoare, numeroase acțiuni piraterești vor fi sprijinite (uneori pe față, alteori pe ascuns) de capete încoronate, chiar și atunci când respectivii monarhi dispuneau de o flotă de război oficială. Fiindcă o singură navă, arborând un pavilion fantezist sau niciun fel de pavilion, având oameni hotărâți la bord, își poate îngădui acțiunile cele mai temerare fără a angaja responsabilități politice sau militare. Acest sistem va căpăta amploare, ridicându-se aproape la nivelul unei politici de stat, douăzeci și cinci de veacuri mai târziu, în vremea lui Walter Raleigh, Francis Drake și a celorlalți vestiți corsari ai epocii elisabetane, supranumiți, pe bună dreptate,

„pirații maiestății sale”.

4.

## **PRIMA FEMEIE-PIRAT: ELISSA DIN TIR**

Ar fi greșit să ne închipuim că, în vremurile cele mai vechi, femeile n-au jucat niciun rol în istoria pirateriei sau, mai bine-zis, că unicul lor rol a fost acela de a constitui un obiect de jaf, apoi o marfă vândută pe piețele de sclavi ale Orientului. Căci iată, în jurul anului 800 î.en., Elissa din Tir, fiica unui „lup de mare” fenician, va fi promotoarea unei expediții pirateresti ce va aduce profunde schimbări economice în Mediterana, expediție ale cărei urmări se vor simți veacuri de-a rândul, cât timp va dura istoria atât de agitată a Cartaginei. Dar să vedem cum s-au desfășurat evenimentele, care nu sunt lipsite de un anume farmec romanțios.

Elissa se măritase cu Sicharbas, un bogat armator și iscusit căpitan de vas. Este probabil că o bună parte din averea soțului ei își avea originea în expedițiile de jaf organizate împotriva Ophirului și Puntului, ceea ce nu este cătuși de puțin de mirare, având în vedere că Sicharbas era fenician și încă din Tir... Fratele Elissei, pe nume Pygmalion (simplă coincidență de nume cu sculptorul mitologic care s-a îndrăgostit de propria-i operă), pus pe o înavuțire și mai rapidă,



atacă nava cumnatului său și-l ucise. Dar nu găsi bogățiile căutate, deoarece Sicharbas, având unele bănuieli, le debarcase pe un țărm pustiu și le ascunsese. Este prima mențiune despre o comoară ascunsă de pirați - temă care mai târziu va constitui o inepuizabilă sursă de inspirație pentru autorii de romane de aventuri. (În această privință este destul să cităm două opere „clasice” ale genului: „Contele de Monte Cristo” de Al. Dumas și „Insula comorilor” de R. L. Stevenson.).

Înștiințată de moartea tragică a soțului ei și de locul unde se află ascunsă comoara, Elissa echipă în grabă o altă navă, acostă pe țărmul cel pustiu, scoase aurul și nestematele din ascunzătoarea lor, le transportă pe vas și porni mai departe. Câteva zile după aceea se opri scurtă vreme în Cipru, doar pentru a răpi cincizeci de fete și a le aduce la bord. Cu prora îndreptată mereu spre apus, nava înainta către Coloanele lui Hercule (Gibraltar), căci Elissa voia să ajungă în „Insulele Morților”, unde nădăjduia să-l regăsească pe Sicharbas, cel ucis mișelește de fratele ei: conform credinței fenicienilor, în Insulele Morților, aflate la „Capătul lumii”, marinarii duceau o viață veșnică și fericită. Homer spune că acolo:...” omul/ Trăiește mai ferice că nu-i ploaie/ Și nici ninsoare nu-i, nici iarnă lungă, / Ci pururea suflare lină-adie/ Din Ocean și mângâie pe oameni...” (la poezii mai noi, acest țărm binecuvântat apare sub numele de „Insulele Fericiților”, pe care unii cercetători le-au

identificat cu insulele Canare.).

Marinarii Elissei cunoșteau drumul ce ducea în Atlantic - compatrioții lor descoperiseră mai demult calea către Canare, Madeira și Azore, dar se feriseră să împărtășească această taină altor popoare. Capătul lumii cu „Insulele Morților” se afla puțin mai departe, dar se pare că echipajul de sub comanda vajnicei feniciene nu era prea grăbit să ajungă acolo... La aceasta se adăuga și vântul nefavorabil, nevoia de a împrăști hrana și apa de băut, precum și oboseala vâslașilor. Așa se face că, după ce lăsă în urmă Malta, Elissa porunci ca nava să se îndrepte spre Africa.

Pe coasta Libiei, fenicienilor le plăcură locurile și hotărâră să întemeieze un oraș, în ciuda împotrivirii îndârjite a Elissei. Căpetenia maurilor, Hiarbas, care stăpânea aceste locuri, se declară de acord să le cedeze terenul în schimbul celor cincizeci de fete aduse din Cipru și al Elissei pe care voia să și-o facă soție. Elissa îi răspunse că va plăti pământul în aur; Hiarbas zâmbi și spuse că în schimbul aurului nu-i poate vinde decât atâta loc cât poate cuprinde o piele de vițel. Feniciană se declară de acord. Fu adusă pielea de vițel și Elissa puse să fie tăiată în fâșii subțiri ca sfoara cea mai fină de cânepă, astfel că putu să înconjoare cu ea terenul pe care avea să fie clădită mai târziu cetatea Byrsa, al cărei nume înseamnă „Piele de vițel”.

Asemenea ingeniozitate femeiască nu făcu decât

să stimuleze dragostea maurului pentru frumoasa Elissa. Marinarii fenicieni își implorau stăpâna să cedeze insistențelor lui Hiarbas, dar Elissa le porunci să se urce pe bord și să pregătească nava de plecare. Atunci echipajul dădu foc vasului. Când vâlvătaia incendiului se ridică în toată puterea, Elissa se aruncă pe neașteptate în flăcări, găsindu-și astfel moartea. Băștinașii au supranumit-o, după aceea, Deido, adică „cea neînduplecată”, iar poeții de mai târziu i-au cântat curajul și fidelitatea (numai poetul Virgiliu a găsit pentru sinuciderea ei o altă explicație, anume, o dragoste neîmpărtășită).

Povestea Elissei nu este doar o legendă, ci - întocmai ca expediția navei Argo și ca unele dintre episoadele homerice - este țesută în gherghef de adevăr. Oricum, cetatea Byrsa a dăinuit câteva veacuri pe locul unde a acostat nava feniciană; ea a dat marinari, negustori și artiști renumiți, precum și pe Hanibal, unul dintre cei mai mari comandanți militari ai tuturor vremurilor. În istorie, Byrsa este cunoscută sub numele de Cartagina, nume ce i-a fost dat, se pare, de romani, cărora le-a dat mult de furcă.

Cât despre Elissa din Tir, ea este prima femeie-pirat al cărei nume s-a păstrat până în zilele noastre. În veacurile următoare, Elissa va avea câteva urmașe tot atât de temerare și de neînduplecate ca și ea, între altele pe faimoasele Mary Read și Anne Bonny, care, douăzeci și cinci

de veacuri mai târziu, vor teroriza apele Indiilor Vestice. Elissa din Tir a murit în flăcările navei pe care a comandat-o, așa cum - cu un mileniu mai târziu și vreme de un mileniu în continuare - vor fi înmormântați vikingii, conducătorii celor mai ample și mai îndrăznețe expediții pirateresti cunoscute în istorie.

## 5.

### **DOI INOVATORI: POLICRATE DIN SAMOS ȘI TEOPOMP DIN MILET**

Ultimele veacuri înaintea erei noastre sunt caracterizate prin dezvoltarea și întărirea flotelor de luptă ale statelor și cetăților și - strâns legat de acest proces - de îmbunătățirea construcțiilor navale și apariția unei forme superioare de piraterie, adaptată noilor condiții.

Oricât ar părea de curios, câțiva celebri pirați ai antichității au contribuit în cea mai mare măsură la constituirea marilor flote de război, iar mai târziu au decis soarta unor bătălii navale cu grele urmări pentru configurația politică și economică din acea vreme. Unul dintre aceștia a fost Policrate din Samos, căruia istoricii îi atribuie, ca principale însușiri, „temeritatea, viclenia și cruzimea”. La început simplu comandant al unei nave de pirați, își lărgeste încetul cu încetul flota (era, se pare, foarte priceput în construcții navale), îi înlătură pe

toți rivalii săi din aristocrația insulei Samos, cucerește Lesbosul și Miletul și terorizează apele Mării Egee.

Ajuns tiran de Samos (în jurul anului 530 î.en.), fostul pirat Policrate pornește la vânătoare de... pirați. Pe de o parte, deoarece aceștia erau martori neplăcuți ai trecutului său, pe de altă parte, fiindcă pentru realizarea scopurilor sale trebuia să fie unicul stăpân al apelor cuprinse între Samos, Lesbos și Milet. Rând pe rând, navele piraterești sunt incendiate sau capturate și chiar fratele lui Policrate este ucis din ordinul acestuia. Operația a fost radicală, căci nimeni nu cunoștea mai bine metodele și ascunzișurile piraților decât cel ce fusese unul de-ai lor. (Douăzeci și două de veacuri mai târziu, Morgan „Cap-roșu”, ajuns guvernator al insulei Jamaica, va folosi aceleași metode.).

Despre a doua parte a vieții lui Policrate, istoricii n-au decât cuvinte de laudă: a încurajat științele și artele, a adus la curtea sa filosofi și poeți, între altele pe poetul Anacreon, dădea ospete fastuoase, cu cele mai alese bucate și băuturi - și cu o orchestră de fete frumoase care cântau din flaut - și-a împodobit capitala cu clădiri monumentale și a canalizat-o, aprovizionând-o cu apă potabilă. Dar nu și-a părăsit cătuși de puțin vechea meserie, ba chiar a ridicat-o pe o treaptă superioară, modernă: fiecare vas comercial care trecea pe apele dominate de flota lui trebuia să-i plătească un tribut. Este și aceasta o formă de

piraterie, fiindcă după toate normele de drept internațional (cum am spune astăzi), largul mării nu este proprietatea nimănui, sau mai bine-zis aparține tuturor. Dar neguțătorii preferau să se lase vămuiți, decât să facă un ocol mare, mai ales că în schimbul tributului tiranul de Samos le asigura protecția împotriva piraților - a celorlalți pirați...

Policrate din Samos este, așadar, un fel de inovator al pirateriei. Metoda lui poate fi caracterizată ca modernă - de altfel, în vremurile mai noi, ea va fi aplicată cu succes pe diferite mări ale lumii, cu osebire în apusul Mediteranei și în Marea Caraibilor. Prin configurația țărmurilor ei, care oferă nenumărate ascunzișuri, insula Samos a rămas, în decursul veacurilor și până la începutul secolului trecut, un cuib de pirați. (Compatriotul nostru Ion Ghica, prietenul poetului Vasile Alecsandri, va primi, în 1856, titlul de Bey de Samos de la sultan, pentru felul eficient în care a reușit să-i stârpească de pe aceste meleaguri.).

Veacul al cincilea este martorul a două mari bătălii navale, în care, alături de flotele oficiale ale statelor respective, navele piraților au avut un cuvânt greu de spus. În bătălia de la Salamina, vasele piraților din Cilicia au dat mult de furcă grecilor și, după cum ne relatează cronicarii vremii, n-a lipsit mult ca flota comandată de Temistocle să fie înfrântă. Este perioada în care

grecii reușiseră să elimine în bună parte pe fenicieni din Marea Egee, dar locul acestora îl luaseră cilicienii, care se dovedeau nu mai puțin ingenioși și temerari. Șaptezeci și cinci de ani mai târziu, într-o altă mare bătălie navală, flota spartană comandată de Lisandros îi învingea pe atenieni la Aigos Potamoi - fapt cu totul neașteptat, știut fiind că spartanii, excelenți luptători pedestri, nu aveau nici pe departe iscusința de marinari a atenienilor. Dar Lisandros reușise să-și asigure sprijinul navelor piraterești, care aveau oricum o socoteală mai veche cu flota ateniană, mare vânătoare de pirați.

Pentru ca vestea victoriei să ajungă cât mai repede la Sparta, Lisandros îl trimise pe piratul Teopomp, care avea „cea mai iute navă dintre Corint și Milet” și care, nedezmintându-și faima, parcurse drumul până la gura râului Eurotas în trei zile. Așadar, aproape 700 kilometri în trei zile, ceea ce constituie un record uimitor pentru acea vreme (ne aflăm în anul 405 î.en.).

Nava piraterească a lui Teopomp din Milet era o trieră (mai târziu, romanii vor folosi termenul triremă pentru acest tip de navă), iar cele trei rânduri de vâslași au tras la rame vreme de trei zile și trei nopți fără întrerupere pentru a putea obține acest record, pe care navele oficiale ale flotei grecești - construite pentru a putea transporta o trupă înarmată și, prin urmare, mai greoaie - nu l-ar fi putut realiza.

Dacă Policrate din Samos a fost un inovator al metodelor în piraterie, Teopomp din Milet a fost, deci, un inovator în domeniul construcțiilor navale. Exemplul său va fi urmat de-a lungul veacurilor de numeroși pirați, pentru care o navă iute va fi o condiție esențială în exercitarea profesiei lor: ei trebuiau să fie mai rapizi decât navele comerciale, pentru a le putea aborda, și decât navele de război, pentru a putea scăpa de ștreang.

## 6.

### **NEPLĂCUTA AVENTURĂ A FILOSOFULUI PLATON ȘI INTERESANTA CONVERSAȚIE DINTRE PIRATUL ARISTONICOS ȘI ALEXANDRU MACHEDON**

Din secolul al patrulea nu ne-au rămas prea multe texte care să relateze despre activitatea piraților. Avem însă toate motivele să presupunem că ei au continuat să bântuie în Mediterana și - după cum ne relatează un text al lui Plutarh - au reușit să se organizeze în așa fel, încât să se poată apăra în mod eficace împotriva flotelor militare trimise să-i combată. Plutarh menționează și numele căpeteniei de pirați Sostrate, pe care-l califică drept un „simbol al răutății omenești”; pe același Sostrate, poetul Lukian îl pune să discute, în lumea mitologică subpământeană, cu Minos,



regele cretan care a construit prima flotă pentru combaterea piraților și care apoi a ajuns judecător în infern.

În aceeași vreme apar două dintre instituțiile menite să ajungă mai târziu la mare înflorire: asociația de negustori și armatori, care își împărțeau între ei riscurile uriașe ale transporturilor comerciale pe mare, și asigurarea maritimă, prin care negustorul sau armatorul se apăra împotriva pierderii unei nave și a încărcăturii ei, fie din pricina furtunilor, fie din pricina atacurilor pirateresti. Ni s-a păstrat și numele unui bancher din acea vreme, anume Pasion, fost sclav, ajuns unul dintre cei mai bogați cetățeni din Atena, a cărui avere își avea originea în asemenea afaceri cu negustori și armatori.

În afară de Atena, unul dintre centrele principale ale negoțului pe mare se afla în Rodos, insula a cărei flotă reușise întotdeauna să-i combată cu succes pe pirați și unde funcționa un fel de bursă maritimă. Mulți negustori își trimiteau navele încărcate cu mărfuri mai întâi spre Rodos, ale cărei ape ofereau siguranță deplină pentru navigație; aici culegeau informații unde o anumită marfă era mai căutată și se oferea un preț mai bun pentru ea, după care le dirijau către regiunile de coastă respective.

Este de presupus că în această perioadă au apărut și primele înțelegeri ilicite între căpeteniile de pirați, pe de o parte, și negustori, armatori sau

simpli comandanți de nave, pe de altă parte. Ludwig Buhnau (din a cărei interesantă lucrare am mai citat) merge destul de departe în această presupunere: „Fără îndoială că, destul de des, pirații au fost folosiți și ca pretext, atunci când un om de afaceri necinstit pretindea că a pierdut o navă sau încărcătura ei, când în realitate o Vânduse pe ascuns. Au existat, în domeniul asigurărilor, escrocherii în adevăratul înțeles al cuvântului, concepute în mod rafinat și având un aspect eminent modern, iar nu doar un singur bancher a fost jefuit de banii pe care-i avansase pentru cumpărarea anumitor mărfuri. Într-o lume cum era cea grecească, în care nu numai viața spirituală, ci și cea economică se dezvoltă și se



Galera lui Antonius în bătălia navală de la Actium (31 î.e.n.).

diversifica deosebit de rapid, escrocheriei îi erau deschise tot atâtea uși ca și în economia de astăzi. Nu erau puțini căpitanii (de navă comercială - H.M.) care cădeau la înțelegere cu pirații, anunțau data plecării, nu se împotriveau atacului și apoi împărțeau cu piratul valoarea mărfii și suma primită ca asigurare. Cum nu existau încă liste de nave pierdute și altele de felul acesta, o asemenea asociație veroasă putea să-și înceapă activitatea la Marsilia și să aplice aceeași metodă, rând pe rând, la Messina, Atena și Alexandria, înainte de a fi descoperită, în afară de cazul că escrocii nu erau deloc descoperiți și dispăreau la Bizanț sau la Roma”.

Din aceeași perioadă avem vești despre activitatea piraterească a tiranului Dionisos al Siciliei. Spre deosebire de Policrate din Samos, care a început ca pirat și a sfârșit ca tiran, Dionisos a început ca tiran și a sfârșit ca pirat. De câte ori vistieria sa era pe cale să se golească, Dionisos organiza expediții de jaf, prădând coastele bogate ale Etruriei cu aceeași înverșunare cu care etruscii le prădau pe ale Siciliei. Dar renumele de pirat lipsit de scrupule, Dionisos și-l va cuceri în legătură cu o aventură al cărei erou a fost filosoful Platon.

Dion, cumnatul tiranului, era un tânăr cult, iubitor al artelor și al filosofiei. El îi propuse lui Dionisos să-l invite la Siracuză pe filosoful Platon, care îl va sfătui cum să-și refacă finanțele

secătuite de viața luxoasă ce domnea la curtea tiranului. Zis și făcut. Scurtă vreme după sosirea sa la Siracuza (în jurul anului 360 î.en.), filosoful își expuse punctul de vedere: nu expedițiile de jaf împotriva etruscilor sunt în măsură să însănătoșească finanțele țării, ci reducerea cheltuielilor la curte și încurajarea agriculturii.

Tiranul Dionisos răspunse că va începe imediat cu reducerea cheltuielilor, renunțând să-l mai găzduiască pe filosof și că-l va trimite în patrie cu Dion cu tot. Căpitanului vasului, pirat și om de încredere de-al său, Dionisos îi porunci să-i ducă pe cei doi oaspeți în insula Aigina și să-i vândă acolo la târgul de sclavi. Așa se face că marele Platon era cât pe ce să-și sfârșească viața ca sclav de galeră. Din fericire, se găsiră prieteni binevoitori care îi răscumpărară, pe el și pe discipolul său Dion, aducându-i la Atena. (Mai târziu, Dion căzu răpus de pumnalul unui asasin tocmnit de cumnatul său Dionisos, iar Platon îl plânse ca pe un discipol preferat.).

Zece ani după neplăcuta aventură a filosofului Platon, se va desfășura o conversație interesantă între piratul Aristonicos din Chios și Alexandru cel Mare (cărui literatura noastră populară i-a adăugat numele de Machedon, după țara-i de origine). Aristonicos aborda navele aflate în drum spre Smirna, le jefuia și le vindea încărcăturile în diferite alte porturi, unde mărfurile respective aveau căutare. Iar insula Chios înflorea sub

conducerea piratului-filozof Aristonicos, poeții cântau în versuri homerice succesele lui pe mare, palate și statui de marmură răsăreau de sub mâinile pricepute ale arhitecților și sculptorilor.

Dar într-o zi, pe când galerele încărcate de pradă ale lui Aristonicos navigau spre patrie, le ieși în față flota macedoneană. Pirații fură nimiciți până la unul - în parte chiar pe bordul navelor și în parte pe țărm - în afară de Aristonicos, care fu adus în fața lui Alexandru. Mai târziu, Sfântul Augustin va relata, într-una dintre scrierile sale, conversația care a avut loc între cei doi; Alexandru, referindu-se la jafurile, masacrele și siluirile pe care meseria de pirat le aduce cu sine, a întrebat:

- De ce ai făcut toate acestea?

Iar Aristonicos i-a răspuns:

- Am făcut în mic același lucru pe care tu l-ai făcut în mare. Dar mie lumea îmi zice pirat.

Istoria nu ne spune dacă marele cuceritor l-a grațiat sau nu pe micul pirat. De altfel, nu ne certifică nici autenticitatea dialogului de mai sus. (Augustin a trăit șapte sute de ani după ce a avut loc conversația dintre Aristonicos și Alexandru - dacă a avut vreodată loc.).

7.

## **ÎN TRE ȚĂRMURILE MĂRII NEGRE ȘI CELE ALE ILIRIEI**

Alături de pirații de profesie, ca dalmațienii și cilicienii, care nu cunoșteau (sau aproape nu cunoșteau) altă ocupație, au existat din cele mai vechi timpuri populații care se ocupau cu agricultura și cu diferite meșteșuguri, dar atunci când se ivea prilejul nu se dădeau în lături de la o mică expediție piraterească în măsură să le rotunjească veniturile. Printre aceștia erau și sciții de pe țărmul de miază-noapte al Mării Negre, și îndeosebi cei din Peninsula Crimeea. Aici se aflau nenumărate ascunzișuri propice, deoarece mlaștinile din partea nordică a Crimeei și coasta abruptă îngreunau foarte mult acțiunile flotelor organizate împotriva navelor piraterești. „Populația de agricultori care locuiește acolo, ne spune Strabon, este socotită, ce-i drept, ca fiind mai pașnică și mai civilizată (decât nomazii din stepă - H.M.), dar din pricină că sunt dornici de înavuțire și se îndeletnicesc cu navigația pe mare, practică adesea pirateria, de asemenea se folosesc și de alte mijloace ilegale pentru a se îmbogăți.”

Această relatare a lui Strabon ar putea să pară exagerată, deoarece Crimeea se afla departe de marile rute comerciale maritime. Dar lucrurile nu

stau chiar așa: este perioada în care coloniile grecești din Dobrogea de astăzi (Histria, Tomis-Constanța, Callatis-Mangalia ș.a.) erau înfloritoare, iar traficul maritim se intensificase. În afară de aceasta, construcția navelor; îmbunătățise, de asemenea și velatura. Care venea să se adauge vâslelor, făcând ca navele să fie mai rapide și scurtând astfel distanțele. Căci iată ce ne spune călătorul și istoricul Diodor din Sicilia: „De la Marea Meotică (Marea Azov - H.M.), pe malurile căreia locuiesc câțiva sciți, într-o regiune înghețată și nespus de geroasă, mulți călători pe mare, bucurându-se de vânturi prielnice, au reușit să străbată, cu navele încărcate de mărfuri, în zece zile drumul până la Rodos, de unde se poate ajunge în patru zile la Alexandria; și de aici, navigând în susul Nilului, mulți au reușit să facă zece zile până în Etiopia (de fapt, este vorba de Sudanul de astăzi - H.M.). Prin urmare, din regiunile cele mai reci ale lumii locuite și până la cele mai fierbinți, nu este nevoie de mai mult de douăzeci și patru de zile de navigație neîntreruptă”.

În sfârșit, în afară de populațiile care aveau ca principală ocupație pirateria și de cele care o practicau ocazional, trebuie menționați și cei care, dintr-un motiv sau altul, își pierduseră patria, exilații, nemulțumiții și cei respinși de societate. În această privință Herodot ne dă un exemplu concludent: „Dionisos din Phocaia, însă, după ce a

scufundat (într-o bătălie navală - H.M.) trei nave feniciene, ridică pânzele și porni. Cum aliații săi erau pierduți, el presupuse că Phocaia și toată Ionia vor ajunge sub jugul dușman. De aceea se îndreptă cu navele sale spre coastele Feniciei. După ce scufundă acolo trei vase comerciale și cuceri o pradă bogată, plecă spre Sicilia și acolo practică pirateria, însă nu împotriva grecilor, ci a Cartaginei și tirsenienilor” (etruscilor - H.M.).

Nu este un caz unic - acela al comandantului de flotă, a cărui patrie este ocupată de forțele inamice și care are de ales între a preda navele sale dușmanului, sau a duce o viață relativ liberă pe întinsurile albastre ale mărilor. (Exemplul lui Dionisos din Phocaia este printre primele cunoscute în istorie; ultimul și cel mai însemnat dintre acești revoltați ai antichității va fi Sextus Pompeius, a cărui flotă va da mult de furcă împăratului August.).

Dar episodul despre Dionisos din Phocaia pe care ni-l relatează Herodot mai conține un element deosebit de interesant: fostul comandant de flotă, devenit căpetenie de pirați, nu ataca navele aparținând compatrioților săi. (La fel vor proceda, cu aproape două milenii mai târziu, pirații elisabetani, care vor prăda numai corăbiile spaniole - ba mai mult, pe cele engleze le vor ocroti adesea împotriva piraților spanioli și caraibi). Este și acesta un soi de patriotism, dar care nu arareori avea și temeieri economice, după cum vom vedea



mai departe.

Pe măsură ce statele grecești slăbeau din punct de vedere politic și militar, Roma se întărea și prelua, încetul cu încetul hegemonia asupra căilor maritime ale Mediteranei occidentale. Roma îi supusese pe etrusci, învinsese Cartagina în Primul război punic - venise acum și rândul piraților dalmatini, care făceau din Adriatica o mare nesigură. În acest război greu și sângeros, pe care unii istorici îl desemnează sub numele de Primul război al piraților (229-228 î.en.), romanii au folosit, pentru întâia oară pe scară largă, unica tactică într-adevăr eficace împotriva piraților: i-au combătut aliindu-se cu alți pirați - cu alte cuvinte, i-au combătut pe pirații dalmatini aliindu-se cu pirații din insulele apusene ale Greciei. Numai așa au putut-o învinge pe Teuta, regina piraților.

Teuta era văduva regelui Agron și până la majoratul fiului ei Pinnes, conducea treburile statului ilir situat pe țărmul dalmatin al Adriaticii. În câteva rânduri, ambasadori romani au protestat împotriva actelor pirateresti ale supușilor reginei Teuta, care atacau navele comerciale romane. Dar regina dădea din umeri și răspundea că ea însăși nu-și poate ține în frâu supușii și că nu poate fi făcută răspunzătoare pentru acte de piraterie petrecute în largul mării, aflat în afara frontierelor statului ei. (Un răspuns asemănător îl va da Elisabeta I a Angliei

ambasadorului spaniol, care protesta împotriva actelor pirateresti ale lui Francis Drake, John Hawkins, Walter Raleigh, Thomas Cavendish și ale altora.).

Dar între vorbele și faptele reginei era o deosebire ca de la cer la pământ. Curând pirații dalmatini atacară Lissa - o insuliță adriatică populată cu coloniști greci din Siracuza, apoi Teuta puse să fie uciși ambasadorii romani: războiul era declarat. Romanii aplicară tactica pe care mai târziu o vor folosi adesea și în mod eficace: câștigară de partea lor pe cel mai puternic aliat al reginei Teuta, anume, Demetrios din Pharos, el însuși căpetenie de pirați și cunoscător al tuturor ascunzătorilor folosite de pirații iliri. Și astfel, greci și romani luptară cot la cot împotriva piraților conduși de vajnica regină, iar victoria fu sărbătorită în aceeași măsură la Atena și Corint, ca și la Roma. Istoricii de mai târziu au arătat că Războiul piraților a dus la împăcarea și înfrățirea celor două mari popoare ale lumii antice și au adus în sprijinul acestei afirmații un argument peremptoriu: în anul acela, delegații romane participară la Jocurile eleusine și la cele istmice, care până atunci erau rezervate exclusiv elenilor, iar nicidecum „barbarilor”, fie ei chiar de pe malurile Tibrului...

Cât despre Teuta, unii autori o socotesc prima femeie-pirat în adevăratul înțeles al cuvântului, cunoscută în istorie (Elissa din Tir nu practica

pirateria ca unică profesie și în afară de aceasta, numele ei este înconjurat de nimbul legendei). Oricum, este în afară de orice îndoială că Teuta a fost cea mai dârză și lipsită de scrupule căpetenie de pirați din vremea ei.

Înfrângerea reginei Teuta n-a însemnat distrugerea completă a piraților dalmatini, ci doar alungarea lor din Adriatică. Ea le-a demonstrat că Adriatică este o mare lesne de închis și prin aceasta periculoasă. Drept urmare, cei mai întreprinzători dintre ei își căutară noi ascunzișuri. O parte dintre acești pirați iliri se stabili în insula Creta, și astfel vechea patrie a lui Minos, unde se constituise prima flotă pentru combaterea piraților, deveni unul dintre cele mai temute cuiburi de pirați. Țărmul accidentat și munții greu accesibili ai Cretei au transformat această insulă într-o cetate inexpugnabilă, de unde vreme de o sută și șaiszeci de ani au pornit cele mai îndrăznețe atacuri pirateresti din Mediterana, până în anul 67 î.en., când, o expediție romană, condusă de Metellus, le-a pus capăt într-un mod deosebit de sângeros.

În al doilea veac dinaintea erei noastre, pirateria luase în răsăritul Mediteranei o asemenea amploare, încât pirații reușiră să creeze o adevărată confederație, care deveni (întocmai ca acei celebri *Compagnons de la Flibuste* din veacul al șaptesprezecelea) o forță politică a vremii. Oricât ar părea de curios, această dezvoltare

extraordinară a pirateriei se datorează în primul rând dominației romane. Înainte vreme, principalele puteri maritime mediteraneene erau Rodos, Corint și Cartagina; ultimele două state fuseseră distruse de romani, iar Rodosul nu mai avea dreptul de a întreține o flotă militară. Așadar, principalele puteri în măsură să exercite o poliție maritimă nu mai existau. În aceste condiții, pirații se constituiră într-o confederație puternică și, în 144 î.en., când izbucniră certuri sângeroase pentru tronul Siriei, puseră stăpânire pe Cilicia, aflată până atunci sub dominația Seleucizilor.

Din această clipă, pentru pirații din bazinul Mediteranei, și îndeosebi pentru cei din Cilicia, începe o epocă de aur; vreme de aproape o sută de ani ei vor fi stăpâni absoluți ai mărilor lumii vechi și chiar o mare putere militară ca Roma va fi adesea adânc zguduită din punct de vedere economic și politic din pricina activității lor destructive.

**8.**

## **MAREA DE AUR ȘI VÂSLELE DE ARGINT...**

După părerea multor istorici ai vremii (și a altora, mai noi), cilicienii au fost pirații cei mai cruzi și mai lipsiți de scrupule pe care i-a cunoscut lumea antică. Ravagiile pe care le-au produs au afectat adânc navigația și comerțul maritim din

vremea lor și am putea spune că până în zilele noastre se cunosc urmele acestor ravagii. Ei au prădat, de pildă, insulele Samos și Samothrake - pe aceasta din urmă aflându-se (întocmai ca la Delos) un templu unde numeroși navigatori și negustori aduceau ofrande; din jefuirea acestui templu pirații s-au întors cu o pradă evaluată la o mie de talanți (sumă enormă, echivalată astăzi cu peste un milion de dolari-aur), inclusiv numeroase opere de artă provenite din toate regiunile bazinului mediteranean - opere care s-au pierdut astfel pentru totdeauna.

În jurul anului 100 î.en., flotele piraților cilicieni cuprindeau circa o mie de nave, ceea ce pentru acea vreme constituia o cifră considerabilă. Șantierelor navale răspândite în mai toate porturile de refugiu ale piraților lucrau din plin, prelucrând lemnul, fierul și bronzul aduse adesea de la mari depărtări. În decurs de un secol cilicienii au jefuit, în afară de numeroase nave, mai mult de patru sute de orașe - templelor din Samos și Samothrake li se adăugară cele din Iasos, Argos, Klaros, Leuka, Didyma și multe altele. Ei nu s-au sfiit să atace și să prade cele mai sfinte lăcașuri ale vechilor greci, cum sunt templul lui Asklepios (Esculap) din Epidaur și templul lui Poseidon de lângă Corint, iar expedițiile arheologice care întreprind în vremurile noastre săpături dau uneori peste urmele activității lor devastatoare.

Față de aceasta nu este de mirare că, spre

deosebire de istoricii greci mai vechi, care uneori găseau și cuvinte de admirație pentru expedițiile piraterești cerând iscusință și îndrăzneală, istoricii romani mai apropiați erei noastre vorbesc întotdeauna cu ură și dispreț de pirații cilicieni - de pildă, de Isidorus, care organizase o rebeliune pe treisprezece nave de război ale regelui Mitridate din Pont și, preluând comanda lor, teroriza apele egeene, sau de piratul Artenon, care atacase Messina în timpul unei sărbători populare, trecând-o prin foc și sabie.

Poate că această atitudine a istoricilor latini se datorează și faptului că pirații cilicieni constituiau atunci unul dintre principalii adversari politici ai Romei. Într-adevăr, chiar în perioadele când nu înfruntau direct Roma, ei sprijineau pe oricine ridica armele împotriva ei. L-au sprijinit pe Sertorius, când acesta, fugind în Spania, a început să organizeze o armată împotriva Romei; pentru a-l salva de trupele romane, pirații l-au transportat, împreună cu ultimii soldați care-i rămăseseră credincioși, în insula Pityussa din arhipelagul Balearelor. Când Spartacus a ajuns, în fruntea grupelor sale de sclavi eliberați, la strâmtoarea Messina, cilicienii s-au oferit să-i transporte pe mare, în siguranță, primind și o sumă importantă drept arvună; de ce n-au făcut-o, nu este pe deplin lămurit nici până astăzi, dar mulți istorici sunt înclinați să creadă că este vorba pur și simplu de trădare - și astfel Crassus a

reușit să înece în sânge răscoala condusă de Spartacus și să înșire, de la Capua la Roma, sclavi răstigniți de copacii care străjuiau șoseaua.

Piraților cilicieni le păsa prea puțin de părerea pe care o aveau istoricii vremii despre ei. Jafurile, atrocitățile și trădarea le aduseseră bogății imense - în primele decenii ale secolului I î.en. Mediterana orientală era adesea desemnată sub numele de „Marea de Aur”. Appian și Plutarc vorbesc de petrecerile orgiace care se desfășurau în porturile lor de refugiu din Cilicia. Erau atât de bogați, încât își vopseau pânzele navelor cu purpură veritabilă (materie foarte scumpă, obținută din cochiliile unor melci) și-și îmbrăcau catargele cu foiță de aur. Partea subțire a vâslei care se freca de ochiurile circulare ale galerei, era bătută în argint.

Unii autori mai noi (Hans Leip: *Bordbuch des Satans* - „Jurnalul de bord al Satanei” - List Verlag, München, 1959, 1966) găsesc, de-a lungul a două milenii, o filiație interesantă între vâslele bătute în argint ale piraților cilicieni și un anume ritual al tribunalelor maritime din Anglia: „Rămâne nespus de atrăgător faptul că la tribunalele britanice, în procesele intentate piraților, până în vremurile mai recente, pe masa judecătorului se afla o vâslă de argint, care era purtată în fața condamnatului pe drumul spre spânzurătoare”. Având în vedere puternica înclinare către tradiție a justiției britanice, asemenea afirmație nu pare cătuși de puțin

neîntemeiată...

La început, în ciuda unor discuții adesea înverșunate care se nășteau în senat, romanii tolerară activitatea piraților din răsăritul Mediteranei deoarece nu sufereau prea mult de pe urma ei. Dimpotrivă, căpeteniile de pirați din Cilicia deveniră principalii furnizori de sclavi pentru Roma. Târgul principal de sclavi se afla în insula Delos, care constituia un fel de teren neutru: o stâncă de granit, cuprinzând patru kilometri pătrați, socotită sfântă, deoarece, după credința vechilor greci, aici se născuseră Apollo și sora lui, Artemis - de asemenea aici se afla unul dintre cele mai vestite oracole ale lumii antice și se desfășurau Jocurile delice la care participau delegați din toată Grecia. Pe Delos nu se plătea vamă, astfel că deveni curând un loc de tranzit pentru mărfurile ce circulau între Marea Neagră și Alexandria, precum și una dintre cele mai active piețe de sclavi. În multe orașe grecești s-au păstrat inscripții lăudând fapta câte unui patrician sau negustor care răscumpărase la Delos un concetățean răpit de pirați, redându-l familiei și orașului natal.

Activitatea piraților lua amploare an de an; nu se mai mulțumeau să prade navele în plină mare, ci jefuiau porturi și întregi regiuni de coastă, ba debarcau chiar în Sicilia și în Italia, răpind locuitori bogați și funcționari romani pentru a



obține sume mari drept răscumpărare. Au apărut la un moment dat chiar la Ostia, portul Romei, răpind navele romane ancorate acolo. Erau acțiuni care depășeau orice limite și în anul 100 î.en. romanii emiseră celebra lor circulară împotriva pirateriei și nave din Rodos o răspândiră în întregul imperiu, în Cipru, Egipt, Siria și în alte regiuni. Circulara, în care erau menționați în primul rând cilicienii, cerea pe un ton hotărât autorităților administrative să nu mai adăpostească în porturile lor pe pirăți și să nu mai îngăduie plecarea vreunei nave bănuite de intenții pirateresti.

Dar pirăților nu le păsa de circularele Romei și-și Continuară nestingheriți activitatea. Navele comerciale soseau tot mai rar la Ostia, grăul atinse prețuri uriașe la Roma. Și totuși, datorită luptelor politice interne, aveau să mai treacă peste două decenii până când senatul roman să hotărască organizarea unei flote capabile să pună capăt jafurilor pirateresti; ea fu pusă sub comanda lui Marc Antoniu (fiul vestitului orator cu același nume), care a fost însă învins de crețani; atunci senatul trimise pe Metellus, care răzbună rușinoasa înfrângere, iar mai târziu pe consulul Servilius, care înregistrează câteva succese locale - de pildă, distrugerea flotei și a cetății regelui Zeniketes din Phaselis (un orașel din golful Antalya).

Dar toate acestea nu rezolvau decât în mică

parte problemele extrem de grave pe care activitatea piraților le puneau Romei. O cotitură hotărâtoare s-a produs abia în anul 67 î.en., când Cneius Pompeius primi comanda supremă a trupelor de uscat și a forțelor navale, cu misiunea de a distruge navele pirateresti oriunde s-ar găsi ele. Războiul piraților începuse, primit cu mult entuziasm de popor: prețul cerealelor scăzu imediat ce hotărârea senatului fu adusă la cunoștința cetățenilor adunați în forum.

Trebuie menționat că a existat o opoziție destul de puternică față de această hotărâre și numeroși oratori influenți au arătat cât de periculos este ca întreaga putere de stat să se afle în mâinile unui singur om; dar „...osteneala lor a fost zadarnică, deoarece poporul cerea înlăturarea grabnică a nevoilor care-l apăsau...” (Cf. Fr. Chr. Schlosser: *Geschichte der alten Welt* - „Istoria lumii vechi”, Stuttgart și Leipzig, f. A.). Așadar, activitatea extrem de dăunătoare a piraților cilicieni a dus, în ultimă instanță, la profunde schimbări politice în însăși capitala imperiului roman: instaurarea unei dictaturi militare, chiar dacă pe o durată limitată.

Deși a izbutit să strângă în scurtă vreme cinci sute de nave moderne, puse la dispoziția lui de administrația romană din Rodos, Massilia (Marsilia) și din alte locuri, Pompeius n-a avut o misiune deloc ușoară, deoarece pirații posedau nave foarte rapide și stăpâneau pe deplin tehnica luptelor navale. „Cine îi ataca pe mare - scrie

istoricul roman Cassius Dio - își găsea moartea în cazul că era înfrânt. Iar atunci când ieșea învingător, nu putea să prindă vreun pirat, fiindcă aceștia navigau foarte iute... Forța lor deosebită consta în aceea că toți pirații de pe toate mările întrețineau relații de prietenie între ei și se ajutau reciproc cu bani și cu asistență, chiar dacă nu se cunoșteau între ei.”

Cneius Pompeius și-a repartizat navele pe treisprezece sectoare, blocând toate strâmtorile. Sub comanda sa directă își păstră o rezervă de șaizeci de nave dintre cele mai rapide. Operația de curățire a mărilor începu de la vest spre est. Mai întâi, pirații încercară să se refugieze în porturile Africii de nord, Spaniei și Galiei. Goniți de acolo, încercară să scape în Adriatică, în vechile ascunzișuri de pe coasta iliră, dar și aici erau așteptați de navele lui Pompei. Câteva nave pirateresti, deosebit de rapide, reușiră să treacă spre răsărit, între Sicilia și Africa de nord, dar cele mai multe dintre ele, izolate în Mediterana occidentală, cuprinse de panică, se predară.

Venise acum rândul Mediteranei orientale. Fără să piardă nicio zi, Pompeius se îndreptă spre Creta, unde Metellus îi hărțuise pe pirați slăbindu-le forțele; în același timp, Terentius Varro, comandantul escadrei care închisese Adriatică, porni spre Rodos și Atena. Pirații capitulau rând pe rând, implorând mila învingătorilor. Ultima bătălie, cea decisivă, se

dădu lângă Korakesion (Alaja de astăzi), soldându-se cu înfrângerea definitivă a piraților. Bilanțul acestui Război al piraților vorbește de la sine: zece mii de pirați uciși, douăzeci de mii de prizonieri, o sută și douăzeci de porturi și cetăți distruse. Orașul Soli din Cilicia, unde fu adunată cea mai mare parte a prizonierilor care așteptau hotărârea lui Pompeius cu privire la soarta lor, primi numele de Pompeiopolis.

Cneius Pompeius dovedi acum că excelentele sale calități de militar erau dublate de cele ale unui bărbat de stat. După ce-i eliberă pe captivii piraților, îngăduindu-le să se întoarcă la familiile lor, îi grație pe cei douăzeci de mii de prizonieri. Între aceștia se aflau soldați capabili și marinari încercați, cu care coloniză numeroase orașe pustiite de războaiele din ultimii ani.

Între timp, pirații din Creta, pe care Metellus îi combătea cu deosebită înverșunare și cruzime, trimiseră delegați la Pompeius oferindu-se să-i predea toate orașele. Pompeius primi și trimise poruncă lui Metellus să înceteze ostilitățile. Acesta refuză și în Creta începu un nou război în toată regula între trupele lui Metellus și cele ale lui Pompeius - război care nu luă sfârșit decât datorită faptului că Pompeius trebui să plece urgent în Asia Mică, unde-i aștepta comanda supremă a legiunilor romane într-un război mult mai important, cel împotriva regelui Mitridate din Pont.

Iată deci cum în veacul I î.en., activitatea piraților din Mediterana a avut grele consecințe politice asupra celei mai mari puteri din acea vreme - Roma. Mai întâi, ea a constituit rațiunea principală pentru care i s-au conferit lui Cneius Pompeius, până atunci consul, puteri depline, care au făcut din el - chiar și mulți ani după ce Războiul piraților luase sfârșit - omul cel mai puternic din Imperiul roman, așadar din aproape întreaga lume veche. (în subordinea lui se aflau toate trupele, navele, depozitele de arme și de provizii dintre Gibraltar și Siria, de asemenea toate teritoriile până la o adâncime de cincizeci de kilometri de coastă.) în al doilea rând, ea a dus la crearea unei fracțiuni în rândurile armatei romane și la ciocniri sângeroase care, fără războiul din Asia Mică, ar fi putut avea urmări dezastruoase, deoarece Metellus avea numeroși partizani în senatul roman.

În deceniul al cincilea î.en., este asasinat Cneius Pompeius, în 44 î.en. Caius Iulius Caesar. Cu urmașii lui Cneius Pompeius, omul care a distrus pirateria în Mediterana, istoria a jucat o mică farsă Romei: fiul lui, Sextus Pompeius, a devenit mai târziu inițiatorul unor acțiuni pirateresti de mare amploare, punând în pericol puterea politică și militară a imperiului la consolidarea căruia tatăl său contribuise în mod atât de eficace. Cât despre Cezar, n-a fost nici el scutit de unele contacte cu pirații; în această privință merită relatată o

întâmplare din tinerețea lui - întâmplare care aruncă o lumină. Concludentă asupra anumitor trăsături ale celui ce avea să devină unul dintre cei mai mari generali și bărbați de stat ai antichității.

9.

## **CEZAR ȘI CEI 350 DE PIRAȚI CILICIENI**

Pe vremea când era doar un tânăr de douăzeci și doi de ani, Caius Iulius Caesar suferise primele dezamăgiri. Amărât din pricină că pierduse un proces (mai târziu avea să devină unul dintre cei mai străluciți oratori ai vremii lui), hotărî să se retragă din viața publică și să plece la Rodos, pentru a urma acolo cursurile de retorică, pe atunci celebre, ale lui Apollonius Molo.

Cu câțiva ani mai înainte - în timp ce-și efectua serviciul militar sub comanda lui Servilius Isauricus - tânărul patrician roman avusese prilejul să vină în contact cu pirații din Cilicia, astfel că era oarecum familiarizat cu procedeele lor, fapt care avea să-i fie de folos. Căci iată, în largul coastei stâncoase a Cariei, în dreptul insulei Pharmacussa, apărură mai multe nave piraterești, pentru care capturarea navei romane, lipsită de vânt favorabil, a fost o treabă cât se poate de lesnicioasă. Și iată-l pe tânărul Cezar prizonier al piraților. (Asupra cauzelor care l-au făcut pe Cezar să plece la Rodos ca și în privința scurtei sale

captivității circulă și alte versiuni; conform uneia dintre ele, el ar fi fost exilat din Roma de către dictatorul Silla, fiindcă aderase la partidul lui Marius, rivalul dictatorului.).

Pe bordul navei capturate, șeful piraților și-a dat seama că tânărul patrician, îmbrăcat după cum cerea moda la Roma și însoțit de mai mulți servitori și sclavi, este un captiv de seamă. Îndreptându-se către el, piratul l-a întrebat cine este; dar tânărul, aruncându-i o privire disprețuitoare, n-a răspuns. Unul dintre însoțitorii săi, medicul Cinna, temându-se probabil de mânia piratului, s-a grăbit să răspundă în locul celui întrebat.

Conform obiceiului, s-a pus imediat problema răscumpărării. Una dintre versiuni pretinde că, la întrebarea căpeteniei de pirați cât acceptă să plătească romanul pentru eliberarea lui și a însoțitorilor lui Cezar a refuzat din nou să răspundă; drept urmare, căpetenia s-a întors către secundul său, întrebându-l cât valorează, după părerea lui. Acesta din urmă a apreciat că zece talanți ar fi o sumă echitabilă. Înfuriat de tăcerea disprețuitoare a captivului, căpetenia piraților hotărî dublarea prețului: douăzeci de talanți. Drept care, Cezar, cu sprâncenele încruntate, se răsti la el: „Dacă ți-ai cunoaște meseria, ți-ai da seama că valorez cel puțin cincizeci de talanți!” (Și în ce privește această sumă textele diferă; mai puțin pitorească, dar mai

realistă, este versiunea după care Cezar ar fi oferit de la început această sumă importantă, deoarece - după cum arată și L. Buhnau în interesanta sa lucrare - era calea cea mai sigură să-și apere viața și să-și aranjeze o captivitate mai plăcută”.

În afară de medic și de doi slujitori, pe care Cezar îi păstră cu el, ceilalți însoțitori ai săi plecară să adune banii necesari răscumpărării. În așteptarea lor, tânărul roman își petrecea timpul făcând zilnic exerciții fizice, întocmind cuvântări și scriind poeme, pe care apoi le declama în fața piraților. La un moment dat, aceștia nu mai vorbeau despre el decât numindu-i „nerodul de roman” (părere în care erau, se pare, de acord cu Silla, care spusese despre Cezar că e un papă-lapte, un „băiat în fuste”, expresie ce nu trebuie luată *ad litteram*, ci în sens figurativ, deoarece femeile romane nu purtau fuste...). Mai târziu, istoria avea să arate că nici Silla și nici pirații cilicieni nu avuseseră dreptate. Părerea defavorabilă a piraților despre aceste opere de tinerețe ale lui Cezar, astăzi pierdute, se justifică fie prin faptul că în privința aceasta erau lipsiți de gust, fie că acele producții literare ale lui Cezar erau într-adevăr mediocre, departe de opera sa politică și istorică de maturitate.

Versiunea deosebit de favorabilă lui Cezar - pe care poate că a acreditat-o el însuși după întoarcerea din captivitate sau a fost creată de alții mai târziu, după ce învingătorul galilor a ajuns să



conducă destinele Imperiului roman - arată că tânărul patrician îi disprețuia pe răpitorii lui pentru apucăturile lor grosolane, pentru lipsa lor de educație și nu se sfia să le spună în față acest lucru. Mai ales, îi făcea plăcere să le descrie în amănunțime ce vor păți când îi vor cădea în mână, cum îi va răstigni. (Răstignirea era, în acea vreme, un mod de execuție obișnuit: șapte ani după această scenă, Crassus, prietenul lui Cezar, va răstigni șase mii de sclavi revoltați ținându-i de copacii ce străjuiau șoseaua principală de la Capua la Roma.) Dar bineînțeles că pirații se amuzau de aceste amenințări; totuși, îl priveau pe captivul lor cu un fel de respect pentru originea lui și purtările lui alese; într-o seară, de pildă, pe când strânși în jurul focului mâncau, beau și petreceau, Cezar trimise pe unul dintre slujitorii lui cerându-le să tacă spre a nu-i tulbura somnul. Și pirații tăcură...

A durat treizeci și opt de zile până ce trimișii lui Cezar s-au întors anunțând că răscumpărarea este depusă la Milet. Cincizeci de talanți erau o sumă uriașă - ea a fost strânsă cu multă greutate, de rudele și prietenii lui Cezar; se pare că Silla îi confiscase bunurile și Cezar era oricum înglodat în datorii (situație în care se va afla de multe ori în decursul vieții sale, chiar și când va ajunge conducătorul unic al statului roman). Drept urmare, de îndată ce a fost eliberat și debarcat undeva pe coasta Asiei Mici, Cezar porni la

executarea planului pe care-l concepușe și la recuperarea răscumpărării. Primi de la Valerius, comandantul garnizoanei romane, patru galere de război și trei sute cincizeci de soldați, cu care reuși să-i ia prin surprindere pe pirați, care încă nu sfârșiseră de sărbătorit strălucita lovitură pe care o dăduseră. Curând, în calele galerelor romane se aflau tot atâția pirați câți soldați romani se aflau pe punte; trei sute și cincizeci. Și pirații aceștia, legați fedeleș, își dădură seama că „nerodul de roman” nu era chiar atât de nerod...

Împreună cu prizonierii și cu cei cincizeci de talanți recuperați, după ce a ordonat scufundarea navelor piraților, Cezar porni spre Pergam, unde își avea cartierul general Iunius, pretorul provinciei Asia Mică, și singurul care avea dreptul să aplice pedeapsa capitală, Cezar, după ce i-a relatat cele întâmplate, a cerut să-i execute pe pirați. Iunius, însă, a refuzat. Mai întâi, fiindcă nu-l putea suferi pe acest tânăr autoritar și îndrăzneț; și apoi, pretorul - ca guvernator general al Asiei Mici - nu slujea numai statul, ci conform obiceiului trăgea din funcția sa și un profit personal ce urma să-i folosească după întoarcerea la Roma, în viața civilă. Or, pirații erau bogați și... recunoscători guvernatorului.

Atunci Cezar - tânărul care abia împlinise douăzeci și doi de ani și care mai târziu avea să ducă Roma pe culmile puterii politice și militare - hotărî de unul singur: profitând de lipsa

pretorului din oraș, porunci ca trei sute douăzeci de pirați să fie executați prin strangulare, iar restul de treizeci prin răstignire. Acestora din urmă le-a ținut mai întâi un mic discurs, amintindu-le ce le făgăduise și accentuând pe faptul că el se ține totdeauna de cuvânt, după care le-a arătat că - deoarece au avut cinstea să-i asculte poemele - le acordă favoarea ca înainte de a fi răstigniți să li se taie beregățile.

A doua zi, Cezar a pornit mai departe spre Rodos, la școala de retorică a lui Apollonius Molo, unde inteligența lui deosebită l-a ajutat să recupereze cele treizeci și opt de zile pierdute din pricina piraților. Cât despre execuția celor trei sute și cincizeci de cilicieni, Cezar a procedat - ne spune un autor - „...după cum îi era felul și după cum va proceda mai târziu în Galia și în Britania”.

Un autor mai nou (Philip Gosse: *The History of Piracy*, New York, 1932, 1968), reluând sub altă formă celebra frază a lui Pascal despre nasul Cleopatrei - care, „dacă ar fi fost mai scurt, ar fi schimbat fața lumii” - socotește episodul răpirii lui Cezar de către pirați... *an event which, had it turned out a trifle differently, might have changed the whole history of the world* - o întâmplare care, dacă s-ar fi sfârșit puțin mai altfel, ar fi putut schimba întreaga istorie a lumii”. O afirmație puțin cam îndrăzneată. (Ea constituie, de altfel, unica legătură dintre monumentala operă a matematicianului, fizicianului și filosofului Blaise

Pascal și interesanta lucrare a lui Philip Gosse; în schimb, după cum se știe, între Cleopatra și Cezar au existat legături trainice, și nu numai de ordin politic și militar...).

## 10.

### **SEXTUS POMPEIUS, „CEL MAI MARE PIRAT AL ANTICHITĂȚII”**

În luptele interne care au sfâșiat Roma după asasinarea lui Cezar, unul dintre fiii lui Pompeius (numit Cneius, ca și tatăl său) și-a găsit moartea. Fratele său mai mare, Sextus, pe atunci în vârstă de treizeci de ani, își dădu seama că, în uriașa încleștare care opunea pe Octavian (viitorul împărat August) adversarilor lui Cezar, trebuie să procedeze cu multă prudență. Cu câțiva tovarăși de arme - dintre care unii nici nu știau cine e - începu să practice pirateria și intră în legătură cu vechii pirați pe care tatăl său îi cruțase. Când socotea că acest lucru nu este primejdios, își dezvăluia identitatea; mulți dintre bătrânii tâlhari ai mărilor îl urmară, alții îi trimiseră pe fiii lor.

Încetul cu încetul, profitând de situația tulbură de la Roma, Sextus Pompeius reuși să-și clădească un puternic imperiu maritim, bazat pe flota sa condusă de marinari încercați și pe posesiunea insulelor Sicilia, Corsica și Sardinia. Câtva timp dominația sa se întinse și asupra

coastelor adriatice, mulțumită ajutorului primit din partea lui Aeneus Domitius Ahenobarbus și a celor șaptezeci de nave ale sale; Ahenobarbus era un amiral strălucit și-și dovedise cu prisosință calitățile de strateg naval obținând o categorică victorie asupra flotei romane lângă Brundisium (Brindisi). Numai că această biruință nu avu urmări mai însemnate, deoarece în același timp aliatul său, Brutus, suferise o grea înfrângere cu armata de uscat. Lui Ahenobarbus nu-i mai rămase altceva de făcut decât să se alieze cu Sextus Pompeius. Se părea că pentru pirații din Mediterana sosiseră din nou vremuri de aur.

Octavian își dădu repede seama de primejdia pe care o constituia puternica flotă piraterească a lui Sextus Pompeius. Abil politician și excelent organizator, atrase de partea lui pe unul dintre cei mai capabili subalterni ai lui Sextus - pe piratul grec Menodor - mituindu-l cu o sumă uriașă și acordându-i cetățenia romană și calitatea de patrician. Cum știa că romanii nu erau marinari pricepuți, eliberă două mii de sclavi originari din regiunile Orientului Apropiat și-i repartiză la conducerea navelor sub comanda amiralului Calvisius Sabinus, căruia îi repartiză de asemenea douăzeci de mii de sclavi pentru vâslitul la galere.

Toate aceste măsuri se dovediră însă prea puțin eficace. Sextus Pompeius evita cu abilitate o luptă decisivă, în același timp vasele sale, care își aveau bazele în Sicilia, capturau transporturile de

cereale din Egipt, astfel că la Roma pâinea atinse din nou prețuri uriașe. Poporul cerea rezolvarea grabnică a conflictului, tot așa și locuitorii orașelor de coastă ale căror rude luptau în parte pe navele piraților și în parte pe cele ale flotei romane. Pentru toate aceste motive - la care se adaugă și unul eminamente politic: de a împiedica o alianță între Sextus și Antonius - Octavian începu tratative cu comandantul suprem al flotei piraților. Și iată-i, în vara anului 39 î.en., pe țărmul golfului Neapole, la Misenum, pe piratul Sextus Pompeius și pe viitorul împărat August la aceeași „masă de tratative”, cum se spune în zilele noastre.

După unele surse, Menodor (între timp, sătul de viața prea liniștită, piratul grec fugise de la Roma lăsând baltă bogății și onoruri și se întorsese la Sextus, aducând cu el și câteva galere romane răpite pe drum...) l-ar fi sfătuit pe Sextus să nu respecte înțelegerea și, cu prilejul banchetului ce urma să aibă loc la Misenum, să-l aresteze pe Octavian și pe ofițerii acestuia, lipsindu-i astfel pe adversari de conducere. Dar Sextus, fiu demn al tatălui său, ar fi răspuns: „Un Menodor își poate îngădui să-și calce cuvântul, un Pompeius însă nu”. Scena aceasta nu este istoricește verificată, dar fapt este că, după prima trădare, Sextus nu i-a mai acordat lui Menodor încredere deplină, deși se pare că acesta din urmă l-a slujit cu credință până la sfârșit.

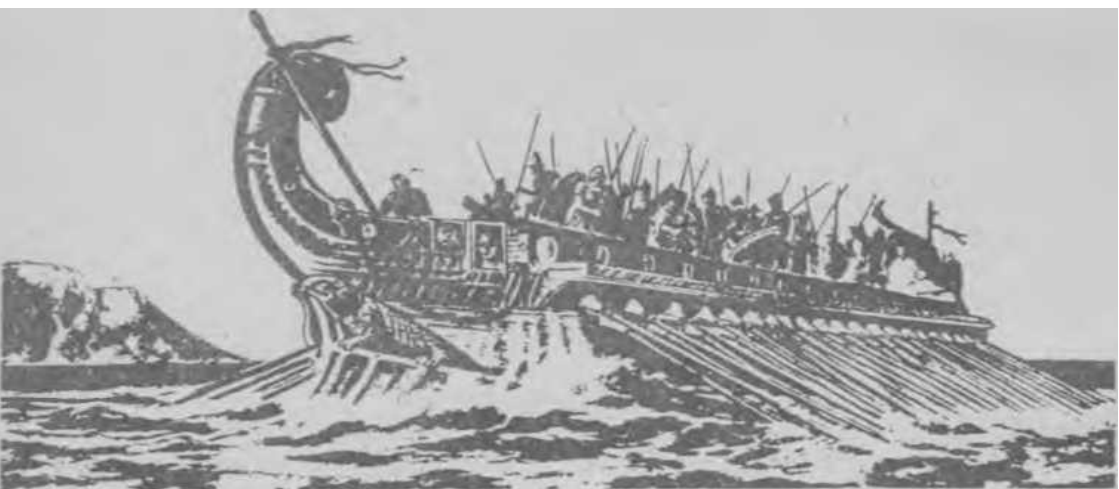
Misenum a însemnat o nouă biruință pentru Sextus; tratatul statua încetarea stării de război și-l recunoștea ca guvernator al insulelor Sardinia, Corsica și Sicilia. Din averea tatălui său, Sextus primea circa șaptesprezece milioane de drahme, împreună cu toate onorurile datorate familiei sale, de asemenea oamenii lui erau amnistiați și reintegrați în slujbele lor, în afară de cei care participaseră la asasinarea lui Cezar.

Poporul a primit cu multă bucurie tratatul. Cei din Neapole și din Pozzuoli se aruncară în mare, înotând în întâmpinarea galerelor lui Sextus, pentru a-și căuta rudele și prietenii. „Unii dintre ei, scrie Dio Cassius, avură surpriza să găsească în viață rude îndepărtate și prieteni și fură cuprinși de o bucurie fără seamăn. Alții, întâlnind pe neașteptate oameni pe care îi credeau morți de mult, nu-și credeau ochilor... și bucuria, întrecând orice margini, umplea ochii de lacrimi.”

Tratatul de la Misenum stabilea un fel de triumvirat alcătuit din Octavian, Antonius și Sextus Pompeius. Acesta din urmă însă, prost sfătuit de către adjuncții săi - mai interesați în activitatea piraterească decât în consolidarea avantajelor obținute la Misenum - profită de o încălcare neînsemnată a clauzelor tratatului de către Octavian și începu să prade coastele Italiei, capturând din nou transporturile de cereale. Această nerespectare a libertății de navigație stabilită la Misenum îl făcu pe Octavian să treacă

la contramăsuri drastice. Îl înlătură de la conducerea flotei pe Calvisius Sabinus, care se dovedise șovăitor, și-l numi pe Agrippa comandant suprem.

Agrippa Vipsanius elaborase un nou tip de navă, cu bordul înălțat, prevăzută cu turnuri și cu un blindaj menit s-o ocrotească de loviturile de berbec; de asemenea, ea avea un dispozitiv special de abordare a navelor dușmane, astfel încât să se ajungă la o luptă corp la corp, în care să poată fi valorificată superioritatea trupelor romane regulate față de pirați. Noile nave fură construite la Cuma, în peninsula Misenum; în câteva ciocniri mai mărunte, ele se dovediră superioare navelor pirateresti și Agrippa hotărî să provoace o bătălie decisivă. Ea se desfășură la 3 septembrie al anului 36 î.en., în largul coastei nordice a Siciliei, sfârșindu-se cu o înfrângere categorică a flotei piraților. Sextus Pompeius abia reuși să scape fugind, cu cele șaptesprezece nave care-i



Biremă romană.



rămăseseră, în Mediterana orientală.

Despre ultima perioadă a vieții lui Sextus Pompeius, informațiile sunt contradictorii. Nu este nici până astăzi lămurit de ce nu s-a aliat cu Antonius, în lupta acestuia împotriva lui Octavian. În anul 35 î.en., părăsit de prietenii vechi și trădat de aliații mai noi, este ucis de asasini de profesie, care sperau să obțină astfel o recompensă. (Numai patru ani mai târziu, când Antonius și Cleopatra suferiră greaua înfrângere de la Actium, avură toate motivele să regrete acest asasinat, de care probabil că nu erau complet străini...) Astfel sfârși, la vârsta de patruzeci de ani. Cel pe care istoricii l-au poreclit pe bună dreptate „cel mai mare pirat al antichității”.

Sextus Pompilius - care „n-a fost destul de tâlhar ca să se poală mulțumi cu existența simplă a unui pirat oarecare” (L. Buhnau, op. Cât.) - a dovedit în prima parte a activității sale multă prudență, conducându-se după vechiul dicton latin, pe care fabulistul Fedru (sclav eliberat de adversarul lui Sextus - împăratul August, fostul general Octavian) avea să-l formuleze admirabil: *Cautis pericula prodesset aliorum solent* - „Celor prevăzători, primejdiile altora le sunt de folos”, sau, în traducere mai liberă, „cei prevăzători știu să învețe din pățaniile altora”. Mai târziu, ros de ambiții și prost sfătuit, a încercat să refacă uriașul imperiu de insule și fâșii de coastă răpit tatălui său - încercare care i-a fost fatală deoarece nu

avea mijlocele militare (de uscat) și administrative necesare, de asemenea, fiindcă a avut adversari de talia lui Octavian și Agrippa, așadar, pe unul dintre cei mai mari generali și pe unul dintre cei mai mari amirali ai antichității.

**11.**

## **AUR, FILDEȘ, MĂTASE ȘI SCLAVI**

Activitatea piraterească a fost strâns legată, în tot decursul istoriei sale, de evoluția construcțiilor navale și a strategiei navale, pe de o parte, și de evoluția comerțului maritim, pe de altă parte. Ba mai mult, în anumite perioade istorice, ea a influențat construcțiile navale și tehnica luptelor pe mare, dându-le impuls: în schimb, uneori a reușit să paralizeze complet comerțul maritim, provocând mari crize în regiuni întinse ale bazinului mediteranean.

Dezvoltarea construcțiilor navale a influențat puternic mijloacele și metodele piraților, deși scopul principal rămânea întotdeauna același: jaful. Există deosebiri esențiale între nava primitivă a perioadei homerice - un fel de plută evoluată - și nava rapidă a piratului Teopomp, din jurul anului 400 î.en., și, iarăși, diferențe remarcabile între navele grecești care au luptat la Salamina și liburnele romane construite de Agrippa în anul 40 î.en., la Cuma. Pirații au fost

întotdeauna obligați să țină pasul cu evoluția construcțiilor navale, ba chiar să găsească idei noi în domeniul mijloacelor tehnice de navigație și de luptă - de aceasta depindea succesul și însăși viața lor.

Construcțiile navale din lumea veche egeeană au marcat un progres evident față de cele din Egipt, prin folosirea lemnului. (Cele dintâi vase egiptene, destinate mai ales navigației pe Nil, erau construite din împletituri de stuf și papirus.) La început, trunchiul central al plutei este prelungit, adăugându-i-se în provă o grindă scurtă - un fel de etravă primitivă. Din grinzi transversale se construiește un eșafodaj, o punte primitivă de circa un metru deasupra apei, care adăpostește mai bine de valuri oamenii din echipaj și încărcătura. Ceva mai târziu, trunchiul principal este prelungit și la pupă, luând forma unei chile prevăzute cu etrava și etambou.

Într-o nouă etapă, acestui mijloc de navigație, născut, treptat, prin succesive prefaceri, i s-au adăugat bordurile și astfel el a devenit o adevărată navă. În prelungirea (acum mult ridicată deasupra valurilor) a fost uneori instalat un chip de animal cioplit din lemn - un cap de cal, de pasăre, de șarpe, de animal fabulos. Pupa a fost închisă cu o scândură așezată transversal, ambarcația a fost întărită cu coaste din ramuri, bordajul a fost înălțat cu câteva rânduri de scânduri fixate cu frânghii, parâme, curele, îmbinări prin cuie de

lemn sau bronz. Apoi navele s-au dezvoltat în lățime, au crescut în tonaj.

Apariția galerei antice a dus la necesitatea amenajării bordului pentru a îngădui echipajului să vâslească, mai întâi în picioare, apoi pe bănci. Galerele erau mai ușor de manevrat și nu depindeau în aceeași măsură de vântul favorabil; ele au dominat vreme de secole mărilor închise ale lumii. Galerele de luptă - inclusiv cele folosite de pirați - erau mai lungi, ușor de manevrat, prevăzute la rostru cu un pinten pentru abordaj; cele comerciale erau mai ovale și aveau în general pescajul mai mare. Vasele de război grecești erau trierele - așadar, activate prin trei rânduri de rame - la care vâsleau de obicei sclavi, dar uneori și oameni liberi. Galera n-a desființat pânzele, care erau folosite însă numai cu vântul din spate, dispozitivele și sistemul de manevrare fiind încă destul de primitive.

Într-o lucrare deosebit de interesantă (Al. Retinschi: „Epopoea navelor”, Ed. Albatros, București, 1972) se arată: „Potrivit tradiției, o penteră (sau probabil o pentaconteră) cartagineză a servit drept model pentru construirea navelor romane”, și, mai departe” Romanii construiau... și bireme și trireme, care nu prezentau diferențe sensibile față de tipurile echivalente folosite de greci (diere și triere)”. „Apariția «corbului» - un podeț rabatabil, prevăzut cu o grindă terminată cu un cioc de metal - a permis ca, în momentul

apropierii de nava adversă, podețul să fie coborât cu parâma, ciocul «corbului» împlântându-se în flancul sau prova navei dușmane. Apoi... legionarii romani treceau pe acest podeț protejați de scuturile lor.”

Așadar, triera, principala navă a antichității romane, este moștenitoarea directă a triremei grecești (mai târziu, galera romană se va deosebi de cea grecească și feniciană prin faptul că va fi dotată cu un rostru submarin). O inovație hotărâtoare a constituit-o liburna, folosită pentru prima oară în luptele dintre flota romană de sub comanda lui Agrippa și vasele piraterești ale lui Sextus Pompeius. (După unele surse, Agrippa s-ar fi inspirat tocmai din forma și din diversele dispozitive de manevrare și abordare pe care vasele piraterești le posedau mai de mult. În orice caz - fie că au fost construite mai întâi de pirați, fie că au fost elaborate abia la Cuma în vederea luptei împotriva piraților - fapt este că pirații și-au avut rolul lor, foarte important, în elaborarea și construirea primelor liburne, cele mai perfecționate vase de luptă ale antichității.) Liburnele și-au arătat pe deplin eficacitatea în marea bătălie navală de la Actium, unde flota romană comandată de Vipsanius Agrippa a distrus flota egipteană - întărită cu numeroase nave ciliciene și piraterești - aflată sub comanda lui Antonius.

În ceea ce privește orientarea în larg, navigatorii

antici foloseau sisteme dintre cele mai simple. E drept că învățați ca Eratostene (în jurul anului 300 î.en.) și Hiparc (în secolul II î.en.) au studiat și introdus unele metode de calcul al poziției astrelor, dar marea majoritate a navigatorilor nu știau nici măcar să scrie și să citească - îndeletniciri rezervate pe atunci unei pături subțiri de preoți, cărturari și aristocrați. Totuși, ochiul cârmaciului se îndrepta adesea către cer, unde reușea să deslușească unele semne: direcția migrațiilor păsărilor și a mișcării norilor mânați de anumite vânturi sezoniere. (Astrolabul planisferic al lui Ptolemeu va apărea mai târziu, în secolul II e. N, iar primul european care va folosi busola va fi - după unele surse - Flavio Gioja din Amalfi, în anul 1301, deși proprietățile acului magnetic erau cunoscute de chinezi, etrusci, arabi, vikingi și alții.).

Față de toate acestea, realizările navigatorilor din antichitate sunt într-adevăr remarcabile. Ei străbăteau, ne spune Diodor din Sicilia, în douăzeci și patru de zile drumul din Crimeea în Egipt, iar Pliniu cel Bătrân ne arată că Marea Roșie era străbătută în treizeci de zile, după care drumul până la primul port comercial al Indiei mai dura încă patruzeci de zile - bineînțeles dacă respectivul vas comercial nu întâlnea în drumul lui o navă piraterească...

Pirateria se împletea strâns cu comerțul. În unele perioade ea depindea complet de el și nu

este simplă întâmplare faptul că o dată cu formarea marilor state antice, acestea s-au văzut obligate să treacă la construirea de flote destinate îndeosebi combaterii piraților.

Care erau mărfurile transportate în mod obișnuit pe mare și de unde proveneau ele? În perioada supremației pe mare a atenienilor, Xenofon descrie astfel portul Pireu: „Toate bunătățile din Sicilia, Italia, Egipt sau Libia, din Țara Pontului (pe malul Mării Negre, în nord-estul Asiei Mici - H.M.) sau din Peloponez și din orice colț al lumii, toate s-au adunat într-un singur loc; datorită stăpânirii lor pe mare, atenienii sunt singurii greci care strâng bogățiile ținuturilor grecești și barbare”. Iar Hermippos, autor de comedii, ne spune: „...Ce de bunătăți pentru oameni se aduc aici cu negrele corăbii. Din Cyrene - silphion (plantă din nordul Africii, folosită ca leac și condiment - H.M.) și piei de vită; din Helespont, scrumbii și felurit pește sărat; din Tesalia cereale și coaste de boi;... Siracuzinii trimit porci și brânză... iar din Egipt vin pânze pentru corăbii și papirus; din Siria - smirnă; din minunata Cretă, lemn de chiparos... Libia aduce spre vânzare mult fildeș, iar Rodosul stafide și smochine, dulci ca somnul. Din Eubeea sosesc pere, berbeci și oi grase; sclavii ne vin din Frigia și mercenari din Arcadia. Pagasa (port în Tesalia, unde a fost construită nava Argo - H.M.) furnizează sclavi și stigmatizați făptuitori de rele. Ghindele lui Zeus și

migdalele lucioase sunt aduse de paflagonezi (din Asia Mică - H.M.) ca ofrande pentru ospețe. Fenicia trimite roadele palmierilor și o minunată făină de grâu, iar Cartagina - covoare și perne colorate.”

Am ales anume perioada de dominație maritimă a Atenei, deoarece ea coincide cu o intensificare a schimburilor comerciale și - ca o consecință logică - a activității pirateresti. De altfel, atunci când Roma începe să domine mările, amplificându-și caracterul de metropolă economică, circulația mărfurilor se face din nou într-un sens aproape unic: Roma este centrul spre care se scurg atât produsele agricole și meșteșugărești destinate omului de rând, cât și articolele de lux destinate aristocrației, bogătașilor și potentatilor politici.

„De pe drumurile Orientului îndepărtat soseau în porturile Mediteranei de răsărit caravane de la mii de kilometri încărcate cu țesături fine, geme și pietre prețioase pentru cei ce trăiau în lux și plăceri. Căci pentru membrii clasei senatoriale și a cavalerilor, precum și pentru libertii îmbogățiți de pe urma comerțului sau cămătăriei, luxul devenise o necesitate, iar gustul pentru produse exotice întrecuse orice măsură.

În ce privește mărfurile importate pentru satisfacerea nevoilor de toate zilele ale populației... la procurarea lor contribuiau deopotrivă provinciile din vest și cele din est. Ca materii prime soseau: în din Egipt și din Africa, lână din Asia



Mică și Africa, piei brute din Iliria, Hispania, Galia și Britania, metale brute din Hispania, Britania, Iliria, Dacia, Cipru, lemn din Africa și Siria. Ca produse alimentare se aduceau: grâu din Sicilia, Africa și Egipt, untdelemn din Africa și Hispania, vinuri naturale sau prelucrate din Galia, Dalmația, Asia Mică și Siria, carne și pește sărat din Hispania, Galia, Britania, din Pont, din Bosforul Cimerian și Egipt. Din toate părțile imperiului se aduceau la Roma și în Italia produse meșteșugărești: stofe fine, brodate sau vopsite cu purpură sau țesute cu fir de aur din Asia Mică, Siria și Egipt; ceramică și figurine de lut ars din Galia și Asia Mică, vase și tot felul de obiecte din sticlă din Siria și Egipt...” (N. Lascu: „Cum trăiau romanii”, Ed. Științifică, București, 1965).

Evident că pentru navele piraterești prezentau interes în primul rând articolele de lux destinate aristocrației romane: chihlimbarul adus de pe țărmurile baltice, pietrele prețioase, mirodeniile, parfumurile, fildeșul, abanosul, perlele și mătasea din țările Orientului; deosebit de căutate erau transporturile ce porneau de pe coastele Africii, care cuprindeau pulbere de aur, fildeș, piei prețioase, sclavi. Pliniu cel Bătrân menționează că pentru aceste mărfuri de lux se plăteau sume fabuloase populațiilor din afara frontierelor imperiului: o sută de milioane de sesterti anual.

În sfârșit, una dintre importante surse de câștig ale piraților o constituiau prizonierii din

clasele avute, pentru care se plăteau mari sume drept răscumpărare. Atât în Roma republicană, cât mai ales în cea imperială, călătoriile pe mare deveniseră o modă pentru membrii aristocrației și pentru cei cu dare de mână; galerele începură să fie special amenajate în vederea acestor croaziere; întâlnim acum și primele elemente ale propagandei turistice. Astfel, „...pe lângă spații întinse pentru mărfuri, ofereau și condiții confortabile pentru călători; ele aveau cabine pentru locuit, unele chiar prevăzute cu baie, locuri adăpostite pentru plimbări, aranjate pe mai multe etaje, galerii închise în jurul pupei, săli mari pentru masă, săli de întruniri etc.

Proprietarii marilor vase de transport și călători erau organizați într-un colegiu (*collegium naviculariorum*); ei aveau corăbii pentru mai multe linii de navigație, asigurând traficul cu diferitele porturi din Mediterana... itinerariile pe care le făceau cunoscute erau adeseori însoțite de adevărate afișe de propagandă turistică, în sensul că erau amintite frumusețile artistice și turistice ale regiunilor unde vasele făceau escală, ba chiar și curiozitățile folcloristice pe care călătorii aveau posibilitatea să le viziteze. De asemenea, «prospectele» mai atrăgeau atenția călătorilor și asupra confortului pe care-l puneau la dispoziție corăbiile lor, precum și a prețurilor avantajoase; uneori se mai dădea asigurarea că vasele respective erau suficient de pregătite cu cele

necesare și pentru a face față unui eventual atac din partea piraților.

Primejdia piraților se adăuga adeseori la aceea a condițiilor atmosferice adverse: mai ales erau expuse acestor primejdii corăbiile mari, deoarece ele ofereau perspective mai bune de pradă decât cele mici”. (N. Lascu, op. Cât.).

După înfrângerea lui Sextus Pompeius, pirații n-au mai putut să exercite un control cât de cât eficace în apusul Mediteranei și, în general, până în perioada mării crize a imperiului, comerțul și călătoriile maritime s-au desfășurat în condiții de relativă siguranță. Aceasta nu înseamnă cătuși de puțin că apusul Mediteranei a fost definitiv scutit de activitatea atât de dăunătoare a navelor piraterești; dimpotrivă, ea va renaște cu deosebită virulență în evul mediu timpuriu și vreme de aproape zece veacuri fără întrerupere („mileniul sarazinilor”) această regiune a Lumii Vechi va fi bântuită de cei mai cruzi pirați pe care i-a cunoscut omenirea.

## 12.

### **PIRATERIA ȘI LITERATURA: „AETHIOPIKA” LUI HELIODOR**

Datele pe care le posedăm cu privire la activitatea piraterească din primele veacuri ale erei noastre sunt sărace și fragmentare. Surse

romane ne informează că, după înăbușirea răscoalei iudeilor de către Titus, un număr important de răsculați s-au refugiat în vechile ascunzători ale piraților din răsăritul Mediteranei, punând în primejdie largul coastelor siriene și egiptene. Alte surse ne aduc informații cu privire la o intensă activitate piraterească în largul coastei răsăritene a Africii, mai ales în Marea Roșie, pe unde trecea drumul maritim al mătăsii și mirodeniilor.

Despre pirații primelor veacuri ale erei noastre posedăm o interesantă mărturie din domeniul literaturii, anume, romanul „Aethiopika” al grecului Heliodor, scris în jurul anului 250 e. N (după alții abia în veacul al IV-lea). Heliodor și-a scris romanul în orașul sirian Emesa (sau Hemesa), situat la gura râului Orontes, patria împăratului roman Heliogabal; locuitorii din Emesa (astăzi Hums sau Homs) făceau comerț cu susan și ulei de măsline, iar când condițiile erau favorabile, mai organizau și câte o expediție piraterească, îndeletnicire care aici avea o veche tradiție...

Se cuvine să ne ocupăm mai pe larg de „Aethiopika” - mai întâi fiindcă este primul roman în care pirateria și pirații joacă un rol primordial, apoi fiindcă ne aduce informații inedite cu privire la metodele piraților din veacurile III și IV, perioadă pentru care, după cum arătam mai sus, avem date foarte puține.

Acest roman de aventuri (care se numără printre primele opere de acest fel traduse în apusul Europei) are o intrigă complicată, cu numeroase peripeții; subiectul este următorul (cf. Al. Piru: „Literatura română veche”, ed. A II-a E. P. L., București, 1962): „Persia, soția regelui Etiopiei Hydaspe, naște o fiică albă. Temându-se ca soțul să nu cadă la bănuieli, o încredințează unui servitor, Sosimitres, spre a o abandona, cu un colier de pietre prețioase, un inel și o bandeletă la mână, în care se explicau motivele părăsirii. Haricles, bătrân preot al templului lui Apollo din Delfi, călătorind în Egipt, se întâlnește cu Sosimitres și fiindcă pierduse o fiică, primește să crească el pe copila părăsită, acum în vârstă de 7 ani. Bătrânul dă numele de Haricleea fiicei sale adoptive și aceasta este aleasă, după câțiva ani, preoteasă a Dianei, zeița castității. Într-o zi sosește la Delfi o ceată de eneeni (locuitori ai orașului Venea, port în Macedonia, lângă Tesalonic - H.M.) în frunte cu tesalianul Theagen, spre a aduce ofrande lui Neoptolem, fiul lui Achile, ucis de Oreste. Din prima clipă când Haricleea, înmânând lui Theagen facla spre a aprinde rugul cu o sută de tauri și berbeci, îl privește în ochi, tinerii sunt cuprinși de dragoste. Ei își mărturisesc dragostea cu ocazia jocurilor pytice (în cinstea lui Apollo, de la numele orașului Pytho din Delfi, renumit prin oracolul lui Apollo - H.M.) și se destăinuie și lui Calasiris, un preot pribeag din Memfis. Calasiris

pune la cale răpirea Haricleei și fuga ei cu Theagen pe mare, lucru care se îndeplinește fără greș. Tinerii se îmbarca pe o corabie și poposesc la Zakint. Urmăriți de pirați, sunt atacați în apropiere de țărmul Libiei și făcuți prizonieri. Corabia ancorează la gurile Nilului și comandantul piraților se pregătește să se însoare cu Haricleea. Calasiris, care însoțea pe fugarii captivi, ațâță vrajba între pirați, îi împarte în două tabere și dezlănțuie un măcel din care puțini rămân vii. În momentul când Theagen și Haricleea se cred liberi, năvălește asupra lor altă ceată de pirați... La rândul lor, pirații sunt atacați de niște corsari, care iau din nou captivi pe Theagen și Haricleea, îi duc în ținutul Bucoliei și-i dau în paza robului grec Chemon. Corsarii erau conduși de Thyamis, fratele mai mare al preotului din Memfis, devenit corsar spre a-și recâștiga drepturile uzurpate. Thyamis tocmai voia să se însoare cu Haricleea, când pirații din împrejurimi, furioși că tovarășii lor fuseseră învinși, dau năvală asupra corsarilor și incendiază păpurișul din jurul lor. Thyamis cade prizonier, Theagen și Haricleea sunt surprinși de trupele guvernatorului persan al Egiptului și aduși la curte. Expediția împotriva piraților fusese pusă la cale de neguțătorul grec Nafsicles, în casa căruia se adăpostise Cnemon. Tot aici venise, adus de Cnemon, și Calasiris, întâlnit pe malul Nilului. Calasiris povestește întâmplările lui Theagen și ale Haricleei și arată că

plecase din Memfis la Delfi pentru a împiedica o nenorocire, prevestită casei sale. Tocmai apare și Nafsicles cu Haricleea, din nou despărțită de Theagen, captivul guvernatorului Oroondat. Calasiris obține libertatea Haricleei și merge cu ea la Memfis, unde găsește pe fiul său Thyamis în luptă cu fratele mai mic, uzurpator. Bătrânul îi împacă, depunând coroana pe capul lui Thyamis și peste noapte moare. Oroondat era în război cu etiopienii. Soția lui, Arsachia, îndrăgostită de Theagen, îl ține în lanțuri, dă ordin chiar ca logodnica lui, Haricleea, să fie arsă pe rug, dar nu-și atinge scopul, pentru că soțul, aflând ce se petrece la palat, cere pe cei doi captivi. Pe drum, prizonierii cad în mâna unui trib nomad etiopian și sunt aduși în fața regelui Hydaspe. Acesta câștigase războiul cu Oroondat și pregătea sacrificii în onoarea soarelui, lunii și a lui Bachus. La cererea poporului, Theagen și Haricleea sunt hărăziți ca jertfe, dar tinerețea și frumusețea captivilor înduioșează pe rege și pe regină. De altfel, Haricleea, luând cuvântul înaintea mulțimii, dezvăluie originea sa, dovedită cu ajutorul bandetei, al colierului și al inelului; marele preot al gymnosofiștilor (sectă filosofică originară din India - H.M.), Sosimitres, o recunoaște, regina-mamă i se aruncă în brațe și regele, ca și mulțimea, renunță la sacrificiu. Tinerii sunt conduși la altar spre a se uni prin căsătorie, Theagen într-un car tras de cai, alături

de Hydaspe, Haricleea într-un car tras de boi albi, alături de mama ei.”

Textul de mai sus păstrează ortografia numelor proprii din traducerea românească alcătuită în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea de către „loghiotatul (titlu dat dascălilor greci în epoca fanariotă - H.M.) Kir Toma vel logofăt” traducere care se încheie astfel: „Sfârșit ca acesta au luat alcătuirea întâmplărilor celor ethiopicești a lui Theagen și a Haricleei, care o au alcătuit un bărbat fenician emesinean, la neam din cei despre răsărit fiul lui Theodosie, Iliodor”.

Așadar, care erau metodele folosite în veacurile al treilea și al patrulea de pirații din răsăritul Mediteranei? Ele sunt deosebit de plastic ilustrate în următorul fragment (pe care îl redăm în traducere după textul - cel mai complet, se pare - alcătuit în 1838 de filologul german Christian Fr. W. Jacobs din Gotha) și din care se vede, între altele, că Heliodor din Emesa era foarte bine documentat în privința temei: „Deoarece începuseră acum să se iște vânturile de primăvară, navigam zi și noapte, iar cârmaciul îndreptă corabia drept spre Libia; căci, spunea el, cu asemenea vânt favorabil este cu puțință să tai marea de-a curmezișul, pe drum drept; tot așa, că este neapărat nevoie să ajungem cât mai curând la țärm, într-un port, deoarece în spate se arată o navă pe care o socotește că ar fi piraterească. De când am părăsit țärmurile muntoase ale Cretei,



spunea el, ține drept în spatele nostru, de parcă am trage-o după noi cu funia.

Aceste vorbe făcură asupra unora o asemenea impresie, încât cerură imediat ca echipajul să se înarmeze, ca să fie pregătit pentru apărare. Alții luară lucrurile mult mai ușor. Fiindcă, spuneau ei, pe mare este un lucru obișnuit ca o corabie grea de transport să fie urmată de nave mai mici, care astfel profită de experiența mai mare a celor pricepuți.

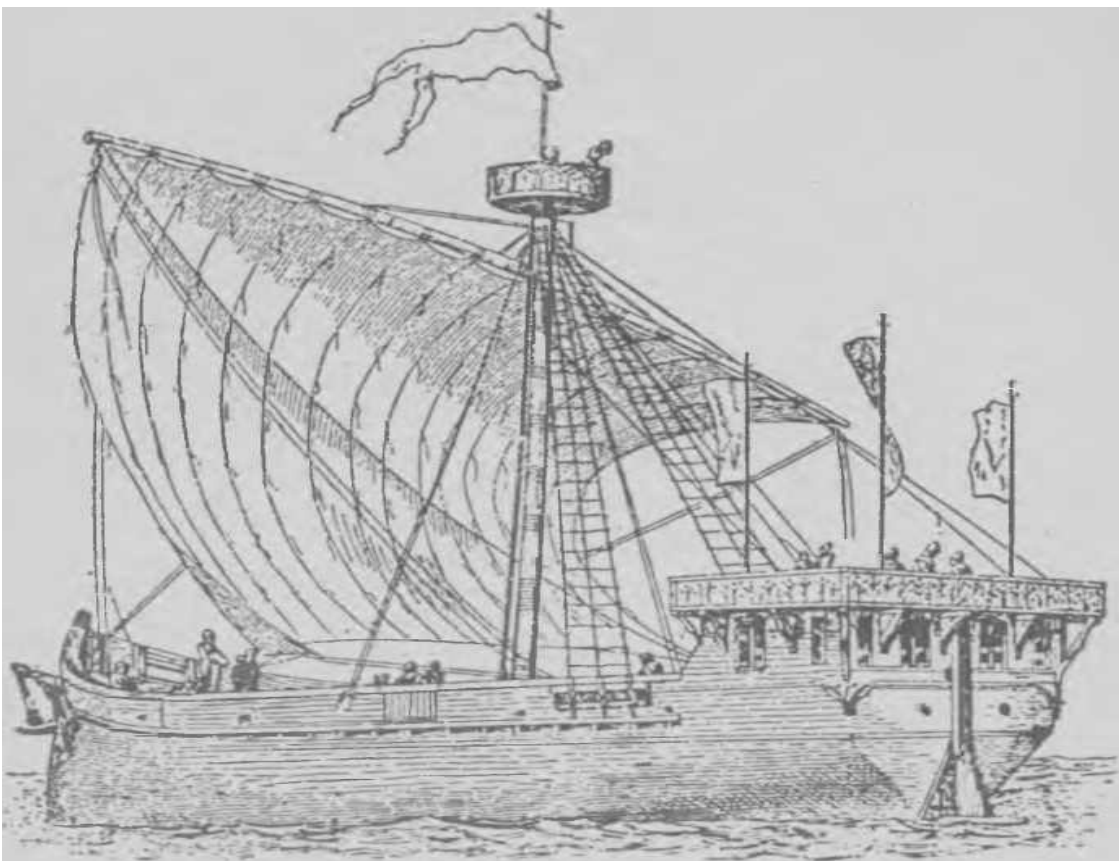
În timp ce se desfășura acest soi de discuție, înclinând ba în favoarea unora, ba a altora, iată că sosi vremea când plugarul își sfârșește munca dejugându-și boul de la plug și tăria vântului slăbi și curând nu mai fu decât o adiere moale, fără prea mare efect asupra pânzelor, ba până la urmă se opri de tot, de parcă ar fi apus împreună cu soarele, sau, pentru a fi mai aproape de realitate, de parcă s-ar fi aflat în slujba urmăritorilor noștri. Căci datorită faptului că nava noastră de transport avea pânze mai bune, respectivul vas rămăsese cu mult în urmă. Dar când suflul vântului se opri și vâslele intrară în funcțiune, nava mai ușoară fu în avantaj și se dovedi mai iute și așa se face că se apropia fără încetare. Iar unul din cei ce se imbarcaseră cu noi, strigă: Asta este! S-a zis cu noi! E un vas de pirați!

Drept urmare, toată lumea de la bord începu să se agite, cu gălăgie mare, văicăreli și alergând de colo până colo. Unii se adăpostiră în cala corăbiei,

alții se încurajau reciproc la luptă pe punte, iar câțiva voiau să sară în barca de salvare ca să scape cu fuga; până la urmă, fiecăruia nu-i mai rămase decât o singură cale, ca vrând-nevrând, să pună mâna pe orice ar putea servi ca armă pentru a se putea apăra...

Tâlharii se apropiau acum în linie dreaptă, dintr-o parte, și era vădit că aveau de gând să pună stăpânire pe nava noastră fără vărsare de sânge, căci descriau mereu cercuri în jurul nostru și ne țineau astfel pe loc, de parcă ar fi voit să ne silească la capitulare printr-un asediu. Strigară către noi: Nefericiților, de ce sunteți atât de smintiți să ridicați armele împotriva unei forțe superioare și să vă expuneți astfel unei morți sigure? Suntem încă dispuși să ne purtăm față de voi cu blândețe și prietenie; vă îngăduim să vă urcați în barca de salvare și să plecați unde veți voi.

Deoarece până acum situația se vădise oarecum lipsită de primejdie și fără vărsare de sânge, echipajul nostru nu-și pierdu curajul și se împotrivi să dea urmare propunerii și să părăsească nava. Pe urmă însă, când unul dintre cei mai îndrăzneți tâlhari sări pe corabia noastră și începu să doboare pe oricine îi apărea în cale, așadar când deveni limpede că era o chestiune de viață și de moarte și când foarte curând tovarășii săi îl urmau, atunci fenicienii își dădură seama că rezistența n-are niciun rost. Se aruncară în genunchi și se rugară să fie cruțați, de asemenea



Vas mediteranean din Evul Mediu timpuriu.

făgăduirea să facă orice li se va cere.

Deși în pirați se și treziseră instinctele de ucigași - căci vederea sângelui ațâță cruzimea - totuși, împotriva oricărei așteptări, se stăpâniră, dând ascultare poruncii căpeteniei lor. Astfel luă naștere un fel de armistițiu și în locul încăierării înverșunate și sângeroase se ivi o situație care doar sub nume fals putea fi desemnată ca un soi de pace, căci urmările ei erau mai rele decât lupta însăși. Celor înfrânți li se porunci să părăsească nava și anume fără nimic altceva decât rufăria de corp; cine nu se va supune, va fi ucis pe loc. Dar, după cât se pare, pentru om viața este mai prețioasă decât orice. Prin urmare, când dispăru orice nădejde de a mai salva ceva din încărcătura bogată a vasului - alcătuită din aur, pietre prețioase, stofe scumpe și vin de Etruria - fenicienii se grăbiră să dea urmare poruncii și era vădit că astfel nu aveau nimic de pierdut, ci de câștigat. Fiecare voia s-o ia înaintea celorlalți în barcă, fiecare încerca să se salveze cât mai iute cu putință...”

Fără îndoială că Heliodor a folosit în romanul său relatările unor călători sau marinari din Emesa, sau poate că a trăit chiar el o scenă ca aceea descrisă mai sus, care ne arată că metodele piraților din vremea lui nu se deosebeau prea mult de cele ale piraților din antichitatea clasică și - după cum vom vedea mai departe - nici de cele ale piraților din Evul Mediu timpuriu.

„Aethiopika”, primul roman „cu pirați” din literatură, a cunoscut o mare răspândire nu numai în apusul Europei, ci și la noi: Dimitrie Cantemir pomenește de el, iar Eminescu posedă un manuscris fragmentar din 1813. Romanul, care inaugurează genul erotic-picaresc, a fost imitat de Calderon, de Tasso și de Cervantes (în „Persyles și Sigismunda”) - acesta din urmă fiind în măsură să folosească din plin experiența personală: în tinerețe, autorul nemuritorului „Don Quijote” a fost vreme de câțiva ani prizonier al piraților sarazini...

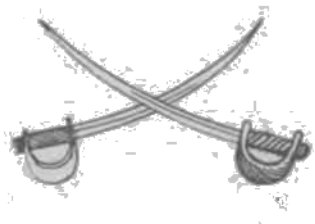


## II.

### PE MĂRILE CETOASE DE LA MIAZĂ-NOAPTE

*A furor normannorum libera nos, Domine!* Litanie bisericească din anul 850 en.

(„Și mântuiește-ne pe noi, Doamne, de mânia normanzilor”)



1.

## **HAMLET, NEFERICITUL PRINȚ AL... PIRAȚILOR**

Vreme de milenii, popoarele din jurul Mediteranei erau convinse că se află în centrul lumii, mările nordice, neospitaliere, cețoase, bântuite de furtuni erau socotite ca nefiind navigabile. Abia în jurul anului 322 î.en., geograful grec Pytheas din Massilia (Marsilia de astăzi), cu o navă echipată de negustori care căutau un drum nou, mai scurt, către insulele de unde venea cositorul, va întreprinde istorica sa călătorie dincolo de Coloanele lui Hercule, departe spre miază-noapte și, ocolind insulele britanice, va ajunge în sud-vestul Norvegiei și (probabil) în Helgoland. În cele câteva fragmente ce s-au păstrat din descrierea întocmită de Pytheas se vorbește de popoare nordice foarte pricepute în arta navigației.

Dacă ni s-ar fi păstrat lucrarea lui Pytheas, poate că am fi aflat câte ceva și despre activitatea piraterească a acestor navigatori nordici. Așa, însă, suntem nevoiți ca, în legătură cu tema pe care o tratăm, să folosim, deocamdată, unele texte mai târzii, relatând însă evenimente petrecute în primele decenii ale erei noastre. Printre aceste texte, unul dintre cele mai renumite este legenda lui Hamlet, „nefericitul prinț al Danemarcei”,

despre care unii cercetători mai noi sunt de părere că nu este o simplă legendă, ci relatarea romanțată a unor evenimente reale, petrecute în jurul anului 60 en.

Hamlet (Amleth, în ortografia lui Sakse, primul care a fixat pentru posteritate legendele nordice) era fiul regelui Orrendal. Acesta este ucis de fratele său, Fenge (Fengo), care se căsătorește apoi cu regina. Hamlet se prefacă nebun pentru a scăpa de soarta tatălui său. Trimis la curtea regelui Angliei, pentru a fi ucis acolo, se întoarce cu o armată în Danemarca, incendiază palatul regelui și-l ucide pe Fenge. După o altă versiune, Hamlet pleacă în Britania, împreună cu un grup de tineri dornici de aventuri și de pradă pentru a o sprijini pe regina Boadizea în lupta ei împotriva armatei romane de ocupație; în decursul unor expediții pirateresti întreprinse în apele britanice și asupra unor așezări de coastă, prințul danez se va dovedi atât de abil și de temerar, încât echipajul îl alege conducător; împreună cu acești tovarăși ai săi întru piraterie, Hamlet se întoarce și-și răzbună tatăl. În sfârșit, o variantă a acestei versiuni pretinde că, în drum spre Anglia, nava lui Hamlet este atacată de pirați, care-l iau prizonier, apoi îl aleg căpitan și-l ajută să-și ducă la bun sfârșit răzbunarea. (în nemuritoarea dramă a lui Shakespeare - actul IV, scena 6 - Horațio dă citire scrisorii în care Hamlet povestește: „...Eram abia de două zile în larg, când începu să ne urmărească



o navă de pirați bine înarmată. Cum înaintam destul de încet, vrând-nevrând a trebuit să ne arătăm vitejia. În încăierare, am sărit pe puntea lor... am rămas prizonier.

S-au purtat cu mine ca niște tâlhari foarte de treabă. Știau ei ce fac. Le dau prilejul să încheie un târg bun...”).

Nu este aici locul să interpretăm fondul filosofic al străvechei legende, sau înalta semnificație umană pe care o reprezintă zbuciumul eroului shakespearian în căutarea adevărului - despre care criticii și comentatorii au scris multe mii de pagini. Vom reține doar că, în jurul anului 60 en. (după alții, faptele istorice relatate de Sakse s-au petrecut cu trei veacuri și jumătate mai târziu), pirateria se afla la mare cinste pe mările cețoase de la miază-noapte și că Hamlet n-a fost numai prinț al Danemarcei, ci și al... piraților, ceea ce nu este câtuși de puțin un lucru de mirare, deoarece pirateria se număra printre îndeletnicirile principale ale vechilor locuitori ai Iutlandei.

De altfel, multe alte povestiri din *Historia Danica* a aceluiași Sakse, consemnate sub pseudonimul Saxo Grammaticus, relatează diverse expediții de pradă cu caracter eminentamente pirateresc; Saxo Grammaticus - copist („grămătic”) al episcopului de Lund - a fost pe bună dreptate caracterizat drept „un Herodot al Nordului”: în ciuda celor aproape șaptesprezece veacuri care-l despart de „părintele istoriei”, scrierile sale vădesc aceeași

informație scrupuloasă, aceeași formă îngrijită. El ne aduce primele informații despre pirații mărilor nordice, tot așa cum Herodot (în cartea a cincea a monumentalei sale opere) ne aduce informații despre pirații din Marea Mediterană și originile pirateriei din această parte a lumii.

Cine erau acești navigatori temerari de pe mările neospitaliere ale Nordului? De unde veneau, cum trăiau, ce loc ocupa în viața lor pirateria? Trebuie spus de la bun început că modul lor de viață se deosebea sensibil de cel pe care ne-am obișnuit a-l vedea pe scenă - palatul Elseneur (Helsingor), pe fundalul căruia se desfășoară drama lui Hamlet, aduce mai degrabă cu o reședință princiară engleză din perioada elisabethană: Shakespeare n-a fost un om de știință, ci unul de artă, el reflecta evenimentele și fenomenele prin prisma personalității sale creatoare.

Cele trei ramuri ale germanilor nordici s-au așezat, în jurul erei noastre, în ținuturile unde locuiesc și azi: danezii în insulele baltice, pătrunzând mai târziu în Iutlanda, norvegienii pe coasta de apus a Scandinaviei și suedezii în partea ei de răsărit; așezându-se aici, ei au împins spre nord populația băștinașă de laponi. Țărmurile acestea erau dificile pentru navigație: peninsula Scandinavia are numeroase fiorduri adesea ascunse de ceață, coasta de vest a Iutlandei e bântuită de puternici curenți marini, iar cea de

răsărit are ape puțin adânci și stânci înșelătoare. Și totuși, aici s-au dezvoltat cei mai îndemânatici marinari pe care i-a cunoscut, vreme de un mileniu, istoria: vikingii.

Vechii locuitori de pe aceste meleaguri arătau ca și cei de astăzi: de statură înaltă, viguroși, cu ochi albaștri și păr blond, uneori roșcat. Oameni dârji, îndrăzneți, căliți în lupta cu natura aspră. Purtau bărbi și plete lungi; peste veșmintele de în sau de lână aveau mantale și glugi din blănuri de animale (vulpi, dihori, jderi). La început, ocupațiile lor principale erau creșterea vitelor, vânatoarea și pescuitul. O dată cu creșterea populației, ele s-au dovedit neîndestulătoare, mai ales că pământul era sărac și nu îngăduia practicarea agriculturii decât în foarte mică măsură. Așa au luat naștere expedițiile de pradă care, cu vremea, au ajuns să ocupe primul loc în viața acestor oameni ai Nordului.

În primele veacuri ale erei noastre, o caracteristică a comunităților nordice era democrația militară: puterea șefului de trib era îngrădită, forul suprem fiind adunarea poporului (*thing*) care hotăra în chestiunile importante. Din ea făceau parte toți bărbații născuți liberi, care veneau la dezbateri înarmați și-și manifestau aprobarea izbindu-și cu zgomot scuturile, iar dezaprobarea prin murmure îndelungate. (Despre aceste rânduieli tradiționale relatează amănunțit istoricul roman Tacit, în „Obiceiurile germanilor”,

lucrare întocmită în jurul anului 100 en.) Interesant este faptul că vechea societate nordică nu cunoștea dările și impozitele permanente - șeful de trib primea doar unele daruri oferite de bunăvoie. Dar atunci când vreun membru al comunității ucidea un om liber, toți erau obligați să plătească o amendă care reprezenta prețul sângelui (*wergeld*); cum niciun om nu era socotit mai presus de ceilalți - fie prin naștere, fie prin avere - fiecare fiind prețuit după vrednicia și vitejia sa în luptă, wergeldul era același, indiferent dacă era vorba de un nobil sau de un om de rând. Abia mai târziu, după încheierea primelor formațiuni statale (secolele VIII-IX) s-a ajuns la diferențieri destul de importante.

Oameni aspri, ca natura aspră în mijlocul căreia trăiau, normanzii aveau despre lume o concepție fatalistă - cu totul deosebită, însă, de doctrinele fataliste orientale, care predică pasivitatea și contemplația; în cântecele barzilor nordici se găsesc versuri ca acestea: „Ia-ți armele, fiul meu, și aruncă-te în vălmășagul luptei. Cel nobil nu trebuie să se gândească decât cum să mânuiască spada și cum să despice valurile cu nava lui”. După credința lor, cei care își găseau moartea pe câmpul de luptă cu arma în mână aveau parte veșnic de bucuriile Walhallei, mărețul palat al lui Odin, în care veselia și petrecerea se stingeau o dată cu căderea nopții și reînviau cu fiecare răsărit de soare. Lupul fioros care păzea cele cinci sute

patruzeci de porți ale Walhallei nu îngăduia decât celor curajoși și temerari să între.

Trupurile celor morți erau fie arse pe rug, fie îngropate în morminte săpate în formă de navă, astfel încât cei decedați să se simtă în cadrul obișnuit din timpul vieții. Legende nordice menționează numele unor războinici bătrâni care, negăsindu-și moartea pe câmpul de luptă, se sinucideau: după un ultim ospăț, în care petrecea împreună cu familia și prietenii, cel hotărât să se despartă de viață se arunca din înaltul stâncilor în mare. Căpeteniile și oamenii de vază erau așezați pe o navă de luptă încărcată cu arme, podoabe, veșminte și blănuri scumpe, căreia la apusul soarelui i se dădea foc. În perioada timpurie, „înmormântarea” era însoțită și de jertfe umane; în timp ce victimele erau înjunghiate, cei din jur izbeau cu zgomot scuturile acoperind strigătele de durere.

Alteori, nava funerară, încărcată cu daruri, era dezlegată și, cu vela purpurie umflată de vânt, era lăsată în voia valurilor; de pe țărm, oamenii o urmăreau până se pierdea în zare.

Nava juca un rol de cea mai mare însemnătate în viața normanzilor. Ea era nu numai un mijloc de transport, o unealtă de pescuit și o armă de luptă, ci elementul central al vieții sociale. Bărbații care se asociau și, imbarcați pe una dintre „navele lungi” ale vikingilor, plecau într-o expediție de pradă, formau o comunitate sudată, de cele mai

multe ori legată și prin relații de rudenie. „Când o sută de asemenea vase navigau în formație, formau o sută de comunități mici autohtone... care numai în cazul unor expediții de mari proporții alegeau un șef care să le conducă în luptă. Fiecare navă acționa pe cont propriu, ceea ce constituie o dovadă dintre cele mai limpezi că, în prima lor fază cel puțin, expedițiile vikingilor se desfășurau sub semnul pirateriei: (L. Buhnau în op. Cât.).

Acești pirați de la miază-noapte au semănat groaza în toată Europa și, cu navele lor lungi, au descoperit Islanda și Groenlanda, iar câțiva dintre ei, în frunte cu Leif, fiul lui Erik cel Roșu, au ajuns până în America; performanță pe care Columb n-o va realiza decât cu aproape o jumătate de mileniu mai târziu.

2.

## **STRANDHUG: „PE UNDE TREC NORMANZII, NICI LĂTRAT DE CÂINE NU SE MAI AUDE”**

Pentru călătoriile lor adesea îndelungate, navele normanzilor trebuiau să fie solide, apte de a înfrunta mările neliniștite ale Nordului, iar succesul expedițiilor pirateresti depindea de iuțea acestor nave, de ușurința lor în manevrare. Oamenii Nordului au realizat o astfel de navă care constituie o revoluție în tehnica construcțiilor

navale ale vremii: drakkarul.

Săpăturile arheologice au scos la iveală câteva drakkare bine păstrate, astfel că astăzi suntem în măsură să cunoaștem tehnica lor de construcție și să înțelegem cum au putut echipajele lor obține performanțe uimitoare pentru acea vreme. În mlaștina de la Nydam (în Norvegia) a fost găsită o navă - datând (probabil) din jurul anului 350 en. - din lemn de stejar, lungă de douăzeci și patru de metri și lată de trei metri și jumătate. Ea nu folosea pânze și nu avea punte - băncile vâslașilor erau mobile, iar vâslele erau așezate în niște furci. Mobilitatea băncilor (inovație de cea mai mare însemnătate!) reducea mult efortul pe care-l depuneau vâslașii, iar furcile în care se sprijineau vâslele contribuiau la creșterea vitezei și ușurau operațiile de manevrare. Era limpede că pentru expedițiile piraterești ale normanzilor aceste înnoiri în domeniul construcțiilor navale au fost de cea mai mare importanță, de iuțeala și maniabilitatea navei depinzând însuși succesul unor asemenea expediții.

Alte descoperiri au arătat că normanzii au cunoscut și folosit de timpuriu puterea vântului. În vremurile mai îndepărtate, pentru a cruța vâslașii de oboseală și a spori iuțeala navelor, își legau de catarge mantiile colorate; mai târziu foloseau pânzele în mod obișnuit, iar ca o amintire a celui vechi obicei ele erau vopsite în culori vii.

O navă normandă cu pânze a fost descoperită la

Gokstad (tot în Norvegia). Asemănătoare cu cea de la Nydam - deși cu cinci veacuri mai „bătrână” - are o construcție simplă, și n-ar fi prezentat prea mare importanță dacă n-ar fi fost, în anul 1893, obiectul unei interesante experiențe: după modelul ei s-a construit nava „Viking”, cu care câțiva navigatori au pornit la drum și au ajuns în America, dovedind astfel că asemenea performanță este posibilă și că vechile legende normande (sagas) sunt țesute în gherghef de adevăr.

O altă navă, cam din aceeași perioadă cu cea de la Gokstad, s-a descoperit la Oseberg, în fiordul Oslo. Ea aparținuse, probabil, unei căpetenii, după cum o dovedesc podoabele și obiectele de preț găsite în ea. Într-o asemenea navă încăpeau șaptezeci și chiar optzeci de oameni; pe mare se asigura astfel schimbul vâsleșilor, iar la capătul drumului ceata mai numeroasă de războinici era în măsură să asigure succesul expediției.

Navele vikingilor aveau prora proeminentă și fundul ascuțit, erau rezistente și spintecau cu iuțeală valurile; de obicei, aveau un catarg, uneori două, foarte rar trei catarge. La capete aveau sculptate figuri de animale fantastice ori păsări de pradă cu aripile întinse - de multe ori un balaur (de unde și numele de *drakkar* - în germană *Drache*: zmeu, balaur - de etimologie incertă poate după latinescul *draco*). Pe mare, scuturile grele de metal strălucitor erau așezate în șir de-a lungul



marginilor navei, iar uneori, mai ales când era vorba de vreo căpetenie, în navă era ridicat câte un cort bogat împodobit.

În tot timpul cât se desfășura expediția, toți războinicii trebuiau să asculte orbește de căpetenie: șefii erau aleși dintre cei mai viteji luptători, care mai târziu au dat naștere nobilei gentilice; ei trebuiau să cunoască semnele scrierii (runele), deoarece cine pătrundea înțelesul inscripțiilor misterioase gravate pe mânerul armelor își ducea tovarășii la biruință, iar cel ce le înțelegea pe cele cioplite în lemnul navelor îi ferea de primejdii. Totuși, odată expediția sfârșită, șefii redeveneau asemenea celorlalți războinici; pentru a sărbători victoria, toți participanții se așezau în cerc, iar cornul plin cu bere trecea din mână în mână, în semn că sunt cu toții egali.

Problema orientării pe mare a normanzilor a fost multă vreme obiectul unor controverse. Unii istorici (îndeosebi cei care, sub influența ideologiei fasciste, făceau apologia superiorității rasei germane) au emis teoria că ar fi fost dotați cu calități excepționale și că, asemenea păsărilor migratoare, aveau un instinct de orientare care nu dădea greș și îi călăuzea pe întinderile nesfârșite ale oceanului. Alții sunt de părere că vikingii ar fi cunoscut proprietățile acului magnetic. Sigur este numai că nu cunoșteau Steaua Polară, dar se orientau după o stea dublă din constelația Girafa - situată între Ursa Mare și Perseu - menționată în

vechile lor cântece sub numele Tyr, pe care o socoteau ca fiind ochiul luminos al unei divinități protectoare a navigatorilor; în cinstea ei aduceau jertfe, iar când navele se desprindeau de țărm intonau imnul:

*Tyr e credincioasă celor de pe mare,  
Însoțindu-i pe căile mișcătoare.  
Ea veghea nu și-o curmă nicicând,  
Negurile nopții destrămând.*

În zilele senine, vikingii se orientau cu ajutorul unui instrument simplu - un cadran prevăzut cu o vergea de o anumită lungime, care-și arunca umbra pe o scândură orizontală, ajutând astfel la stabilirea aproximativă a direcției navei.

Ca și vechii navigatori din Mediterana, normanzii cunoșteau direcția vânturilor și a curenților marini, de asemenea, direcția migrației păsărilor călătore. Aveau și reguli de navigație, ce se transmiteau din generație în generație; la vârsta bărbăției, băieții erau inițiați deopotrivă în meșteșugul armelor ca și în cel al navigației.

Dacă navele lor și priceperea în arta navigației i-au dus pe vikingi pe toate țărmurile Lumii Vechi și i-au ajutat să descopere Lumea Nouă, metodele lor de luptă pe uscat a făcut din ei cei mai primejdioși jefuitori ai vremii. Tactica lor principală consta în atacul prin surprindere, iar acolo unde aveau posibilitatea, luau caii din

localitățile de coastă prădate și în rapide raiduri de cavalerie pătrundeau în interiorul regiunilor pentru a le jefui.

Caracteristică mentalității vikingilor este următoarea întâmplare, relatată de unul dintre vechii poeți nordici (scalzi), anume Egill Skallagrímon. Pornind împreună cu alți vikingi să prade țărmul german (după cum se vede, printre îndeletnicirile poetului nostru se număra și mânuirea armelor, nu numai a penei...) nava lor a fost surprinsă în larg de numeroase bărci de pescari. Inferiori numericește, vikingii fură învinși, legați zdravăn, apoi duși într-un sat pescăresc de coastă. Bucuria locuitorilor era mare: pe lângă nava vikingilor pe care o capturaseră, aveau și prilejul să se răzbune pe pirații care le pustiiseră de câteva ori satul, în așteptarea zorilor, când normanzii urmau să-și primească pedeapsa, ei fură închiși în hambarul celei mai de vază gospodării din sat; aici, unul dintre ei izbuti să-și roadă funiile cu dinții, apoi îi dezlegă și pe ceilalți; înainte de a se îndrepta spre țărm, luară din hambar și din grajd tot ce le căzu în mână: grâu, vite, unelte. Se urcară în liniște pe nava lor și, punând mâna pe vâsle, se pregătiră să ia drumul către patrie. Atunci Egill le vorbi așa: „Ceea ce am făcut noi nu este vrednic de un luptător. Fiindcă am furat pe ascuns ca niște lași. Să mergem să spunem acelui om ce anume am luat de la dânsul și, dacă va fi nevoie, să ne batem”.

Niciunul dintre cei doisprezece vikingi n-a voit să se întoarcă, dar - cum Egill ținea morțiș s-o facă - se hotărâră să-l aștepte la țarm. Poetul-pirat se duse la casa omului păgubit și cum toți cei dinăuntru dormeau, își anunță sosirea... incendiind acoperișul casei. Când focul cuprinse pereții de lemn, oamenii îngroziți dădură să iasă; vikingul, care stătea în fața ușii, îi ucise până la unul. Apoi se întoarse la tovarășii săi cu conștiința împăcată: „Fiindcă, zicea el, am înfruntat dușmanul în față și l-am lovit cu curaj...”

Numai omorul ascuns era socotit un păcat care nu se putea spăla decât tot prin sânge: atât ucigașul, cât și cel ce tănuia un omor, erau uciși la rândul lor. Omorul făcut pe față nu era în ochii lor o crimă; el putea fi răscumpărat prin bani, iar amenda, o dată plătită, făptașul era absolvit de orice vină.

În perioada medievală timpurie, vikingii atacau cu predilecție castelele și mănăstirile, deoarece acestea adăposteau adesea obiecte de cult și veșminte prețioase și aveau hambarele pline. Iată cum descrie un autor mai nou un asemenea atac:

„Se stingeau sub geana depărtării cele din urmă raze de soare. Printre colinele din acea parte a țărmlului frizon (în nordul Olandei de astăzi - H. M), alerga o cărare îngustă, aci ascunzându-se, aci apărând din nou ca într-o joacă, trecând fără să se oprească pe lângă poarta unei mănăstiri ce străjuia o margine de pădure. Zidurile

împrejmuitoare, înalte și cenușii, vegheau mohorâte la liniștea lăcașului din care, spre lumea din afară, răzbătea doar un dangăt tremurat de clopot.

Se primise în ziua aceea știrea apropierii unei flote de pirați normanzi. Vestea trecuse ca un vânt de groază de-a lungul țărmului și, până la căderea nopții, cătunele de pescari risipite pe coastă, mănăstirea și cele câteva case răzlețe, pitite printre coline, rămaseră cu totul pustii. Sub lumina palidă a lunii, întreg cuprinsul părea încremenit.

Și, deodată, în liniștea adâncă, se auzi un sunet de corn, stârnind un prelung ecou pe ape. O barcă uriașă, închipuind prin forma ei făptura unui animal fantastic, se opri lângă țărm, iar la chemarea repetată a cornului alte trei i se alăturară. Iscusiții vâslași, care știuseră să se ferească de stâncile ascunse sub apă, coborâră într-o clipă pe uscat și, cu disciplina unor adevărați războinici, se rânduiră în cete, risipindu-se apoi în interiorul ținutului după pradă. În zori, se adunară din nou, încărcară în bărci lucrurile jefuite și se îndreptară spre nord intonând cântecul bucuriei sălbatice a izbânzii.

Pe țărmul rămas în urmă nu se vedea nici tipenie de om; numai cărarea alerga printre colinele încremenite, ca și cum ar fi alungat-o jalea și pustiul.

Acesta era «secerișul de vară» al normanzilor. De

cum se iveau primele semne ale primăverii, bărcile lor se abăteau ca norii de lăcuste asupra țărmurilor mai bogate din apusul Europei. Pirații Nordului adunau fără trudă roadele holdelor, furau vitele și tot ce le putea fi de folos, ucideau locuitorii ori îi aduceau în robie. Prădau bucuros bisericile și mănăstirile, atât din ură împotriva creștinismului, cât și pentru odoarele prețioase care împodobeau aceste lăcașuri. «Am oficiat aici slujba lăncilor - ziceau ei după ce jefuiau câte o mănăstire - și ea a ținut din zori până în noapte».

Apariția lor stârnea pretutindeni o îndreptățită groază și nimeni nu le putea sta împotriva. Atacau castelele întărite ale nobililor, pustiau satele, nu-i opreau nici zidurile orașelor, nu-i înduplecau rugămințile, nici nu cunoșteau mila...”

Mica expediție piraterească îndreptată împotriva vreunei așezări de coastă se numea *strandhug*: apariția bruscă, debarcarea, măcelărirea populației, încărcarea drakkarului cu provizii și alte bunuri jefuite, apoi incendierea așezării și îmbarcarea; totul nu ținea decât câteva ceasuri, cel mult o zi, astfel încât seniorul sau autoritățile locale nu aveau timp să strângă o armată pentru a apăra așezarea respectivă, ba de multe ori aflau de atac după ce pirații erau departe.

Strandhugul era o expediție piraterească de mică amploare, ea se efectua cu câteva nave, uneori cu un singur drakkar. Normanzii au organizat însă și numeroase expediții militare

ample asupra apusului Europei, în cadrul cărora foloseau câmpurile de luptă întărite - cu șanțuri sau cu împletituri cu nuiele - care stăvileau atacurile cavaleriei dușmane. La asediile castelelor sau cetăților foloseau mașini de asediu - berbeci și turnuri de lemn - așezate sub ziduri, precum și dispozitive pentru escaladare. Urcau cu navele lor cursul fluviilor, pustiind fără alegere sate și orașe, iar acolo unde drumul pe ape se întrerupea, își purtau vasele pe uscat. Disciplina era aspră: câtă vreme dura expediția, șeful ales avea puteri depline, el putea să pronunțe chiar pedeapsa cu moartea.

În atacurile efectuate în largul mării, îndrăzneala lor nu cunoștea margini. Ei nu adaptau navelor dispozitive speciale pentru abordaj și luptă - care într-o oarecare măsură ar fi dus la reducerea vitezei și la îngreunarea manevrelor - ci le înlocuiau printr-o temeritate de-a dreptul nebunească. Într-o veche legendă din insulele Orkney despre vestitul jarl (comite, șef al unei expediții pirateresti) Rognvald se povestește:

„Într-o dimineață, iată că începe să se ridice ceața; bărbații se sculară, priviră împrejur și zăriră două insule; și când priviră a doua oară către insule, iată că una dintre ele dispăruse. Îi spuseră asta jarlului. Acesta luă cuvântul: «S-ar putea să nu fi fost insule; poate că au fost nave din cele pe care oamenii din această parte a lumii le numesc dromund» (de la dromon, galeră de război

din Evul Mediu timpuriu, cu două catarge și optzeci de vâsle - H. M)... Și când ajunseră lângă dromund, bordul lui era atât de înalt, încât nu ajungeau cu armele lor până la el. Iar cei de acolo, de sus, turnau peste ei pucioasă aprinsă și smoală clocotită... Atunci jarlul Rognvald le strigă oamenilor săi să-și ia securile și să spargă pereții care formau bordul dromundului... Și după ce făcură spărturi destul de mari ca să poată pătrunde în dromund, începură să se cațere... Văzură că pe dromund se afla un bărbat care era mai înalt și mai arătos decât ceilalți: normanzii erau convinși că el trebuie să fie căpetenia. Jarlul Rognvald le strigă să nu-și îndrepte armele împotriva lui; atunci ei își făcură loc cu scuturile până la el și astfel fu luat prizonier. Dar pe toți ceilalți îi uciseră și luară pradă multă și prețioasă. După ce sfârșiră cu munca aceasta grea, se așezară și se odihniră”.

Cele câteva fraze de mai sus rezumă cum nu se poate mai pregnant spiritul care anima pe acești temuți pirați ai Nordului: adversarul era atacat chiar dacă nava lui pare a avea mărimea unei insule; bordul drakkarului nu trebuia înălțat, mai degrabă înfruntă pucioasă și smoală clocotită decât să îngreuneze navele și să le reducă viteza. În sfârșit, după ce toți cei de pe vasul atacat au fost măcelăriți, se așezară liniștiți, cu conștiința împăcată de a fi făcut o treabă bună.

Pentru viața economică și socială a numeroase



regiuni, expedițiile pirateresti ale normanzilor au însemnat un dezastru: pe coastele Belgiei și Olandei de astăzi - înfloritoare în primele veacuri ale erei noastre - în urma jafurilor normande a dispărut pentru vreme îndelungată și populația; aceste ținuturi nu s-au mai ridicat decât târziu, către începuturile epocii moderne. Pe bună dreptate spuneau contemporanii că „pe unde trec normanzii, nici lătrat de câine nu se mai aude”.

### 3.

## **CÂRMACIUL FLAMAND CARAUSIUS: UN PIRAT APĂRĂ ANGLIA DE PIRAȚI**

Țărmurile Angliei, relativ apropiate de fiordurile Scandinaviei și de golfurile Iutlandei, au constituit de la început o țintă a atacurilor pirateresti normande. Câtă vreme în Anglia (numită pe atunci Britannia) se mai aflau trupe de ocupație romane, aceste atacuri nu erau prea eficace. E drept că romanii nu erau nici pe departe navigatori atât de pricepuți ca vikingii, dar în tehnica luptei pe uscat erau adversari redutabili. Începând cu al treilea veac al erei noastre, Roma a înființat și o flotă de război care supraveghea Canalul Mânecii, având ca misiune exclusivă apărarea coastelor Britanniei și Galliei împotriva piraților normanzi.

Deși informațiile cu privire la acele vremuri îndepărtate sunt destul de sărace, totuși un

nume, vestit pe atunci, s-a păstrat până în zilele noastre: Carausius (în latină - *carus*: scump, iubit și *ausum*: acțiune îndrăzneată; așadar: „cel ce iubește viața aventuroasă”) Marcus Aurelius Carausius era ceea ce astăzi se numește un Prim Lord al Amiralității (numai că pe vremea aceea amiralitatea britanică nu exista încă...). Se născuse într-un mic sat de pe coasta flamandă, învățând de timpuriu meșteșugul navigației. Câtva timp a servit de cârmaci pe galerele romane, sub numele său adevărat, Wagner, apoi a intrat în flota romană, unde a căpătat educația militară obișnuită. Când acțiunile pirateresti îndreptate împotriva coastelor britanice căpătară amploare, producând mari pagube administrației imperiale, lui Wagner i s-a dat comanda unei galere cu cincizeci de vâsle și o sută de arcași, cu care începu vânătoarea de pirați. Datorită succeselor pe care le obținu, faima lui creșcu și împreună cu ea creșcu și încrederea administrației romane în aptitudinile sale. Wagner Cârmaciul deveni Marcus Aurelius Carausius, unul dintre cei mai vestiți comandanți ai flotei imperiale romane.

Întocmai ca și alți celebri vânători de pirați dinaintea lui, Carausius își recruta echipajele dintre localnici și chiar dintre foștii pirați. Pe când asista la execuția unor pirați capturați cu prilejul unui raid, își dăduse seama că între echipajul navei pirateresti și cel al galerei romane de sub comanda lui, deosebirea e destul de mică... Cum

căpătase unele deprinderi costisitoare și solda pe care o primea de la Roma nu era prea mare, Carausius hotărî să cadă la învoială cu pirații: în schimbul protecției și al informațiilor privind ruta galerelor de transport romane, o parte din pradă urma să-i revină.

Dar foarte curând (suntem în ultimii ani ai veacului al treilea, sub domnia împăratului Dioclețian), administrația imperială află despre această trădare și-l condamnă - în contumacie - la moarte. În drum spre Boulogne, Carausius este înștiințat de un pescar de hotărârea Romei și atunci face cale-ntoarsă acostând pe țărmul britanic. Faima și personalitatea sa puternică adună în jurul lui numeroși partizani - după unele surse, toată garnizoana romană din Essex ar fi trecut de partea lui. Vreme de șapte ani, Carausius a domnit ca un fel de rege britanic al piraților, a construit o flotă puternică și a înarmat-o, învingând pe cea romană trimisă împotriva lui. Stăpân absolut asupra Britanniei, Carausius începu să ducă viața luxoasă a unui împărat roman - când fu asasinat de comandantul gărzii sale personale: un sfârșit care, pentru un împărat roman, nu are nimic neobișnuit, după cum ne arată istoria...

Câtă vreme apărarea Britanniei s-a aflat în mâinile lui Carausius, atacurile piraterești împotriva coastelor ei au slăbit mult în amploare. Carausius construisese șosele bune (după modelul

roman), așezase garnizoane în anumite puncte strategice, elaborase un sistem de semnalizare prin focuri și coloane de fum. După moartea lui, administrația romană a menținut și întărit aceste măsuri, înființând chiar demnitatea de *Comes litoris Saxonici* („Comite al coastei saxone”).

După decăderea puterii romane în Britannia și până la retragerea trupelor de ocupație (410 en.), atacurile pirateresti s-au înmulțit treptat. „Administrația romană - arată istoricul englez George M. Trevelyan - se prăbușise complet, în locul comandanților militari, insula era apărată de misionari creștini cu spirit realist, ca sfântul Germanus”. Este perioada când obiectivele principale ale expedițiilor pirateresti sunt mănăstirile și bisericile ridicate pe coastele Angliei și Irlandei - mai întâi fiindcă aceste lăcașuri erau clădite, după obiceiul celților, la malul mării, pe mici peninsule sau pe stânci înalte dominând marea, iar în al doilea rând fiindcă populația acestor locuri era foarte săracă, astfel că numai jefuirea unei biserici sau mănăstiri se dovedea rentabilă.

Spre deosebire de pirații din Mediterana care, după cum am văzut, respectaseră în general anumite locuri sacre (insulele Delos și Samos, de pildă), vikingii nu cunoșteau asemenea opreliști. Ei au distrus Lindisfarne (numită și Holy Island - „Insula sfântă”), așezată în fața coastei din Northumberland; aici se afla o mănăstire



Navă normandă din secolul al X-lea (reconstrucție).

benedictină înființată în anul 635 de regele Oswald și sfântul Aidan, pe o limbă de pământ - lungă de trei kilometri și jumătate și lată de doi kilometri și jumătate - care în timpul fluxului se transforma într-o insulă, astfel încât celor ce ar fi atacat-o de pe uscat le-ar fi fost tăiată retragerea. În anul 793 vikingii o atacă dinspre mare și o distruseră, trecând-o prin foc și sabie. Aceeași soartă au avut-o și mănăstirea și școala de pe insula Iona în largul coastei Scoției, înființate de sfântul Columban în 563. Ele au fost reclădite abia patru sute de ani mai târziu. (Astăzi, insula Iona are o populație de circa trei sute de locuitori.).

Curând, atacurile vikingilor se întesă și deveniră mai îndrăznețe. Cum țărmurile pustiite

nu le mai puteau oferi o pradă bogată, începură să urce pe râurile navigabile, pătrunzând tot mai adânc în interiorul țării. Urmele jafurilor din acea vreme se văd și astăzi: turiștilor care vizitează Dunkeld, Melrose pe Tweed și numeroase alte localități vechi engleze și scoțiene li se arată ruinele înnegrite ale mănăstirilor distruse de pirații nordici.

Totuși, am fi nedrepti socotindu-i pe vikingii pirați în cel mai strict sens al termenului - așadar, tâlhari și ucigași. Mai întâi, fiindcă însăși epoca respectivă era străbătută de un suflu al violenței și crimei - în această privință vechile cronicile engleze, care vorbesc despre luptele dintre diferiții prinți creștini, nu sunt cu nimic mai prejos decât legendele nordice despre vikingii (în fond, saga este și ea o cronică - „vorbită”, am putea spune). Apoi, după cum am arătat, vikingii nu aveau conștiința faptului că jefuind și ucigând comit acțiuni reprobabile; dimpotrivă, erau acte conforme cu concepțiile lor asupra moralei, erau fapte plăcute lui Odin și cu care se puteau mândri. În sfârșit, ca și alți pirați de pe alte mări ale lumii, practicați și alte îndeletniciri, mai ales comerțul. „Erau gata, după cum o cereau împrejurările - scrie același G. M. Trevelyan - să între în tratative, fie pe uscat, fie pe mare, cu orice nou sosit, să facă apoi comerț cu el sau să-lucidă. Așa vor proceda navigatorii de pe toate mările Europei vreme de veacuri în șir... Dar vikingii practicați atât comerțul, cât și pirateria,

cu o energie deosebită, vădind și pe uscat excepționale aptitudini militare, ceea ce în mod obișnuit la marinari este o însușire rară.”

Și, într-adevăr, în mormintele vikingilor, dezgropate în cursul cercetărilor arheologice, s-au găsit nu numai arme, ci și cântare. De asemenea, nu trebuie să uităm că din cronicile câtorva popoare europene reiese limpede că vikingii au influențat într-o bună măsură cultura materială și spirituală a acestor popoare; numeroase orașe irlandeze, ca de pildă Dublin, Wexford și Cork sunt întemeiate de navigatorii scandinavi, iar legendele nordice - pitoreștile sagas (în vechea limbă scandinavă, cuvântul înseamnă atât „legendă”, cât și „tradiție”) - au intrat în folclorul întregii Europe apusene.

Prin urmare, erau navigatori și negustori pricepuți (cunoșteau fructele tropicale și mirodeniile Orientului, pe care le aduceau din lungile lor călătorii), descoperitori de țărmuri noi (Islanda, Groenlanda, America de Nord), inovatori în construcțiile navale și ctitori de orașe, autori ai unui ciclu de legende în literatura universală. Totodată, acești „blonzi cu chipuri de îngeri” (cum i-a numit un papă italian) au fost cei mai fioroși pirați, jefuitori și ucigași, au depopulat regiuni întinse ale Europei, trecându-le prin foc și sabie; aduceau jertfe omenești zeului tunetului și zeiței valurilor cea cu plete lungi, albe; iar după jaf, în timp ce flăcările incendiilor se înălțau la cer și

vikingii își împingeau drakkarele spre mare, rostogolindu-le pe trunchiuri de copac ca pe niște valțuri, vârau sub acești bușteni ultimii prizonieri rămași în viață, fiindcă urletele de moarte ale celor striviți erau imnuri de slavă închinat lui Odin. Iată de ce, în bisericile de pe țărmurile Angliei, Irlandei, Flandrei și ale altor ținuturi, din cadrul slujbei nu lipsea rugăciunea: „Și mântuiește-ne pe noi, Doamne, de mânia normanzilor!”

#### 4.

### **VINETA - „VENEȚIA NORDULUI”**

Usedom este o insulă din Marea Baltică. Are 445 km<sup>2</sup> și ocupația principală a locuitorilor ei este pescuitul. Numele insulei (în diferite forme) revine uneori în legendele nordice, deoarece aici se afla pe vremuri una dintre cele mai înfloritoare așezări comerciale: Jumneta. Fondatorul ei este Samo, un negustor franc (francii, și ei de origine germană, s-au așezat în Gallia abia la sfârșitul secolului al cincilea) pe care triburile slave aflate la răsărit de Elba l-au ales rege. Cum a reușit negustorul Samo asemenea performanță nu este pe deplin lămurit. După părerea unor cercetători, și-a câștigat merite însemnate în lupta pe care triburile slave o duceau împotriva avarilor. Fapt este că, în jurul anului 625, Samo a întreprins însemnate amenajări pe insula Usedom, transformând treptat micul sat



normand Jumneta într-o așezare unde se concentra mare parte a comerțului cu nordul Europei.

Negustorii care veneau din regiunile sudice cumpărau aici blănuri, piei, pește afumat, miere, rășină de conifere, fulgi de găscă, de asemenea și chihlimbarul atât de prețuit mai ales în țările din răsărit. Există unele indicii că Samo ar fi importat și minereu de fier din Danemora (lângă Upsala, în Suedia), pe care îl vindea neguțătorilor veniți tocmai din țările Orientului Apropiat (ceea ce ne-ar putea duce la concluzia că vestitele săbii de Damasc - cu mânerele bătute în aur și parfumate cu scorțișoară și ambră - erau din oțel suedez, ipoteză interesantă, dar încă neverificată). În schimbul acestor produse, Vineta - așa numeau negustorii din sud-estul Europei îndepărtatul târg nordic - cumpăra mătăsuri și brocarturi țesute cu fir de aur și de argint, mirodenii și parfumuri orientale, cereale din regiunea Volgăi și lână din Boemia, unelte și - bineînțeles - arme.

Cronicarii și călătorii vremii ne dau amănunte interesante (uneori cu exagerări generate de entuziasmul stârnit de cele văzute) despre Vineta - această „Veneție a Nordului” cum a fost pe bună dreptate supranumită. Adam din Bremen, de pildă, o descrie astfel: „...Oderul este cel mai mare fluviu din țara slavilor. La gura lui, acolo unde se varsă în Marea Sciților (Marea Baltică - H.M.) se află vestitul oraș Jumne, un loc de întâlnire foarte

căutat de barbari (după cum rezultă dintr-un pasaj anterior, sub numele de „barbari” autorul îi desemnează pe normanzi și pe pirați în general - H.M.) și de greci... Este, într-adevăr, cel mai mare dintre orașele pe care le adăpostește Europa; în el locuiesc slavi și alte triburi, greci și barbari. De asemenea, și străinii din Saxonia au obținut în egală măsură dreptul de a se stabili aici, chiar dacă în timpul șederii lor în oraș nu le este permis să se declare pe față adepți ai credinței creștine. Căci încă toți (locuitorii orașului Jumne - H.M.) sunt prinși în mrejele rătăcirilor păgâne; dar lăsând aceasta deoparte, e drept că rar vom găsi un popor care să fie mai cinstit și mai prietenos în privința felului de trai și a ospitalității. Orașul este plin de mărfuri provenite de la toate popoarele Nordului, găsești aici tot ce-ți dorești, nu lipsesc nici mărfurile rare...

Cele de mai sus sunt valabile - deși, poate, în mai mică măsură - și pentru câteva alte așezări de pe țărmurile Mării Baltice unde săpături arheologice (sau întâmplătoare) au dat și dau mereu la iveală tezaure, mai mari sau mai mici, de monezi provenind din țările anglo-saxone, Grecia (Bizanț), țările arabe. Unele dintre aceste tezaure sunt îngropate sub ruinele așezărilor distruse de vikingi, altele au fost ascunse de proprietarii lor la vestea unui atac pirateresc iminent, iar faptul că sunt găsite intacte ne dau indicații asupra sorții triste a celor care le îngropaseră...

Am insistat asupra intensei activități comerciale ce se desfășura la Vineta, deoarece ea ilustrează în mod deosebit de pregnant că activitatea piraterească, în orice epocă și pe orice mări s-ar desfășura, a fost totdeauna nevoită să țină seama de anumiți factori economici; așa cum, multă vreme, pirații cilicieni din Mediterana nu și-au îndreptat atacurile asupra insulei Delos, deoarece târgul de sclavi de aici le îngăduia să-și valorifice prada, tot așa vikingii au cruțat multă vreme insula Usedom, fiindcă Vineta le îngăduia să-și desfacă bunurile obținute din jefuirea navelor și așezărilor de pe țărmurile Mării Nordului, și ale Balticei și să-și achiziționeze mărfurile de care aveau nevoie. Până la urmă, însă, după cum cilicienii au prădat Delosul, tot așa pirații nordici, reuniți într-o flotă puternică, au năvălit asupra înfloritoarei Vineta jefuind-o și nimicind-o complet.

Se pare că, mai târziu, vikingii și-au dat seama că distrugerea importantului centru comercial de pe insula Usedom a fost o greșeală; o dovadă în acest sens o constituie faptul că în legendele lor dispariția orașului este pusă fie pe seama unui cutremur, fie pe seama unei inundații. În ultimii ani ai mileniului nostru, piratul Palnatoki, originar din insula Funen (în daneză: Fyn), a clădit în apropierea fostei Vineta cetatea Jomsburg care, conform legendei („Joms vikingasaga”), a devenit unul dintre cele mai puternice centre ale vikingilor

din Baltica. În anul 991, Palnatoki îl ucide pe Harald Dinte-albastru, care-l înlăturase de la conducerea cetății, și este nevoit să fugă. Vreme de câțiva ani colindă mările, jefuind navele comerciale și așezările de pe țărmurile Balticei, până în 995 când este la rândul lui ucis într-o încăierare. Pescarii danezi din Fyn, patria lui Palnatoki, îi povestesc și astăzi legenda, asemănătoare oarecum cu cea a „olandezului zburător”: strigoiul vikingului colindă mările în nopțile furtunoase negăsindu-și liniștea...

## 5.

### **ÎNFIORĂTOARELE ISPRĂVI ALE LUI HASTING - „FIUL DIAVOLULUI”**

La început, expedițiile de pradă ale normanzilor se limitaseră la insulele și țărmurile Balticei, apoi s-au extins asupra celor ale Angliei, Scoției și Irlandei.

De pe la sfârșitul veacului al optulea, ele se intensifică, ajungând în unele perioade să ocupe un loc foarte important în viața vikingilor. Faptul se datorează dezvoltării și întăririi nobilimii gentilice, care transformă expedițiile pirateresti dintr-o modalitate de procurare a mijloacelor de trai, într-o sursă permanentă de venituri. (Unii autori desemnează această fază, în care războiul și expedițiile de pradă devin o îndeletnicire continuă,

sub numele de „democrație militară”).

În cazul normanzilor, respectiva fază a durat mult mai mult ca la alte popoare, iar închegarea primelor formațiuni statale a avut loc mult mai târziu, abia către veacul al zecelea. Dar nici după unificarea țărilor nordice, expedițiile de pradă ale normanzilor n-au încetat, ci, dimpotrivă, s-au intensificat: fiecare „rege” (*konung*) local, care n-a vrut să se supună puterii centrale, și-a părăsit țara de baștină, pornind în expediții piraterești pe cont propriu. Pe de altă parte, nici regii care dețineau puterea centrală n-au părăsit acest mijloc relativ comod de a-și procura venituri, ci l-au folosit din plin și într-un mod mult mai eficace, deoarece aveau acum la dispoziție forțe mai puternice - flote de o sută (și mai mult) de nave, războinici numeroși, cărmaci cu experiență. Față de aceasta, nu este de mirare că au ajuns în expedițiile lor pe meleaguri foarte depărtate, în Mediterana până în Sicilia și Bizanț, în Răsărit la Novgorod și până la Volga.

Europa începuse să tremure. Vikingii nu ocoleau nici țara francilor, constituită sub Carol cel Mare într-un imperiu puternic. În această privință, o legendă - care, ca multe alte legende, poartă pecetea realităților vremii - povestește:

„Spre sfârșitul vieții sale, împăratul Carol cel Mare se afla la unul dintre castelele sale din sudul Franței, încercând să uite grijile împărăției. În ceasurile acelea de odihnă, stătea la o fereastră și

lăsa să-i zboare privirea între cele două nemărginiri albastre: cerul și apele Mediteranei. Cei din jurul său se fereau să-l tulbure și împăratul a rămas în sala pustie până către seară, numai cu gândurile sale.

Dar iată că o întâmplare neașteptată veni să-l smulgă din visare: debarcaseră pe țărm câteva cete de pirați normanzi, jefuiră satele din apropiere și, înainte de a putea fi urmăriți, se urcară în navele lor iuți, pierzându-se în larg. Vasele lor pluteau în depărtare ca niște păsări de apă și împăratul le urmări îndelung cu privirea, adâncit într-o tăcere dureroasă.

Atunci, un curtean îndrăzni să se apropie și socotind că împăratul este mâhnit din pricina pierderilor suferite de locuitorii ținutului, îl înștiință că pagubele nu sunt prea mari.

- Nu pierderea aceasta m-a îndurerat, răspunse Carol cel Mare. Mă gândesc la nenorocirile pe care acești barbari le vor abate mai târziu asupra țării noastre”.

Poate că întâmplarea de mai sus s-a petrecut doar în imaginația unui cronicar zelos - dar este destul de probabil că pătrunzătorul om politic care era Carol cel Mare. Să-și fi dat seama de pe atunci de primejdia pe care o constituiau normanzii. Mai târziu, alți cronicari vor arăta că acești aprigi războinici veniți din Nord, pe care „foamea, dorința de avere și ura împotriva creștinismului” îi mâneau spre țările europene, se vor abate asupra

imperiului franc cu deosebită înverșunare, căci voiau „să răzbune înfrângerea suferită de frații lor saxoni, pe care îi văzuseră puși în lanțuri și risipiți pe pământul fostei Galii”. Este însă mai probabil că țărmurile franceze i-au atras pe normanzi pentru bogăția acelor locuri - prin urmare pentru același motiv pentru care prădau coastele frizone și cele britanice, peninsulele Iberică și Italică și chiar teritoriile ocupate de popoarele germane înrudite cu ei.

Izvoarele vremii ne arată că, în ultimii ani ai domniei sale, Carol cel Mare intenționa să construiască o flotă capabilă să apere frontierele dinspre mare ale imperiului, de asemenea că, sub amenințarea unor pedepse aspre, interzisesse negustorilor franci să vândă arme ori metale negustorilor veniți din Nord. Toate acestea n-au ajutat însă: faptul că populația din țările apusene era legată în mare măsură de ocupații sedentare, că în acea perioadă comunicațiile se făceau cu mare greutate, că organizarea militară bazată pe sistemul vasalității era greoaie, de asemenea că, după moartea lui Carol cel Mare, imperiul uriaș a căzut pradă luptelor pentru tron - toate acestea au înlesnit piraiților nordici cucerirea unor întinse teritorii europene. Pe bună dreptate arăta Fr. Engels că „Cincizeci de ani după moartea lui Carol cel Mare, imperiul franc zăcea la picioarele normanzilor tot atât de lipsit de puterea de a se împotrivi, cum zăcuse cu patru sute de ani în

urmă Imperiul roman la picioarele francilor”.

Unul dintre cei mai celebri pirați din a doua jumătate a veacului al nouălea a fost vikingul Hasting, care vreme de patru decenii a terorizat Franța, coastele Angliei, Spania și nordul Italiei. În toată Europa, din Marea Nordului și până în Mediterana, de pe coastele Angliei și până la Bizanț, sunetul cornului de fildeș cu care Hasting își ducea vikingii la luptă trezea groaza: țăranii își părăseau ogoarele, meșteșugarii își închideau atelierile și fugeau în păduri, seniorii ridicau podurile mobile ale castelelor, regii își adunau în grabă armatele.

Strateg de geniu, atât în luptele navale, cât și în asediile pe uscat, Hasting și-a cucerit o sinistră faimă cu prilejul luptei pentru Nantes. Înfricați de faptul că locuitorii refuzaseră să predea orașul și organizaseră rezistența, normanzii, după ce l-au cucerit, au jefuit sistematic toate casele, apoi au măcelărit populația. Asemenea măceluri au organizat apoi pirații lui Hasting la Tours, Blois, Orleans, Poitiers, Bordeaux. Pretutindeni numele lui era rostit cu groază, în legendă a intrat sub numele de „Fiul diavolului”. (Un veac mai târziu, aceeași poreclă o va căpăta un alt normand: Wilhelm, fiul lui Robert Diavolul.).

După ce a secătuit Franța, piratul Hasting s-a îndepărtat către sud. Urcând cu drakkarele sale pe Guadalquivir, s-a oprit în dreptul orașului Sevilla, pe care stăpânirea arabă îl transformase



într-o așezare înfloritoare. După trei zile de asediu, garnizoana orașului, comandată de emirul Abd-er-Rahman, fu nevoită să se predea. Și Sevilla avu soarta tristă a orașului Nantes. „Fiul diavolului” avea să mai revină în Spania: în anul 861 drakkarele sale vor fi victorioase într-o mare bătălie navală împotriva flotei maure, desfășurată lângă Gibraltar.

După Spania a venit rândul Italiei. După ce au trecut prin foc și sabie Pisa, pirații lui Hasting își așezară tabăra în preajma orașului Luna. Se pare că orașul era foarte bine apărat și un asediu le-ar fi adus normanzilor mari pierderi; atunci Hasting hotărî să-l cucerească printr-un șiretlic. Legenda (confirmată, în linii generale, de cronicile vremii) povestește:

„Normandul a trimis soli în oraș. Ei s-au înfățișat înaintea dregătorilor, vorbind după cum fuseseră învățați și făcându-i pe aceștia să creadă că au de-a face cu niște războinici care, voind a se întoarce în țara lor dintr-o expediție în Franța, au fost împinși de furtună pe coastele Italiei.

- N-am venit să trecem prin sabie orașul vostru pustiindu-l, nici să luăm prăzi din satele voastre, ducându-le la corăbii, spuneau ei.

Locuitorii orașului se arătară gata să dea străinilor toate cele de trebuință pentru a se înapoia la căminele lor. Mai spuneau acei războinici că șeful lor se află grav bolnav și ar dori ca înainte de moarte să primească botezul

creștinesc. Fiind și această veste primită cu multă înțelegere; s-a hotărât să fie adus bolnavul în oraș. Dar la ceasul hotărât, solii s-au înfățișat spunând că Hasting murise, iar dorința cea din urmă i-a fost aceea de a fi înmormântat după legea creștinilor. Pregătindu-se deci mare înmormântare, au adus normanzii sicriul șefului lor, în care acesta stătea culcat, prefăcându-se mort și având armele ascunse sub giulgiu. Pe străzile prin care avea să treacă procesiunea, locuitorii orașului se adunaseră în mare număr, privind cu uimire pe războinicii aceia străini. Unii dintre ei mergeau în fruntea cortegiului purtând pe perne de mătase bogat brodate armele poleite cu aur ale căpeteniei, cingători bătute cu ținte de argint, brățări încrustate cu pietre scumpe și alte podoabe de preț.

Mantiile lor lungi le ascundeau armurile strălucitoare, dar de sub coifurile grele pletele blonde li se revărsau pe umeri și, înalți cum erau, cu ținuta falnică și aerul mândru, ar fi fost frumoși dacă n-ar fi avut fețele atât de întunecate, privirea atât de aspră. Îi îndurera oare până într-atâta pierderea suferită? Așa păreau să arate strigătele de durere izbucnite din piepturile lor, când se adunară în biserică în jurul sicriului pentru ultimul rămas bun. Toți cei de față se lăsară înșelați. Mare le-a fost însă spaima când mortul se ridică, sfâșie cu sabia giulgiul și sărind din sicriu se năpusti asupra episcopului. Într-o clipă

oamenii lui uitară prefăcuta durere; de sub mantiile lor apărură arme și niciun om nu scăpă viu din măcelul care începu.

Dregătorii orașului și episcopul plătiră printre cei dintâi pentru nesocotința lor. După ce prădară altarul de toate obiectele de preț ce se aflau într-însul, normanzii dădură foc bisericii. Ba unii dintre ei, grăbindu-se să închidă porțile orașului, îi împiedică pe locuitori să fugă, iar jaful și măcelul nu conteniră toată noaptea. Puțini câți au scăpat cu viață, locuitorii orașului au păstrat mult timp amintirea acelor ceasuri de groază”.

Hasting a prădat nordul Africii, insulele Sporade și Ciclade, iar în anul 892 a urcat cu flota sa pe Tamisa. Singura înfrângere a suferit-o în lupta cu armata engleză de sub comanda lui Alfred cel Mare, net superioară numericeste. Se pare că această înfrângere l-a afectat profund, făcându-i să renunțe la activitatea de pirat și să accepte o feudă oferită de regele Franței.

Prima lovitură hotărâtoare împotriva imperiului franc normanzii o dăduseră încă din anul 843, când incendiaseră portul Nantes. Apoi s-au așezat pe insula Noirmontier - care în timpul fluxului este despărțită de coasta franceză printr-un canal lat de doi kilometri - cucerind astfel împotriva Franței un cap de pod (întocmai cum insula Man, în Marea Irlandei, constituia un cap de pod împotriva insulelor britanice). Expedițiile de pradă deveniră mai frecvente și numai doi ani mai târziu (în 845),

temerarii pirați se aflau în fața Parisului. Atacurile normande se succedau acum din ce în ce mai dese și mai violente, mănăstirile bogate (Chartres, Saint-Denis, Amiens) fură jefuite. În 885, normanzii porniră împotriva Parisului cu o mie de nave.

Trecuseră vremurile atacurilor piraterești prin surprindere, efectuate cu două sau trei drakkare împotriva unor modeste așezări de coastă: normanzii atacau Parisul cu o mie de nave. În schimb, apărătorii se organizaseră și ei: Odo (Eudes) conte de Paris și vasal al regelui Franței reuși chiar să obțină o strălucită victorie asupra normanzilor, la Montfaucon, pe Meusa.

Cronicarul bătăliei pentru Paris, călugărul Abbon de la mănăstirea Saint-Germain-des-Pres, arată că pe Sena se aflau patruzeci de mii de vikingi, ale căror vase acopereau suprafața apei așa fel, încât cale de două mile în josul fluviului nu se puteau zări decât nave și vâsle. Cronica lui Abbon (de fapt un poem intitulat „Asediul Parisului de către Normanzi”, scris, după obiceiul vremii, în latinește) este abundent presărată cu scenele de groază generate de jafurile și măcelurile la care se dedau normanzii în drum spre Paris și în împrejurimile orașului.

Asediul Parisului a durat treisprezece luni; el marchează o etapă însemnată în lupta popoarelor europene împotriva invaziilor din Nord: cu acest prilej, a fost elaborată pentru prima oară o tactică

eficace de apărare împotriva atacurilor venite dinspre apă. S-a construit celebrul Le Grant Pont („Podul Mare”) flankat de turnuri puternice și aproape în întregime din metal, ca să nu poată fi incendiat, (în 1640, când a fost înlocuit cu altul, fundațiile, bastioanele și estacadele sale deosebit de solide au stârnit admirația noilor constructori.) Cu toate acestea, Parisul ar fi căzut dacă apărătorul lui, Odo, n-ar fi reușit să se strecoare printre rândurile vikingilor, întorcându-se apoi cu o armată de „luptători aleși”, după care sosi și regele Carol cel Gros cu o armată de rezervă care „vorbea multe limbi” - după cum ne spune Abbon - ceea ce ne duce la presupunerea că francezii au găsit sprijin în țările învecinate, îngrozite și ele de necruțătoarea *furor normannorum*.

Parisul a rezistat cu succes, dar față de pierderile uriașe suferite nu se poate vorbi de o victorie, după cum nu se poate vorbi de o retragere a normanzilor. Drakkarele piraterești venite din Nord despopulau regiunile de coastă, urcau pe Sena și pe Ron, prădau Toulouse și Orleans, Le Mans și Angers, Reims și Soissons. În anul 911 este semnat tratatul de la Saint-Clair-sur-Epte, prin care Carol cel Simplu îi ceda lui Rollon, șeful normanzilor, ținutul Normandiei; în același timp, Rollon trecea la creștinism, primea în căsătorie pe Gisele, fiica lui Carol cel Simplu, și recunoștea suzeranitatea regelui.

Nici Rollon - fostul jarl Hrolf, devenit Robert,

duce de Normandia și vasal al regelui Franței - și nici urmașii săi, nu s-au putut obișnui cu viața mai mult sau mai puțin sedentară a unor mari seniori feudali. Jafurile piraterești mărunte se împuținară, ce-i drept, dar dorul expedițiilor în țări îndepărtate îi duse din nou în Mediterana, unde întemeiară Regatul celor două Sicilii, și peste Canalul Mânecii, la invadarea și cucerirea Angliei de către Wilhelm, duce de Normandia, cu care prilej acesta din urmă și-a schimbat porecla din „Bastardul” în „Cuceritorul”...

## 6.

### **PIRATUL GANGROLF, DUCE DE NORMANDIA**

Așadar, cine era acest Hrolf sau Rolf - pe care cronicarul îl numește Rollon - fondator al ducatului Normandiei, întemeietor al unei dinastii care vreme de mai multe veacuri în șir va da mult de furcă principilor feudali ai Europei, din Anglia și până în Bizanț, din Scandinavia și până în Sicilia? Un dicționar enciclopedic francez (Larousse) îl definește succint: „*Chef de pirates normands*”. O definiție în deplină concordanță cu realitatea și care merită a fi aprofundată.

Pentru aceasta ne vom întoarce către sfârșitul secolului al nouălea, în Norvegia. Aici, la curtea regelui Harald Harfaarger („Cel cu plete frumoase”) trăia un nobil (*jarl*) cu numele de Rognvald, prețuit

de către rege ca un sfetnic înțelept și îndrăgit de ceilalți nobili. Printre măsurile pe care regele Harald le luase pentru a-și consolida puterea și a ține în frâu pe trufașii „regi ai mării”, era și aceea de a interzice strandhugul - prin urmare străvechiul obicei al piraților normanzi de a jefui așezările de coastă, fie că se aflau pe țărmurile țării lor, fie în ținuturi străine. Pedepsele aspre aplicate celor ce nu se supuneau poruncii regale, făcuseră ca acest obicei să fie lăsat treptat în părăsire. De aceea vestea că unul dintre fiii lui Rognvald, cunoscuți până atunci ca fiind cu totul asemenea tatălui lor, se făcuse vinovat de strandhug stârni uimire.

Era vorba de Rolf (Hrolf) care, întorcându-se dintr-o călătorie pe mare, se oprise cu drakkarul său pe coasta de sud a Norvegiei și își împrăștiase proviziile prădând un cătun. Din întâmplare, regele cu suita sa se afla în împrejurimi, astfel că află îndată vestea de la țărani care veniseră să se plângă de pagubele suferite. Asupra identității vinovatului nu mai încăpea nicio îndoială: Rolf avea o statură cu totul neobișnuită, care-l făcuse cunoscut în toată țara - era atât de înalt, ne spune cronica, încât nu putea umbla călare, picioarele târându-i-se pe jos, oricât de voinic ar fi fost calul, drept care căpătase porecla de Gangrolf, („Rolf cel ce umblă pe jos”) și stârnea pretutindeni uimire, deși, după cum arată cronica, „oamenii din țările Nordului nu sunt

scunzi de felul lor”.

Mâniat de cutezanța tânărului, regele îi trimise poruncă să se înfățișeze neîntârziat în fața judecății, care îi va hotărî pedeapsa: pentru strandhug era o singură pedeapsă, de care nici tinerețea, nici noblețea neamului din care se trăgea nu putea să-l scape: moartea.

Rognvald nu încercă să-l înduplece pe rege să fie mai îngăduitor, dar soția sa, mânată de dragoste maternă și socotind că unei mame i se iartă îndrăzneala, imploră mila lui Harald pentru fiul ei. Judecata n-a fost suspendată, dar se pare că regele, mișcat de rugămințile mamei, a înlesnit pe ascuns fuga tânărului. Cu puțin înainte de ziua hotărâtă pentru judecată, Rolf se imbarcă pe drakkarul său împreună cu câțiva oameni credincioși și porni în larg spre alte orizonturi. A fost începutul unei uriașe aventuri în care acest pirat, scăpat de securea călăului, va întreprinde acțiuni ce vor imprima un curs nou istoriei unor vaste regiuni din apusul Europei.

În insulele Hebride, Rolf reuși să adune o puternică flotă, câștigând de partea lui numeroși „regi ai mării” doritori de jafuri pe scară mare. Sub comanda lui, flota normandă se îndreptă spre Franța și, pătrunzând pe gurile Senei, se opri în fața orașului Rouen. Îngroziți de apariția temuților pirați din Nord, locuitorii Rouenului le deschiseră porțile orașului. După ce-l luară în stăpânire, normanzii urcară mai departe pe Sena, până la



confluența cu Eure, unde își așezară tabăra, pregătindu-se să înfrunte oastea franceză a regelui Carol cel Simplu.

Printre vasalii care îmbrăcaseră armura la chemarea regelui Franței se afla și fostul pirat Hasting, care acum, la bătrânețe, jurase credință lui Carol cel Simplu și devenise comite de Chartres. Sunetul cornului de fildes, cu care comitele de Chartres își chema câinii de vânătoare, umplea și acum de groază pe locuitorii țărmului francez, căci era același com cu care piratul Hasting - „Fiul diavolului” - dădea oamenilor săi semnalul de a porni la jaf, pe vremea când nu schimbase încă drakkarul cu o seniorie franceză.

Hasting își arătase de nenumărate ori vitejia și în slujba regelui francez, iar Carol cel Simplu, lipsit de această însușire, dar prețuind-o la alții, îl ținea pe comitele de Chartres în mare cinste. Când oastea franceză s-a apropiat de tabăra normandă, regele îl trimise pe bătrânul Hasting să le vorbească piraților, ca unul ce le cunoaște obiceiurile și limba:

- Hei, strigă comitele de Chartres cu glasul puternic, spuneți-mi care este numele seniorului vostru?

- N-avem niciun senior, i se răspunse de pe celălalt mal, suntem toți deopotrivă.

- Dar ce v-a îndemnat să pribegiți încoace și cu ce gând v-ați așezat tabăra aici?

- Cu gândul de a supune pe locuitorii ținutului, căci vrem să ne facem o patrie aici. Dar cine ești tu, care vorbești atât de bine limba noastră?

- Oare n-ați auzit de Hasting, vikingul care a străbătut mările cu drakkarele sale și a pricinuit atâta rău acestui regat?

- Am auzit, fără îndoială, de vreme ce Hasting era din neamul nostru. Dar ceea ce a început atât de bine, a sfârșit cum nu se poate mai rău!

- Dar voi, urmă comitele de Chartres trecând peste dojana din aceste vorbe, nu vreți să vă supuneți regelui Carol? El vă oferă pământuri și titluri de noblețe dacă primiți să-i jurați credință.

- Niciodată, răspunseră normanzii, nu ne vom supune vreunui senior, iar ceea ce vom cuceri ne va aparține. Du-te și spune acestea regelui tău!

Când comitele de Chartres se întoarse în tabăra francezilor, în cortul regelui tocmai se adunaseră la sfat comandantii oastei. Bătrânul le povesti totul și-l sfătui pe Carol să nu înceapă lupta, deoarece normanzii erau mult mai puternici.

Fără să mai adauge vreun cuvânt, Hasting ieși din cort și se făcu nevăzut pentru totdeauna.

- Iată sfatul unui trădător, strigară nobilii aflați de față.

Francezii pierdură bătălia, iar normanzii înaintară până sub zidurile Parisului, care rezistă datorită eforturilor uriașe ale apărătorilor. Alte orașe, nu atât de puternic fortificate, căzură, printre care și Bayeux. Sub comanda lui Rolf,

normanzii se arătau mai puțin cruzi când nu întâmpinau rezistență, mulțumindu-se cu un tribut anual. Dar ținutul dintre Sena și Loara, pe care oastea regală încerca zadarnic să-l apere, fu pustiit fără încetare mulți ani în șir. Deznădăjduiți, locuitorii aceluia ținut trimiseră o delegație la Carol cel Simplu, pentru a-i cere să se înțeleagă cu Rolf:

- Peste tot, îi arătară regelui împuterniciții, sunt biserici arse și oameni măcelăriți... în ținutul nostru normanzii fac ce vor.

Carol cel Simplu convocă un mare sfat și ceru părerea nobililor și a episcopilor. Se hotărî ca arhiepiscopul de Rouen să-l întâlnească pe Rollon (așa îl numeau francezii pe Rolf), pentru a afla ce cere șeful normand în schimbul păcii. După multe stăruințe - piratul arătându-se tot atât de abil ca diplomat ca și episcopul - ajunseră la o înțelegere care duse, după cum am arătat, la semnarea tratatului de la Saint-Clair-sur-Epte și crearea ducatului Normandiei.

Chiar în ultima clipă dinaintea semnării tratatului firea mândră, de viking, a lui Rolf-Rollon ieși la iveală; căci iată ce ne spune cronicarul: „Când depuse jurământul de vasal înaintea lui Carol cel Simplu, i se aduse la cunoștință lui Rollon că, potrivit ceremonialului, trebuie să îngenuncheze și să sărute picioarele regelui.

- Niciodată nu voi îngenunchea în fața vreunui om, oricine ar fi el, răspunse șeful normand.

Și iată înțelegerea primejduită; pe de o parte, Carol socotea acest ceremonial drept o formalitate peste care nu se poate trece, pe de altă parte Rolf se simțea jignit prin însuși faptul că i se ceruse un asemenea lucru. Cum francezii începuseră să se mânie din pricina afrontului ce se aducea regelui lor, iar normanzii murmurau mâniați de cutezanța acestor oameni, Rollon făcu semn unui ostaș normand să se apropie și să îndeplinească în locul lui ceremonialul cerut. Oșteanul normand se apropie, dar pentru a nu fi silit să îngenuncheze, se aplecă și, apucând piciorul regelui, îl ridică spre a-l duce la buze. Luat pe neașteptate, Carol își pierdu echilibrul și căzu pe spate. Pereții sălii în care se petrecea scena aceasta fură cutremurați de hohotele de râs ale normanzilor; francezii trăgând spadele, se pregăteau să răzbune jignirea suferită de regele lor, dar comicul situației birui: ajutându-l pe Carol să se ridice, își uniră și ei veselia cu aceea a normanzilor”.

Vechile legi scandinave erau în mare cinste la curtea lui Rollon și, potrivit lor, dreptul de proprietate era socotit sfânt. Legenda spune că ducele ar fi agățat într-o pădure, de ramurile unor copaci, inele scumpe de aur și în timp de trei ani ele au rămas acolo, nimeni neîndrăznind să le atingă. Aproape un secol ducatul Normandiei rămase scandinav prin legi, obiceiuri și limbă. Curând, însă, viața socială și politică a noului ducat a început să fie influențată de orânduirea

feudală din Franța, astfel că, întocmai ca și astăzi, doar tradiția îi explică numele.

7.

## **CÂNTECUL LUI RAGNAR, „REGELE MĂRILOR”**

De expedițiile pe care normanzii le-au întreprins de timpuriu în Anglia se leagă numele lui Ragnar, „regele mărilor”, unul dintre cei mai faimoși vikingi din legendele nordice, ca și din unele cronicile ale vremii, iar în timpurile mai noi erou a numeroase povestiri și filme de aventuri.

În ce privește întâmplările aventuroase din viața lui Ragnar, probabil că nu vom fi niciodată în măsură să stabilim până unde merge adevărul istoric și unde începe legenda. Un fapt este însă afară de orice îndoială: Ragnar a existat - mai multe izvoare istorice ale vremii ne-o atestă. El a trăit în a doua jumătate a veacului al nouălea, în plină înflorire a pirateriei normande și a expedițiilor de pradă îndreptate împotriva țărmurilor Angliei.

Ragnar Lodbrock se trăgea dintr-o familie nobilă - mama sa era fiica unui mic rege din insulele daneze, iar tatăl său un renumit jarl norvegian. Încă din tinerețe, Ragnar stăpânea mai multe insule, unele primite moștenire, iar altele câștigate prin luptă. Ca urmare a unor neînțelegeri cu regele Norvegiei, nevoind să i se supună, Ragnar porni să

cutreiere mările după vechea tradiție a vikingilor. Teroriză mai întâi Baltica, sporindu-și averea și faima, apoi începu să coboare cu drakkarele sale spre țărmurile sudice, unde vreme de treizeci de ani teroriză și jefui coastele frizone și franceze. Numele lui începu să fie rostit cu groază pe toate navele ce se aventurau pe mările de la miază-noapte și în toate așezările de pe țărmurile acestor mări.

Când ajunseră până la el veștile despre bogățiile Angliei - pe pământul căreia grupuri izolate de normanzi se și statorniciseră - Ragnar începu să-și construiască o flotă din nave mari, solide, încăpătoare, pregătindu-se să atace ținuturile apusene, despre bogăția cărora se povesteau atâtea. Legenda povestește că, în clipa când bătrânul viking tocmai voia să se urce pe nava-amiral pentru a da semnalul de plecare, soția sa, Aslauga, în loc să-și ia rămas bun cu tradiționala urare de izbândă, cum făcuse de atâtea ori, izbucni în plâns. Cuprinzând genunchii soțului ei, îl imploră să renunțe:

- Nenorocită va fi această călătorie pentru tine și pentru războinicii tăi și întreg Nordul se va cutremura de cele ce se vor întâmpla!

Era știut că zeii o înzestraseră pe Aslauga cu darul cunoașterii viitorului, de aceea oamenii se arătară neliniștiți de vorbele ei. Dar Ragnar se încruntă și vorbi astfel:

- Se cuvine ca un adevărat bărbat să nu se

teamă de primejdie. Și nu se cuvine ca un bărbat să fugă din calea ei, atunci când știe că îl așteaptă.

Vorbele sale alungară teama celorlalți, ba chiar îi făcură să se rușineze. Pânzele multicolore fură înălțate, vâslele prinseră să bată apa și flota ieși în larg.

Marea fiind liniștită și vântul prielnic, după trei zile țărmlul englez se ivi la orizont. Și totuși, prezicerea Aslaugei părea să se adeverească: în apropierea coastelor insulei, navele, încărcate din greu, se împotmoliră; toate eforturile de a le repune pe apă se dovediră zadarnice. Atunci, normanzii le părăsiră și înotară până la țărml; dar în loc să se îndrepte către regiunea unde ar fi putut găsi adăpost și sprijin la danezii așezați mai demult acolo, începură să prade ținutul unde debarcaseră, numit de către locuitori Northumberland („Țara de la nord de Humber”).

Regele Aella, informat de îndată despre jafurile la care se dedau normanzii, strânse o mare oaste și porni asupra lor. Cu navele împotmolite, fără nicio putință de retragere, normanzii primiră lupta, cu toate că erau în vădită inferioritate numerică. În decursul bătăliei extrem de sângeroase, Ragnar pătrunse de patru ori în rândurile anglo-saxonilor, semănând moartea cu brațul său puternic și scăpând neatins: mantia fermecată, pe care Aslauga o țesuse cu mâna ei și i-o dăduse la despărțire, îl ferea de loviturile dușmane. Numai puțini danezi scăpară cu viață,

izbutind să fugă în Nord, unde duseră vestea că Ragnar, „regele mărilor”, fusese prins și se află prizonier.

Ca pedeapsă pentru jafurile săvârșite și pentru a da o pildă celorlalți pirați normanzi, regele Aella îl condamnă pe Ragnar la o moarte cumplită: a fost aruncat de viu într-o groapă adâncă, plină cu vipere și alți șerpi veninoși, în timp ce regele, împreună cu întreaga curte făceau roată în jurul gropii pentru a se bucura de înfiorătoarea priveliște.

Ragnar muri fără să ceară îndurare, cântând până în ultima clipă imnul războinic pe care saga ni l-a păstrat într-o formă târzie (desigur, prelucrată de scalzi):

*Săbii luceau în văzduh în vremea când, tânăr fiind,  
Strâmtoarea străbătut-am cu negrele-i ape;  
Lupta era prilej de a trimite de-a valma,  
Sute de oaspeți în mândrul palat al lui Odin.  
Iar lancea și spada ospăț dădeau fiarelor mării.  
Pânzele noastre umbriră apele mării întinse și-adânci;  
Și fremătară văzând paloșe frânte de lănci,  
Scuturi mușcate de colții de fier ai spadei.*

*Săbii luceau în văzduh în ziua în care-am văzut  
Sute de oameni dormind, pe-ale Angliei țarmuri, somnul uitării  
depline.*

*Săgeți și uierau zburând spre înaltele coifuri de-aramă  
Și rouă de sânge picând de pe săbii schimba în purpură-ntinsul  
nisipului galben.*

*Săbii luceau în văzduh, dar astăzi mintea-mi pricepe Că oamenii  
toți, deopotrivă, sunt sclavii destinului aspru Și fără să știe, trăind,  
împlinesc o ursită,*



*De-ursitoare țesută cu cea dintâi clipă-a vieții.*

*Nici eu nu știam că spre moarte  
Mă duce drumul ce vrui a-l alege  
Și nu bănuiam că lupta aceasta  
Din toate va fi cea din urmă.*

*Săbii luceau în văzduh; în cincizeci și una de lupte,  
Vestit am ajuns ca niciun alt rege al lumii.  
De tânăr mănjit-am cu sânge lucirea cea albă a lăncii,  
Și nu mi se cade a plânge, căci moartea nu trebuie plânsă.  
Mă cheamă trimișii lui Odin, alături de zei fi-va-mi locul  
Și-n groapa aceasta de chinuri, răsând voi muri.*

(Vom remarca aici, expuse deosebit de pregnant, elementele fatalismului normand, conform căruia toate evenimentele din viața războinicului sunt dinainte hotărâte de o forță implacabilă: moartea de mâna dușmanului este cea mai glorioasă - de fapt, constituie începutul unei alte vieți, în care faptele de arme sunt răsplătite printr-o viață de petreceri „în mândrul palat al lui Odin”. De aceea, după cum spune Ragnar nu mi se cade a plânge, căci moartea nu trebuie plânsă”.)

Epilogul legendei lui Ragnar, „regele mărilor”, este într-un tot conform tradiției și mentalității vikingilor. Cei trei fii ai eroului, Hubbi, Ivar și Halfdan adunară o puternică oaste: opt „regi ai mării” și douăzeci de mari jarli își reuniră războinicii și porniră spre Anglia. Debarcară pe coasta răsăriteană și, pustiind totul în cale, ajunseră până la York, unde își anunțară sosirea dând foc orașului. Oastea anglo-saxonă, condusă

de același rege Aella, fu înfrântă și regele luat prizonier. Fiii lui Ragnar hotărâra ca el să piară în același chip în care pierise tatăl lor.

După execuție, fiii lui Ragnar și cea mai mare parte a războinicilor care-i însoțeau nu se înapoiară în țara lor, ci luară în stăpânire Northumberlandul de unde își organizau expedițiile de pradă; o dată cu stabilirea lor în nordul Angliei ei nu-și schimbă principală îndeletnicire, ci îi dădură altă formă, deoarece nu mai erau vikingi, prin urmare pirați, ci seniori feudali...

**8.**

## **ANUL 1000: LUPTA DE PE „MARELE DRAGON”**

Unul dintre evenimentele importante în viața țărilor nordice din preajma anului 1000 a fost introducerea creștinismului. În Norvegia, primele comunități creștine au apărut sub Olaf Trygvesson (un urmaș al lui Harald Harfaager), care în anul 995 se încoronează rege. Noua religie nu va aduce schimbări însemnate decât mult mai târziu; în primele decenii (și chiar în primele veacuri) viața socială și politică a normanzilor nu va fi influențată de noua învățătură, ci numai de noile orânduri feudale, ce-și vor face loc încetul cu încetul.

Olaf al Norvegiei și Sven al Danemarcei se

numără printre primii regi scandinavi și printre ultimii vikingi. Într-adevăr, viața și faptele lor, și îndeosebi expedițiile de jaf și tactica de luptă, țin deopotrivă de seniorul feudal avid de noi teritorii, ca și de vikingul avid de pradă, înfrățit cu drakkarul și deosebit de abil în mânuirea armelor. Iată, de pildă, portretul pe care cronicarul i-l face lui Olaf; „...era un bărbat înalt, chipeș și avea faima de mare viteaz. Se spune despre el că știe să jongleze cu cinci cuțite deodată și să arunce cu îndemânare două lănci în același timp, nimerindu-și negreșit ținta. Iar în timp ce nava plutește pe apă, e în stare să alerge pe capetele vâslelor fără a-și pierde nicio clipă echilibrul...” Așadar, un portret care nu prea reprezintă un rege creștin, în schimb foarte caracteristic pentru un adevărat viking.

Cronicarul irlandez Snorri Sturleson ne povestește că una dintre pricinile de dușmănie dintre cei doi regi era Sigried, văduva fostului rege al Suediei, căreia Olaf îi trimise pețitori, deoarece nutrea gândul de a-și mări teritoriile, împreună cu pețitorii, îi trimise reginei în dar un inel vestit în întreg Nordul - o bijuterie luată din altarul unui fost templu păgân. Sigried, care nu-și părăsise vechea credință, se bucură mult de inel și se învoi să devină soția lui Olaf. Dar curând descoperi că inelul era de aramă. Crezând că Olaf o înșelase cu bună știință, se mânie cumplit, dar se feri să-și dea pe față gândurile; îl înștiință doar că ea nu-și

va lepăda legea. Olaf nu era deprins să-i stea cineva împotriva atunci când lua o hotărâre. Stăruie pe lângă Sigried să se creștineze și, cum regina refuza cu încăpățănare, el îi strigă:

- Crezi, așadar, că pe tine te vreau, vrăjitoare bătrână? apoi îi aruncă în față mânușa și plecă.

Sigried se mărită cu Sven, regele Danemarcei, pe care îl îndemna necontenit să răzbune jignirea ce i-o adusese Olaf.

Cam în aceeași vreme s-a întâmplat ca Sven să-și trimită sora - pe frumoasa Tyre - împotriva voinței ei, în Polonia, pentru a fi soția ducelui Boleslav. Dar prințesa daneză îl iubea pe Olaf și, la o săptămână după nuntă, reuși să fugă ajungând la regele norvegian; acesta plecă în Polonia, pentru a încerca să obțină desfacerea căsătoriei. În timp ce Olaf era plecat, Sven își adună oastea și, având alături de sine pe noul rege al Suediei, pe nume tot Olaf, precum și pe unul din nobilii norvegieni aflat în dușmănie cu Olaf, se pregăti de luptă.

O descriere amănunțită a acestor evenimente ne dă Snorri Sturleson în cronica lui (descriere pe care o reproducem în traducere liberă):

„Veni mai întâi știrea că regele danez Sven punea pe picior de război o mare oaste; curând se știu că el ținea să atace pe regele Olaf. Atunci, nobilul Sigvold spuse regelui norvegian:

- Sven nu poate îndrăzni să pornească război împotriva ta numai cu oastea daneză; de bună seamă că are și alți aliați. Dacă socotești că se

apropie primejdia, te voi ajuta pe cât îmi stă în putință; îți voi da unsprezece nave cu oamenii lor.

Regele Olaf primi bucuros acest ajutor. Cum vântul era prielnic, porunci ca vasele să ridice ancorele, iar cornurile de luptă să vestească plecarea. Velele fură înălțate; navele mici, mai iuți, ieșiră în larg înaintea celorlalte. Comitele Sigvald spuse regelui să-l lase pe el cu vasele sale în fruntea flotei, deoarece știe unde anume, între insule, apa este mai adâncă, așa cum aveau nevoie corăbiile mai mari. Făcură întocmai. Când se apropiară de insula Swald, le ieși în întâmpinare o luntre; era una dintre iscoadele pe care le trimiseseră să cerceteze și care le vesti că flota cu oastea daneză se află în golful și insula din fața lor. Atunci coborâră velele și înaintară spre insulă numai cu vâslele. Se spune că regele Olaf și comitele Sigvald aveau șaptezeci de corăbii și încă una atunci când au pornit către miazăzi.

Regele danez Sven, regele Olaf și Erik, nobilul norvegian, se aflau pe insulă cu toată oastea lor. Vremea fiind frumoasă și cerul senin, toate aceste căpetenii împreună cu oamenii lor, priveau de pe insulă cum pluteau în larg navele norvegiene. Printre ele se afla una mare și bogat împodobită.

- Acest vas mare și frumos, zise Sven, trebuie să fie «Marele dragon», corabia regelui Olaf al Norvegiei.

- Nu, nu este, răspunse comitele Erik și avea dreptate.

Văzură apoi o altă navă, mai mare și mai strălucitoare, iar Sven zise din nou:

- Lui Olaf trebuie să-i fie frică; văd că nu are chipul balaurului la prora corăbiei sale.

Se apropiară apoi de insulă cele unsprezece nave ale lui Sigvald, iar la oarecare depărtare în urma lor veneau alte trei vase și unul dintre ele era foarte mare. Sven porunci ostașilor săi:

- Urcați-vă pe nave deoarece se apropie «Marele dragon».

Dar Erik îi opri zicând:

- Multe nave mari și bogat împodobite au norvegienii în afară de «Marele dragon». Să mai așteptăm.

Ostașii danezi începură atunci să murmure:

- Comitele Erik, ziceau ei, nu vrea să lupte. Pentru noi însă va fi mare rușine ca odată să se povestească cum s-a adunat pe această insulă oastea daneză, și totuși a îngăduit regelui Olaf să iasă nestingherit cu nava sa în largul mării.

Abia se mai liniștiră războinicii și iată că văzură apropiindu-se patru nave mari, iar una dintre ele avea la prora un cap de balaur aurit. Regele Sven se ridică și zise:

- Acest drakkar mă va duce departe astă-seară, căci eu voi fi la cârma lui.

Iar oamenii săi ziseră:

- «Marele dragon» este cu adevărat o navă mare și frumoasă; se vede că a fost construită de o minte iscusită.

Comitele Erik zise destul de tare ca să poată fi auzit:

- Dacă regele Olaf n-ar avea alte nave decât pe aceasta, și încă Sven nu ar putea-o cuceri numai cu oastea daneză.

După aceea, se grăbiră cu toții către navele lor și cu înfrigurare se pregătiră de luptă. Navele norvegiene se apropiară mult. Regele Sven, regele Olaf suedezul și comitele Erik se înțeleseseră ca, dacă vor ieși învingători în această bătălie, să împartă Norvegia între ei, iar acela care va aborda «Marele dragon» să aibă pentru sine această navă, împreună cu toată încărcătura ei.

Când văzură flota dușmană vâslind către ei, norvegienii îl sfătuiră pe Olaf să nu primească bătălia cu un dușman atât de numeros; dar regele norvegian răspunse:

- Coborâți vecele; niciodată oamenii ca mine nu s-au gândit la fugă. Nu m-am ferit niciodată de luptă și orice s-ar întâmpla, nu voi fugi nici acum.

Se făcu așa cum porunci regele. Cornurile de luptă sunară, vasele norvegiene se strânseseră unul lângă altul. Nava regelui Olaf se afla în mijlocul șirului, având de o parte vasul numit «Micul dragon» și de cealaltă parte nava ce se chema «Cocostârcul»; aceste trei vase își legară punțile între ele. Când văzu aceasta, regele porunci ca «Marele dragon» să fie așezat mai în față. Atunci, unul din războinicii de pe această navă, Ulf cel Roșu, spuse:

- Dacă «Marele dragon» va fi așezat înaintea celorlalte vase, vom avea mult de lucru noi, cei de la prora lui.

Regele Olaf răspunse:

- Nu cred să am, fie chiar și cu părul roșu, vreun om de pe nava mea căruia să-i fie teamă.

Ulf nu se lăsă nici el mai prejos și-i răspunse regelui:

- Vezi de apără tu pupa navei, așa cum voi apăra eu prora.

Mânios, Olaf luă un arc și, punând o săgeată pe coardă, ținti spre Ulf.

- Trage în altă parte, rege, zise Ulf netulburat, trage acolo unde este mai multă nevoie, căci truda mea nu este decât câștigul tău.

Regele Olaf stătea la pupa drakkarului său. Era mai înalt decât ceilalți războinici, avea un scut strălucitor și coiful poleit cu aur, iar peste platoșă purta o mantie scurtă purpurie; era ușor de recunoscut. Când văzu navele dușmane adunându-se sub flamuri, el întrebă:

- Cine este căpetenia acestei oștiri?

I se răspunse că era Sven, regele Danemarcei.

- Nu ne temem noi de acești danezi molatici, căci nu au bărbăție în ei; dar corăbiile care sunt în stânga danezilor, ale cui sunt?

I se aduse la cunoștință că erau vasele lui Olaf, regele Suediei.

- Ar fi fost mai bine pentru acești suedezi, zise iar Olaf Trygvesson, să fi stat acasă și să aducă



jertfe zeilor lor păgâni, decât să vină sub tăișul armelor noastre. Dar vasele din stânga flotei, ale cui sunt?

- Este comitele Erik Haakonsson cu oamenii săi, i se răspunse.

- E drept că Erik are bun temei să caute să ne întâlnească; ne putem aștepta la o încleștare crâncenă cu acești oameni, căci sunt norvegieni ca și noi, zise Olaf.

Începu apoi o luptă îndârjită. A fost una dintre cele mai cumplite bătălii despre care se pomenește în Nord și mulți oameni își pierdură atunci viața. Navele norvegiene își aruncau ghearele de abordaj și războinicii regelui Olaf curățau toate punțile vaselor dușmane pe care le puteau agăța. Dar iată că intră în luptă comitele Erik cu navele sale și sortii norocului, care până atunci fuseseră de partea norvegienilor, se schimbă; «Marele dragon» era înconjurat din toate părțile.

Ejnar Tambarskelver, unul dintre cei mai iscusiți arcași norvegieni, stătea lângă catarg și trăgea fără încetare cu arcul său. Ținti cu o săgeată spre comitele Erik. Săgeata zbură și se înfipse deasupra capului lui Erik, iar acesta își întrebă oamenii dacă știu cine a tras. Tocmai atunci Ejnar ținti din nou și săgeata trecu printre brațul și trupul comitelui, implântându-se în lemn.

Atunci Erik zise unui războinic de neam lapon, pe nume Fin, care era un arcaș neîntrecut:

- Lovește în bărbatul acela înalt, care stă lângă catargul navei lui Olaf norvegianul.

Fin trase; săgeata nimeri tocmai în mijlocul corzii arcului lui Ejnar și o făcu să plesnească.

- Ce s-a sfărâmat oare cu atâta zgomot? strigă regele Olaf.

- Norvegia, rege, în mâinile tale, răspunse Ejnar.

- Nu, zise Olaf, ia arcul meu și trage mai departe.

Ejnar luă arcul și-l încordă până dincolo de vârful săgeții.

- Prea slab arc, zise el, pentru a fi al unui rege puternic și aruncându-i luă spada, continuând să lupte cu bărbăție.

Regele norvegian stătea pe puntea «Marelui dragon» și până seara a luptat neobosit. Își îmbărbăta astfel oamenii:

- De ce loviți atât de gingaș, încât tăiați numai arareori?

- S-au tocit săbiile, răspunse unul dintre luptători.

Atunci Olaf deschise o ladă și scoase din ea arme pe care le împărți oamenilor și se văzu că din brațul stâng al regelui curge sânge din belșug, dar el nu lua în seamă că este rănit.

Apărarea pe «Marele dragon» era deznădăjduită, iar când comitele Erik văzu că oamenii de pe navă se împutinaseră, hotărî s-o abordeze. Începu apoi o luptă și mai aprigă. Toți norvegienii care mai puteau lupta se adunaseră la pupa navei, în jurul regelui Olaf.

Kolbjorn, curteanul, care avea haine și arme ca ale regelui, se duse lângă Olaf și, cum era un om înalt și chipeș, semăna atât de bine cu regele încât dușmanii cu greu l-ar fi putut deosebi. Când văzură că orice apărare este zadarnică, săriră amândoi peste bord.

Danezii așezaseră nave cu punți joase în jurul «Marelui dragon» pentru a prinde pe cei ce încercau să fugă. Când îi văzură pe cei doi războinici sărind în valuri, se repeziră spre ei, dar Olaf își ridică scutul deasupra capului și se scufundă. Kolbjorn, însă, fu prins și dus înaintea comitelui Erik; iar acesta, dându-și seama că nu este regele, îi dăruie viața.

Mai târziu, se răspândi zvonul că regele Olaf n-ar fi murit, ci, scoțându-și sub apă cămașa de zale, ar fi înotat până la una dintre navele comitelui Sigvald, pe care se afla Astrid, fiica lui cea mai mică și soția comitelui. Nava aceea izbuti să scape din învălmășeala luptei și-l purtă pe Olaf departe de primejdie. Se născură apoi multe povești despre pățaniile regelui Olaf. Oricum s-ar fi întâmplat, sigur este că Olaf Trygvesson nu s-a mai înapoiat vreodată în regatul său din Norvegia”.

Bătălia dintre flota norvegiană condusă de Olaf de pe «Marele dragon» (vasul-amiral, cum am spune astăzi) și flotele reunite suedeze și daneze, desfășurată în anul 1000, este una dintre cele mai mari bătălii navale cunoscute până atunci în istorie; la asediul Parisului (anii 885-886) au

participat, probabil, efective mai mari, dar el n-a constituit o bătălie esențialmente navală, ci una în care tactica luptei pe apă se împletea cu cea a operațiilor pe uscat, acestea din urmă având prioritatea.

Olaf și Sven au fost printre ultimii regi-vikingi. Urmașii lor, mai puternic legați de pământ, se vor înstrăina treptat de mare și vor adopta din ce în ce mai mult modul de viață de la curțile feudale din apusul Europei; ei vor fi promotorii legilor social-economice ale orânduirii feudale și, uneori, printre cei mai vajnici apărători ai acestei orânduirii.

## 9.

### **KNUT, FIUL LUI SVEN BARBĂ-DESPICATĂ**

În Anglia, situația politică, diferită de cea din Franța, precum și unele măsuri eficace de apărare, au întârziat pătrunderea masivă a normanzilor în interiorul țării, deși unele mici fâșii de coastă au fost ocupate de timpuriu, îndeosebi de danezi. O dată cu suirea pe tronul Wessex-ului a lui Alfred cel Mare, pirații nordici se aflară în fața unui adversar tenace, inteligent, stăpân pe tehnica militară a vremii, capabil să opună o rezistență eficace. Cele trei decenii de domnie ale acestui rege-cărturar (între altele, a prelucrat opera filosofului roman Boethius), ultimele ale

veacului al nouălea, au adus vikingilor câteva grele înfrângeri. Dar cea mai grea dintre toate s-a produs după moartea lui Alfred, în anul 977, datorită unei întâmplări: o furtună puternică a surprins cele o sută și douăzeci de nave ale unei flote de invazie scandinave, sfărâmându-le de coastele sudice ale Angliei.

Următorul atac important îndreptat împotriva Angliei este condus de Knut, fiul lui Sven Tjageskaeg („Barbă despăcată”). Sven era un viking în cel mai adevărat sens al cuvântului - un viking „de modă veche”, dacă putem spune așa - el și-a petrecut viața colindând mările și țărmurile străine în expediții pirateresti. Fiul său, Knut - care mai târziu (1016) va ajunge rege al Angliei și apoi (1018) rege al Danemarcei - vedea însă mai departe: după acapararea puterii, trebuie să urmeze o perioadă de consolidare și organizare; în consecință, ca rege al Angliei, Knut reintroduse și înnoui legile lui Alfred cel Mare, înființă ordine militare, întări orânduirea bazată pe suzerani și vasali. Așa se face că „...în ceea ce privește vikingii și Anglia, granița dintre piraterie și politica de stat trece între numai două generații, între tată și fiu, și oricât s-ar dovedi de mari deosebiri dacă le-am analiza, nu putem totuși să nu recunoaștem: în fond, regalitatea și pirateria erau foarte apropiate”. (L. Buhnau, op. Cât.).

Cronicile vremii ni-l prezintă pe Knut cel Mare ca înzestrat cu însușiri alese, iubitor de dreptate și

adevăr. Se povestește despre el următoarea întâmplare (care pledează în favoarea tezei că niciodată nu și-a însușit complet moravurile de la curte și că a păstrat în adâncul lui unele dintre calitățile tatălui său, temerarul Sven Barbă despăcată):

„Pe când se afla în Anglia, Knut oferi un mare ospăț, la care fură poftiți toți curtenii. Doritori de mărire și avere, lingușitori, căutând să între în voia regelui, oaspeții-curteni se întreceau care mai de care în laude; unul dintre ei zise:

- Regele Knut este atât de puternic, încât dacă ar porunci valurilor mării să se oprească, ele l-ar asculta.

Regelui nu-i plăcură aceste vorbe și, chemând cu sine pe toți mesenii, îi duse la malul mării. Era la ceasul fluxului și valurile creșteau, acoperind treptat o parte din țărm. Knut întinse mâinile spre ape, în semn de poruncă, și strigă:

- Opriți-vă!

Se-ntoarse spre cei ce-l însoțeau și, arătându-le valurile ce urmau să se zbuciume, le zise:

- Vedeți ce mică este puterea unui om, fie el și rege? El nu poate opri valurile mării, chiar dacă ele i-ar cuprinde toată țara”.

Legenda de mai sus este, în concepție, diametral opusă celei antice care ne povestește că un rege al perșilor, furios că o furtună îi risipise flota, poruncise ca valurile să fie pedepsite cu lovituri de bici... Dar acest rege al perșilor era urmașul

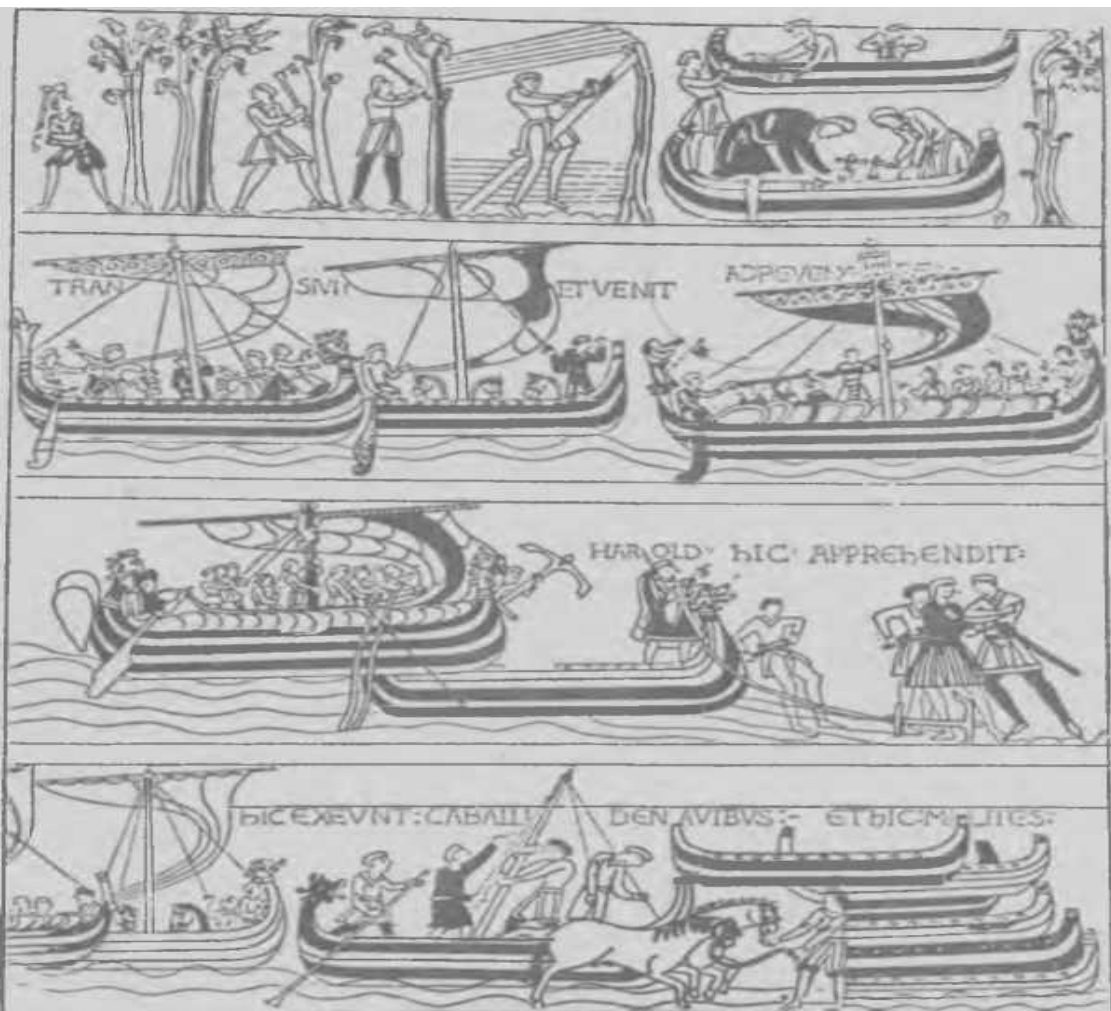
cuceritorilor unor vaste teritorii din Mesopotamia, India și Asia Mică, pe când Knut era fiul unui viking, al unui navigator însuflețit de o teamă respectuoasă față de uriașa forță a valurilor mării.

Deosebirea esențială dintre Knut și strămoșii săi vikingi a fost că uneori a dat dovadă de oarecare blândețe față de supușii săi, fapt care se explică prin rațiuni de ordin politic; ca rege al Angliei, încerca să apară drept urmașul legitim al regilor anglo-saxoni (avusese grijă, însă, să pună la cale asasinarea celorlalți pretendenți - fiii lui Edmund) și lăsa neatins instituțiile tradiționale ale țării, menținându-și vechea împărțire administrativă, atrase de partea sa clerul și făcu din biserică un important sprijin al regalității daneze în Anglia. Toate acestea arată limpede străduințele lui Knut de a consolida orânduirea feudală din țară.

După moartea lui Knut (1035), cei doi fii ai săi, Harald și Hardeknut, începură lupta pentru domnie. Ei nu mai aveau nimic din prevederea înțeleaptă a tatălui lor sau din mândria generoasă a bunicului lor viking; când Harald muri și pe tron se sui Hardeknut, acesta, fire crudă și răzbunătoare, porunci ca trupul fratelui său să fie dezgropat, îi reteză capul cu mâna lui și-l aruncă apoi în Tamisa. Apele fluviului purtară până la mare mărturia acestei fapte mârșave, care l-ar fi cutremurat pe bunicul Sven Barbă despicăță.

Pătrunderea normandă în Anglia va culmina cu invazia din 1066, când ducele Normandiei,

Wilhelm (mai târziu: „Cuceritorul”), îl va învinge pe regele Harold la Hastings, încoronându-se rege al Angliei. Wilhelm a știut să-și organizeze foarte solid noul regat și să constituie o aristocrație militară excesiv ierarhizată, care nu mai avea nimic comun cu principiile strămoșilor săi vikingi. Curtea normandă unde crescuse, adoptase modul de viață și luxul curții regale de la Paris. Era fiul nelegitim al ducelui Robert care, prin viața și



Expediție normandă împotriva Angliei  
(scene reproduse de pe o tapiserie din Bayeux).



faptele sale, a ajuns cu vremea să fie privit ca tipul legendar al prințului medieval; viteaz, temerar, inteligent, viclean; este cunoscut în istorie sub numele de Robert Diavolul (și este eroul operei cu același nume de Meyerbeer, pe un libret de Scribe).

Legenda spune că înainte de a porni în pelerinaj la Ierusalim - călătorie din care nu se va mai întoarce - ducele Robert își adunase nobilii și le spusese:

- Pe timpul cât voi fi plecat, vă las un conducător. Am un mic bastard pe care să-l alegeți în fruntea voastră, căci el va moșteni întregul ducat.

Viitorul duce Wilhelm, care avea atunci șapte ani, era fiul natural al lui Robert cu Arlette, fiica unui tăbăcar din Falaise. Legenda spune că Robert, aflându-se la o vânătoare și urmărind un cerb, a ajuns la malul unui râu, unde mai multe fete spălau lână. Printre ele era una deosebit de frumoasă; ducele a întrebat-o cum o cheamă și cine îi sunt părinții, apoi o întovărăși până la casa umilului tăbăcar. Copilul născut din această legătură primi numele de Wilhelm; ducele îl creștu la curtea sa, deoarece era fiul său favorit. Mai târziu, Wilhelm Bastardul, nepotul tăbăcarului din Falaise, va cuceri Anglia...

Dacă fiul lui Robert Diavolul a ales drumul (relativ scurt) care ducea peste Canalul Mânecii, alți seniori din Normandia au pornit, aidoma

strămoșilor lor pirați, spre meleaguri îndepărtate. Un exemplu tipic îl formează cei zece fii ai lui Tancred de Hauteville, care au fost printre cei mai mari aventurieri ai vremii lor. (Alianța între frați, în vederea unor expediții îndepărtate, era tradițională la vikingi; astfel, trei frați au creat primele așezări normande stabilite în Irlanda, alți trei frați au ajuns până în inima Rusiei, unde au întemeiat regatul varegilor - în scandinavă, *vaeringjar*: „războinic”. Doi dintre fiii lui Tancred, pe nume Robert Guiscard și Roger, au extins cuceririle normande din Italia, punând bazele Regatului celor Două Sicilii - cu capitala la Neapole - care va dăinui vreme de opt veacuri, până în 1860 când a fost anexat Italiei.).

Dar ducii Normandiei și cetele lor de războinici-aventurieri nu-și mai găsesc locul într-o lucrare despre piraterie - ei nu mai erau navigatorii temerari de pe drakkare plecați să jefuiască nave, mănăstiri și mici așezări de coastă; în Europa haotică a veacurilor al zecelea și al unsprezecelea, ei nu căutau o pradă ocazională, ci teritorii, cetăți și coroane ducale. Cu strămoșii lor păgâni din îndepărtatul Nord, acești seniori creștini nu mai aveau comune decât dorul de aventuri, cutezanța și lipsa de scrupule.

## 10.

### **BJARNE, LEIF ȘI TORFINN: CU CINCI VEACURI ÎNAINTE DE COLUMB**

Una dintre cele mai spectaculoase performanțe ale vikingilor a fost, fără îndoială, debarcarea pe țărmul Americii (cu aproape cinci veacuri înaintea lui Columb). Normanzii cercetaseră mai de mult Islanda, unde întemeiaseră și câteva așezări, precum și țămurile Groenlandei („Țara verde”). În jurul anului 1000, Leif, fiul lui Erik cel Roșu, porni din Groenlanda spre Norvegia, unde rămase vreme de un an; apoi, luând cu sine provizii, porni înapoi spre Groenlanda. Surprins de furtună în largul oceanului, drakkarul lui pluti vreme îndelungată la voia întâmplării, până la un țărm necunoscut, unde creștea din belșug vița de vie sălbatică, grâu sălbatic, arbori cu lemn bun pentru construcții și multe plante necunoscute în Scandinavia.

Leif se întoarse în Groenlanda aducând vestea despre țămurile bogate descoperite de el - despre Vinland („Țara vinului”). De atunci, tovarășii săi îi dădură porecla de „Fericitul”, sub care știrile despre el au ajuns până la noi, prin intermediul cronicii islandezului Snorri Sturleson. (De altfel, Snorri pretinde că Leif n-a ajuns din întâmplare în Vinland, ci ar fi pornit anume în căutarea acestui țărm îndepărtat.).

Snorri Sturlesson nu-i lasă lui Leif gloria de a fi primul viking care a descoperit țărmul cel nou; cu puțină vreme înainte, un negustor groenlandez, pe nume Bjarne, fiul lui Heriulf, plecând din Islanda, se rătăci pe mare și după ce pluti zile întregi la întâmplare ajunse la un țărm necunoscut. Tovarășii lui Bjarne îi cerură să se oprească, să cerceteze ținutul, ba chiar să încarce nava cu lemnul acelor arbori înalți și viguroși. Dar Bjarne se opuse și nici măcar nu îngădui oamenilor să coboare pe țărm. La înapoiere, porniră spre nord și după șase zile și șase nopți ajunseră în Groenlanda.

S-a vorbit mult despre această călătorie a negustorului Bjarne, și Leif, un tânăr cutezător, hotărî să refacă drumul. (Leif moștenise probabil de la tatăl său, Erik cel Roșu, descoperitorul Groenlandei, dorul de aventură și de țărmuri necunoscute.) Leif cumpără nava lui Bjarne - convins că îi va purta noroc cum îi purtase și negustorului - alese treizeci și cinci de marinari încercați și, după ce toate pregătirile fură terminate, se duse la Erik, tatăl său, și-l rugă să participe la expediție:

- Din neamul nostru, îi spuse el, tu ești în măsură să izbutești în această încercare, căci soarta ți-a mai scos în cale odată un țărm necunoscut.

Erik răspunse că nu se mai încumetă la o asemenea călătorie, că bătrânețea îl va împiedica

s-o poată duce la bun sfârșit. Dar Leif stăruie, și până la urmă bătrânul viking se lăsă înduplecat. Drakkarul, pregătit de plecare, aștepta la țărm. Tatăl și fiul porniră într-acolo, dar pe drum calul lui Erik se poticni și-și aruncă din șa călărețul.

- Se vede că nu-mi este sortit să mai descopăr alte pământuri, zise el către fiul său. Această călătorie se arată a fi primejdioasă.

După ce vorbi astfel, Erik se întoarse acasă, iar Leif cu tovarășii săi de călătorie se urcară pe drakkar care, slobozit din funii, se depărtă de mal.

După ce plutiră câteva zile spre sud ajunseră la un țărm pustiu, străjuit de culmi acoperite cu zăpadă; coborând pe uscat, Leif vorbi astfel însoțitorilor săi:

- Să nu se spună despre noi, cum s-a spus despre Bjarne, că nu am cutezat să punem piciorul pe pământ. Să mergem deci și să cercetăm această țară.

Deși cutreierară ținutul vreme de câteva ceasuri, nu zăriră altceva decât solul pietros; cum păsările de mare nu-și luară zborul la apropierea lor, Leif își dădu seama că ținutul era nelocuit:

- Să dăm acestui pământ un nume potrivit, zise el; de acum înainte el se va chema Heluland („Țara de Piatră”).

Se urcară apoi pe navă și-și Continuară drumul coborând de-a lungul aceluia țărm. Într-un loc unde malul era acoperit, Leif hotărî:

- Să dăm și acestui pământ un nume potrivit. De

acum înainte el se va chema Marklaud („Țara pădurilor”).

După alte două zile de plutire de-a lungul țărmului, ajunseră la vărsarea în mare a unui râu lat. Ținutul era verde, iarba deasă și înaltă. Se opriră la acel țărm, coborâră pe uscat și ridicară corturi. Hotărându-se să ierneze aici, clădiră și o casă de lemn.

Într-o seară, unul dintre oameni nu se întoarce la vremea cinei. Leif era neliniștit deoarece poruncise ca la căderea nopții nimeni să nu întârzie în adâncul ținutului, iar omul care lipsea - pe nume Tyrker, de fel dintr-o țară de miază-zi - era printre cei mai disciplinați; de altfel, Tyrker crescuse în casa lui Leif - deși acesta nu știa cum ajunsese între oamenii lui Erik cel Roșu. Din copilărie se legase Leif de omul acela și pierderea lui l-ar fi întristat mult. După ce mai așteptă câțeva vreme, Leif se pregăti să plece în căutarea bătrânului împreună cu doisprezece oameni, când iată că Tyrker le ieși în întâmpinare.

- Cum de ai zăbovit atâta, îl întrebă Leif, și de ce ți-ai părăsit tovarășii?

Tyrker începu să vorbească repede și să gesticuleze, dar nimeni nu înțelegea ce spunea, căci vorbea în limba necunoscută a țării lui depărtate. Într-un târziu, când își dădu seama că tovarășii săi nu-l înțeleg, spuse în norvegiană:

- Am găsit viță de vie și struguri.
- Oare așa să fie? întrebă Leif.

- Da, așa este. Sunt născut într-o țară unde vița și strugurii se găsesc din belșug, așa că le cunosc bine.

A doua zi dimineața, Leif spuse oamenilor săi:

- Vom culege struguri, vom smulge din pământ vița de vie, apoi vom tăia lemne din pădure și ne vom întoarce în Groenlanda pentru a spune alor noștri ce țară bogată am descoperit.

Făcură întocmai, tot colindând ținutul, găsiră și grâu sălbatic, din care luară câțiva snopi. Părăsiră apoi pământul cel ospitalier și, ajunși în Groenlanda, povestiră despre Vinland („Țara vinului”), sprijinindu-și relatarea cu ajutorul celor aduse.

Câțiva ani după Leif Fericitul, un islandez, pe nume Torfinn Karisemme („Cel de neam ales”) hotărî să se statornicească pe țărmul descoperit de curând, în anul 1003 porni la drum cu o sută șaizeci de oameni, în trei nave mari, pe care încărcară vite, unelte, semințe de cereale și toate cele trebuincioase lucrării pământului. Călătoria se desfășură cu bine. Dar ajunși la țărmul necunoscut, nu văzură nici păduri cu arbori înalți, nici grâu sălbatic și nici viță de vie, ci doar stânci. Torfinn bănuia că ajunseseră în ținutul pe care Leif îl numise Heluland și se opriră acolo pentru a se sfătui.

La sfatul pe care-l ținură normanzii, o parte dintre tovarășii lui Torfinn se dovediră a fi descurajați. Poate că povestea cu țara cea bogată

era o născocire a lui Leif și dacă se vor isprăvi proviziile vor muri de foame în locurile acelea pustii... Dar Torfinn refuză să se întoarcă în Islanda, insistând să-și continue călătoria spre sud, unde vor afla pădurile, grâul și vița de vie. Unul dintre conducătorii de nave refuză să-l urmeze și făcu cale-ntoarsă spre Islanda; rătăcind drumul, ajunse în Irlanda, unde fu ucis de localnici, iar însoțitorii lui luați sclavi.

Sub conducerea lui Torfinn, celelalte două nave își Continuară drumul spre sud. Țărmul pustiu începea să prindă viață; de-a lungul lui se înălțau păduri cu arbori înalți. Mai spre sud, unde pădurile începură să se rărească, Torfinn trimise oameni pe țărm să cerceteze locurile. Se întoarseră cu veste că în adâncul ținutului găsiseră grâu sălbatic și viță de vie. Torfinn ținu sfat cu însoțitorii lui și hotărî să-și continue călătoria până când vor găsi chiar pe țărm grâu și viță de vie, pentru a nu fi siliți să pătrundă prea adânc în acel ținut. Procedară, așadar, ca niște adevărați vikingi ce erau, adică oameni legați de mare, cărora malul le oferea siguranță și scăpare în caz de primejdie.

Curând ajunseră și la țărmul unde creștea grâu și viță de vie: Vinlandul descoperit de Leif Fericitul. Coborâră vitele și le duseră la păscut, dar navele le lăsară pe apă, și în primele nopți dormiră în ele - adevărați vikingi, nu se încredeau încă în țara cea nouă și nu se simțeau la largul lor



decât în drakkar.

Ținutul era ospitalier. Deși iama se apropia, vremea era caldă, vitele puteau rămâne și noaptea sub cerul liber, iar ziua era mai lungă decât în Islanda. (Cercetători mai noi identifică locul unde își așezase Torfinn tabăra cu gura fluviului Sf. Laurențiu; există serioase motive pentru presupunerea că unii dintre islandezi s-ar fi aventurat până departe în inima ținutului, urcând cu navele cursul fluviului până la Marile Lacuri. Despre aceasta, cronica lui Snorri nu pomenește, însă, nimic.).

După ce se mai obișnuiră cu locul, islandezii își construiră colibe de ramuri împletite. Curând se convinseseră că nu erau singurii locuitori ai ținutului: oameni străini dădeau târcoale micii lor colonii. Torfinn porunci să fie lăsați în pace deoarece, fiind greu de stabilit câți erau și ce arme aveau, orice provocare putea fi primejdioasă. Așa se face că, atunci când băștinașii se apropiau (islandezii le spuneau „laponi”), oamenii lui Torfinn se retrăgeau în colibe și niciodată nu se depărtau prea mult de țărm.

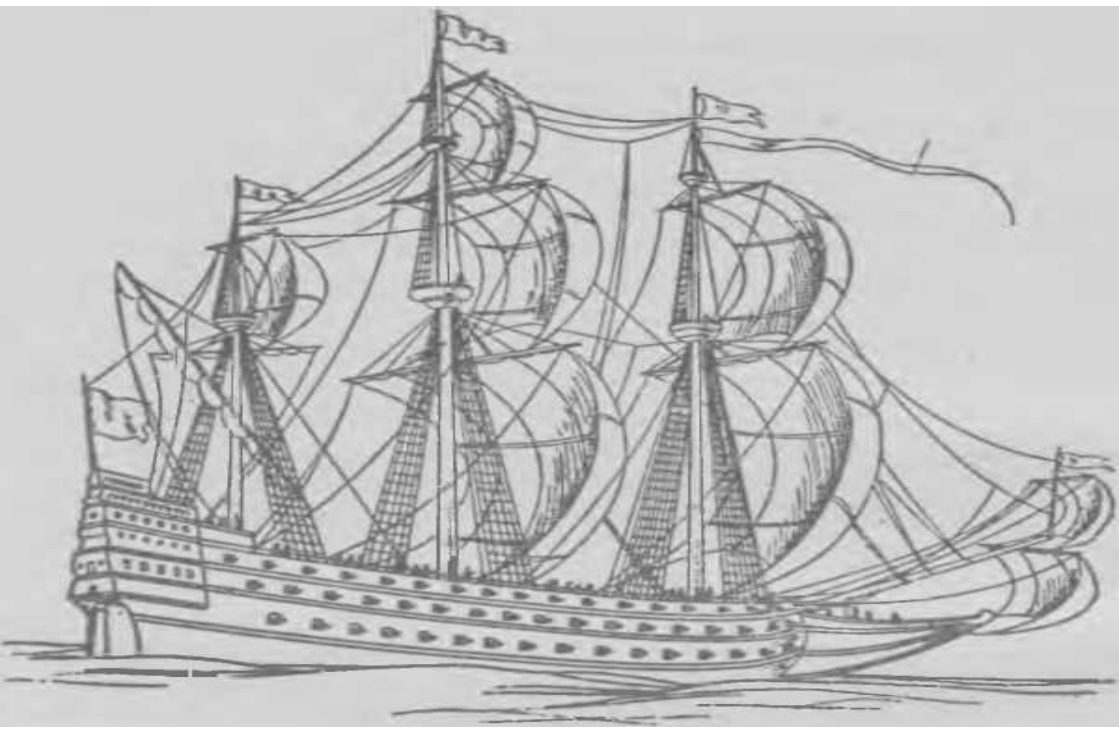
Așa-zișii laponi nu păreau să aibă gânduri dușmănoase și, cu vremea, au început să aducă noilor veniți vânat și fructe din interiorul ținutului; erau uimiți de armele islandezilor - de securile acelea cu cozile sculptate și bătute în ținte de argint, cu tăișurile lucioase care doborau cu atâta ușurință copacii. Islandezii nu acceptară să

le schimbe pe alte produse: armele erau singura lor apărare. Le dăruiră însă o stofă roșie din care, fiind prea puțină pentru a-și face cu toții veșminte, băștinașii tăiară fâșii înguste cu care își înfășurară capetele.

Într-o bună zi, o întâmplare neînsemnată puse capăt pe neașteptate acestei conviețuiri pașnice. Era în amurg și băștinașii veniră ca de obicei în poiana de lângă colibezele islandezilor, unde aprinseră un foc și începură să danseze. Vikingii urmăreau cu curiozitate dansurile acelea ciudate din jurul focului când, atras pesemne de larmă, unul dintre boii lui Torfinn ieși din pădure. La vederea vitei, băștinașii înlemniră de spaimă, apoi când boul începu să mugească, o rupseră la fugă risipindu-se prin pădure. Islandezii făcură haz de întâmplare - niciunul nu se gândi la urmările pe care le-ar putea avea. Băștinașii nu se mai arătară câteva zile; pe urmă începură a fi zărite iscoade prin împrejurimi. Oamenii lui Torfinn voriră să-i împace, dar cum încercau să se

apropie, băștinașii piereau fără urmă. Islandezii începură să fie îngrijorați, iar Torfinn porunci ca nimeni să nu se depărteze prea mult de țărm, și orându-i o pază de noapte.

Trecură astfel trei săptămâni. Într-o noapte, colibele fură înconjurate de o mulțime scoțând strigăte sălbatice și agitând în mâini niște măciuci puternice. Islandezii se apărară cu îndârjire - dar în ciuda armelor lor mai bune, în zorii zilei, când băștinașii se retraseră, printre cadavrele ce zăceau în poiană se aflau și câțiva din oamenii lui Torfinn. Hotărâră atunci să se mute mai spre nord, într-un loc mai ușor de apărat. Dar abia apucară să se așeze acolo și unul dintre ei muri în împrejurări ciudate: ucis de o făptură misterioasă cu un singur picior, ne relatează cronica... îngroziți,



oamenii îi cerură lui Torfinn să-i ducă înapoi în țara lor, ca să nu piară unul câte unul, răpuși de o forță împotriva căreia știința mânuirii armelor și bărbăția sunt neputincioase. Torfinn se împotrivi; le arătă că pământul cel nou e bogat, că vor veni și alți frați de-ai lor care vor pune stăpânire pe toată țara. Dar oamenii refuzară să-l asculte; în al treilea an de ședere în Vinland, noua țară fu părăsită. Dar nu toți islandezii ajunseră să-și revadă patria: unul dintre cele două drakkare se rătăci în ceață. În Islanda ajunse numai nava în care se aflau Torfinn, soția sa și cu micul Snorri - primul copil din părinți europeni despre care se știe că s-a născut în Lumea Nouă.

Întoarcerea lui Torfinn stârni dezamăgire. Unii dintre locuitorii Islandei („Țara ghețurilor”) speraseră că, mai devreme sau mai târziu, vor fi chemați în țara cea rodnică, unde creșteau grâul și vița de vie - și iată că unii dintre cei plecați nici nu ajunseseră acolo și alții pieriseră pe drumul de întoarcere. Totuși, un normand - tot din neamul neînfricat al lui Erik cel Roșu - porni din nou spre Vinland, împreună cu câțiva prieteni. De soarta lor nu s-a mai aflat nimic. Poate că au pierit într-o furtună pe mare sau poate în luptă cu băștinașii...

N-au lipsit istoricii care au pus la îndoială cele relatate de Snorri (cronica lui este redactată în jurul anului 1200, prin urmare, la două veacuri după aventuroasele călătorii ale lui Erik și Torfinn) - argumentele lor principale fiind: mai întâi că

răsunetul descoperirii unei alte lumi ar fi trebuit să fie mai puternic în Europa acelor vremuri, și în al doilea rând că, dintre ceilalți cronicari, doar Adam din Bremen (despre care am mai vorbit aici) pomenește despre Vinland, și numai în puține cuvinte. Aceste obiecții sunt astăzi înlăturate - Europa (pe întinsul căreia se petreceau atunci mari frământări sociale, provocate și de marile migrații ale popoarelor din Răsărit) avea alte preocupări și de aceea știrile despre marile călătorii ale normanzilor probabil că nici n-au trecut hotarele țărilor nordice. Leif și Torfinn, sluiți deopotrivă de șansă și de îndrăzneală, s-au așezat prin faptele lor în rândul celor cărora istoria le reține numele la capitolul marilor cutezători care au lărgit orizontul lumii noastre.

Se pare că, mai târziu, alți temerari au refăcut drumul spre apus al islandezilor. Astfel, o piatră cu o inscripție runică menționa o asemenea călătorie, probabil altă încercare decât cele amintite; dar ploile și vânturile aspre ale Nordului au ros fața pietrei, ștergând urmele. Mai de curând, în orașelul american Kensington s-a descoperit o altă piatră cu o inscripție runică amintind o expediție din 1354 trimisă de regele Magnus al Norvegiei să caute pe supraviețuitorii unor coloniști normanzi din Groenlanda; „Opt goți (suedezi - H.M.) și douăzeci și doi de norvegieni, în călătorie din Vinland spre apus, ne-am oprit lângă două stânci la câteva zile de drum spre nord de

această piatră. Am plecat să pescuim cale de o zi; când ne-am întors am găsit zece oameni plini de sânge și morți. Ave, Fecioara Maria, mântuiește-ne de rău”. Pe o latură a pietrei se află gravată mențiunea: „Sunt zece oameni de-ai noștri să păzească nava, la paisprezece zile de această insulă. Anul 1368”. Mulți cercetători sunt de părere că această inscripție e un fals, deoarece e greu de crezut că în secolul al paisprezecelea o asemenea călătorie ar fi rămas fără ecou.

Nici textul cronicii lui Snorri Sturlesson, n-a scăpat de unele critici (adesea aspre și chiar nedrepte) și mai ales de diferite interpretări; printre acestea din urmă, interesantă este cea care se dă în ultima vreme numelui Vinland, care n-ar însemna „Țara vinului”, ci „Țara de la graniță” (adică: „Țara unde se sfârșește oceanul”). Dar despre cronicarul și poetul Snorri Sturlesson și creația sa, uimitoare pentru acea vreme, va fi vorba și în cele ce urmează.

## 11.

### **EDDA, SAGA ȘI CÂNTECELE SCALZILOR: PRIMELE „POVESTIRI CU PIRAȚI” DIN LITERATURA UNIVERSALĂ**

Vechile cântece nordice, adunate în culegerea cunoscută sub numele de *Edda*, constituie - alături de *sagas* - cel mai cuprinzător monument

al creației literare germanice, de asemenea unul dintre izvoarele principale de cunoaștere a organizării sociale și felului de viață al vechilor locuitori din țările nordice.

Edda își are istoria ei scrisă - care începe de pe la mijlocul veacului al șaptesprezecelea, când episcopul islandez Bryniolf Sveinsson a găsit un pergament scris cu caractere latine și cuprinzând douăzeci și nouă de cântece, pe care l-a intitulat „Edda Saemundi”, deoarece credea că are de a face cu opera culeasă de Saemund Vigusson (în jurul anului 1100). Mai târziu, ea a fost atribuită lui Snorri Sturlesson, cronicar, savant, bărbat de stat și poet. De fapt, atât Saemund cât și Snorri au folosit cânturile Eddei în opera lor, dar este astăzi unanim acceptată teoria că autorul manuscrisului descoperit de episcopul islandez (manuscrisul se află astăzi în biblioteca regală din Copenhaga, sub numele de „Codex regius”) este probabil un mic nobil de țară, care a însemnat cântecele culese de la scalzi.

Avem, așadar, a face cu două opere distincte: Edda veche, în versuri, anonimă - și Edda nouă, în proză, redactată de Snorri Sturlesson prima dată (probabil) din secolul al doisprezecelea, cea a lui Sturlesson din primii ani ai celui următor. Dar cântecele Eddei (vechi) - de o simplitate grandioasă, fidele vechii tradiții nordice și toate de concepție păgână - sunt mult mai vechi decât data redactării lor; de pildă, unele dintre

cântecele despre eroi (cele despre Sigurd, Etzel-Atila, Hamdir ș. A.) datează toate din jurul anului 500 en. În afară de cântecele despre eroi și despre zei, toate cu pronunțat caracter epic, Edda veche mai cuprinde blesteme, descântece, formule magice, sfaturi practice, redactate în limba veche norvegiană și compuse în metri antici.

Cealaltă Edda, a lui Snorri Sturleson - redactată de un erudit, posesor al unei culturi cu totul uimitoare pentru acea vreme - constituia o încercare de a lega tradițiile nordului scandinav de antichitatea clasică, ea împletește evenimentele reale, istorice, cu elemente de ficțiune, fantastice. Fugarii din Troia, povestește Snorri, după ce au fost înfrânți de greci, au pribegit pe mări până ce norocul le-a scos în cale țărmurile necunoscute ale Nordului: prin urmare, scandinavii sunt urmașii troienilor și moștenitorii civilizațiilor egeice! Afirmatie eminentă fantastică. Dar, privită din punctul de vedere al temei noastre, ne îndeamnă la stabilirea analogiei dintre metodele piraților cilicieni (Tarsus, capitala Ciliciei nu era prea depărtată de Troia - ambele pe coasta stâncoasă a Asiei Mici) și strandhugul vikingilor...

Edda nouă cuprinde și un tratat de poezie ("scalda") cu exemplificări din poezii acelei vremi, tratat, alcătuit, se pare, în întregime de către Snorri Sturleson. Poezia scaldă este totdeauna scrisă pe o temă dată și preamărește faptele unor eroi, regi sau nobili, într-o limbă îngrijită, dar



uneori încărcată de prea multe metafore.

Iată cum descrie Thorijorn Hornklofi - unul dintre scalzii care au cântat faptele eroice ale lui Harald Harfaarger regele unificator al Norvegiei - bătălia din fiordul Hafr:

*În Hafr-fiord se-adună drakkare setoase de luptă,  
Cu borduri măiestru sculptate, cu capete mari de balauri.  
Se pregăteau acum regii pe Harald-viteazul să-nfrunte;  
Sclipeau în bătaia luminii, puternice scuturi și sulii,  
Iar spade aduse din Sud, scânteii slobozeau din oțele.  
Semeții războinici cu blănuri de lup azvârlite pe umeri,  
Cu strigăt cumplit însoțind zăngănitul de arme,  
Deschiseră lupta.*

*Crâncen scrâșneau oțelul pe scuturi și ploaie de pietre-ncepuse,  
Iar crunții balauri ai mării făceau să vuiească adâncul.  
Și fură învinși de Harald viteazul, acelu ce jurase  
Că-i va învăța să cunoască supunerea față de dânsul.  
Dușmanii rămași în viață, în fugă își caută scăparea  
Și grabnic vâslesc înspre larg; departe rămâne fiordul.*

Literatura și filmul de aventuri, benzile de desene animate și (mai recent) serialele de televiziune au găsit o sursă de inspirație foarte bogată în vechile legende nordice. Saga este relativ târzie; ea s-a născut în Islanda unde normanzii - mai întâi vikingul Naddoor, apoi suedezul Gardar Svararson și norvegianul Floki Vilgerdarson - au ajuns abia în a doua jumătate a veacului al nouălea.

Legende nordice, cântecele scalzilor și cronicile (cum este cea a lui Saxo Grammaticus) sunt

primele manifestări literare în care pirații sunt de multe ori eroii principali - ele se află, de altfel, la originea majorității producțiilor literare și cinematografice din acest domeniu, care au popularizat în cele cinci continente numele unor eroi ca Ragnar, Helgo, Sven Barbă despăcată, Haldan, Olo cel Sprinten, Erik, Uraggim, Ebbo, Harald Dinte albastru, Godvin ș.a.

Așa este povestea neînfricatului viking Helgo (Helgi), fiul regelui Huidan și fratele regelui Karl, și a luptelor sale împotriva venzilor (populație slavă dintre cursul mijlociu al Vistulei și cursul superior al Elbei), saxonilor și a longobarzilor - lupte despre care relatează două cânturi ale Eddei. Helgo a pornit din fiordul Roskilde, unde își avea reședința, a urcat cu drakkarele sale pe Elba, până la Stade, și a distrus întreaga flotă a principelui saxon Hunding care se pregătea să atace Danemarca. Apoi a pornit spre insula Thor-O, unde se afla castelul prințesei Thora, pe care l-a cucerit. Ca șef al expediției, îi revenea ca pradă și prințesa-fecioară, care apoi a dat naștere unui copil... Mai târziu, Helgo a renunțat la tron în favoarea fratelui său și a pornit pe mare. Se pare că a descoperit și câteva țărmuri depărtate și necunoscute până atunci (după cum ne informează Saxo).

Și mai este povestea fraților Haldan și Harald. Primul era rege al Danemarcei, dar a renunțat la tron și a pornit, împreună cu fratele său, să

colinde mărire în căutare de pradă. Harald a nimerit în imperiul lui Carol cel Mare unde, impresionat de viața civilizată și de bisericile monumentale, s-a creștinat, și, cu ajutorul lui Ludovic cel Pios, s-a întors în patrie devenind primul rege creștin al Danemarcei. Fratele său Haldan a rămas pirat până la sfârșitul vieții, fiind eroul a numeroase întâmplări aventuroase.

Legenda ne vorbește și despre cel mai mare vânător de pirați din Marea Nordului, anume Olo cel Sprinten care, trimis de tatăl său să curețe apele Norvegiei de pirați, iese învingător în nu mai puțin de șaptezeci de bătălii navale și distruge drakkarele unor vikingi renumiți ca Huirvill, Thorwill, Neff, Retuart, Erand și alții. Rămas singur stăpân pe mare, Olo se căsătorește cu fiica regelui Rieg al Suediei și se încoronează rege al Danemarcei. Monarh nespus de crud și sângeros, este ucis de supușii săi.

O altă legendă relatează întâmplările aventuroase ale vikingului Uraggim din Suedia, care o iubea pe Asura, frumoasa fiică a regelui Frotho al Danemarcei. Pentru a căpăta mâna ei, a colindat mărire și țărurile până departe, cucerindu-și faima prin fapte de arme. Saxo Grammaticus ne povestește că din căsătoria lui Uraggim cu frumoasa Asura s-au născut doisprezece fii, care au devenit cu toții pirați, dar până la urmă alți doi vikingi, pe nume Hjalmer și Ararod, i-au trimis pe toți în Wallhalla, unde Odin

îi primește și-i ospătează în petreceri pe eroii căzuți în luptă...

Scene de groază cuprinde povestea piratului Roetho, care nu se mulțumea să-și ucidă victimele, „ci tortura și schingiua prizonierii cu cea mai mare cruzime ce se poate închipui și care nici nu poate fi descrisă”, după cum ne spune Saxo. Același Saxo descrie, de pildă, cum Roetho lega un picior al victimei de o stâncă, iar celălalt picior de trunchiul unui arbore îndoit, apoi dădea drumul copacului care rupea trupul prizonierului în două. În cele din urmă, prințul norvegian Borchat reușește să-l ucidă pe cruntul Roetho, găsindu-și și el moartea în cursul luptei.

Femeile joacă un rol însemnat în literatura populară nordică. Una dintre cele mai cunoscute eroine este prințesa-pirat Altilda sau Alfilda) care-l iubea pe prințul Alf, fiul regelui danez Sivard. Cum mama ei se opuse căsătoriei, Altilda plecă pe mare cu un drakkar al cărui echipaj se compunea din fete pricepute în mânăuirea armelor și curând deveni vestită pentru temeritatea ei. La rândul lui, prințul Alf își alege un echipaj de războinici încercați și porni să organizeze expediții piraterești, ascunzându-și însă cu grijă identitatea. Iar ceea ce era firesc să se întâmple, s-a întâmplat: cele două nave de pradă se întâlniră în larg. La prora uneia, Altilda, cu scutul în față și cosițele blonde fluturând în vânt - la prora celeilalte frumosul prinț Alf. Când cele două

drakkare se abordară, în loc să pornească la luptă sângeroasă, cei doi conducători, recunoscându-se, se îmbrățișară, după care echipajele sărbătoriră o nuntă în cel mai autentic stil viking...

Saga ne povestește apoi despre prințesa norvegiană Sela, care purta straie bărbătești și conducea echipajul unui drakkar temut pe toate mărilor Nordului; despre surorile Russila și Stikla, care terorizau cu drakkarul lor coastele frizone; despre fiica firosului pirat Godvin, pe nume Ghita, care a ajuns regină a Angliei și despre multe alte femei curajoase care au pornit pe „drumul lebedelor” - cum numeau nordicii cărările mișcătoare ale mării - practicând abordajul, strandhugul și toate celelalte mijloace inerente îndeletnicirii de pirat, cu nimic mai prejos decât bărbații.

După cum am arătat, multe din povestirile din edda, saga și cântecele scanzilor - în care se împletesc elemente mitologice cu realități istorice și sociale - sunt primele „povestiri cu pirați” din literatura universală. Mai târziu, numeroși scriitori și scenariști vor aborda această temă atrăgătoare, iar unii dintre ei vor folosi în opera lor chiar personajele și întâmplările aventuroase din cronicile lui Snorri și Saxo, ale căror nume au fost pe nedrept date uitării.



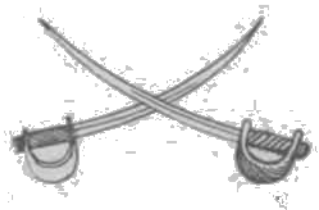


### III

## URMAȘII VIKINGILOR: PIRAȚII BALTICI ȘI HANSEATICI

*Krieg, Handel und Piraterie, Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.* Mefisto, în *Faust* (II, 5) de Goethe

(„Război, negoț, piraterie, Treime sunt, de nedespărțit”)



1.

## **CULTUL LUI SWANTEWIT, IDOLUL PIRAȚILOR DIN ARKONA**

După ce în țările din nordul Europei s-a instaurat orânduirea feudală, expedițiile vikingilor s-au rărit și și-au pierdut treptat forța de șoc. Modestul jarl aduna în jurul lui câțiva prieteni pricepuți în navigație și în mânuirea armelor, pornea la drum cu drakkarul și jefuia vasele sau țărmurile întâlnite în cale, după care, încărcat de pradă, se întorcea în fiordul lui - aceasta se numea piraterie. Regele, însă, aduna o flotă uriașă și pornea să prade țări întregi apărate de alte flote; aceasta se numea război...

Totuși, ar fi o mare greșeală să ne închipuim că în acele vremuri (este vorba de primele veacuri ale mileniului nostru) pirateria a dispărut cu totul de pe mările nordice și că galerele încărcate de mărfuri ale negustorilor navigau în deplină siguranță - ea n-a dispărut, ci s-a mutat doar către Răsărit, în părțile locuite de slavii baltici. Aceștia fuseseră multă vreme în contact cu normanzii, de la care deprinseseră unele obiceiuri... în ce privește pirateria, „... învățaseră mult de la vikingi, și chiar îi întrecuseră”, după cum ne asigură un foarte competent cercetător (Walther Vogel: *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Berlin, 1969 - „Istoria navigației maritime germane”).



Slavii baltici au fost vreme de veacuri parteneri comerciali ai normanzilor. După consolidarea relațiilor feudale în țările nordice, neguțătorilor slavi li se puseră diferite restricții în orașele comerciale în care predomina populația de origine germanică; este unul dintre motivele pentru care acești neguțători începură să organizeze expediții piraterești având drept scop capturarea mărfurilor ce se transportau pe Baltica.

Una dintre cele mai puternice cetăți ale piraților baltici se afla la Arkona (în slavă: Urkan), pe insula Rugen. De aici, pe vânt favorabil era cale de un ceas până la ruta maritimă ce unea Riga cu Lubeck și pe care circulau navele comerciale germane și olandeze. Pirații de la Arkona erau din neamul rănilor și nu trecuseră la creștinism; ei îl sprijiniseră pe Cruto, ultimul cneaz slav al Lubeckului, și se refugiaseră aici după ce principii creștini le distruseseră (în 1068 sau 1069) sanctuarul de la Rethra. Pe o stâncă de calcar, înaltă de patruzeci și șase de metri, își clădiseră cetatea și templul închinat lui Swantewit. Cetatea avea ziduri groase și înalte, fiind apărată din trei părți de stânca abruptă. În fața templului situat la extremitatea nordică a stâncii se ridica, înaltă de nouă metri, statuia lui Swantewit, idolul păgân căruia i se închinau pirații rani.

Cât de veche este așezarea de pe impunătoarea stâncă de la Arkona nu se știe; ea datează în orice caz dinaintea distrugerii sanctuarului de la

Rethra. Unii cercetători mai noi (înzestrați cu multă fantezie) au emis ipoteza interesantă că „Insula chihlimbarului” de care vorbește în jurnalul său Pytheas din Massilia ar fi insula Rugen, iar „Stâncile de argint” ar fi Arkona; renumitul geograf și explorator antic arată că, încă pe vremea aceea (așadar cu patru veacuri înainte de era noastră), locuitorii acelor țărmuri și insule nordice plecau cu navele lor în pelerinaj să-și celebreze acolo ritualurile în cinstea zeilor.

Istoria ceva mai nouă a Arkonei prezintă mai puține lacune. Știm că danezii au încercat de trei ori s-o cucerească (în 1136, 1159, și 1166), fiind de tot atâtea ori respinși. Abia în cursul expediției întreprinsă de regele Waldemar I, în anul 1168 (la exact un veac de la căderea celeilalte cetăți-sanctuar, Rethra), un războinic danez a descoperit că, sub turnul porții, solul cedase datorită eroziunii, astfel încât se formase acolo o grotă. Cu ajutorul unor suliți și funii, danezii au confecționat o scară, cățărându-se până la grotă și, folosind șomoioage de câlți îmbibate cu smoală și tufe uscate, reușiră să dea foc porții. Focul cuprinse și parapetul lemnos de pe coronamentul zidurilor, astfel că pirații, care nu aveau apă în interiorul cetății, fură nevoiți să înceapă negocieri.

Regele Waldemar nu le puse condiții grele: ranii trebuiau să-i elibereze pe captivi, să treacă la creștinism și să distrugă idolul căruia i se închinau. Nu le puse nici măcar condiția să cedeze

zece la sută din veniturile lor bisericii, după cum era obiceiul - episcopul danez Absalon preferă să-i plătească pe preoți din buzunarul lui decât să și-i facă din nou dușmani pe periculoșii pirați din Arkona.

Se pare însă că renunțarea la vechiul cult și distrugerea idolului lor a fost pentru ei o grea lovitură, căci iată ce povestește în cronica lui același Saxo Grammaticus: „...iar a doua zi, doi nobili danezi, pe nume Esbernus și Suno, primiră de la rege porunca să prăbușească în adâncuri statuia zeului. Ei smulseră vălurile ce acopereau acel chip sacrosant și porunciră oamenilor lor să folosească securile, dar să bage bine de seamă ca nu cumva să fie striviți de greutatea uriașă a acelei mase ce se prăbușea, căci astfel ar fi apărut ca victime ale răzbunării zeului. Toată populația cetății se adunase în jurul templului și aștepta ca Swantewit (căci așa îi spuneau ei zeului) să pedepsească într-un fel îngrozitor pe cei ce se încumetau la asemenea nelegiuire. Dar statuia, retezată cam în locul unde se află partea de jos a fluierelor picioarelor, se prăbuși cu zgomot, oprindu-se în peretele templului. Ca s-o poată scoate de acolo, Suno porunci să fie dărâmat acest zid. Uriașa sculptură de lemn căzu cu zgomot la pământ. Duhul rău care sălășluia în ea ieși dinăuntru sub forma unei fiare întunecate și fugi dispărând într-o clipită din ochii mulțimii adunate împrejur. Pe urmă, când li se porunci locuitorilor

cetății să lege funii în jurul idolului de lemn și să-l tragă afară, aceștia se împotrivesc, căci încă mai aveau vechea lor credință și se temeau. Treaba aceasta trebuie să fie îndeplinită cu ajutorul unor captivi și a unor străini care veniseră cu negoț în cetate... Statuia a fost târâtă până în tabără, iar ostașii se adunară în jurul ei și mult se minunară... Către seară, bucătarii se apucară și sparseră cu securile idolul detronat, până îl făcură vreascuri și surcele, după cum aveau nevoie pentru vetrele lor”.

Astfel a sfârșit Swantewit (numele e totuși de origine germanică: „Alb ca lebăda”), căruia i se mai spunea „Idolul Stâncii-de-Cretă” și „Stăpânul Mării Răsăritene”, sub cazanele trupelor de ocupație daneze. Dar o dată cu el n-a sfârșit și pirateria din Baltica; dimpotrivă, unele condiții economice - între care comerțul înfloritor al orașelor făcând parte din liga hanseatică - au făcut ca în aceste părți ale Europei pirateria să fie practică pe scară largă în veacurile al treisprezecelea și al paisprezecelea. Dar despre Rugen, insula calcaroasă pe care se afla Arkona, vom mai vorbi pe larg în legătură cu Stortebeker, unul dintre cei mai mari pirați ai vremii sale.

**2.**

## **MISTERUL „DRAGONULUI DE AUR” DIN GAND**

Normanzii încetează de a mai fi pirați din

perioada în care țările nordice se unifică sub conducerea unor regi, trec la creștinism și adoptă organizarea socială feudală; acest proces a fost mai rapid în ducatul Normandiei - Robert Guiscard și Robert Diavolul erau, după cum arătam mai înainte, seniori feudali tipici - și mai lent în țările nordice. Istoria reține chiar numele unor regi și jarli scandinavi care și-au păstrat până târziu, la două și chiar trei veacuri după ce creștinismul a fost adoptat în țările lor ca religie oficială, unele instituții tradiționale normande - de pildă, îmbinarea ritualului creștin cu elemente păgâne amintind de cultul lui Odin - iar ocazional practicau și strandhugul după vechiul obicei al vikingilor. În această privință este caracteristic pelerinajul întreprins, în anul 1107, de regele Sigurd al Norvegiei. Să vedem cum s-a desfășurat pioasa călătorie către „locurile sfinte” a acestui rege creștin.

În toamna aceluiași an, șaiszeci de corăbii, având la bord câteva mii de oameni, ridicară ancora pornind către „țara sfântă”. Primul popas îl făcură la Londra, unde rămaseră să ierneze ca oaspeți ai regelui Henric I (fiu al lui Wilhelm Cuceritorul). Negustori pricepuți, normanzii schimbă mărfurile aduse cu ei (blănuri de urs, colți de morskă) cu merindele trebuincioase îndelungatei călătorii.

În primăvară, norvegienii își reluară călătoria, înfruntară o furtună puternică, zăboviră câțva

timp pe țărmul francez și în toamnă ajunseră în Galicia (în nordul Spaniei), unde Sigurd intenționa să ierneze. Dar aici normanzii nu mai găsiră bunăvoința cu care fuseseră întâmpinați în Anglia - Galicia se resimțea greu de pe urma deselor incursiuni ale arabilor (sarazinilor) și ale piraților din Nord, și de pe urma luptelor neîncetate dintre seniorii locali. Așa se face că, pentru mărfurile oferite de normanzi, localnicii nu aduseră provizii pentru schimb. Atunci, Sigurd, după vechiul obicei al strămoșilor săi vikingi, hotărî să ia cu sabia ceea ce nu putuse obține prin bună înțelegere. Iar oamenii săi, în egală măsură negustori și pirați, nu stătură mult în cumpănă, jefuiră câteva așezări, încărcară pe navele lor tot ce se putea transporta și - după cum cerea tradiția strandhugului - dădură foc satelor. Apoi porniră mai departe în cucernicul lor pelerinaj...

în largul coastelor Portugaliei de astăzi, flota scandinavă întâlnește o flotă arabă alcătuită din șaptezeci de corăbii. Pirații din Nord se întâlneau cu cei din Sud (despre care vom vorbi mai departe pe larg). Cronica nu ne dă amănunte cu privire la bătălia navală care a avut loc atunci, în toamna anului 1108, între cele șaiszeci de nave norvegiene și cele șaptezeci de nave sarazine, dar este lesne să ne închipuim înclăștarea pe viață și pe moarte între acești tâlhari ai mărilor, specializați în abordaje și în jafuri. Pirații din Nord obținură o victorie categorică: numeroase nave arabe fură

incendiate sau scufundate, opt dintre ele, pline de mărfuri scumpe, fură capturate de războinicii scandinavi ai regelui Sigurd și numai câteva abia reușiră să scape cu fuga.

La trecerea Gibraltarului, flota norvegiană întâlnește din nou câteva nave ale piraților sarazini, pe care le împrăștie fără greutate. În insulele Baleare, pirații regelui Sigurd nici nu mai încercară să negocieze: trecură populația prin foc și sabie, luară tot ce socoteau că le poate fi de folos și porniră spre Italia. Aci, găsind oameni din țările nordice care se stabiliseră în Sicilia încă din anul 1043, zăboviră mai multă vreme în petreceri și veselie. În sfârșit, porniră la drum către Palestina unde ajunseră cu bine. Acoperiră de daruri pe regele Balduin (regatul Ierusalimului fusese întemeiat în 1099 de către cruciați) și-și petrecură acolo toată iarna, luând parte la mai multe lupte cu musulmanii. În primăvară, normanzii regelui Sigurd porniră spre Bizanț.

În ciuda puternicelor reminiscențe de viking pe care le vădea în firea lui, regele Sigurd era un mare iubitor de fast - ca orice monarh feudal. De aceea își pregăti o intrare spectaculoasă în capitala imperiului bizantin; cele șaiszeci de nave cu vele purpuri se înșirară una după alta, într-o ordine perfectă, iar corturile multicolore și bogat împodobite creau impresia unei procesiuni ieșite din lumea de basme a Orientului. La rândul său, Alexios I Comnenul, împăratul Bizanțului, nu se

lăsă nici el mai prejos în ceea ce privește ospitalitatea și fastul caracteristice lumii bizantine: în cinstea lui Sigurd au fost organizate jocuri de circ și mari serbări în palatul imperial.

Dar atât regele Sigurd cât și împăratul Alexios erau oameni foarte practici. Așa se face că între cei doi monarhi se încheiară și unele afaceri negustorești: Sigurd își vându flota împăratului pe o sumă respectabilă și hotărî să se întoarcă în Norvegia pe uscat. Împăratul Alexios, iubitor și protector al artelor, preocupat în permanență să înfrumusețeze Bizanțul, porunci ca „Balaurul de aur” (de fapt, de bronz aurit) care împodobise prova navei lui Sigurd, să fie desprins de la locul său și așezat pe unul dintre turnurile bisericii Sf. Petru din oraș.

Prea multă vreme n-a stat dragonul lui Sigurd în Bizanț - se pare că avea și el nostalgia depărtărilor, ca meșterii nordici care-l făuriseră. Pe unde a rătăcit nu se știe, dar astăzi se află pe turnul primăriei din Gand (în Flandra), unde locuitorii orașului sunt foarte mândri de el. Nu se cunosc împrejurările în care a ajuns în Flandra - dintre zecile de ipoteze, unele foarte năstrușnice, mai plauzibilă pare a fi cea după care ar fi fost cumpărat de către negustori hanseatici, probabil că încă înainte de căderea Constantinopolului sub turci.

Și iată că balaurul lui Sigurd, vechi de aproape un mileniu, aurit cu grijă la fiecare trei sau patru



decenii, a devenit un fel de semn iconografic al Gandului, oraș situat într-o țară ale cărei țărmuri erau adesea pustiite de strămoșii vikingi ai aceluiași Sigurd, cu drakkarele lor purtând aceiași dragoni la proră...

### 3.

## **ROGER DE FLOR: UN PIRAT AJUNGE „ÎMPĂRAT AL ROMANILOR”**

Dacă pirații din Arkona nu depășeau, în general, Canalul Mânecii, limitându-și activitatea la mările de la miază-noapte, câțiva dintre urmașii lor au refăcut cele mai vaste itinerare ale vechilor vikingi, semănând teroarea până pe țărmurile Mediteranei și în Asia Mică, aceasta, din urmă fiind pe atunci provincie a Imperiului bizantin. Rudiger Blum era fiul dresorului de șoimi al împăratului german Frederic al II-lea, cu care a venit în Sicilia. Mai târziu, bătrânul șoimar a intrat în serviciul lui Konradin, regele Siciliei, și a fost executat prin decapitare împreună cu el, la Neapole, în 1268. Mama lui Rudiger se trăgea dintr-o familie nobilă din Brindisi (în sudul Italiei) și de aceea și-a schimbat numele în de Flor în germană: Blume „floare”. Rudiger Blum, devenit Ruggero de Flor, a crescut în sărăcie, deoarece proprietățile familiei fuseseră confiscate din ordinul lui Carol de Anjou, ca de altfel toate proprietățile aparținând

partizanilor lui Konradin.

La vârsta de zece ani, este ucenic pe o corabie comercială a cavalerilor templieri, la cincisprezece ani este marinar, la douăzeci este primit în ordinul templierilor, iar la douăzeci și cinci i se dă comanda galerei cu pânze „Șoimul” și participă la bătălia navală de lângă Acra (în Siria) împotriva sarazinilor. Cavalerii nu reușesc să reziste atacurilor repetate ale armatei sarazine, astfel încât hotărâsc să evacueze populația civilă din oraș. Numeroase doamne din nobilime aleg anume „Șoimul”, deoarece de Flor trecea drept cel mai priceput căpitan. Dar tânărul nostru nu reușește să reziste tentației și le jefuiește pe respectivele doamne de bijuteriile lor, după care le debarcă la Marsilia, iar el se îndreaptă spre Genova, unde putea să vândă pe preț bun prada.

Evident că după această acțiune eminentamente piraterească, de Flor nu se mai putea întoarce în patria sa adoptivă; de altfel, împotriva lui se emisese și o scrisoare papală care, împreună cu jefuirea doamnelor din Acra, îi consolidară renumele. Așa se face că nu i-a fost deloc greu să strângă în jurul lui o mână de oameni hotărâți care, întocmai ca și el, preferau viața aventuroasă pe întinsul mărilor: Fernando Ximenes, Berengar d'Etenca, de Roccaforte și alții. Acești mici nobili de țară își menajară la început conștiințele lor de creștini, atacând și prădând doar navele „necredincioșilor” - așadar, ale sarazinilor. Cu alte

cuvinte, luau ca pradă mărfurile pe care, la rândul lor, pirații sarazini le capturaseră de pe vasele comerciale venețiene și genoveze. Din când în când mai jefuiau și câte o regiune de coastă, având grijă ca mai întâi s-o declare „teritoriu făcând parte dintr-o țară inamică”. Mica flotă piraterească, în frunte cu „Olivetta”, nava-amiral de sub comanda lui de Flor, ajunse curând să terorizeze întregul bazin mediteranean.

Între timp, situația politică din Italia suferise schimbări însemnate. În 1296 pe tronul Siciliei se suise Frederic al II-lea de Aragonia, care se afla în permanentă dușmănie cu Carol al II-lea al Neapolului și cu papa Bonifaciu al VIII-lea. Navele lui de Flor constituiau o forță apreciabilă nu atât prin numărul lor, cât prin iscusința și experiența oamenilor aflați, prin însăși îndeletnicirea lor, într-o luptă continuă. De aceea, n-a surprins pe nimeni faptul că Frederic i-a oferit lui de Flor titlul de amiral și l-a ridicat la rangul de consilier de coroană. Și n-a surprins pe nimeni că de Hor a acceptat: acum avea prilejul să se răzbune pe cei din neamul de Anjou, care-i uciseseră tatăl și-i confiscaseră averea. Este perioada în care activitatea lui de Hor este numai pe jumătate piraterească: pe de o parte, arborând pavilionul regatului Siciliei, flota lui se ivea în fața coastelor Neapolului, Pisei, Provencei, atacând navele comerciale dușmane pentru a umple visteria Siciliei - pe de altă parte, întreprindea raiduri

piraterești pe cont propriu în apele Genovei, ale Spaniei și Africii de Nord, atacând navele fără a ține seama de pavilionul pe care acestea îl arborau.

Pacea de la Messina îl absolvi pe proaspătul amiral și consilier de coroană de orice sancțiuni ale actelor sale piraterești. Totuși, marele maestru al ordinului său îl somă pe „fratele Roger” (dacă Rudiger se transformase pentru sicilienii în Ruggero, acest din urmă nume devenise pentru templieri Roger) să-și ceară demiterea. Drept urmare, de Hor se adresează altor protectori, pe care îi găsi în Bizanț.

Imperiul bizantin se afla în vremea aceea pradă unor mari frământări, împăratul Andronic al II-lea; „...om îngăduitor, instruit, bun orator, era cu toată înfățișarea lui mândră, de o slăbiciune incurabilă și lăsa ca toate să se desfășoare la întâmplare. Astfel, în jurul lui domnea dezordinea cea mai de neînchipuit...” (Charles Diehl în ale sale „Figuri bizantine”) - iar împărăteasa Irina (de fapt: Jolanda de Montferrat, trăgându-se dintr-o veche familie din Apus) era un „...suflet ambițios și neastâmpărat”. Dinspre Răsărit imperiul era asaltat de turci, dinspre Apus de venețieni, iar pirații din Candia și Eubeea reușiseră să paralizeze în bună parte negoțul dintre Bizanț și coloniile sale.

De Flor se hotărî să profite de șansa ce i se oferea și puse, printre altele, următoarele condiții: un

titlu ducal, mâna unei prințese din familia imperială și solda pe patru luni înainte pentru cei două mii de oameni ai săi, și anume, o uncie de aur pentru Fiecare simplu soldat sau marinar și două până la patru uncii pentru ceilalți. (O socoteală destul de simplă ne va arăta că aceasta reprezintă mai mult de o sută de kilograme de aur, pentru acea vreme o sumă respectabilă.) Condițiile lui au fost acceptate imediat. Pe de altă parte, Frederic al Siciliei a fost atât de bucuros să scape de acest aliat sângeros și dominator totodată, încât a aprovizionat ceata de femei și copii ai mercenarilor - care însoțea flota ce naviga de-a lungul țărmurilor - cu pâine, brânză și carne, precum și cu o mică sumă de bani.

Nici nu apucase de Flor să pornească la drum și iată că în portul Licata (în sudul Siciliei, lângă Agrigento), îl întâmpină o navă imperială bizantină și o delegație îi înmânează contractul sub forma unei bule de aur semnate de împărat, împreună cu ridicarea sa la rangul unui megaduca (mare duce). Cronicarul Muntamer care ne-a lăsat descrierea drumului, ne asigură că „Dumnezeu le-a dat vânt favorabil” și după ce au oprit în insula Corfu, pe care au jefuit-o în treacăt (!), au sosit în portul Malvasia (în peninsula Laconia din Grecia), unde au fost primiți cu mult fast și unde li s-a remis jumătate din solda cuvenită. A doua jumătate au primit-o la sosirea în Bizanț.

Garda personală a proaspătului megaduca -

războinici în armuri strălucitoare, înarmați până în dinți - făcu mare impresie la Bizanț. Iar el însuși făcu mare impresie asupra tinerei (avea numai șaisprezece ani) prințese Maria, cu care se căsătorî scurtă vreme după aceea. Nunta dintre Maria, odraslă a vechii familii princiare a Paleologilor și Roger de Flor, mercenar, pirat și fiu al unui dresor de șoimi, s-a desfășurat cu fastul caracteristic curții bizantine și a durat zile și nopți în șir. Oamenii mirelui au sărbătorit și ei, în felul lor, evenimentul - și străzile Constantinopolului „...răsunau de strigătele oamenilor atacați, ale femeilor violate și de gemetele muribunzilor”, după cum ne asigură un cronicar, ceea ce displăcu din cale-afară gazdelor și mai ales prințului moștenitor Mihail (care, de fapt, împărțea cu tatăl său tronul). Nici negustorii și bancherii genovezi, care se bucurau de mare cinste la Bizanț, nu-l vedeau cu ochi buni pe de Flor: când i-au cerut acestuia cei douăzeci de mii de ducați, pe care-i primise în Italia sub formă de împrumut pentru a-și echipa soldații, piratul (acum mare duce bizantin) s-a mulțumit să dea din umeri, iar locotenenții săi începură să se uite cu jind și totodată amenințători la magaziiile ticsite de mărfuri ale genovezilor...

Dar iată că dinspre marginile răsăritene ale imperiului sosiră vești îngrijorătoare: turcii înaintau dinspre Anatolia. Venise vremea ca Roger de Flor să arate ce putea. În frunte cu nava-amiral,

flota mercenarilor porni în întâmpinarea turcilor. În marea bătălie ce se dădu lângă Arta (vechea Ambrakia, în Epir) turcii suferiră o înfrângere categorică; după terminarea bătăliei, toți musulmanii rămași în viață și trecuți de vârsta de zece ani fură măcelăriți. O pradă bogată luă drumul Bizanțului, iar în fortăreața Arta, devenită cartierul general al lui de Flor, ospetele și orgiile se țineau lanț.

Veștile despre viața de petreceri de la Arta se răspândiră de la un capăt la celălalt al Europei; mercenari și tot felul de aventurieri din toate țările începură să sosească în Epir, intrând în solda Bizanțului sub comanda locotenenților „catalani” (cum li se spunea) ai lui de Flor. Acesta trebuia adesea să folosească metode brutale și chiar pedeapsa cu moartea, pentru a-și putea ține în frâu trupa și a păstra cât de cât disciplina. Și totuși „...în ciuda izbucnirilor anarhice ocazionale... această așa-numită «companie catalană» era ultimul bastion împotriva turcilor care înaintau și asupra cărora a obținut în mai multe rânduri victorii nimicitoare”. (H. Leip, op. Cât.).

După una dintre aceste campanii, întreprinsă în stepele Asiei Mici și încheiată cu un măcel înfiorător, orașul Magnesia (în Lydia) - unde de Flor își păstra bogățiile obținute prin jaf - refuză să-și mai deschidă porțile în fața cetelor dezlănțuite ale Aventurierilor. Pentru a evita un

asediu, împăratul îl chemă la Adrianopol. De Flor parcurse drumul în fruntea flotei sale; în același timp, cavaleria și pedestrașii mergeau de-a lungul țărmului, aprovizionându-se prin jaf. Nici insula Chios n-a fost cruțată - urmele jafurilor și devastărilor de atunci se cunosc până astăzi, după aproape șapte veacuri. Dar răzbunarea piratului merse chiar mai departe: în loc să se îndrepte spre tabăra imperială, situată aproape de granița amenințată de bulgari, de Flor se instalează la Gallipoli, cea mai importantă fortăreață de pe Bosfor, de unde ceru împăratului un titlu mai mare, cel de „împărat al romanilor” (Cezar - Kaissar în grecește). Îl obținut - deși un asemenea titlu nu mai fusese acordat de patru sute de ani - și împreună cu el obținut ca feudă toată partea răsăriteană a imperiului.

Dar paharul se umpluse. Prințul moștenitor Mihail, împreună cu soția sa (de origine armeană), hotărâră să scape de acest templier renegat care jefuia în cel mai autentic stil pirateresc regiuni întinse ale imperiului. Pe față se purtară cu deosebită politețe: arătară că regretă lipsa de confort din tabăra militară și-i propuseră noului cezar să fie sărbătorit la Adrianopol. Cu toate că fusese avertizat de soacra sa - care cunoștea, bineînțeles, mult mai bine dedesubturile diplomației bizantine - de Flor, vanitos, nu voi să renunțe la ceremonia care urma să-l situeze pe aceeași treaptă socială cu principele imperial;



apăru în cartierul general însoțit de o gardă personală alcătuită din o mie și trei sute de oșteni în straie strălucitoare, fu primit cu fast și cu mari onoruri și invitat la un ospăț de șapte zile și șapte nopți. Către sfârșit, porțile marelui tricliniu al palatului imperial se deschiseră, soldații prințului moștenitor năvăliră și transformară ospățul într-o baie de sânge.

„Compania catalană” a răzbunat înfiorător moartea șefului ei. Sub conducerea foștilor locotenenți, a colindat în lung și-n lat pământul grecesc și mările care-l înconjoară, semănând peste tot groază și moarte. Vremelnici s-au pus în slujba unuia sau altuia dintre potentăți, o vreme s-au întărit în Atena practicând pe scară largă pirateria, au jefuit, au schingiuit, au ucis - pe urmă s-au destrămat în cele patru vânturi. De pe urma lor n-au rămas decât ruine. Până în zilele noastre s-a păstrat la locuitorii din Eubeea și un fel de blestem: „Mânia catalanilor să cadă asupra capului tău”... Dar probabil că foarte puțini eubeeni mai cunosc originea acestui greu blestem. (După cum la noi, gorjenii, care folosesc în mod curent expresia „ca pe vremea lui Pasvante”, nu mai știu că la originea ei se află jafurile săvârșite în urmă cu o sută și nouăzeci de ani de cetele de mercenari comandate de cruntul Pasvan-Oglu, pașă din Vidin, care incendiaseră orașul Tg. Jiu și semănaseră groază în satele înconjurătoare...).

## 4.

### „FRAȚII VITALIENI”

În nordul Europei secolul al treisprezecelea a adus unele schimbări însemnate, între care apariția hansei - o uniune comercială (apoi și politică) a orașelor interesate în comerțul pe Marea Nordului și Marea Baltică. Uniunea hanseatică, al cărei nucleu l-au format orașele Hamburg, Lubeck și Bremen, a devenit o forță politică deosebit de puternică mai ales după 1367, în urma războiului victorios împotriva Danemarcei. Mai târziu (sec. Al XV-lea) ea cuprindea mai mult de o sută șaiszeci de orașe, având depozite de mărfuri pe o arie imensă ce se întindea de la Bergen (în Norvegia) până la Bruges (în Țările de Jos) și de la Londra până la Novgorod.

După cum e și firesc, vasele comerciale ale hansei, cu calele pline de cele mai felurite mărfuri încărcate în toate porturile Lumii Vechi, constituiau o tentativă puternică pentru pirați. La un moment dat, pe mările nordice au apărut chiar pirați „specializați”, dacă putem spune așa, în abordarea și jefuirea navelor hanseatice. (De altfel, unii istorici mai noi îi și desemnează sub numele de „piraii hanseatici”.) Cine erau aceștia? Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie să luăm în considerație condițiile politice dominante atunci

în țările germane și scandinave.

Mulți nobili, stăpânitori pe câte o cetate sau numai pe un castel, nu se puteau obișnui cu gândul că întreaga putere se află acum în mâna regilor. Acești mici seniori se revoltau adesea, întreprinzând expediții de pradă pe domeniile învecinate, aflate tot sub suzeranitatea regelui. Revoltele căpătară amploare mai ales în a doua jumătate a veacului al paisprezecelea, când pe tronul Danemarcei și Norvegiei se sui o femeie: Margareta. Ce-i drept, în ce privește modul de a conduce treburile țării și de a purta război, regina Margareta nu era cu nimic mai prejos unui bărbat: pe regele Mecklemburgului, Albrecht al III-lea, de pildă, care căzuse prizonier, l-a ucis în chinurile cele mai îngrozitoare. Drept urmare, rudele și prietenii lui Albrecht începură să recruteze în diferite orașe baltice, mai ales la Wismar și la Rostock, mercenari pentru flota menită s-o combată pe apriga Margareta.

În aceste orașe trăiau urmașii temușilor pirați de odinioară, mulți de origine slavă-baltică, oameni cu spirit aventuros, buni navigatori, care nu s-au simțit niciodată prea bine în slujba seniorilor de la țară sau a negustorilor din orașele hanseatice. Iar sacii cu piper și celelalte mărfuri orientale atât de căutate, pe care se putea obține un preț bun, constituiau o tentație puternică. În scurtă vreme, flota era armată, pregătită de plecare.

Prima expediție avea ca obiectiv orașul

Stockholm. Flota reginei Margareta organizase în jurul portului o blocadă, prin care nu putea trece nicio navă comercială, și zeci de mii de locuitori ai Stockholmului erau amenințați cu moartea prin înfometare. Unele vase ale pricepuților și îndrăzneților navigatori baltici (deocamdată nu erau pirați, ci navigau, mai mult sau mai puțin oficial, sub pavilionul mecklemburghez) încărcate cu provizii, reușiră să spargă blocada, altele se strecurară noaptea, vâslind în cea mai desăvârșită tăcere, pe lângă navele flotei danezo-norvegiene, salvându-i pe cei din Stockholm de foamete. Proviziile se numeau pe vremea aceea „victualii” (din latina medievală; în latina clasică: victito - „a se hrăni” și victus - „hrană”), care în suedeză a dat „vitelii”; drept urmare, flota temerarilor contrabandiști primi numele de „Frăția Vitalienilor”, nume ce va dăinui multă vreme pe aceste meleaguri, rostit uneori cu admirație și deseori cu groază.

Fără a avea deocamdată un conducător proeminent - ca Roger de Flor, de pildă - cei din Frăția Vitalienilor procedară întocmai ca acea „companie catalană” de tristă memorie: își închiriară navele și spadele celui ce plătea mai bine. Mai întâi luptară pentru Dietrich Damerow, episcop de Dortmund, împotriva cavalerilor ordinului german (teutoni); apoi sub Erich Mecklemburg, fiul nefericitului Albrecht, în campania acestuia împotriva urmașilor

Margaretei. Iar între două campanii, prădarea vaselor comerciale care plecau din porturile hanseatice sau se îndreptau către aceste porturi era un lucru de la sine înțeles...

Curând se ivi necesitatea unui loc ferit, a unei insule bine apărate, unde Frații Vitalieni să se poată refugia la nevoie (necesitate pe care mai înainte o resimțiseră și pirații mediteranieni, iar mai târziu se va ivi și pentru pirații caraibi); locul de refugiu a fost repede găsit: Gotland, o insulă lungă de patruzeci și patru de kilometri, situată la o distanță de optzeci de kilometri de țărmul suedez, aridă în interior, dar prevăzută cu porturi bune. Cucerirea ei n-a ridicat probleme, și iată-i pe Frații Vitalieni instalați în Gotland și pândind vasele ce navigau între orașele hanseatice și porturile baltice, pe cele englezești care se îndreptau spre Rusia și pe cele olandeze care transportau brânzeturi și postavuri spre Stockholm sau Riga. Mărfurile luate ca pradă erau desfăcute pe piețele de la Wismar și Rostock, cele două orașe de unde pornise, de fapt, Frația Vitalienilor.

Viața piraților de pe insula Gotland s-a desfășurat „liniștită” atâta vreme cât Danemarca și cavalerii teutoni s-au aflat în luptă pentru cucerirea puterii în Baltica. E drept că unele orașe - de pildă Stralsund - exasperate de expedițiile piraterești ale celor de pe Gotland și geloase pe Wismar și Rostock pentru beneficiile realizate din

vânzarea prăzilor, mai organizau câte o expediție împotriva piraților, dar fără prea mult succes. Mai târziu, însă, când teutonii, sprijiniți de orașele de pe coasta Prusiei, cuceriră supremația în Prusia, Estonia și Lituania, lucrurile se schimbă. Ca urmare a unei expediții (1398), Frații Vitalieni fură nevoiți să fugă de pe Gotland, cu care prilej pierdură o parte a mărfurilor obținute prin jaf, de asemenea, mai multe nave împreună cu echipajele lor. Cei patru mii de războinici teutoni trecură prin foc și sabie ascunzătoarea piraților.

Pierderea insulei Gotland a fost o grea lovitură pentru Frații Vitalieni. Căutară mai întâi refugiu pe insula Rugen, altă veche vizuină de pirați; dar orașul Stralsund, ai cărui magistrați îi urmăreau cu tenacitate, era prea aproape. Atunci se strecurară prin strâmtoarele dintre Marea Baltică și Marea Nordului, apoi spre sud, până la insula Helgoland, în fața coastei frizone.

O dată cu părăsirea Gotlandului, pentru Frații Vitalieni începe o perioadă nouă de activitate strâns legată de numele lui Stortebeker - căpetenia de pirați despre care, până în zilele noastre, printre marinarii și pescarii de pe mările de la miază-noapte circulă nenumărate legende.

## 5.

# **CLAUS STORTEBEKER ȘI LIGA HANSEATICĂ**

În perioada evacuării forțate a insulei Gotland, câțiva dintre căpitanii Frăției Vitalienilor deveniseră faimoși pe întregul spațiu dintre Anglia și Rusia, numele lor fiind rostite cu groază; se spunea despre ei că „se aruncă asupra prăzii ca un nor de lăcuste înfometate”. Cei mai mulți dintre ei se ascundeau sub nume de împrumut. Așa era, de pildă, Klaus Schedel, a cărui poreclă (în germană Schadel - „țeastă”, „tigvă”) spune multe. Un altul, magister Wigbold, își merită cu prisosință titlul deoarece era un om deosebit de cult și știa latinește - Originar din Rostok, studiasse la Oxford. Mai erau apoi Wichmann, Heinrich Corte, Jean Velhove, von Derlow, Weddemunkel - de asemenea, doi dintre ei - Anume Manteuffel și Moltke - care (dacă nu cumva se ascundeau sub nume de împrumut), ne duc la supoziția că erau reprezentanți ai celei mai vechi nobile din Pomerania.

Toți cei citați mai sus erau însă simpli căpitani, aflați sub comanda lui Claus (Clas) Stortebeker și a lui Godeke Michels, două nume la auzul cărora negustorii din orașele hansei și marinarii de pe mările nordice își făceau cruce...

Este probabil că Stortebeker (în germană - *Sturzen Becher*, „dă cupa peste cap” sau, mai liber, „o cupă dintr-o sorbitură”) era și el un nume de împrumut. Hans Leip (în lucrarea din care am mai citat) presupune că sub acest nume se ascundea un senior din vechea familie Alkun, care avea pe

blazonul său un corn de băut, de unde și porecla lui. (De altfel, acest tip de corn, care nu poate fi așezat pe masă decât după ce a fost băut până la fiind, amintește într-un mod foarte insistent de cornurile - și obiceiurile de ospete - ale vechilor vikingi...) Sub comanda lui Stortebeker, vasele piraterești gonite din Gotland căutară mai întâi refugiu pe insula Rugen, vechea vizuină a piraților rani, adoratorii lui Swantewit. Dar situația se schimbase, așezările de pe insulă se întăriseră și opuneau rezistență. Stortebeker, care în câteva expediții anterioare fusese până în Spania și cunoștea țărmurile apusene ale Europei, hotărî să pornească spre coasta și insulele frizone din Marea Nordului.

Seniorii frizoni reușiseră, în parte, să-și păstreze o oarecare independență față de împărații Germaniei și de regii Franței. Ocazional, pentru a-și mai rotunji veniturile, practicau și pirateria, treabă mult ușurată de faptul că locuitorii acestor țărmuri erau din tată în fiu pescari și navigatori, precum și pricepuți constructori de nave. Acești nobili feudali au fost mulțumiți să adăpostească și chiar să ia în slujba lor pe oamenii lui Stortebeker, Godeke Michels și Magister Wigbold. Documentele vremii ne arată că numai Kenno ten Broke a angajat șase sute dintre ei, alții au intrat în solda lui Edo Winneken din Rustringen și a contelui Cordt de Oldenburg. Pentru expediții de proporții mai mari se aliau cu toții, ajungând la un efectiv



de peste o mie și cinci sute de oameni.

Vreme de trei ani, Stortebeker cu oamenii lui au dominat ca stăpâni absoluți asupra Mării Nordului. Câteva încercări ale Angliei (în alianță cu Danemarca), de a pune capăt pirateriei în apele ei, au dat greș. Nici navele militare echipate de hansomă nu avură mai mult succes; autorii care s-au ocupat de istoria navigației maritime sunt de acord asupra faptului că Stortebeker și căpitanii săi au elaborat o tehnică perfecționată a distribuirii velaturii și mânuirii ei, astfel ca navele lor să fie mai lesne manevrabile și mai rapide, ca să nu poată fi prinse din urmă și abordate. (În această privință, după cum am văzut, pirații din Frăția Vitalienilor mergeau pe urmele unei tradiții urmărită cu consecvență de predecesorii lor: pirații cilicieni, cei de sub comanda lui Pompeius și, mai târziu, vikingii, au fost în permanență preocupați de îmbunătățirea construcției navelor lor.).

În jurul anului 1400, traficul către porturi hanseatice importante, ca Hamburg și Bremen, se redusese apreciabil din pricina atacurilor pirateresti ale căpitanilor lui Stortebeker. Navele comerciale venite din Spania erau deosebit de căutate de către pirați, pentru vinurile dulci care nu lipseau niciodată din calele lor. Cele din Anglia și Flandra erau încărcate mai ales cu unelte și țesături, mărfuri care se puteau ușor desface pe diferite piețe din apusul Europei. Cu desfacerea se

ocupau cei care-i adăposteau, pe Frații Vitalieni - micii seniori frizoni.

Stortebeker s-a căsătorit cu fiica lui Kenno ten Broke și, fiind sprijinit de socrul său, nu se sfia să atace chiar flote comerciale franceze, engleze și spaniole, aflate în drum spre Bergen, centrul comercial norvegian, sau spre porturile hanseatice din Baltica. În 1392, flota piraților era destul de puternică pentru a obține performanțe uimitoare, cum a fost, de pildă, atacarea, jefuirea și incendierea orașului Bergen, unde au capturat numeroși negustori bogați cerând prețuri mari de răscumpărare. După această faptă, „cele mai mari pescării de scrumbii au trebuit să fie părăsite (ne asigură Philip Gosse), fiindcă nicio barcă de pescari nu mai îndrăznește să iasă în larg”.

Nici vechiul dor după călătorii spre meleaguri îndepărtate și mai ales calde (altă moștenire de la vikingi) n-a dispărut; numai că, spre deosebire de vikingi, căpitanii lui Stortebeker erau creștini: în cursul unei expediții în Spania, nu uitară să viziteze celebrul loc de pelerinaj Santiago de Compostela și plecară de acolo cu... rămășițele pământești ale martirului Vicențiu, între care se afla și limba uscată a sfântului, care-i fusese tăiată în timpul martiriului; legenda populară spune că Godeke Michels „folosea sfânta relicvă ca oracol” și de aceea Frații Vitalieni, fiind în măsură să prevadă mișcările flotelor dușmane, reușeau întotdeauna să scape...

Dar legenda aceasta se dovedește până la urmă a fi doar o legendă. În luna mai a anului 1400, orașele Hamburg și Lubeck armară unsprezece nave de construcție modernă (nava hanseatică - *kogge* - avea bordul înalt și, deși de mare capacitate, pe vânt favorabil putea să dezvolte o viteză apreciabilă), prevăzându-le cu echipaje și mercenari totalizând circa o mie de oameni. De preferință fură angajați oameni care avuseseră de suferit de pe urma Frăției Vitalienilor. Și erau destul de mulți cei care pierduseră rude sau prieteni în cursul atacurilor piraterești. Căci Stortebeker era departe de a fi piratul romantic și generos din legendele care s-au născut mai târziu în jurul lui; dimpotrivă, era brutal, lipsit de scrupule, crud și obișnuia să-și ucidă prizonierii legându-i în grupuri și aruncându-i în mare.

Hanseaticii reușiră să cumpere pe unul dintre oamenii lui Stortebeker și surprinseră o mică flotă a Frăției Vitalienilor la gura râului Ems. Pirații contau pe sprijinul unui senior local, Hisko von Emden, dar acesta preferă să treacă de partea hansei și asistă pasiv la capturarea a treizeci de pirați, care fură apoi executați în piața publică din Emden. Pe de altă parte, Kenno ten Broke, socrul lui Stortebeker, veni și el la Emden, declarând că va rupe relațiile cu pirații. Scurtă vreme după aceea, la Hamburg avu loc un proces împotriva a douăzeci și opt mici nobili de pe coasta frizonă, acuzați de a fi tăinuitori ai piraților, de asemenea



Claus Störtebeker este capturat  
de către mercenarii de pe nava  
de război „Vaca bălțată“, în  
largul coastelor insulei  
Helgoland. (Gravură în cupru  
de Wilhelm Heun din Ham-  
burg).

de a fi practicat ei înșiși pirateria, de a fi refuzat să acorde ajutor unor vase naufragiate, de a le fi indus în eroare prin semnale luminoase false și a le fi jefuit. Sentința: cei douăzeci și opt fură obligați să... abjure; atâta tot. Asemenea sentință nu trebuie să ne mire; în perioada medievală, tribunalul negustorilor dintr-un oraș ca Hamburg nu-și putea îngădui să pronunțe o condamnare mai gravă împotriva unor reprezentanți ai aristocrației, oricare ar fi fost fărădelegile pe care le comiteau aceștia.

Oricum, steaua lui Stortebeker începuse să apună. Deși nici el și nici vreunul dintre principalii săi căpitani nu se aflau pe navele capturate lângă Emden, pierduseră o bună parte a ascunzătorilor

de pe coasta frizonă, ceea ce le îngreuna mult activitatea. În anul care a urmat, alți șaptezeci de pirați, prinși de flota hanseatică, fură executați după o judecată sumară. Punând la socoteală și pe cei căzuți în cursul luptelor, Stortebeker pierduse trei sute de oameni. În realitate, pierderile lui erau însă mult mai mari; se pare că pe câteva dintre navele sale se produsese războaie, căpitaniii fuseseră uciși și respectivele vase fugiseră în Norvegia, unde echipajele intraseră în solda unor navigatori care practicau o profesiune mai puțin primejdioasă.

Lovitura de grație Stortebeker o va primi prin intermediul unui... negustor de brânzeturi. Este vorba de Simon din Utrecht, fabricant și exportator de brânzeturi (de unde putem trage concluzia că încă de acum șase veacuri Olanda avea o binemeritată faimă în acest domeniu)... care suferise pierderi uriașe de pe urma atacurilor piraterești. Simon din Utrecht puse să se construiască o navă de război după cele mai noi principii și metode ale vremii, o echipă și o armă pe socoteala sa, apoi o trimise împotriva lui Stortebeker. Acesta, spumegând de mânie împotriva Ligii hanseatice care-i provocase pierderi atât de grele, se aținea cu o mică flotă între Helgoland și coastă, în largul portului Hamburg. În felul acesta, își vârâse capul în gura leului; când tocmai se pregătea să cadă în spatele câtorva vase comerciale, se ivi pe neașteptate o a

doua flotă - navele hanseatice în frunte cu modernul vas de război al lui Simon din Utrecht.

Încă de la prima ciocnire, Stortebeker căzu prizonier. Pus în fiare și legat de catargul cel mare al navei, asistă la urmărirea celorlalte vase pirateresti care încercau să scape cu fuga. Câteva ceasuri mai târziu, „Vaca bălțată” (așa fusese poreclită nava de război din Utrecht, deoarece era numele ce se dădea îndeobște prăvăliilor de brânzeturi în Olanda, pe ale căror firme era pictată o vacă viu colorată...) acostă pe cheiul Sf. Nicolae din Hamburg, în dangătul de sărbătoare al clopotelor tuturor bisericilor din acel oraș de negustori, care sărbătoreau în felul acesta capturarea celui mai mare pirat al vremii lor.

Câteva zile după aceea, pe Grasbrook - piața în care aveau loc execuțiile din Hamburg - în prezența unei mulțimi imense, „Meister” Rosenfeld, călăul Hamburgului, tăie capetele celor o sută cincizeci de pirați pe care flota hanseatică, în frunte cu „Vaca bălțată”, îi capturase. Primul fu executat Stortebeker, iar ultimul Wigbold, fostul student la Oxford și „magister al artelor libere”. Descriind scena execuției, legenda populară arată că meșterul Rosenfeld, „stătea în sânge până la glezne”. După alte surse, grămăticul Wigbold (Wikbold) ar fi fost prins abia cu un an mai târziu (1401) și executat împreună cu Godeke Michels și cu alți șaptezeci și unu de pirați. După cum era obiceiul, capetele lor, retezate de securea călăului,

au fost înfipte în pari și expuse câteva zile în piață, spre a servi de exemplu.

Aceste execuții, care astăzi ne apar deosebit de sângeroase, erau un lucru obișnuit în acea vreme. Ba putem spune că moartea de securea călăului era o pedeapsă relativ blândă - tribunalele orașelor hanseatice erau mult mai clemente decât, de pildă, cele din Franța, unde Francois Ravailac, asasinul regelui Henric al IV-lea, a fost executat prin *ecartement* - sfâșiat în patru, după ce i s-au legat mâinile și picioarele de câte un cal, caii fiind apoi biciuiți; tâlharii, de pildă celebrul Cartouche, erau condamnați la *supp ice de la roue* - cu o bară de fier călăul le rupea treptat oasele, după care erau lăsați să moară cu încetul pe o roată. Este, așadar, limpede că moartea prin spânzurătoare sau de securea călăului - care s-a aplicat în mod obișnuit piraților, de-a lungul istoriei, în mai toate țările - era o pedeapsă relativ blândă.

Oricum, începuseră vremuri grele pentru pirații de pe mările de la miază-noapte; legenda spune că la Hamburg, securea călăului, păstrată într-o încăpere specială, zăngănea noaptea: cine își da osteneala să numere de câte ori se auzea zăngănitul afla câte capete de pirați vor cădea a doua zi...

De-a lungul anilor, legenda a modificat imaginea reală a lui Stortebeker: piratul, pe cât de temerar, pe atât de nemilos și crud, a devenit un fel de simbol al vieții libere pe întinsul nemărginit al

mărilor. Numeroase nave, mai ales ambarcații sportive, îi poartă numele. La muzeul arsenalului din Hamburg, vizitatorii pot vedea cămașa lui de zale, tunul de nouăsprezece picioare (circa 6, 3 în) de pe vasul său și... securea cu care călăul i-a retezat capul. Membrii unei asociații foarte serioase, cum este „Clubul academic din Hamburg”, intonează, la întrunirile lor, un așa-zis „cântec de ospăț” („cântec de pahar”) care redă foarte limpede caracterul eminentemente romantic al acestei concepții (totuși contemporane...) despre piraterie. Iată trei strofe ale acestui cântec:

*Când se-arată la orizont o corabie  
Izbucnim în urale de sălbatică bucurie,  
Nava noastră mândră și iute ca săgeata  
Zboară pe-ale mării valuri clocotinde.  
Cutremurat e negustorul, de teamă și durere,  
Iar marinarilor de îndată curajul le piere,  
Căci pe înaltul catarg flutură semeț,  
Pavilionul nostru roșu ca sângele.*

*Ne năpustim asupra corăbiei dușmane  
Ca o săgeată slobozită din arc.  
Tunul bubuie, muscheta pocnește,  
Securea șuieră și moartea împarte.  
Pavilionul dușman, iată-l cum coboară,  
Puternic răsună chiotele noastre;  
Trăiască oceanul, valurile-nspumate,  
Trăiască pirateria!*

*Iar după ce vom slobozi ultima împușcătură  
Și ultima luptă se va fi sfârșit,  
Vom îndrepta prora bătrânei carapace  
Drept spre iad, cinstit, cum se cuvine.*



*Și-atunci Satan va trebui să ne facă pe plac,  
Căci de nu, îl vom băga chiar pe el în cazan;  
Fiindcă noi am fost stăpânii mării și-ai lumii  
Și vrem să stăpânim și în iad.*

Imaginea (falsă) a lui Claus Stortebeker și Godeke Michels se menține, ba este chiar întreținută, nu numai în denumirea unor nave și taverne de port, în povestiri populare și în cântece mai vechi sau mai noi, dar și în legende care au devenit tradiție în nordul Germaniei. Astfel, locuitorii orașelului Verden (pe Aller, la sud-est de Bremen) povestesc turiștilor că Stortebeker și Michels, pentru a-și răscumpăra păcatele, au donat vechi catedrale șapte vitralii mari multicolore, reprezentând „cele șapte păcate de moarte”. De asemenea, au dăruit veniturile unor moșii de-ale lor pentru hrănirea săracilor; vreme de veacuri în șir, în luna ce urmează după sărbătoarea catolică a „duminicii trandafirilor”, săracii din Verden au primit câte șase pâinișoare și șase scrumbii, din care, conform tradiției, trebuia să guste mai întâi primarul orașului. După anii de foamete din timpul războiului, obiceiul a fost reluat. Numai cele șapte vitralii ale catedralei s-au pierdut pentru totdeauna: în 1945, când trupele SS au aruncat în aer podul de peste Aller pentru a întârzia înaintarea trupelor britanice, s-au făcut țândări...

Ultimul război n-a cruțat nici cupola bisericii Sfânta Ecaterina din Hamburg, despre care

legenda spune că ar fi fost poleită cu aurul găsit în catargul principal, scobit pe dinăuntru, al navei lui Stortebeker (Philip Gosse, în lucrarea sa, altfel riguros documentată, o confundă cu cupola bisericii Sf. Nicolae). Distrusă în 1943 în cursul unui bombardament englez, cupola a fost refăcută cincisprezece ani mai târziu, „din același material” după cum asigură ghidurile turistice ale Hamburgului, care au grijă să menționeze și faptul că respectiva biserică a fost clădită două veacuri și jumătate după ce Stortebeker a fost executat...

## 6.

### **ÎNȚRE FRANȚA ȘI ANGLIA: JEANNE DE CLISSON ȘI” LIGA CELOR CINCI PORTURI”**

Printre urmașii vikingilor pe mările de la miază-noapte se numără și o femeie: Jeanne de Clisson. Deși unii autori (Philip Gosse, Hans Leip) o plasează în anii 1313-1315, este mai probabil că și-a desfășurat activitatea către începutul veacului următor - prin urmare, cam în același timp cu Stortebeker și Michels, ceva mai la sud, îndeosebi între gurile fluviilor Loara și Sena. Numai că între Frații Vitalieni și *La dame de Clisson* existau două deosebiri esențiale: mai întâi, faptul că frumoasa Jeanne nu dispunea de o flotă cuprinzătoare ca Stortebeker și comanditarii săi,

seniorii frizoni, ci avea numai trei vase relativ modeste - în al doilea rând, ea urmărea și un scop politic, deși nu s-a dat în lături să jefuiască navele comerciale pe care le întâlnea în cale.

Olivier de Clisson, un om cu vederi largi pentru vremea lui, fusese conetabil sub Carol al VI-lea, pe care-l ajutase să obțină victoria de la Rosebecque (Roosebeke, în Belgia) împotriva flamanzilor. Mai târziu, Carol al VI-lea este atins de nebunie și Franța, condusă de Isabela de Bavaria, cade pradă anarhiei. Olivier de Clisson, ca și alți foști credincioși ai regelui, este chemat la Paris, judecat pentru trădare și decapitat. Capul său a fost trimis la Nantes și atârnat deasupra porții orașului.

Soția nefericitului Olivier de Clisson - născută Jeanne de Belleville și renumită pentru frumusețea ei - jură să răzbune moartea nedreaptă a baronului.

Vându tot ce se putea vinde din averea familiei, armă trei vase și, împreună cu cei doi fii ai săi porni să colinde mările, atacând cu predilecție vasele franceze. Curând se răspândi vestea despre temeritatea și cruzimea ei - despre felul cum năvălea, la abordaj, agitând ca turbată spada deasupra capului și urlând „Răzbunare pentru baronul de Clisson!” și cum măcelărea fără milă prizonierii, lăsând în viață numai câte unul care să poată povesti ceea ce văzuse. Sate întregi de coastă, aparținând de domeniile adversarilor politici ai lui Olivier de Clisson, au fost trecute prin

foc și sabie, transformate în cenușă, și vreme de câteva luni, navigația dintre Loara și Sena a fost complet paralizată.

Autoritățile franceze au trimis împotriva Jeannei de Clisson și a fiilor ei câteva expediții, dar fără a obține alt rezultat decât că au stârnit și mai mult setea ei de răzbunare. La un moment dat, însă, cele trei nave pirateresti au dispărut. Nu se știe cum au sfârșit - probabil că, surprinse de o furtună în Atlantic, s-au scufundat. Pentru orașul Nantes, Jeanne de Clisson a devenit un fel de simbol - precum Stortebeker pentru Hamburg și John Hawley pentru Dartmouth; și poate că Philip Gosse are dreptate când o califică drept... *the most romantic personality ever to command a pirate vessell...* „cea mai romantică personalitate care a comandat vreodată o navă piraterească”.

Dacă în Anglia veacurilor al paisprezecelea și al cincisprezecelea pirateria a cunoscut o dezvoltare uimitoare (și apariția unui tip aparte de pirat: corsarul), nu este mai puțin adevărat că, în unele perioade, regii Angliei au reușit - spre deosebire de monarhii din celelalte țări ale Europei Apusene - să combată cu succes acest flagel care constituia o frână puternică în dezvoltarea comerțului maritim, atât de important pentru o țară insulară.

Sub Henric al III-lea și urmașii săi au existat perioade în care activitatea piraterească pe Canalul Mânecii luase asemenea proporții, încât vasele comerciale nu mai îndrăzneau să iasă din

porturi; drept urmare se producea o scădere a comerțului și o ridicare a prețurilor care impuneau întărirea flotei de război și organizarea luptei împotriva vaselor pirateresti. Asistăm, așadar, la fenomenul (cu care ne-am mai întâlnit) stimulării construcțiilor navale și organizării flotelor de război în scopul combaterii pirateriei.

Moartea lui Eduard al II-lea - „Regele Mărilor”, cum era poreclit - dusesese la neglijarea construcțiilor navale; numeroase vase de război au fost vândute negustorilor (între navele de luptă și cele comerciale diferențele nu erau încă esențiale în ceea ce privește construcția), iar această măsură a avut drept urmare o creștere a activității pirateresti. Negustorii și armatorii s-au văzut în situația de a se apăra singuri și atunci s-au îndreptat în mod firesc către Liga hanseatică a orașelor germane, care avea o experiență mai veche în acest domeniu. Astfel s-a născut „Liga celor cinci porturi”, cuprinzând orașele maritime Hastings, Romney, Hythe, Dover și Sandwich (cărora li s-au alăturat, mai târziu, Winchelsea și Rye); liga, care întreținea o flotă menită să apere coasta de sud-est împotriva piraților, era condusă de „Amiralul celor cinci porturi” (în Anglia tradițiilor, titlul există până astăzi, reședința respectivului demnitar aflându-se tot în castelul de la Dover).

În schimbul acestei „poliții a mărilor”, liga primea câteva privilegii, între care unul dintre cele

mai avantajoase era dreptul de a... jefui navele comerciale de pe Canalul Mânecii, cu excepția celor englezești și celor aparținând țărilor aliate. Cu alte cuvinte, în schimbul serviciilor aduse în combaterea pirateriei, vasele ligii primeau dreptul de a practica pirateria. Totuși, căpitaniii de pe navele celor cinci porturi nu trebuie calificați cu termenul comun - pirat - pentru trei motive: mai întâi fiindcă acționau pe baza unui privilegiu, al unei „patente” regale, apoi fiindcă nu atacau decât anumite nave, în al treilea rând fiindcă arborau pavilionul englez; ei erau „corsari”.

Acești „piraiți autorizați” (cum îi numește Philip Gosse) n-au făcut decât să înrăutățească situația, iar „funcționarii superiori ai orașelor deveniră șefi de bandă”. Din documentele păstrate în arhive rezultă că însuși primarul din Winchelsea, Robert de Battayle, a jefuit o navă aparținând unor negustori din Sherborne (așadar englezi!), ca să nu mai vorbim de alte reclamații asemănătoare. Alte documente atestă caracterul oarecum oficial al acestor acte; un anume William Morfote de pildă, cerea iertare regelui pentru că evadase din închisoarea de la Dover, unde își ispășea o pedeapsă pentru acte de piraterie comise cu nava lui având un echipaj de o sută de oameni.

Alte porturi engleze, fie că erau invidioase din pricina beneficiilor realizate, fie că aveau de suferit de pe urma privilegiilor acordate celor cinci porturi, își exprimau, adesea în forme violente,

protestul. La un moment dat, la Helvoet Sluys izbucni chiar o luptă între o flotă din Yarmouth și cea a celor cinci porturi, în timp ce amândouă erau angajate împotriva unui dușman comun - luptă care nu luă sfârșit decât după ce douăzeci și cinci de nave din Yarmouth au fost incendiate. Rivali tot atât de aprigi ai celor cinci porturi erau orașele din Devon și Cornwall. Dar acțiunile piraterești nu numai că nu încetară, ci luară chiar amploare, lărgindu-și câmpul de activitate până pe coasta franceză; la rândul lor, bretonii, marinari tot atât de pricepuți (și care, mai târziu, vor da în regiunea Mării Caraibelor câțiva dintre pirații cei mai temerari), începură să organizeze expediții de represalii pe țărmurile Angliei.

Vom reține din cele de mai sus că Anglia primelor decenii ale veacului al paisprezecelea a dat naștere primilor corsari (*corsair*, din francezul: *corsaire* - în italiană *corsaro*, din *corsa*: „cursă”), prin urmare comandanți de nave sau de escadre, prevăzuți cu un brevet regal, cu o patentă (*Lettre de Marque*) care le dădea dreptul de a naviga sub pavilionul țării și de a ataca, în scopul de a le jefui, navele aparținând anumitor state dușmane (uneori doar neutre). Sistemul patentelor regale va ajunge în Anglia la mare înflorire în epoca elisabetană, când câțiva mari amirali - ca sir Francis Drake și sir Walther Raleigh - au ridicat noțiunea de „corsar” la o noblețe și strălucire pe care, din păcate, nu le-au avut decât rareori.

7.

## **PRIMII MARI CORSARI: JOHN HAWLEY DIN DARTMOUTH ȘI HARRY PAY DIN POOLE**

Printre porturile engleze care au avut foarte mult de suferit de pe urma expedițiilor pirateresti ale francezilor se afla Dartmouthul. Un negustor bogat din acest oraș, pe nume John Hawley, hotărî să organizeze pe cont propriu o expediție împotriva acestor pirați. În 1399 el adună pe toți căpitanii de vase aflați atunci la Dartmouth, înarmă vasele pe contul său și al altor negustori din oraș și porni spre coastele Normandiei și ale Bretaniei.

Negustorul Hawley și căpitanii navelor comerciale se dovediră, cu acest prilej, deosebit de înzestrați pentru îndeletnicirea de pirat. Ei au capturat în porturile franceze și în largul coastei bretone treizeci și patru de nave cu încărcătură cu tot; între alte felurite mărfuri, captura cuprindea și o mie și cinci sute de butoaie cu vin (după cum Olanda era încă de pe atunci renumită prin brânzeturile ei, tot așa și Franța era una dintre cele mai vechi producătoare și exportatoare de vinuri). Într-un fel, Hawley era generos: cu vinul capturat a fost sărbătorită victoria - se spune că vreme de trei zile și trei nopți, la Dartmouth n-a existat marinar treaz.

în ceea ce îl privește pe Hawley, el este exemplul



tipic al negustorului-pirat, urmând o tradiție foarte veche, îmbina comerțul cu pirateria. Curând a devenit cel mai bogat om din Dartmouth și unul dintre cei mai avuți din întregul Devon; a intrat în serviciul public, ajungând chiar adjunct al amiralului coastei de sud-est și în timp ce îndeplinea această funcție a săvârșit - în calitate de corsar, posesor al unei patente - câteva dintre isprăvile sale deosebit de temerare. A plecat, de pildă, cu câteva nave din Dartmouth, Plymouth și Bristol, înarmate după cele mai noi cerințe (suntem în anul 1403...), într-o expediție de mare anvergură, întorcându-se cu o pradă bogată: șapte galere genoveze și spaniole încărcate cu mărfuri.

Contemporan cu Hawley, Harry Pay din Poole (în Dorset) a fost al doilea corsar faimos al Angliei. Pay a dus mai departe acțiunea începută de Hawley - și care vreme de peste două veacuri va fi urmărită cu consecvență de toți corsarii englezi - anume atacarea cu predilecție a navelor spaniole. Toți căpitanii din flota comercială spaniolă îi rosteau cu teamă numele, care în cărciumile de marinari din Santander și La Coruna se pronunța "Arripai" (în spaniolă - *arrear*. „a lovi”, „a izbi” și *pais*: „țară”, ținut”).

Pe bună dreptate s-a spus că Hawley și Pay au însemnat pentru coastele de apus ale Europei ceea ce au însemnat Stortebeker și Michels pentru cele nordice; de altfel, dacă Stortebeker a furat limba sfântului Vicențiu, nici Harry Pay nu s-a lăsat mai

prejos și și-a dovedit sentimentele religioase (doi sau trei ani mai târziu) furând crucifixul făcător de minuni din biserica Sfânta Maria a unui modest sat din Finisterre.

Se întâmpla uneori ca Pay să aibă greutăți cu guvernul țării sale și atunci dădea dovadă de simț diplomatic, evitând cu multă abilitate eventualele sancțiuni. Așa s-a întâmplat, de pildă, în 1405, când a intrat în slujba lordului-amiral Thomas Berkeley, punându-se astfel la adăpost. Dar în anul următor întreprinde din nou expediții pe cont propriu - cronica ne spune că, dispunând de cincisprezece nave, a capturat o sută și douăzeci de vase comerciale franceze. Altă dată, în cursul unei expediții pe coasta bretonă, a capturat peste o sută de nave. Probabil că respectiva cronică exagerează - orașul Poole vedea în Harry Pay un erou al său, la întoarcerea din expediții butoaiele cu vinuri spaniole și franțuzești erau dăruite populației pentru sărbătorirea succesului, întâmplările aventuroase de pe mare și de pe țărmurile străine erau amplificate, exagerate, căpătau un caracter legendar.

Până la urmă, însă, orașul Poole avea să plătească greu tribut sprijinului necondiționat pe care-l acorda eroului său. În 1406, în timp ce Pay se afla cu navele sale undeva pe coasta bretonă, o flotă spaniolă condusă de Pero Nino, temutul „amiral al piraților” (Spania acelor vremuri își avea și ea pirații ei...), apăru la Poole trecând orașul

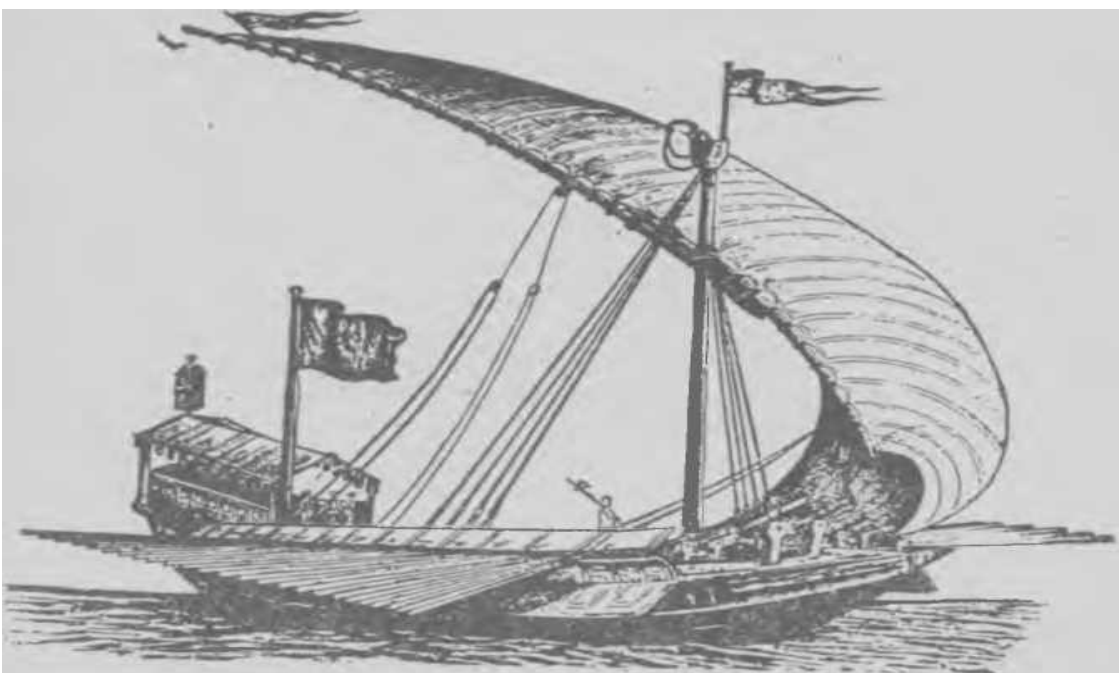
prin foc și sabie și plecând cu pradă bogată. Cum Pay întârzia (ocupat cu treburi asemănătoare pe alte țărmuri...) un alt cetățean de vază al orașului, pe nume Philpot, adună navele care mai rămăseseră și împreună cu o mie de oameni plecă pe mare să răzbune prădarea orașului. Au fost capturate, ce-i drept, cincisprezece nave comerciale spaniole, dar orășelul Poole, atât de înfloritor în veacul al paisprezecelea, n-avea să-și revină atât de curând de pe urma acțiunii dezastruoase a lui Pero Nino.

Locuitorii unui alt orășel de pe coasta de sud-est, Fowey, s-au bucurat și ei de faima unor pirați temerari. Își spuneau *the Fowey Galants* - „Vitejii din Fowey” - și-și îndreptau expedițiile de jaf cu predilecție spre coasta Normandiei. În timpul războiului de o sută de ani (1337-1453) s-au distins în flota regală. O expediție organizată de Liga celor cinci porturi împotriva lor a rămas fără niciun rezultat: vitejii din Fowey știau să-și apere orășelul și reputația.

Fiecare port din sudul Angliei își avea piratul lui, despre care până în zilele noastre circulă diferite legende, mai mult sau mai puțin țeșute în urzeala adevărului istoric. La Exmouth, eroul este căpitanul William Kyd (pe care nu trebuie să-l confundăm cu faimosul pirat cu același nume, eroul a numeroase balade populare americane, care a trăit trei secole mai târziu). Marinarii din Portsmouth sunt mândri de strămoșul lor Clays

Stephen, ale cărui isprăvi și beții le cântă în tavernele din portul lor tot așa cum marinarii din Hamburg le cântă pe ale lui Stortebeker.

Unii dintre corsari aveau brevete obținute în schimbul serviciilor aduse pe timp de război sau prestate în slujba negustorilor. Alții lucrau în înțelegere cu seniorii locali care, în schimbul unei părți din pradă, ofereau piraiților adăpost și ocrotire. Conform legislației engleze, acești seniori locali erau și judecători, astfel încât dispozițiile date uneori de guverne pentru pedepsirea actelor de piraterie nu se aplicau. Piratul era judecat și achitat, fiindcă judecătorul nu avea niciun interes să-l spânzure pe cel de pe urma căruia trăgea însemnate profituri. De altfel, dispozițiile guvernamentale pentru pedepsirea tâlhăriei pe



Una dintre ultimele galere (începutul secolului al XVI-lea).

mare erau destul de rare, deoarece în timpul războaielor, atât de frecvente în acele vremuri, pirații erau cei mai buni marinari pe care îi avea Anglia.

În timpul domniei lui Henric al V-lea (1413-1422), Anglia a încheiat un acord cu Franța și Spania, prin care cele trei semnatare se angajau să nu folosească în serviciul lor pirați și să colaboreze la stârpirea pirateriei; niciun vas înarmat nu putea părăsi portul fără o autorizație și fără o garanție care să asigure buna purtare a căpitanului. Dar aceste măsuri severe n-au fost aplicate decât scurtă vreme și curând negustorii s-au văzut siliți să revină la vechiul sistem și să se apere singuri. Pe la jumătatea veacului al cincisprezecelea, renunțându-se la sistemul patentelor, pirații englezi începură să jefuiască și corăbiile englezești.

Către sfârșitul veacului, în timpul domniei lui Henric al VII-lea, s-a acordat negustorilor și armatorilor dreptul de a se apăra și a executa represalii, care s-a fusese unul dintre secretarii lui Cossa și ulterior a redactat o *Historia de vita Johannis XXIII*, enumeră câteva: șantaj, lăcomie, beție, lașitate, hoție, omor. (Se pare că Dieter von Nauheim, în ciuda asprimii cu care l-a judecat pe fostul său stăpân, realizase el însuși profituri însemnate de pe urma slujbei sale la Cossa: câțiva ani mai târziu a ctitorit spitalul *Santa Mana dell'anima* din Roma, a cărei construcție a

necesitat o sumă imensă).

Conciliul din Constanța a durat mai mult de trei ani. După terminarea lui, în primăvara anului 1418, fostul papă Cossa oferi, pentru răscumpărarea păcatelor sale, suma de treizeci și opt de mii de galbeni. În afară de aceasta, fu obligat să plece la Roma și să îngenuncheze cu căință în fața noului - acum unicului - papă (Martin al V-lea, fostul cardinal Otto Colonn, o veche cunoștință de-a lui) cerându-și iertare. Papa îl iertă și-i dădu modesta episcopie de la Tusculum (astăzi Frascati, lângă Roma), unde, după câteva luni, în 1419, Baldo Cossa muri de inimă rea și sărac lipit pământului... Dar seniorul din partea locului, Cosimo de Medici cel Bătrân - iubitor de artă și filosof înzestrat cu simțul umorului - îi comandă lui Donatello un somptuos sarcofag care primi rămășițele pământești ale piratului-papă. Această remarcabilă operă de artă atrage și astăzi numeroși vizitatori în Baptisteriul din Florența.

După mai mult de o jumătate de mileniu, biserica romană a hotărât să dea numele de Ioan al XXIII-lea altui papă, foarte apropiat zilelor noastre (1958-1963). Dar profilul în mozaic al lui Baldo Cossa se află și astăzi printre cele două sute șaizeci și patru de portrete de papi din Bazilica Sf. Paul din Roma.

## **INTERESANTA ODISEE A VASULUI „PETER VON DANZIG”**

În anul 1473, consiliul orașului hanseatic Lubeck a primit o scrisoare de la papa Sixt al IV-lea conținând, între altele, aspre reproșuri cu privire la prădarea vasului „St. Thomas” de către „navigatorul și piratul” Paul Beneke și cerând acordarea de despăgubiri. Iată traducerea respectivului pasaj (documentul este redactat, bineînțeles, în latinește):

„Cu aprobarea și sprijinul mai multor orașe hanseatice, acel pirat Paulus Beneke a plecat în apele amintite și, cu vasul, marinarii și trei sute de mercenari aliați în solda sa, l-a atacat pe Franciscus Sermach, căpitanul și stăpânul galeonului (un fel de galeră din secolul al XV-lea, prevăzută atât cu vâsle cât și cu pânze - H.M.), împreună cu oamenii, marinarii și negustorii săi. În cursul acestui atac au fost uciși cu brutalitate treisprezece florentini și aproximativ o sută au căpătat răni îngrozitoare. Mărfurile și celelalte bunuri care se aflau pe vas, fiind în general evaluate la 30 000 de galbeni, au fost prădate în mod samavolnic. Din acele bunuri, o parte a fost împărțită între tâlhari, după cum le-a fost bunul plac, iar stăpânul vasului, Franciscus, împreună cu alți câțiva au fost luați captivi, legați și puși în fiare, apoi aruncați în temnița vasului. Toți ceilalți,

fie că erau sau nu răniți, au fost despuiți de tot avutul lor și tratați ca prizonieri, fiind târâți de tâlhari în apele lor, după ce aceștia și-au împărțit între ei toate bunurile astfel obținute...”

La primirea scrisorii de mai sus, consilierii comunali din Lubeck și-au clătinat capetele plini de îngrijorare, apoi au socotit că treaba aceasta nu-i privește și au trimis scrisoarea mai departe, la Danzig (azi Gdansk). Căci, se pare că din acest oraș - situat la vărsarea Vistulei în Baltica și care făcea totuși parte, de peste un veac, din Liga hanseatică - pornise întreaga afacere a atacului asupra galeonului „St. Thomas”, întreprins de piratul Paulus (Pavel) Beneke.

Pentru a lămuri împrejurările în care a avut loc atacul - care la vremea lui a produs atâta vâlvă, încât a justificat emiterea documentului papal - trebuie să ne întoarcem la anul 1462, când de pe șantierele navale din La Rochelle a fost lansată o navă de proporții uriașe pentru acele timpuri: lungă de douăzeci și cinci de metri, lată de doisprezece metri, având trei catarge cu o velatură de peste cinci sute de metri pătrați. Cele șapte sute de tone convenționale (cum am spune astăzi) ale navei erau, pentru acea vreme, un lucru de-a dreptul uimitor. Neobișnuit era și corpul navei, care nu era construit din scânduri late, dispuse una peste alta, cum se obișnuia atunci, ci neted, prin îmbinarea muchiilor - sistem folosit pentru prima oară la construcția caravelor spaniole.



în acel an (1462), impunătoarea navă franceză transportase diferite mărfuri la Danzig. Avariata de pe urma unei furtuni, ea nu mai putu părăsi portul baltic. Proprietarul (care era și armatorul ei) întârzie foarte mult cu plata reparațiilor, astfel că, atunci când sosi la Danzig să-și ia nava în primire, dobânzile și locația se ridicară la o sumă uriașă. Nici procesul care urmă și niciun apel al regelui Franței nu avură vreun rezultat: nava rămase în docurile de la Danzig.

Câțiva ani mai târziu, când între orașul hanseatic și Anglia izbucni un conflict din pricina unui atac pirateresc săvârșit în apele îndepărtate ale Islandei, consiliul comunal din Danzig își aminti de nava franțuzească, o echipă și o armă, o boteză „Peter von Danzig” și o trimise în Marea Nordului. Echipajul, compus din cincizeci de oameni, precum și dintr-o trupă de trei sute de mercenari, se afla sub comanda consilierului (senatorului) Berndt Pawest, care - pe lângă optsprezece tunuri prevăzute cu ghiulele de piatră - avea și o patentă (după modelul englezesc) care îi „dădea dreptul” să captureze navele dușmane și să confiște mărfurile, cu condiția ca aceste mărfuri să fie desfăcute la Danzig și nu în altă parte. Este primul exemplu cunoscut, când administrația relativ liberală (și orientată cu predilecție spre dezvoltarea negoțului) a unui oraș hanseatic emite un brevet de corsar.

Pawest și vasul lui (înarmat până în dinți, cum

s-ar spune) n-a prea avut noroc în croazierele sale. „Peter von Danzig” suferise din nou avarii și până la terminarea reparațiilor sosise iama, anotimp în care navele comerciale englezești evitau călătoriile prea lungi spre continent. Dar, în timp ce în cele cincizeci de scrisori adresate consiliului din Danzig (și redactate într-o limbă foarte îngrijită), senatorul și corsarul Berndt Pawest se plânge de ghinionul care-l urmărește, corsarii englezi acționau din plin: șapte nave capturate, între care trei aparținând orașului Lubeck și un vas de război navigând sub pavilionul patriei lui Pawest: Danzig.

Consiliul municipal din Danzig hotărî atunci să predea comanda vasului unui „om de meserie”, care fu găsit în persoana piratului german Pavel Beneke (faptul că el însuși își spunea „Pavel”, iar nu „Paul” ca în epistola papală, duce la presupunerea că ar fi de origină slavă-baltică). Faima lui Beneke era bine stabilită pe mările nordice. Cele mai spectaculoase performanțe ale sale erau capturarea, cu trei ani în urmă, a marelui cargou englezesc „John of Newcastle”; un an mai târziu, într-o expediție de o îndrăzneală aproape nebunească, jefuiește vasele „Madeleine de Dieppe” și „Lebăda din Caen” chiar la gura Tamisei. Pe unul dintre aceste vase se afla și Thomas Kuegk, lordul-primar al Londrei.

Prin contract, Beneke obținea o șesime din dreptul de proprietate asupra vasului „Peter von

Danzig”, patenta de corsar și un anumit procent din prada realizată.

La început, Beneke se mulțumi să escorteze până la Hamburg un convoi de vase hanseatice transportând țesături de Flandra și dantele de Brabant. După ce ierneză la Hamburg, pornește în aprilie cu mai multe vase într-un pelerinaj spre Santiago de Compostella (unde și predecesorul lui, Stortebeker, efectuase cu trei sferturi de veac mai înainte un pelerinaj foarte puțin pașnic...). În realitate, Beneke lăsă vasele pe care le escorta să-și urmeze drumul spre Spania, iar el se opri cu „Peter von Danzig” în fața insulei Walcheren (în sud-vestul Olandei) la pândă.

Curând sosi vestea că galeonul „St. Thomas” pornește din Bruges (pe atunci orașul principal al Burgundiei Apusene), armat de reprezentantul unei case de negoț florentine și încărcat cu mărfuri foarte prețioase aparținând unor neguțători burgunzi, francezi și englezi. Cum o parte a mărfurilor avea destinația Londra, căpitanul-corsar Beneke socoti că poate prăda galeonul, conform patentei cu care era prevăzut. Faptul că „St. Thomas” era mai mare și mai bine înarmat ca „Peter von Danzig”, că nu era un vas englezesc, ci aparținea ducelui Burgundiei și naviga sub pavilion florentin - toate acestea nu contau pentru Pavel Beneke...

Jefuirea galeonului „St. Thomas” a provocat, după cum am arătat, mare vâlvă și chiar

intervenția Vaticanului (care s-a produs, ce-i drept, abia trei ani mai târziu). Beneke avea de gând să desfacă bogata pradă la Hamburg, unde putea obține prețuri bune. Dar negustorii de aici refuzară să se vâre în asemenea afaceri necurate. Atunci, cu autorizația arhiepiscopului de Bremen, se îndreptă spre Stade (unde mai vânduse o încărcătură de țesături flamande capturată de pe vasul englez „Violence”), având grijă să-i anunțe și pe negustorii din Hamburg, Luneburg (în Hanovra) și Bremen - dar nu reuși să vândă decât o zecime din mărfurile luate ca pradă, adică o sumă care abia îi ajungea să poată plăti lefurile echipajului și soldele mercenarilor.

Pavel Beneke se întoarse spășit la Danzig, unde armatorii și comanditarii săi îi cumpărară mărfurile la prețuri fixate de ei (ceea ce reprezenta totuși o sumă apreciabilă). Din încărcătura galeonului „St. Thomas” făcea parte și un altar pictat de Hans Memling - neîntrecutul meșter al școlii vechi olandeze - reprezentând „Judecata de Apoi” și destinat unei biserici din Florența. Armatorii din Danzig au hotărât să nu scoată în vânzare această operă de artă, ci au dăruit-o bisericii Sfânta Maria, ca o răscumpărare a păcatelor...

Când începură tratative între Anglia și Liga hanseatică pentru rezolvarea chestiunilor litigioase și reluarea schimburilor comerciale, consiliul municipal din Danzig pretinse că

acțiunile lui Pavel Beneke nu erau cele ale unui corsar, ci pur și simplu niște expediții piraterești - dovada; „Peter von Danzig” nu era proprietatea orașului, ci a celor trei armatori care. Suportaseră costul reparațiilor, iar comanditarul expediției era onorabilul domn Berndt Pawest, așadar un particular... Cum Anglia era interesată în comerțul cu orașele hanseatice și se simțea ea însăși cu musca pe căciulă din pricina zelului corsarilor ei, a luat aceste explicații ca bune și lucrurile se liniștiră.

Cele două nave - „St. Thomas” și „Peter von Danzig” - avură o soartă mai puțin liniștită. Galeonul, echipat de Liga hanseatică și lansat din nou pe rutele comerciale nordice, a fost „confiscat” de francezi, care îl înapoiară foștilor proprietari... pentru suma de 12.000 de galbeni, „Peter von Danzig” - acum proprietate legală a hansei - retransformat în vas comercial, suferi un naufragiu (în 1475) la gurile Loarei, iar proprietarii șantierelor navale din Rochelle, unde fusese construit vasul, socotiră că repararea lui nu este rentabilă.

Cât despre Pavel Beneke - ”josnicul pirat Paulus”, cum îl califică epistola papală - se pare că a trăit până la adânci bătrâneți în casa somptuoasă pe care și-a clădit-o la Danzig, ocupându-se de negoț și aflându-se în mare stimă printre concetățenii săi...

## **AMIRALUL-PIRAT NIKOLAUS KNIPHOFF**

Cariera de pirat, scurtă dar foarte agitată, a lui Nikolaus Kniphoff, a fost o urmare directă a îngrozitorului măcel cunoscut în istorie sub numele de „Baia de sânge de la Stockholm” - eveniment care nu-și are asemănare decât în „Noaptea Sfântului Bartolomeu” de la Paris petrecută cu cinci decenii mai târziu, în același veac atât de bogat în evenimente sângeroase.

Nikolaus Kniphoff se afla la comanda flotei militare daneze în timpul domniei lui Christian al II-lea. Acest rege ambițios - căsătorit cu Elisabeta, sora cea mai tânără a împăratului german Carol al V-lea, căsătorie prin care se înrudea și cu familiile domnitoare din Franța, Portugalia și Ungaria - nutrea planuri mari, între care reunificarea Scandinaviei prin forța armelor. El era sprijinit de cumnații săi de pe tronurile Europei și de papă, care nu vedea cu ochi buni progresul reformei în Suedia.

Din „Baia de sânge de la Stockholm” n-au scăpat decât foarte puțini nobili suedezi, între care Gustav Wasa. Rămas fără patrie, el a trăit câțeva vreme ca pirat în Baltica, însuflețit de gândul de a-și răzbuna tatăl și unchiul care, împreună cu peste o sută de alți „eretici”, fuseseră decapitați și

apoi arși pe rug. Toate încercările lui Kniphoff, amiralul lui Christian, de a pune mâna pe pirat, se dovediră zadarnice: Wasa avea în vine sângele strămoșilor săi vikingi, era un navigator abil și știuse să-și recruteze căpitanii și echipajele dintre locuitorii așezărilor de coastă unde pirateria avea o veche tradiție.

Ar fi însă o greșeală să-l socotim pe Gustav Wasa un simplu pirat având ca unic scop jaful. Mai întâi, fiindcă (așa cum se întâmplase - și se va mai întâmpla - de-a lungul istoriei și cu alți comandanți militari) fusese izgonit din patria sa și avusese de ales între a căuta un refugiu, destul de nesigur, în altă țară sau a colinda mărire bucurându-se de o relativă libertate; în al doilea rând, activitatea sa piraterească avea ca obiectiv să lovească în dușmanul său Christian și să dobândească o forță armată capabilă de a elibera Suedia de ocupația daneză. Acest obiectiv fu atins trei ani mai târziu și Wasa intră în istoria Suediei ca erou național - sărbătorit ca atare până în zilele noastre.

Christian, gonit din Suedia, apoi și din Schleswig-Holstein, se retrase în Flandra, Kniphoff, deși originar din Malmö (așadar din Suedia), îi rămase credincios și-l urmă până la Antwerpen (Anvers). Aici, regele și amiralul său - care învățaseră câte ceva din evenimentele legate de activitatea piratului patriot Wasa - armară zece nave puternice cu care Kniphoff porni să colinde

mărilor nordice, abordând și jefuind toate navele aparținând țărilor care într-un fel sau altul își arătaseră împotrivirea față de politica de forță a lui Christian. Acțiunea lui Kniphoff a fost atât de eficace, încât - după cum ne spune un cronicar competent - „între Skagen și Groningen marea era mai pustie decât pe vremurile de glorie ale lui Stortebeker”.

Între timp, la Hamburg, adversarii lui Christian ajunseseră la o înțelegere cu cumnații acestuia. Drept urmare, Nikolaus Kniphoff începu să jefuiască și navele hanseatice. Or, consiliul municipal și camera de comerț din Hamburg dovediseră și mai înainte că atunci când e vorba de piraterie nu știu de glumă. Primarul orașului, pe nume Koel, armă o flotă și porni în căutarea celei a lui Kniphoff. O găsi în largul coastei frizone răsăritene, regiune atât de agreată de pirați din cele mai vechi timpuri. După o luptă scurtă, dar înverșunată, amiralul-pirat, împreună cu o sută șaizeci și doi „complici” (cum îi califică actul de acuzare) fură prinși.

Ca de obicei, nici procesul de la Hamburg nu dură prea mult; în orașul hanseatic, trăind aproape exclusiv de pe urma comerțului pe mare, pentru pirați nu exista decât o singură pedeapsă... Spre cinstea judecătorilor de la Hamburg se cuvine, însă, să menționăm faptul că mai mult de jumătate dintre acuzați au fost achitați și eliberați, deoarece erau „...fii de țărani, buni, dar amăgiți...”



Ceilalți, pirații autentici și conducătorul lor, fostul amiral danez Nikolaus Kniphoff, au fost executați în piața Grasbrook; apoi cele șaptezeci și cinci de capete, înfipte în sulii, au fost expuse pentru a servi drept pildă - după cum o cerea procedura juridică din orașele Ligii hanseatice.

Kniphoff și oamenii săi au fost printre ultimii pirați executați la Hamburg. Pavilionul vasului de comandă al lui Kniphoff a fost atârnat deasupra amvonului catedralei Sfânta Maria, unde s-a aflat mulți ani în șir, până n-au mai rămas din el decât câteva fâșii zdrențuite. În timpul slujbei religioase de duminică, pavilionul zdrențuit avea menirea să amintească negustorilor cucernici forța nemăsurată a hansei, triumful negoțului asupra tâlhăriei la drumul mare - pirateria fiind una dintre cele mai brutale forme ale acestei tâlhării...

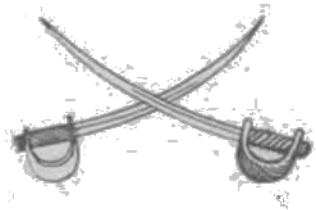


## IV

### **SARAZINII: UN MILENIU DE PIRATERIE**

„...cei mai vechi străbuni ce-mi cunosc erau, în suta a șaisprezecea, tâlhari de apă, oameni liberi și cutezători, vânturând după pradă mările în lung și-n larg, de la Iaffa la Baleare, de la Ragusa la Tripoli”

*Pantazi în „Craii de Curte-Veche” de Mateiu Ion Caragiale.*



1.

## „COASTELE BARBAREȘTI”

Multă vreme, nord-vestul Africii, cuprinzând țărmurile Marocului, Algeriei, Tunisului și Tripolitaniei, au fost cunoscute în Europa sub numele de „Coastele Barbarești” și se bucurau de faima de a adăposti pirații cei mai temerari care au bântuit vreodată Mediterana. (Numele nu se trage, cum s-ar putea crede, de la „barbari”, ci de la „berberi” - populație, probabil de origină libiană, răspândită înainte vreme din insulele Canare până în Egipt și în Senegal, astăzi aproape complet asimilată de arabi.) Acest nume, ca și îndeletnicirea de pirați, le-au păstrat vreme de peste un mileniu, până în anul 1830, când Algerul a capitulat sub acțiunea flotei și trupelor franceze. Arabii numeau regiunea Maghreb - nume justificat prin poziția ei în raport cu țările Orientului Apropiat (în arabă *maghreb*: „Soare-apune”).

Ciudat este faptul că, în vremurile mai vechi, marea era un element foarte puțin familiar pentru musulmani care, ca locuitori ai unor regiuni de deșert, nu s-au ocupat niciodată cu navigația. Se spune că, după cucerirea Egiptului de către arabi (în jurul anului 640), califul Omar i-a scris generalului său din Alexandria, întrebându-l cu ce seamănă marea de care auzise vorbindu-se atât de

mult. Generalul i-a răspuns că este „o fiară uriașă, pe care oameni, aparținând de anumite popoare, o străbat ca niște viermi cocoțați pe bârne”. Drept urmare, califul a dat o ordonanță prin care se interzicea musulmanilor să se aventureze pe mare fără o autorizație specială. Și totuși, urmașii cuceritorilor Egiptului au devenit, în perioada Evului Mediu, excelenți navigatori și cei mai temuți pirați care au bântuit vreodată în Mediterana.

E adevărat însă că, de-a lungul veacurilor, populația Coastelor Barbarești s-a transformat într-unul dintre cele mai uriașe amestecuri de rase: pe lângă berberi, s-au stabilit aici negustorii greci și fenicieni ai contoarelor comerciale, romani din trupele de ocupație, năvălitori vandali al căror imperiu se întindea până aici, levantini fugiți din fața expansiunii turcești; cuceritori arabi care au dat întregii regiuni o religie și, în parte, o limbă unitară, apoi senegalezi și nigerieni originari din sud, ca și normanzi cu ochi albaștri și păr roșu veniți din Sicilia - și poate că aceștia din urmă, urmași ai vikingilor, au influențat în bună măsură orientarea către piraterie a acestei populații veșnic neliniștite, trăind pe un pământ sărac în resurse și aflat în vecinătatea unor țări bogate ca Spania, Franța, Italia.

Izvoarele istorice ale Evului Mediu timpuriu sunt aproape tot atât de sumare pentru regiunile mediteraneene ca și pentru nordul Europei. În

analele carolingiene (manuscrisul cel mai vechi se află în biblioteca mănăstirii Lorsch din Hessen), sub anul 798 se află o însemnare scurtă: „Insulele Baleare au fost jefuite de mauri și sarazini”. Sub anul următor, însemnările sunt ceva mai ample:

„Insulele Baleare, care în anul trecut au fost jefuite de mauri și sarazini, ni s-au supus, după ce au cerut și obținut sprijinul nostru și cu ajutorul lui Dumnezeu au fost apărate de noi împotriva atacului piraților. În acea bătălie am cucerit și stindarde ale maurilor, pe care le-am remis regelui (Carol cel Mare - H.M.) nostru”.

Din textele de mai sus se impun câteva concluzii: mai întâi, că după dezmembrarea Imperiului roman, activitatea piraterească din Mediterana a cunoscut o apreciabilă intensificare; apoi, că a apărut o nouă rasă de pirați - maurii, sarazinii (numele a pătruns la noi din franceză, *sarrasin*, după o etimologie curioasă și deloc sigură - în latină, *Sarracenus*, de la *sarraca* sau *sarracum* - „car”, „căruță”, prin urmare cu sensul „cel ce merge în căruță”); în sfârșit, că locuitorii regiunilor amenințate de atacuri piraterești se adresau în mod firesc singurei puteri militare în măsură să le poată oferi protecție - imperiului carolingian.

Către mijlocul veacului al nouălea, navele sarazine întreprind una dintre cele mai îndrăznețe expediții din istoria pirateriei. Iată ce ne spune episcopul Prudentius din Troyes, în însemnările

sale cu privire la anul 846: „în luna august, sarazinii și maurii urcară Tibrul până la Roma, jefuiră biserica Sfântului Petru, principele apostolilor, și împreună cu altarul de pe mormântul lui Petru luară toate odoarele și tezaurul. Apoi ocupară un munte foarte întărit, aflat la o sută de mile (e vorba de mile romane - așadar, circa 150 km - H.M.) depărtare de oraș. Câțiva dintre ducii lui Lothar îi atacară cu destulă vitejie pe mauri și fură nimiciți; dar o parte a dușmanilor, pe când încerca să pătrundă în biserica Sfântului Apostol Paul, a fost copleșită de populația locală și zdrobită... Când sarazinii, cu navele lor încărcate cu comorile pe care le jefuiseră, porniră pe drumul de înapoiere, izbucni pe neașteptate... o furtună puternică, astfel că navele se izbiră între ele și se scufundară. Unele dintre odoare s-au găsit apoi în buzunarele morților aruncați de mare la mal și au fost duse înapoi la mormântul Sfântului Apostol Petru”.

Este limpede că ne aflăm în fața unei expediții de jaf executate după toate regulile pirateriei. Navele sarazinilor s-au strecurat pe lângă fortăreața de lângă gura Tibrului folosind surpriza; unicul lor scop era jefuirea tezaurului din biserica Sfântului Petru, a odoarelor de aur și argint bătute cu pietre prețioase. „Nu exista loc mai sfânt pentru întregul Occident - scrie un istoric mai nou - și acest tezaur al cultului creștin, de care nu s-au atins nici goții, nici vandalii, nici grecii sau loagobarzii, a căzut

pradă unei bande de tâlhari africani”. (Ferd. Gregorovius: *Die Geschichte der Stadt Rom im Mittelalter* - „Istoria oraşului Roma în Evul Mediu”). Marile opere de artă distruse cu acest prilej au rămas pierdute pentru totdeauna. Pe bună dreptate remarca un alt autor (L. Buhnau, în op. Cât.) că expediția de jaf din 846 „...este una dintre marile etape pe drumul calvarului omenirii... Când mii de tăblițe de lut au fost sparte la Ninive, s-a atins primul punct culminant în această furie îndreptată împotriva propriei moșteniri, iar când flăcările au mistuit biblioteca din Alexandria, a fost atins al doilea...”

Cu prilejul expediției din 846, singurul care a reușit să opună o rezistență eficace maurilor a fost comitele (maregraful) Guido din Spoleto. În fața armatei longobarde conduse de el, maurii s-au împărțit în trei grupuri: soarta unuia dintre ele, care porni pe mare, o cunoaștem; al doilea grup porni cu prizonierii destinați să fie vânduți ca sclavi spre nord; al treilea, cel mai numeros, părăsi Roma pe străvechea Via Appia, jefuind toate așezările întâlnite în cale, spre a-l atrage pe comitele Guido cu armata sa și a îngădui astfel celorlalte două grupuri, încărcate cu pradă, să se pună la adăpost. Era un plan ingenios, iar bătălia care s-a dat sub zidurile orașului Gaeta, la sud-est de Roma, a arătat că barbareștii posedau o tehnică de luptă remarcabilă. La un moment dat, comitele Guido și oamenii lui erau înconjurați,

gata să se predea, când dinspre sud, de la Neapole, sosiră ajutoare sub comanda lui Sergius al II-lea, care deciseră sorții izbânzii în favoarea trupelor longobarde-napolitane.

În ciuda furtunii care a scufundat flota sarazină și a înfrângerii de la Gaeta, știrea despre bogățiile imense ale Italiei, care se răspândi pe coastele de nord ale Africii, constitui un stimulent puternic pentru organizarea unor noi expediții piraterești (tot așa cum bogățiile mănăstirilor scoțiene și irlandeze exercitară o atracție irezistibilă asupra vikingilor, pirații de la celălalt capăt al Europei). La numai trei ani după jefuirea Vaticanului, în 849, o nouă flotă barbarescă porni spre Italia. Dar de data aceasta orașele maritime italiene, răspunzând apelului lansat de papa Leon al IV-lea, erau pregătite să facă față atacurilor. Flota și trupele orașelor Neapole, Gaeta și Amalfi fură puse sub comanda lui Caesarius (fiul lui Sergius al II-lea), care se distinsese în bătălia de la Gaeta.

Prima ciocnire dintre cele două flote avu loc în largul portului Ostia. Galerele amiralului Caesarius erau mai mari și mai grele decât navele sarazine, care în schimb erau mai lesne manevrabile. Totuși, flota orașelor maritime italiene reuși să risipească navele maure ușoare, pe care marea furioasă le izbi apoi de stânci, sfărâmându-le. (N-au lipsit, în acel veac bântuit de misticism, nici vocile care au interpretat furtuna aceea ca pe un „semn al cerului” în favoarea



creștinătății...) Maurii care au scăpat cu viață au fost duși la Ostia și la Roma; cei ce luaseră parte și la prima expediție fură executați chiar la Ostia, ceilalți, mânați la Roma, unde trebuiră să lucreze la consolidarea zidurilor orașului și întărirea turnurilor de apărare. În lungul Tibrului fură construite fortificații menite să stăvilească accesul vaselor piraterești către Orașul Etern (aproximativ în același timp când asemenea lucrări se executau și de-a lungul Senei, spre a apăra Parisul de atacurile piraților normanzi).

Lucrările la zidul de apărare construit de prizonierii sarazini în jurul Vaticanului au durat patru ani și au fost executate sub supravegherea personală a papei Leon al IV-lea. La 27 iunie 852 el a fost inaugurat în mod festiv, incinta sa primind numele de „Civitas Leonina”.

Alte orașe n-au avut aceeași șansă și au suferit distrugerii îngrozitoare de pe urma atacurilor piraterești; vechiul Centumcellae, oraș fondat de etrusci, a fost de două ori distrus de sarazini - a doua oară cu atâta cruzime, încât locuitorii care scăpaseră cu viață au refuzat să se mai întoarcă și au trăit vreme de patruzeci de ani în pădurile munților, ca fiarele. (Astăzi, pe locul așezării distruse se ridică orașul Civitavecchia.) Cam în aceeași vreme, locuitorii așezărilor de pe coastele Corsicei, îngroziți de atacurile piraterești sarazine, își părăsiră căminele și se refugiară în Italia unde se simțeau mai apărați.

Expedițiile pornite de pe Coastele Barbarești se îndreptau frecvent și către țămurile franceze. Lângă celebra localitate balneară St. Tropez se află satul La Garde-Freinet (vechiul Fraxinetum roman), unde turiștilor li se arată ruinele castelului sarazinilor, de unde pirații veniți din nordul Africii au terorizat vreme de nouăzeci de ani regiunile înconjurătoare; de altfel, întreaga coastă poartă și astăzi numele Les Maures. Cronicile vremii menționează că în anul 838, pirații au atacat Marsilia, în 842 și 850 au pătruns până la Arles, iar în 852 au cucerit chiar Barcelona. În prima jumătate a veacului al zecelea, arhiepiscopul de Aix trebui să fugă din fața sarazinilor până la Reims, iar episcopul de Maguelone trebui să se refugieze în interiorul țării cu întregul stat major al diocezei sale.

Pe vremea când cuibul de pirați de la Fraxinetum periclita navigația în Mediterana, Bizanțul a organizat două expediții împotriva lui. Flota bizantină dispunea de așa-zisul „foc grecesc” (un amestec foarte inflamabil, probabil originar din China, care în contact cu apa se aprindea printr-o explozie; este menționat încă din anul 330, dar formula lui s-a pierdut - se bănuiește că avea var, pucioasă, cărbune, smoală, rășină, țiței, poate și salpetru), care vreme de multe veacuri a fost una dintre armele eficace ale flotelor trimise să combată pe pirații sarazini. După o primă înfrângere, pirații s-au refăcut destul de repede; a

doua ar fi fost definitivă, dacă regele Hugo al Italiei n-ar fi intrat în relații amicale cu pirații, de care. Voia să se folosească în lupta împotriva rivalului său Berengar, comitele de Ivrea (în nordul Italiei, lângă Torino).

Obsedat de ideea de a-l prinde pe Berengar, Hugo i-a postat pe sarazini la trecătorile Alpilor, de altfel, fără succes: Berengar s-a strecurat printre posturile piraterești, ajungând nevătămat la curtea lui Otto cel Mare. Dar sarazinii rămaseră la trecători îndeosebi la Mont Cenis și St. Bernard, tâlhărind la drumul mare. Abia în a doua jumătate a veacului, după ce jefuiseră în mod repetat câteva mânăstiri, s-au întreprins mai multe expediții împotriva lor, tăindu-li-se drumul de înapoiere la Fraxinetum; acest din urmă cuib de pirați a căzut și el, în anul 972. În Alpi, unele denumiri amintesc și astăzi de ei - de pildă Pontresina din Elveția (de la: Ponte Sarraceno).

Dar Roma, Corsica, Fraxinetum și trecătorile Alpilor sunt numai palide exemple ale primelor două veacuri de activitate piraterească pornită de pe Coastele Barbarești - activitate care mai târziu se va abate cu nestăvilită furie asupra întregii Europe Apusene.

## 2.

## **MEDITERANA: UN CAZAN ÎN CONTINUĂ FIERBERE**

Evul Mediu timpuriu înregistrează o intensificare a activității pirateresti și în Adriatica, vechiul teatru de operații al piraiților iliri și acum domeniu al unei noi puteri comerciale și maritime: Veneția. La mijlocul veacului al cincilea, când hunii au cucerit puternicul centru comercial Aquileia, situat pe țărmul nordic al Adriaticii, mulți dintre locuitorii lui au căutat adăpost pe insulele lagunelor din fața coastei venete. Dintre numeroasele așezări formate astfel, cea mai importantă avea să devină Veneția, care își va depăși cu încetul rivalele Comacchio și Ravenna. Veneția plătea tribut piraiților croați, ca aceștia să lase liberă trecerea navelor comerciale aparținând orașului lagunelor.

Andrea Dandolo, doge, cronicar și autor al unei istorii a Veneției, ne spune că, dintre dalmațieni, cei mai răi erau „...slavii din Narenta... care se trăgeau din goți, erau păgâni și practicau pirateria”. Evident, slavii nu se trăgeau din goți, totuși, trebuie spus că în regiunea râului Narenta s-au așezat, între alte popoare migratoare, și goții, iar în veacul al șaselea un grup numeros de slavi; de asemenea, influențele latine sunt și ele apreciabile în această regiune, după cum ne-o dovedește însuși faptul că limba dalmată (dispărută către sfârșitul veacului trecut) este o

limbă romanică. Locuitorii acestor meleaguri au început foarte curând să practice pirateria.

În cea mai veche cronică a Veneției se vorbește de o bătălie cu sarazinii, în care orașul dogilor a pierdut nu mai puțin de șaiszeci de nave. Alte cronici menționează tributul plătit piraților de pe coasta răsăriteană a Adriaticii. Când acest tribut nu mai reuși să apere de jaf navele negustorilor venețieni, orașul lagunelor trecu la construirea unei flote de război. Acțiunea începu sub dogele Pietro Trandonico, care fu însă ucis, în anul 864, de către conjurați. Urmașul său, Orso al II-lea, îl învinse și-l supuse pe Domagoi, șeful piraților slavi, apoi risipi o flotă sarazină care pătrunsese în sudul Adriaticii. Veneția capătă pentru câțva timp, supremația în răsăritul Mediteranei și devine principalul furnizor al Europei de mărfuri orientale, îndeosebi mirodenii și mătase.

Totuși, de-a lungul veacurilor dalmațienii au rămas adversarii cei mai redutabili ai venețienilor - ceea ce se explică pe de o parte prin așezarea geografică pe țărmurile aceleiași Adriatice, pe de altă parte prin... îndeletniciri: venețienii erau prin excelență negustori, dalmațienii moșteniseră vechile tradiții ale piraților iliri - deși, după cum vom vedea mai departe, în anumite perioade orașele de pe coasta răsăriteană a Adriaticii, de pildă Ragusa (Dubrovnikul de astăzi), deveniseră mari puteri comerciale, cu nimic mai prejos de Veneția.

În jocul acesta, care a opus vreme de veacuri pe pirații sarazini și dalmațieni republicilor comerciale Veneția și Genova, interveneau uneori forțe din afară: când normanzii s-au stabilit în Sicilia și sudul Italiei, trupele și flota lui Robert Guiscard au susținut câteva bătălii împotriva dalmațienilor, cucerind și portul Dyrrachion, pe care italienii îl numeau Durazzo (Durreș de astăzi). Întocmai ca normanzii (sub Robert Guiscard și urmașii acestuia), care nu se dădeau în lături să practice pirateria, dar în același timp, atunci când interesele lor o cereau, combăteau cu înverșunare pe pirații din Mediterana - fie ei sarazini, dalmațieni sau greci - tot așa și cavalerii ioaniți („de Malta”) au dus, în decursul celor câtorva veacuri de existență a ordinului lor, o politică adesea ambiguă: organizau expediții cu caracter eminentamente pirateresc și în același timp își asumau rolul de polițiști ai mărilor combătând pirateria. Despre activitatea acestei confrerii aristocratice, ai cărei membri erau cei mai înverșunați luptători împotriva păgânilor (adică a piraților sarazini), se cuvine să vorbim mai pe larg.

Ordinul cavalerilor ioaniți (din 1310 își spunea și „de Rodos”, iar din 1530 „de Malta”) a fost fondat pe la mijlocul veacului al unsprezecelea, în Ierusalimul cucerit în timpul primei cruciade. Vreme de aproape un sfert de mileniu, membrii lui au îngrijit cu devotament pe bolnavi (în spitalul „Sf. Ioan” din Ierusalim, de unde și numele

ordinului), iar în timp de război luptau cu curaj împotriva „necredincioșilor”. Deși ordinul primea printre membrii lui doar reprezentanți ai aristocrației, la baza lui se afla inițiativa unor simpli negustori din Amalfi, fondatorii spitalului pentru pelerini din Ierusalim.

După cucerirea Ierusalimului de către Saladin (în 1187) sediul ordinului se mută la Ptolemais (acum Akko, la nord de Haifa). Alungați și de aici, cavalerii ioaniți pribegesc mulți ani în căutarea altui adăpost; în alianță cu flota și trupele vestitului pirat genovez Vignolo di Vignoli cuceresc insula Rodos, unde își stabilesc sediul în 1309. În Rodos construiesc ample fortificații, menite să apere insula de eventualele atacuri, de asemenea trec la construirea unei flote de război - una dintre cele mai puternice ale vremii - cu ajutorul căreia „au împletit, în mod profitabil, cele două profesii ale negoțului și pirateriei” (Ph. Gosse, op. Cât.).

Într-adevăr, insula se afla în imediata apropiere a rutelor comerciale care legau Alexandria, Pireul, Bizanțul și alte porturi din răsăritul Mediteranei cu Veneția, Genova și, mai departe, cu orașele hanseatice din nordul continentului (poziție privilegiată care, după cum am văzut, a făcut ca încă din antichitate locuitorii de aici să se îndeletnicească intens cu pirateria). Deși membri ai unui ordin samaritean, ioaniții au făcut din transportul sclavilor o ramură importantă a

negotului lor; în ceea ce privește activitatea piraterească, atacau cu predilecție navele turcești și maure, dar, ocazional, nu scăpau prilejul să captureze încărcătura bogată a vreunei nave venețiene sau genoveze. De aceea, „n-a existat națiune creștină care, într-o perioadă sau alta, fie că se plângea de jafurile lor, fie că le cerea cu umilință protecție” (op. Cât.).

Turcii, asupra cărora au obținut mai multe victorii răsunătoare, au reușit abia după mai mult de două veacuri să-i înfrângă; în 1522, Soliman cel Mare, după un asediu de șase luni, a cucerit insula, gonindu-i din Rodos, în ciuda apărării deosebit de dârze organizate sub conducerea marelui maestru al ordinului, Villiers de l'Isle Adam (un strămoș al scriitorului cu același nume, din secolul al nouăsprezecelea). Din nou cavalerii ioaniți au devenit pribegi, umblând din loc în loc, vreme de opt ani; după ce au stat scurtă vreme în Creta, apoi la Marsilia, Carol Quintul le cedează Malta (în 1530), când începe o perioadă nouă în activitatea lor (despre care vom vorbi, pe larg, mai departe).

Începând din veacul al paisprezecelea și vreme de circa trei sute de ani. Pirații sarazini domină cu impetuoșitate în Mediterana. Dalmațienii și croații, sicilienii, grecii, precum și cavalerii ioaniți - în măsura în care aceștia din urmă organizau acțiuni piraterești - sunt numai palizi concurenți ai sarazinilor porniți de pe coasta de nord-vest a



Africii, unde în special după alungarea maurilor din Spania (1492), se alcătuiseră câteva formații statale semiindependente care se declarau pe față pirateresti. Istoricii acelei perioade în care Evul Mediu târziu se îmbina cu zorii epocii moderne au încercat să explice dezvoltarea impetuoasă a pirateriei în Mediterana - acest „cazan în continuă fierbere”, cum au numit-o - prin contradicțiile adânci dintre, lumea creștină și cea musulmană; dar problema poate fi pusă și altfel: de ce, în acea epocă în care deosebirea dintre negustorie și piraterie era relativă, când atât sultanii cât și împărații foloseau galere acționate de sclavi sau prizonieri în lanțuri, când principii creștini aveau constructorii navali și marinari mult mai pricepuți, sarazinii au dat totuși un număr infinit mai mare de pirați, între care câțiva excelenți amirali? Întrebarea necesită un răspuns complex, legat îndeosebi de împrejurările istorice.

După cum am văzut, în anumite perioade deși în anumite regiuni ale globului nostru, pirateria se dezvolta acolo unde existau condiții (trafic comercial activ, refugii bine apărate etc.) și creștea în intensitate atunci când nu exista o putere militară capabilă s-o combată cu eficacitate. În Mediterana, traficul comercial era mai intens ca pe orice altă mare a lumii: navele venețiene, genoveze și raguzane, apoi cele engleze, spaniole și portugheze, precum și cele venite din porturile nordice se îndreptau către răsărit pentru a

achiziționa mirodenii și celelalte mărfuri orientale atât de căutate. Nici de refugii nu duceau lipsă pirații de pe Coastele Barbarești: Algerul, Tunisul și alte câteva orașe, unde beii locali - care de drept erau supuși califului arab sau sultanului turc, dar în fapt domneau ca suverani absoluți - le asigurau adăpost, bineînțeles în schimbul unei părți a prăzii obținute (este același sistem pe care, aproximativ în aceeași perioadă, îl practicau seniorii frizoni cu pirații hanseatici).

În sfârșit, pe perioade uneori foarte îndelungate nu exista în Mediterana o putere militară capabilă să combată pirateria: Veneția și Genova erau puteri comerciale și adesea preferau să plătească tribut piraților spre a asigura navelor lor dreptul de liberă navigație, Franța și Anglia erau angajate în dezastruosul „război de o sută de ani” sfârșit abia în 1453, Spania luptă împotriva maurilor pe propriul ei teritoriu, iar orașele hanseatice erau departe... Singura putere maritimă care ar fi putut să combată în mod eficace pirateria în Mediterana era Portugalia, unde Henric Navigatorul, în cei patruzeci și cinci de ani de activitate ai săi, pregătise numeroși marinari experimentați și ridicase flota comercială portugheză pe primul loc din lume. Dar acest prinț cu vederi nespuse de largi pentru vremea lui era preocupat de organizarea unor călătorii spre țărături îndepărtate și necunoscute. Expedițiile trimise de don Enrique el Navegador (în ciuda poreclei sale, el n-a călătorit

decât foarte puțin) au explorat țărmul apusean al Africii și l-au însemnat pe hărți de la Gibraltar până în Guinea portugheză de astăzi. Mediterana era prea strâmtă și prea aglomerată pentru Henric, care a obținut de la papă monopolul comerțului african și al cuceririi regiunilor de litoral în Africa (în afară de țărmul nordic, mediteranean), „atât asupra celor dobândite, cât și asupra celor ce vor fi dobândite, de la capurile Bojador și Nao, până în Guinea și mai departe, de-a lungul țărmului sudic până în Indii”. (Se cuvine menționat că, prin „Indii” se înțelegeau țările de la răsărit de Marea Roșie, uneori și Etiopia.).

În timpul lui Henric construcțiile navale au înregistrat progrese uriașe. Spre sfârșitul vieții sale (a murit în 1460), în flota portugheză a început să predomine caravela - navă cu trei sau patru catarge, de o formă relativ ascuțită și cu așa-numita velatură latină: pânze triunghiulare sau cu partea de sus triunghiulară, care, în stare de echilibru, erau paralele cu chila vasului. Caravelele portugheze erau ușoare, rapide, lesne de manevrat, iar în caz de vânt nefavorabil puteau totuși înainta în volte, întorcând când un bord, când celălalt în direcția vântului; ele erau potrivite pentru călătorii lungi și au jucat un rol de seamă în descoperirile geografice din veacurile al cincisprezecelea și al șaisprezecelea. (între alții, Vasco da Gama și Cristofor Columb au folosit

caravele în călătoriile lor.).

Se cuvine să amintim aici câteva dintre regiunile africane de coastă explorate de navigatorii portughezi, deoarece ele au jucat un rol important mai ales în comerțul de sclavi, dar și în activitatea piraților de mai târziu, cărora le-au oferit adesea locuri de refugiu și aprovizionare.

Astfel, în jurul anului 1461, Pero de Cintra, care se îndeletnicise câtva timp cu vânătoria de sclavi și cu pirateria (se pâră că fără prea mult succes), descoperă așa-numitul „Ținut al râurilor de la miază-zi” - litoralul Guineii de astăzi; navigând mai departe, ajunge la un țărm muntos pe care îl numește Serra de Leao („Munții Leoaicei”), trecut pe hărțile de mai târziu sub denumirea de Sierra Leone. Mai departe, debarcă în câteva locuri unde întâlnește planta leguminoasă malageta, ale cărei semințe amintesc (destul de vag...) ca gust de piperul indian, și astfel țărmul Liberiei de astăzi a fost denumit „Coasta Piperului”.

Între anii 1469 și 1475, expediții trimise de Fernao Gomez, un bogat neguțător de sclavi din Lisabona, explorează tot țărmul nordic al golfului Guineii, descoperind succesiv: Coasta Fildeșului, Coasta Aurului (unde existau într-adevăr zăcăminte aurifere bogate) și Coasta Sclavilor (între gurile râului Volta și delta Nigerului); acest din urmă țărm a primit și numele semnificativ de „Lagunele blestemate”, deoarece de-a lungul lui se găsesc recife primejdioase, „printre care se

încumetau să navigheze numai marinarii foarte iscusiți sau negustorii foarte lăcomi”. Țărmurile lagunelor sunt crestate de mici golfuri ascunse, străjuite de păduri tropicale - ascunzători ideale pentru neguțatorii de sclavi, pirați și toți cei urmăriți de lege. În aceste locuri s-au refugiat adesea, de-a lungul veacurilor următoare, navele piraterești spre a scăpa de vasele de război trimise în urmărirea lor.

Așadar Portugalia, una dintre cele mai mari puteri maritime ale veacului al cincisprezecelea, își procura aurul de pe Coasta Aurului, fildeșul de pe Coasta Fildeșului, mirodeniile de pe Coasta Piperului, sclavii de pe Coasta Sclavilor... în același timp, înainta tot mai departe de-a lungul țărmului Africii, în căutarea mult râvnitului drum către Indii. Acesta este unul dintre principalele motive pentru care flota portugheză, singura care ar fi putut combate în mod eficace pe pirații sarazini, evita pe cât cu putință acel cazan în continuă fierbere care era Mediterana.

### 3.

## **SÂNGEROASELE ISPRĂVI ALE LUI URUK BRAT-DE-ARGINT**

Trebuie spus, totuși, că n-au lipsit încercările unor puteri maritime aliate de a pune capăt activității dăunătoare a piraților sarazini. O

asemenea încercare a avut loc, de pildă, în 1390, când genovezii, exasperați de însemnatele pierderi suferite, au armat o flotă puternică și, ajutați de seniori și cavaleri din Franța și Anglia - între care Henric de Lancaster, viitorul rege Henric al IV-lea au debarcat pe coasta Tunisului. Arcașii, având experiența bătăliilor din Războiul de o sută de ani, au reușit să înfrângă rezistența maurilor, respingându-i până în fortăreața de la Metredia; apoi a început unul dintre acele asedii lungi și monotone, caracteristice războaielor medievale, deoarece armata anglo-franco-genoveză, lipsită de artilerie, n-a putut porni atacul asupra fortăreței; maurii erau, se pare, bine aprovizionați, putând rezista unui asediu îndelungat, pe când rândurile asediatorilor au început să se rărească din pricina unei epidemii. După două luni a fost încheiată pacea și câțva timp expedițiile pirateresti au pierdut din amploare.

După ce (în 1492) sub domnia lui Ferdinand și a Isabelei, maurii au fost alungați din Peninsula Iberică, unde se aflaseră vreme de circa șapte sute de ani, mulți dintre acești oameni mândri, civilizați și războinici s-au aliat piraților de pe Coastele Barbarești. Maurii proveniți din Iberia cunoșteau limba spaniolă, organizarea și legăturile comercianților spanioli și aveau surse de informare - de pildă, despre plecarea corăbiilor din porturi și itinerariile ce le vor urma - datorită legăturilor ce le păstrasera în fosta lor patrie.

În afară de aceasta, noii pirați au construit nave mai mari și mai rapide, cu velatura îmbunătățită și, prin raiduri în interiorul Africii, au mărit numărul prizonierilor folosiți ca vâslași la galere. Negustori pricepuți, ei au instituit un sistem prin care șefii locali (șeici, bei, dei) primeau o parte din pradă (în general zece la sută), precum și sprijin naval în caz de conflict armat; în schimb, șefii locali ofereau piraților adăpost, posibilitatea de a se aproviziona și piețe de desfacere pentru mărfurile obținute prin jaf. (Acest aranjament, care dădea dreptul navelor piraterești pornite de pe coasta nordică a Africii să arboreze uneori, alături de steagul verde al Profetului, pavilionul unuia sau altuia dintre statele înșirate în lungul Coastelor Barbarești, a făcut ca acești pirați să fie numiți adesea și „corsari”).

Prima expediție piraterească mai însemnată după părăsirea Spaniei de către mauri a avut loc în 1504 și (potrivit lui Ph. Gosse) „...a stârnit în toată creștinătatea o spaimă cel puțin tot atât de mare ca și cea stârnită de pătrunderea turcilor în Valea Dunării”. Este vorba de două mari galere de război ale Vaticanului, puternic înarmate și încărcate cu mărfuri prețioase, care navigau de la Genova la Civitavecchia - acest din urmă oraș aparținând pe atunci statului papal. Când galera din frunte ajunsese în dreptul insulei Elba, situată între țărmul corsican și cel toscan, la orizont apărură o galiotă (galeră ușoară și rapidă), pe care

însă căpitanul Paolo Victor de pe galera papală o ignoră, deoarece era mai bine înarmat, iar pirații nu mai apăruseră de mult prin aceste locuri. Dar când galiota s-a apropiat, s-a văzut limpede că marinarii de pe puntea ei purtau turbane. Câteva clipe după aceea, un stol de săgeți și de ghiulele se abătu asupra galerei, care fu abordată. Maurii care se năpustiră pe puntea ei erau conduși de un pirat mic de statură, cu o barbă roșie ca focul.

Lupta a durat foarte puțin și s-a sfârșit categoric în favoarea piraților. După ce echipajul galerei a fost făcut prizonier, căpetenia cu barbă roșie a început să organizeze captura celei de a doua galere papale, după un plan de o îndrăzneală nebunească: oamenii de pe galera capturată au fost despuiți și cu hainele lor se îmbrăcară pirații; galera remorca galiotul, astfel încât cei de pe cealaltă galere să creadă că vasul pirateresc a fost capturat. Stratagema a reușit și când cele două galere papale s-au apropiat una de alta, săgețile pornite din arcurile piraților făcură ravagii. După ce fu capturată și a doua galere, căpitanul cu barbă roșie dădu ordinul de plecare și cele trei vase, cu prețioasa încărcătură și cu prizonierii, porniră spre Tunis.

Era prima apariție a lui Uruk Barbă-roșie (Barbarossa), unul dintre cei mai vestiți pirați ai veacului al șaisprezecelea; vreme de mulți ani de aci înainte, Uruk (sau Horuk sau Aruj), împreună cu fratele său Khizr, vor teroriza apele



Mediteranei, semănând groază din pricina cruzimii lor, dar și admirație datorită temerității și iscusinței lor în domeniul navigației și al strategiei navale.

Cele câteva date pe care le posedăm asupra originii fraților Barbarossa sunt deosebit de interesante. Tatăl lor, pe nume Iacob (Iakub) era originar din Macedonia; mai târziu, când se stabili ca olar pe insula Lesbos (astăzi Mitilene), își declară ca loc de origine cătunul Venitse de pe valea Vardarului. Fusesse creștin și trecuse la islamism abia după ce intrase în armata otomană - probabil că nu recrutase de bună voie, ci prins cu arcanul, după obiceiul vremii și al locului. De altfel, soția lui (și mama viitorilor pirați), pe nume Catalina, fusese, într-o primă căsătorie, soția unui preot ortodox. Toate aceste elemente - faptul că tatăl lor era un meșteșugar creștin din Macedonia - ne fac să nu excludem posibilitatea că frații Barbarossa erau de origine aromână; de altfel, cătunul Venitse, astăzi dispărut de pe hartă, se afla în vecinătatea unor vechi așezări cu populație aromână. Cum nu cunoaștem numele de familie al olarului Iakub din Venitse, nume care ne-ar fi putut da unele indicații, origina sa aromână rămâne doar o ipoteză demnă de luat în considerare. (Unii autori sunt înclinați să-l socotească armean - un cătun cu numele Venitse se afla în Armenia - alții că ar fi un urmaș al acelor normanzi care au luptat în slujba Bizanțului,

această ultimă ipoteză fiind sprijinită de culoarea părului celor doi pirați.).

În afară de Uruk și de Khizr, olarul Iakub a mai avut doi fii, pe Elias și pe Ishak. Într-o zi, când Uruk și Elias transportau la târg, cu o barcă, oalele produse în atelierul părintesc, le-a ieșit în cale o navă de război a cavalerilor ioaniți. S-a întâmplat că pe navă era nevoie de vâslași și atunci echipajul a abordat barca, încercând să-i ia prizonieri pe cei doi frați. Aceștia s-au împotrivit; Elias a fost ucis, iar Uruk, căzut în captivitate, a fost legat cu lanțuri de banca vâsleșilor. Fratele său, Khizr, a strâns apoi bani vreme de mulți ani ca să-l poată răscumpăra. Eliberându-l pe Uruk, cavalerii ioaniți au redat libertatea celui ce urma să devină cel mai aprig dușman al lor și spaima navelor comerciale din întregul bazin al Mediteranei.

Mai întâi, Uruk a plecat cu o navă de pirați turci, luând parte la diferite expediții de jaf. Curând ajunge căpitanul navei, apoi trece în slujba unor negustori din Constantinopol care se ocupau ocazional și cu pirateria; aceștia îl numesc comandant adjunct al unei nave din Marea Egee. Noua slujbă nu-l împiedică să întreprindă expediții pirateresti pe cont propriu - deși abia mai târziu, după atacarea galerelor papale, piratul cel scund, voinic, cu părul și barba de un roșu aprins, cu ochii vii și nasul puțin coroiat, se va bucura de o largă și tristă celebritate în toate porturile

comerciale mediteraneene.

Curând, Uruk hotărî să devină independent: convinse echipajul să calce jurământul făcut negustorilor din Stambul și, cum căpitanul navei se împotrivi, îl ucise pur și simplu ciopârțindu-l cu securea. Trecând în Mediterana apuseană, Uruk încheie un acord cu beiful din Tunis. La început se angajă să plătească beifului douăzeci la sută din valoarea prăzii, procent care a fost apoi redus la jumătate: Uruk devenise suficient de puternic spre a-și impune condițiile.

Uimitoarele isprăvi ale lui Uruk (capturarea galerelor papale este numai una dintre ele) au făcut ca numeroși aventurieri din porturile Mediteranei, musulmani și creștini renegați, să se îndrepte către Tunis și Djerba, pentru a se înrola sub comanda lui. Flota piraterească a lui Uruk a avut ca prim loc de refugiu Djerba, o insulă cuprinzând peste o mie de kilometri pătrați, situată în partea sudică a Golfului Gabes, de pe coasta răsăriteană a Tunisului. Insula Djerba era cunoscută încă din antichitate ca loc de refugiu pentru navigatorii surprinși de furtună, iar unii cercetători mai noi au emis părerea că aici era patria lotofagilor („mâncătorilor de lotus”), descriși de Homer în Odiseea; oricum, de curând au fost scoase la iveală din solul nisipos al insulei ruinele unor ziduri și resturi de marmură care dovedesc că aceste meleaguri erau locuite din epoca antică. În schimb, din primii ani ai veacului al

saisprezecelea, când insula a fost locul de refugiu al piraților, a rămas doar o sinistră piramidă clădită din țestele navigatorilor creștini, victime ale neînduplecatului Uruk... (însăpăimântătorul „monument” a fost înlăturat abia în ultimii ani ai veacului trecut.).

În perioada de la Djerba, principalii locotenenți ai lui Uruk Barbarossa erau frații săi Khizr și Ishak, și un anume Iskander - acesta din urmă era probabil tot un creștin trecut la islamism („Iskander” este forma turcească pentru „Alexandru”). Prima captură mai importantă a fost o galără mare, încărcată cu prețioase țesături de Flandra. Cu prilejul luptei date pentru capturarea unei nave spaniole puternic înarmate - având la bord câteva sute de soldați, un transport de aur și doamne din cele mai nobile familii castiliene pentru care se puteau obține prețuri mari de răscumpărare - Uruk a pierdut un braț. Mai târziu, un meșter maur i-a confecționat o ingenioasă proteză din argint, astfel că poreclei Barbarossa i s-a adăugat încă una: „Braț-de-Argint”.

Flota piraterească de sub comanda lui Uruk a crescut în scurt timp, pe de o parte din vasele nou construite, pe de altă parte (și mai ales) prin cele capturate. Căile maritime deveniră nesigure, pe unele rute navale traficul încetă complet, negustorii venețieni, genovezi și spanioli nu mai reușeau să încheie asigurările maritime.

Era o situație pe care suveranii Europei n-o puteau tolera multă vreme. Ferdinand Catolicul, regele Spaniei - recunoscut pe atunci ca șef al creștinătății laice, așa cum papa era șeful religios al creștinătății catolice - armă o flotă puternică și organizează blocada Coastelor Barbarești; timp de doi ani (în 1509 și 1510) principalele fortărețe ale piraților, între care Oran și Alger, fură încercuite. Maurii cerură pace obligându-se să plătească regelui Spaniei un tribut anual. Totuși, neavând încredere în promisiunile lor, Ferdinand lăsă o garnizoană la Bougie și construi un fort pe insula Penon, situată în fața coastei Algerului.

Încă din timpul domniei lui Ferdinand, pirații au încercat de două ori să recucerească Bougie, fiind însă respinși. (După unii autori - între care Philip Gosse - Uruk și-a pierdut brațul abia acum în decursul acestor lupte.) După moartea lui Ferdinand (în 1516), sarazinii se răsculară sub conducerea lui Selim-ed-Teumi, blocând fortul Penon. Selim trimise emisari lui Uruk spre a-i cere ajutor. Piratul a acceptat, pornind spre Alger în fruntea a cinci mii de oameni, în timp ce fratele lui Khizr, îl urma cu flota. Ajuns la Alger, prima acțiune a lui Uruk Barbarossa a fost să-l înlăture pe Selim (sugrumându-l cu mâna proprie) și să se declare unicul stăpânitor al țării; avu însă prudența să trimită ambasadori la Sublima Poartă, să-l asigure pe sultan de supunerea sa.

Cu garnizoana spaniolă din Penon, piratul avu

mult de furcă; în schimb, o flotă trimisă (în 1517) de sângerosul cardinal Jimenes - mare inchizitor și regent al Spaniei - și pusă sub comanda lui don Diego de Vera, a suferit o categorică înfrângere: cei șapte mii de ostași spanioli au fost puși pe fugă, iar ce mai rămăsese din vasele de război a fost distrus de o furtună năprasnică. (Fortul Penon a mai rezistat totuși multă vreme - până în 1529.).

Dar steaua lui Uruk Braț-de-Argint începuse să apună. Expedițiile de jaf întreprinse către răsărit, în Tunis, și către apus, în Tilimsan (Tlemcen), rămaseră fără rezultat și-i slăbiră forța armată. Pe de altă parte, algerienii, dându-și seama că schimbaseră un tiran sângeros pe unul și mai sângeros, se răsculară din nou (în 1518) și chemară pe spanioli în ajutor. Împăratul Carol Quintul, îngrijorat de atacurile piraterești care anihilaseră aproape complet comerțul maritim al Spaniei, trimise o armată de zece mii de oameni, care-l surprinse pe Uruk la Tlemcen pe când nu avea cu el decât o armată de o mie și cinci sute de oameni.

Strângându-și în grabă prada, Uruk porni în fugă spre Alger, urmărit de aproape de spaniolii conduși de Comares, guvernatorul Oranului. Ca să scape, Uruk lăsă în urma lui grămezi de aur și de bijuterii, dar Comares rezistă tentației și continuă urmărirea, până îi ajunse pe sarazini la trecerea peste râul Salado. Uruk fu nevoit să accepte lupta, în care întreaga lui armată fu

masacrată, el însuși fiind ucis.

Astfel sfârși Uruk, cel cu barbă roșie și cu un braț de argint, unul dintre cei mai sângeroși pirați care au bântuit în Mediterana. Odată cu moartea lui, porecla Barbarossa trecu asupra fratelui său mai mic, Khizr; acesta a știut să îndeplinească temeritatea și talentul de strateg al lui Uruk cu însușirea unui abil om de stat, care l-au făcut să se ridice de la condiția unui pirat lipsit de scrupule la cele mai înalte demnități în Imperiul turcesc.

4.

## **CUM A AJUNS AZOR BARBĂ-ROȘIE MARE AMIRAL AL FLOTEI TURCEȘTI**

După moartea lui Uruk, porecla acestuia - Barbarossa - a trecut asupra fratelui său, dar într-un fel nu prea justificat: părul și barba lui Khizr erau mai degrabă castanii decât roșcate. Iată cum îl descrie un document al vremii pe Khizr Reis (căpeteniile piraților mauri și turci erau, în general, denumiți reis, așadar „căpitan”, după cum, mai târziu șefii piraților englezi vor fi denumiți „captain” - Captain Jones, Captain Kidd etc. - titlu la care vor avea dreptul și în actele de acuzare și în sentințele de condamnare la moarte prin spânzurătoare...):

„Era de statură înaltă, voinic, cu un aspect plin de prestanță; bine proporționat și robust; foarte

păros, avea o barbă neobișnuit de deasă; sprâncenele și genele erau deosebit de mari și de groase; înainte de a încărungi, părul lui era de un castaniu deschis”.

Khizr Barbarossa se dovedi încă de la început un bun diplomat: imediat ce a preluat moștenirea fratelui său Uruk, trimise la Stambul ambasadori care anunțară că Algerul se supune sultanului, iar el, Khizr Reis, se declară prea umilul servitor al Porții. Sultanul, încântat, acceptă oferta, numindu-i pe Khizr beglerbeg sau beglerbei, adică „beiu beilor” - demnitate corespunzătoare celei de guvernator general al unei provincii. Având astfel asigurat sprijinul unuia dintre cei mai puternici

Asedierea Rodosului de către o flotă turcească. Vreme de peste două veacuri, insula Rodos a fost sediul Ordinului cavalerilor ioaniți, care i-au combătut cu înverșunare pe pirații barbarești. Abia în 1522, o flotă turcească sub comanda lui Soliman cel Mare reușește să cucerească insula.





monarhi ai vremii, păstrându-și în același timp o oarecare independență (până la Stambul era cale lungă...), Khizr putea să acționeze după plac.

Spre deosebire de fratele său, Khizr era prudent și posedea virtutea răbdării. Încheie un sistem de alianțe cu vecinii săi, iar pe cei ce nu se supuneau, îi atacă prin surprindere, înlăturându-i. Porni apoi împotriva garnizoanelor spaniole: unul câte unul, orașele de pe coastă, atât de greu cucerite de Ferdinand, au fost recucerite, în afară de fortul Penon care mai rămase o vreme sub stăpânire spaniolă. Când spaniolii încercară (în 1519) să recucerească Algerul - prin amiralul don Hugo de Moncada, în fruntea unei flote de cincizeci de vase de război și a unei armate bine echipate - fură respinși după lupte sângeroase.

Stăpân absolut al unei bune părți a coastei nord-africane, Khizr Reis refăcu flota și porni să organizeze atacurile piraterești împotriva vaselor comerciale. Acum nu mai era căpitanul unei nave piraterești, ci comandant de flotă; calitățile de comandant le-a dovedit și prin faptul că reuși să strângă în jurul lui „cea mai formidabilă colecție de căpetenii de pirați cunoscută până atunci în lume” (Ph. Gosse), fără să țină seama de naționalitate sau de credința lor religioasă, ci selecționați doar pe criteriul iscusinței lor ca navigatori și războinici. Trei dintre ei s-au distins în mod deosebit: „Dragut, un musulman din Rodos, care mai târziu avea să-i urmeze lui Khizr

la conducerea flotei; Sinan, poreclit „Evreul din Smirna”, despre care se spunea că practica magia neagră, fiindcă putea să stabilească poziția navei folosind arcul său de luptă cu săgeata vârată într-un anume fel între corzi; și Aydin, un creștin renegat, pe care spaniolii îl porecliseră Călăul Diavolilor, iar francezii și turcii, Călăul Spaniolilor...

Domeniul de activitate al piraților barbarești conduși de Khizr erau rutele comerciale din Mediterana Occidentală, în largul coastei spaniole și în regiunea insulelor Baleare; uneori treceau prin Gibraltar în Atlantic, mai ales când aveau informații despre corăbii spaniole care se întorceau din America (de curând descoperită) având încărcături bogate la bord.

O primă culme a activității lor sub noul comandant, pirații barbarești o ating în anul 1529 când Khizr, mai puternic ca oricând, cucerește fortăreața Penon. Aceasta era unul dintre ultimele bastioane spaniole de pe coasta nordafricană - alături de Tunis, al cărui sultan acceptase protecția spaniolă. După un bombardament neîntrerupt timp de șaisprezece zile și nopți, o trupă de asalt, alcătuită din cei mai buni războinici mauri, a debarcat, făcând ravagii în rândul apărătorilor, care fură siliți să se predea. În ciuda rănilor căpătate în luptă comandantul fortului, don Martin deargas, a fost bătut până și-a dat sufletul, în prezența căpeteniei supreme a

piraților, beglerbegul Khizr și a căpitanilor săi. După aceea, fortul a fost ras de pe suprafața pământului, în locul lui construindu-se un sistem de întărituri la care au lucrat, vreme de câțiva ani, mii de sclavi creștini.

Sclavii care munceau în porturile barbarești, ca și cei care vâsleau pe galerele piraților, erau recrutați din fostele echipaje ale navelor capturate, sau din soldații - cei mai mulți spanioli - luați prizonieri cu prilejul luptelor. Pentru construirea sistemului de apărare al Algerului, de pildă, mare parte a sclavilor a fost capturată la numai cincisprezece zile după căderea fortului Penon, când mai multe convoaie de nave spaniole, încărcate cu muniții și trupe, sosiseră ca întărituri. Dându-și seama că fortul nu mai exista, comandantul escadrei ordonă o recunoaștere, dar pirații, care urmăreau manevra, s-au năpustit asupra navelor în momentul cel mai propice, capturând întregul convoi. În afară de o mare cantitate de tunuri, muniții și alimente, două mii și șapte sute de prizonieri venură să se adauge sclavilor care lucrau, sub biciul supraveghetorului, la construirea bastioanelor menite să apere Algerul.

Căderea fortului Penon și capturarea escadrei spaniole din 1529 au stabilit definitiv renumele lui Khizr. Toată Europa, și îndeosebi țările mediteraneene, și-a dat seama că Uruk Braț-de-Argint, în ciuda faptelor sale sângeroase,

era o căpetenie de pirăți cu resurse relativ modeste în comparație cu fratele său Khizr, beglerbeg al Algerului și comandant suprem al unei flote piraterești cum istoria nu cunoscuse până atunci. Uruk fusese impulsiv, iute la mânia - Khizr era rece, calculat. Șireteniei și temerității uneori vecină cu nebunia, de care fratele său dăduse adesea dovadă, Khizr le adăuga diplomația, un dezvoltat simț de organizare și o cunoaștere temeinică a tacticei navale adaptată la stadiul construcțiilor de nave din acea epocă.

Așa se face că, de-a lungul coastelor spaniole și italiene, până în porturile comerciale din Nord și în recentele posesiuni spaniole din Lumea Nouă, numele Barbarossa continua să fie rostit cu spaimă, dar și cu oarecare admirație. Această admirație reiese și din faptul că spaniolii, care nu-i puteau pronunța numele, l-au poreclit „Azor”, cuvânt care în limba spaniolă desemnează o pasăre răpitoare dresată, asemenea șoimului, pentru vânătoare (la noi, acestei răpitoare i se spunea, pe vremuri, „coroi”; de altfel, a existat și pe meleagurile noastre un tâlhar de tristă celebritate poreclit Coroiu...). Nu este lipsit de interes faptul că, în general, prin „șoim” se desemnează, figurativ, un om viteaz, mândru, neînfricat.

Khizr-Azor, „Șoimul Mărilor”, în ciuda poreclei sale, nu se afla personal aproape niciodată în focul bătăliei - ceea ce îl deosebea iarăși de fratele său.

Din acest punct de vedere, el este un strateg modern; în bătăliile pe uscat, stătea într-un cort mare, bogat împodobit, la o distanță potrivită de locul luptei, ținând legătura cu căpitanii săi printr-un serviciu de ordonanțe; în luptele navale, de asemenea, se aținea cu nava sa - vasul-amiral - la o distanță potrivită, de unde putea să urmărească bătălia și să ia hotărârile necesare. Pentru expedițiile pirateresti de mai mică amploare, de obicei nici nu se mișca din palatul său de la Alger, lăsând pe seama căpitanilor îndeplinirea dispozițiilor.

Totuși, din când în când îi plăcea să organizeze și să conducă personal câte o acțiune importantă și atunci nu se deosebea cu nimic, în ceea ce privește viclenia și îndrăzneala, de fratele său Uruk. Așa s-a întâmplat, de pildă, în 1534, când cu o flotă de galere construite după planurile întocmite chiar de el, „porni să atace creștinătatea în însuși centrul ei” - după cum ne spune cronicarul. Bucurându-se de vânt favorabil, trecu prin strâmtoarea Mesinei și ajunse în portul Reggio înainte ca locuitorii să prindă de veste. După ce captură toate navele aflate în port, împreună cu mai multe sute de sclavi creștini, atacă fortul Santa Lucida, luând opt sute de prizonieri. Porni apoi spre nord, de-a lungul coastei italiene, prădând toate localitățile care-i ieșeau în cale.

În legătură cu această temerară expediție, în

care Azor și reis-ii săi urcară până aproape de Ostia, portul Romei; s-a vorbit multă vreme de o întâmplare romantic-aventuroasă, demnă de a folosi ca bază a unui scenariu pentru un film „de capă și spadă”...

Pe drum, lui Azor i s-au povestit lucruri uimitoare în legătură cu farmecele Iuliei Gonzaga, ducesă de Trajetto și contesă de Fondi, tânără văduvă de o frumusețe răpitoare, despre care se spunea că „două sute și opt poeți italieni au cântat-o în versuri, iar pe blazonul ei avea ca semn distinctiv Floarea Amourului”. Azor nu stătu mult timp pe gânduri și hotărî s-o răpească. Aici, părerile sunt împărțite: unii înclină să creadă că „Șoimul Mărilor” voia s-o ofere pe frumoasa Iulia sultanului Soliman cel Mare, alții că voia să-și împodobească propriul harem cu ea.

Frumoasa contesă se afla la Fondi. Azor acostă în golful Garigliano și porni într-acolo. Dar câțiva călăreți, scăpați din măcelul la care maurii supuseseră așezările de coastă, ajunseră la Fondi înaintea piraților, astfel încât frumoasa Iulia avu timpul să fugă călare însoțită de un servitor credincios, pe un drum plin de peripeții. Se spune că, atunci când a fost anunțată de intențiile piratului, în miez de noapte, sarazinii se și aflau în curtea palatului și fermecătoarea Iulia n-a avut decât timpul să sară pe fereastra iatacului și să se arunce pe cal, despuiată cum era... Ajunsă la Neapole, a intrat într-o mănăstire pentru restul

vieții.

Furios că-i scăpase prada, beglerbegul lăasă orașul pe mâna oamenilor săi vreme de patru ceasuri. Au fost ceasuri de groază pentru pașnicii locuitori ai orășelului, iar urmele jafurilor și incendiilor se cunosc și până astăzi, după peste patru veacuri, în pitorescul Fondi, situat cam la jumătatea drumului dintre Roma și Neapole.

Dar încercarea de a o răpi pe frumoasa contesă n-a fost decât un episod, mai mult sau mai puțin romanțios, în expediția de jaf organizată și condusă de Azor Barbarossa de-a lungul țărmului Italiei. În timp ce galere încărcate cu o pradă uriașă se îndreptau spre Constantinopol, Azor porni brusc spre sud, străbătu Mediterana și pătrunse în portul Tunis. După o scurtă și zadarnică rezistență, orașul se predă, iar sultanul Hassan, protejatul Spaniei, abia reuși să scape cu fuga.

Odată cu cucerirea Tunisului, Azor Barbarossa deveni stăpân pe întreaga coastă nordică a Africii, din Libia și până la Gibraltar. Anul 1534 marchează astfel culmea în ascensiunea lui uimitoare. Sultanul Soliman cel Mare îl ridicase la rangul de mare-amiral al flotei turcești și-i atribuisse înaltul titlu de Chaireddin (Kheir-ed-din, adică „Nădejdea credinței”). Este, fără îndoială, o performanță cu totul ieșită din comun pentru fiul unui modest olar. Palatul său din Alger, printre cele mai bogate și fastuoase ale vremii, adăpostea

medici și astrologi vestiți ai lumii islamice. O armată de poeți cântau în versuri înflorite vitejia lui în bătălie și-l împodobeau cu toate virtuțile. Deși acum, mai mult ca oricând, navele cu pavilionul lui Chaireddin (un cap cu turban, pe fond roșu) stârneau groaza în toate porturile Mediteranei Apusene, sumedenie de legende circulau pe seama lui - unele adaptate după poveștile din „O mie și una de nopți” - în care era arătat ca un suveran prudent dar viteaz, crud dar drept.

Sub Soliman cel Mare și amiralul său Azor Barbarossa-Chaireddin, Mediterana devenise o mare complet dominată de islam. Cronica ne spune că, atunci când l-a ridicat la rangul de mare-amiral, Soliman i-ar fi spus lui Barbarossa: „Toți soldații mei să-ți dea ascultare și toate țărmurile imperiului meu să fie sub ocrotirea ta”. Iar Chaireddin a răspuns: „Voi ocroti toate țărmurile tale, și niciunul dintre supușii tăi să nu se mai teamă, fie vară fie iarnă, să navigheze pe mare”. Această convorbire (reală sau imaginară, faptul n-are importanță) se petrecea la nouă veacuri după ce califul Omar interzisese supușilor săi sub aspră pedeapsă să se aventureze pe mare...



## 5.

### **CHAIREDDIN ȘI ANDREA DORIA: LUPTA PENTRU ALGER.**

Azor-Chaireddin era, după cum arătam, un abil diplomat. Unul dintre cercetătorii competenți ai istoriei țărilor Maghrebului, anume Pierre Hubac, își pune pe drept cuvânt întrebarea dacă - începând cu înălțarea lui Chaireddin la rangul de comandant suprem al flotei turcești - se mai cuvine să vedem în el pe piratul Barbă-roșie care jefuise navele comerciale spaniole și genoveze; acum comanda flota unei mari puteri, ducea războaie sub flamura turcească și dădea socoteală de actele sale sultanului din Stambul. Alții, iarăși, sunt de părere că Chaireddin a rămas până la sfârșitul vieții sale pirat: aborda navele comerciale pentru a le jefui, a prădat țărmul Franței chiar după ce Francisc I încheiase o alianță cu Soliman cel Mare, iar la Vârsta de peste șaptezeci de ani a organizat răpirea unei femei care-i plăcea... E limpede, deci, că și L. Buhnau are dreptate când arată că: „Datorită firii sale energice și neînfricate, n-a devenit sluga ascultătoare a unui monarh, ci întreaga flotă ce i-a fost încredințată a devenit instrumentul patimii lui pirateresti”.

Primele decenii ale veacului al șaisprezecelea au fost martore ale apariției unui alt mare amiral,

Andrea Doria, pe care unii îl socotesc dușmanul de moarte al lui Chaireddin, alții un... tainic aliat al piratului. Andrea Doria s-a născut la Genova - patria unor renumiți navigatori, între care și Columb - în jurul anului 1468, era prin urmare cam de aceeași vârstă cu Azor Barbarossa. Familia lui dăduse, în ultimele patru veacuri, câțiva celebri comandanți de flotă, care luptaseră cu toții împotriva vechii rivale a patriei lor - Veneția. Deși de origine nobilă, Doria era sărac; a fost, rând pe rând, în slujba papei, a ducelui de Urbino, a regelui Neapolelui; a luptat pentru Genova împotriva Franței, pentru Franța împotriva Spaniei, pentru papă împotriva împăratului Carol Quintul, pentru francezi împotriva orașului natal Genova, apoi împotriva foștilor săi stăpâni, regele Neapolelui și Francisc I al Franței. Abia după ce a trecut de șaiszeci de ani (a trăit peste nouăzeci) a devenit mai stabil, în slujba lui Carol Quintul, regele Spaniei, care în 1519 devenise și împărat al Germaniei.

Carol Quintul nu putea să accepte dominația lui Soliman cel Mare asupra unei bune părți a Mediteranei - dominație întărită prin căderea Tunisului și care însemna o amenințare continuă pentru Spania și teritoriile ei. De aceea, în primăvara lui 1535 organizează o expediție care, prin însăși alcătuirea forțelor ei militare, avea caracter de cruciadă: vase italiene și germane, cărora li se adăugară douăzeci și cinci de caravele portugheze

și spaniole - nave de construcție recentă, dintre cele folosite la călătoriile în „Indii” - apoi șaiszeci de galeoane flamande bine înarmate și douăsprezece mari galere papale. Anglia și Genova erau și ele bine reprezentate în această uriașă flotă, care cuprindea peste cinci sute de nave având la bord zece mii de marinari și treizeci de mii de cavaleriști și pedestrași.

Caracterul de cruciadă al expediției era întărit prin binecuvântarea papei Paul al III-lea și prin faptul că, la Cagliari (în Sardinia) i s-a alăturat o escadră a cavalerilor ioaniți, venită din Malta, sub conducerea cavalerului Corsier, „campionul credinței” - figură aproape legendară, a cărei bravură și temeritate erau cântate de poeții și trubadurii tuturor curților europene.

Pe vasul-amiral al cavalerilor de Malta, „Căpitana”, a călătorit însuși împăratul Carol Quintul. Era cea mai mare navă de război a vremii - cu o deplasare de o mie și șase sute de tone, ceea ce pe atunci era enorm - cu trei catarge și șapte punți, treizeci de grajduri pentru cai, șase cabine de lux și o sală pentru consfătuiri. Prova și pupa erau împodobite cu figuri sculptate și aurite, vecele erau pictate cu steaua ordinului ioaniților, prelatele erau din catifea purpurie, iar echipajul purta haine de mătase trandafirie...

Flota sub comanda lui Andrea Doria supuse fortăreața Goletta, care apăra Tunisul, unui bombardament violent, creând o spărtură în

zidurile groase ale cetății. Ea era apărată de un detașament de mauri relativ redus, sub comanda lui Sinan Evreul, care dădu trei contraatacuri disperate spre a stăvili pe năvălitori. Fortăreața căzu abia după ce interveniră escadroanele de elită ale cavalerilor de Malta. Chaireddin Barbarossa, în fruntea unei armate de zece mii de oameni, încercă să oprească înaintarea trupelor aliate asupra Tunisului, când se produse un fapt care răsturnă radical raportul de forțe; cei douăzeci și două de mii de sclavi creștini aflați în temnițele Tunisului se revoltară și cuceriră orașul.

Lucrurile s-au întâmplat într-un fel care, dacă n-ar fi fost consemnat în mai multe cronici (atât maure, cât și creștine), ar părea un episod dintr-un film de aventuri (o „superproducție” cu zeci de mii de figuranți: Chaireddin prevăzuse posibilitatea că sclavii creștini din Tunis s-ar putea revolta și-i adunase într-una dintre fortărețele orașului cu intenția de a-i ucide prin aprinderea unor butoiașe cu praf de pușcă; în temnițele cu toate ferestruicile astupate, parte a sclavilor legați în lanțuri ar fi murit în urma exploziei, parte sufocați de gazele emanate de praful de pușcă, în compoziția căruia intra pucioasă. Chaireddin nu și-a pus planul în aplicare - fie că n-a mai avut vreme s-o facă, fie din pricină că sclavii reprezentau o marfă de preț, o sumă enormă la care nu voia să renunțe.

Când zgomotul luptei se apropie de zidurile

citadelei-temniță, sclavii începură să se agite. Unul dintre paznicii înarmați, un renegeat originar din Flandra, socoti că a venit vremea să-și răscumpere păcatele și în același timp să se pună la adăpost de eventualele represalii ale viitorilor stăpâni ai orașului: scoase din lanțuri câțiva dintre captivii cei mai voinici și le dădu uneltele necesare să-i elibereze și pe ceilalți. În scurtă vreme, uriașa temniță se afla în mâinile foștilor sclavi, comandantul ei și ceilalți paznici fură măcelăriți („rupți în bucăți” - menționează cronica) și mulțimea celor douăzeci și două de mii de foști sclavi se revărsă spre porțile orașului, în întâmpinarea armatelor aliate.

Când Chaireddin, împreună cu cei doi căpitani ai săi, Aydin Călăul și Sinan Evreul, și cu zece mii de oameni, ajunse la porțile cetății, fu întâmpinat cu o ploaie de pietre; de pe ziduri, sclavii eliberați aruncau cadavrele ciopârțite ale temnicerilor și militarilor din garnizoana orașului, huiduindu-l pe fostul lor călău, Barbarossa, care nu mai avu altă cale decât să ordone o retragere precipitată spre Bone, unde se afla flota piraților.

Așa se face că împăratul Carol Quintul, ajuns la porțile Tunisului, le găsi larg deschise și o mulțime de sclavi creștini eliberați îl întâmpinară cu ovații. În fruntea procesiunii se afla un moșneag care purta o cruce. Cronica ne spune că, împăratul, plângând de bucurie, a căzut în genunchi și a sărutat crucea; apoi a sărit în picioare și a

îmbrățișat pe foștii sclavi care se aflau mai aproape de el, sărutându-i. Când medicul său personal i-a atras atenția asupra mirosului pestilențial pe care îl emanau acești nenorociți și care ar putea fi consecința unei boli contagioase, împăratul ar fi răspuns: „Focul iubirii curăță aerul cel mai infectat”.

În timp ce la porțile Tunisului se petrecea această scenă impresionantă, în oraș foștii captivi reușiseră să pună mâna pe arme și începuseră să jefuiască și să măcelărească tot ce le ieșea în cale. O delegație de cetățeni de frunte ai orașului se prezentă în fața împăratului și-l imploră în genunchi să cruțe populația civilă. Dar nici măcar Carol Quintul nu mai putea să stăpânească „gloata dezlănțuită și setoasă de sânge”. Vreme de trei zile și trei nopți orașul a fost teatrul unor scene de groază: jaful, incendiile, violurile, asasinatele se țineau lanț - creștinii dovedind cu prisosință că, din acest punct de vedere, nu erau câtuși de puțin inferiori musulmanilor. Bilanțul este înfiorător: treizeci de mii de oameni masacrați, alți zece mii duși în sclavie. Până la urmă, foștii captivi și „cruciații” s-au întors unii împotriva celorlalți, deoarece s-au ivit neînțelegeri la împărțirea prăzii... înseși cronicile catolice înfierează aceste acte de violență cărora le-au căzut victime nevinovații locuitori ai Tunisului, care nu acceptaseră decât din constrângere ocupația trupelor piraterești.

Tratatul încheiat între Carol Quintul și Soliman cel Mare prevedea că împăratul va stăpâni Goletta și va primi un tribut anual. Soliman se angaja să stârpească pirateria în Mediterana. Înainte de a părăsi Tunisul, Carol Quintul îi porunci lui Andrea Doria să-l prindă pe Chaireddin „mort sau viu”. Toată Europa îl sărbătorea pe Carol ca pe un erou - era cruciatul care izbăvise creștinătatea de un flagel și poeții cântau faptele lui de arme, iar pictorii îl zugrăveau în armura strălucitoare a cruciaților.

Cât despre Chaireddin, acesta își vedea liniștit de treabă. Din Bone porni cu douăzeci și șapte de galiote rapide spre Baleare. În fața insulei Minorca arboră pavilionul spaniol, iar garnizoana din Port Mahon, crezând că are de-a face cu victorioasa flotă a împăratului, trase salve de bun sosit; răspunsul a fost o ploaie de ghiulele... în scurtă vreme, Port Mahon a fost jefuit, parte din navele aflate în radă au fost distruse și parte capturate apoi Barbarossa se îndreaptă spre Stambul oferind sultanului șase mii de captivi creștini meniți să compenseze pierderea Tunisului.

Abia după doi ani, Andrea Doria avea să se întâlnească din nou cu o flotă turcească, în largul Messinei, unde a capturat douăsprezece galere și a scufundat multe altele. Între timp, atât Chaireddin cât și Doria se dedau activității de corsar, primul arborând pavilionul turcesc și jefuind navele aparținând puterilor creștine, al

doilea navigând sub pavilionul spaniol și procedând în același fel cu vasele turcești și maure.

În acest război de uzură, în care cei doi amirali păreau că se studiază pândind prilejul favorabil pentru un atac decisiv, o cotitură se produse în toamna lui 1537, când Veneția aderă la așa-zisul „război sfânt împotriva islamului”. Chaireddin pornește spre Corfu (pe atunci posesiune venețiană) debarcând douăzeci și cinci de mii de oameni și treizeci de tunuri; printre acestea din urmă se afla - după cum ne spune o cronică a vremii - cel mai mare tun din lume, pus în bătaie pentru întâia oară, care a slobozit... nouăsprezece lovituri în trei zile, atingând de cinci (!) ori fortăreața... Când sultanul i-a rechemat pe asediatori, Chaireddin a protestat, dar s-a supus. N-au lipsit gurile rele care au pretins că piratul a protestat de formă - în fapt voia să evite o întâlnire directă cu Doria, cu care se înțelesese în taină. Oricum, această expediție s-a sfârșit cu un raid pe coastele Adriaticei, în cursul căruia pirații au ucis câteva mii de oameni și au jefuit zeci de localități. Prada cuprindea mai multe mii de prizonieri, printre care se găseau membri ai celor mai nobile familii venețiene, de asemenea, patruzeci de mii de galbeni au venit să completeze vistieria Algerului. Sultanului, Chaireddin i-a trimis în dar o sută de tinere fete și două sute de flăcăi îmbrăcați în mătase roșie, fiecare purtând în mâini câte o cupă



de argint și una de aur, apoi două sute de tineri încărcăți cu țesături fine și alți treizeci purtând pungi cu bani. Tinerele au fost repartizate în haremurile demnitarilor din Stambul, iar tinerii, după convertirea la islamism, repartizați în cazărmile de ieniceri.

În vara anului următor (1538) cei doi amirali se aflară, în sfârșit, față în față, în largul portului Prebeza din Grecia apuseană (Epir). Chaireddin dispunea de o sută cincizeci de nave, cu admirabili căpitani formați de el - între care Dragut, Murat și Sinan; în schimb, flotei comandate de Andrea Doria i se adăugaseră navele venețiene și papale, astfel că totaliza peste două sute de vase. Cu toate că era superior ca număr dușmanului, Doria a ezitat să atace, până ce a pierdut avantajele ce le avea la început. (Mai târziu s-a spus că ezitarea lui se datora urei genovezilor pentru vechiul lor dușman, Veneția, în numele căruia se bătea - sau poate că la mijloc era iarăși acea înțelegere tainică dintre cei doi amirali...).

Fapt este că, în acea zi de 28 septembrie 1538, când Doria a poruncit, în sfârșit, flotei să atace, toate avantajele erau de partea turcilor; lupta deosebit de înverșunată, s-a sfârșit cu o rușinoasă înfrângere a flotei aliate, care a lăsat în mâinile turcilor numeroase nave, armament, mii de prizonieri. Steagul cu semilună al lui Soliman cel Mare continua să fâlfâie victorios pe aproape toată întinderea Mediteranei.

Cât privește pactul secret dintre Chaireddin și Doria, trebuie menționat că nu există vreun document sau vreo altă dovadă care să ateste existența sa. Unii autori sunt înclinați să pună șovăiala amiralului genovez pe seama vârstei înaintate (în 1538 anul bătăliei de la Prebeza, tocmai împlinise șaptezeci de ani), alții, după cum arătam, pe seama vechii sale dușmăanii față de Veneția; adevărul, probabil, că nu-l vom afla niciodată: este încă una dintre tainele pe care istoria refuză să ni le dezvăluie...

Trei ani mai târziu, în ciuda zvonurilor insistente care circulau în legătură cu o înțelegere tainică între amiralul genovez și piratul algerian, tot lui Andrea Doria i s-a încredințat comanda celei mai mari flote ce fusese vreodată trimisă pentru combaterea unor pirați; șaptezeci și patru de galere de război și peste două sute de alte vase, cu douăzeci de mii de pedestrași și o mie de călăreți. Aproape toate națiunile creștine trimiseseră vase și oameni; printre englezi se găseau sir Henry Knevet și sir Thomas Challoner, prieteni personali ai regelui Henric al VIII-lea, printre spanioli Fernando Cortez, cel care cu două decenii în urmă trecuse prin foc și sabie Mexicul; trupele de uscat erau comandate de ducele de Alba „cel mai mare soldat al secolului său” și care mai târziu avea să devină sângerosul tiran al Țărilor de Jos.

Carol Quintul hotărî să-i atace pe pirați chiar în vizuina lor, la Alger. Chaireddin se afla la Stambul,

flota și armata de uscat din Alger fiind comandate de Hassan, un renegat din Sardinia, răpit de copil de către pirați și crescut de un turc care pusese să fie castrat.

Cum era trecut de mijlocul lui octombrie, Doria s-a opus expediției, temându-se de vreme furtunoasă și propunând amânarea ei pentru primăvară, dar Carol Quintul, pe care înfrângerea de la Prebeza îl afectase adânc, porunci ca la 19 octombrie 1541 vasele să pornească spre Alger. Împăratul era atât de încredințat de invincibilitatea flotei lui, încât participă personal la expediție, împreună cu câteva doamne de onoare, pe vasul-amiral al lui Doria.

Dar previziunile amiralului genovez erau menite să se împlinească: în fața Algerului s-a stârnit o furtună puternică, întârziind cu câteva zile debarcarea, iar mai târziu mulți dintre soldați trebuiră să între în apă până la gât pentru a ajunge pe uscat. Numai cu mare greutate a putut trece infanteria spaniolă prin spărturile făcute de tunuri, spre a ocupa orașul; apărat de trupele puțin numeroase ale lui Hassan. Curând se stârni o nouă furtună însoțită de ploi abundente, care a împiedicat debarcarea proviziilor și corturilor spaniole, astfel că zorii zilei i-au găsit pe asediatori flămânzi, uzi până la piele și demoralizați; pe deasupra, praful de pușcă se udase devenind inutilizabil. Acesta a fost momentul pe care-l folosi Hassan pentru a năvăli pe neașteptate, făcând

ravagii în rândurile trupelor aliate; acestea au scăpat de dezastru numai datorită cavalerilor de Malta, care le-au acoperit retragerea.

Nici flota de sub comanda lui Doria n-a avut o soartă mai bună. Furtuna care se întetise a aruncat parte dintre nave spre țărm, unde s-au sfărâmat de stânci. Au pierit atunci cincisprezece galere de război și o sută și patruzeci de alte nave, iar opt mii de oameni și-au pierdut viața. Cu restul flotei, Doria a așteptat în larg până ce furtuna s-a mai potolit, și a reușit cu multă greutate să îmbarce restul trupelor epuizate. Cum mare parte a proviziilor pieriseră cu vasele naufragiate, Carol Quintul porunci să se taie caii ca oamenii să poată fi hrăniți.

Cronica ne spune că împăratul a rămas tot timpul lângă soldații săi și a părăsit ultimul țărmul; Cortez, în timp ce înota către o navă, și-a pierdut talismanele de care nu se despărțea niciodată; două mici galeoane de aur, bătute cu pietre prețioase, pe care le purta legate într-o eșarfă, la gât.

La 2 noiembrie, când navele au pornit pe drumul de întoarcere, s-a dezlănțuit o nouă furtună împrăștiindu-le; unele au naufragiat pe țărm, unde echipele au fost capturate de algerieni; celorlalte le-au trebuit câteva săptămâni pentru a ajunge în portul spaniol Cartagena.

A fost un dezastru cumplit; trei sute de ofițeri și opt mii de soldați au pierit, fie în luptă, fie înecați,

fie în țarcurile de sclavi ale Algerului (cronicile vremii ne spun că prizonierii erau atât de numeroși, încât prețul sclavilor pe piețele Orientului a atins cotele cele mai joase). La aceasta se adăuga înfrângerea morală; cel mai vestit amiral și cel mai vestit general ai lumii creștine fuseseră învinși de către unul dintre căpitanii lui Chaireddin - era un fapt, chiar dacă la această înfrângere contribuiseră în bună măsură furtunile care în acel sezon sunt foarte frecvente în apele algeriene. O singură consolare: comportarea eroică a cavalerilor de Malta, singurii care nu și-au pierdut cumpătul, acoperind, cu pierderi uriașe, retragerea trupelor ducelui de Alba. (Locul unde au luptat poartă și astăzi numele de „Mormântul Cavalerilor”).

## 6.

### **FRANCISC I ȘI CHAIREDDIN: „ALIANȚA NELEGIUITĂ”**

Victoriei militare de la Alger i s-a adăugat mai târziu o alta, de natură politică: în 1543 Francisc I, regele Franței, a încheiat o alianță cu turcii împotriva vechiului său dușman, împăratul Carol Quintul. Drept urmare, Chaireddin a fost trimis la Marsilia într-o vizită de curtoazie; ca orice pirat care se respectă, pe drum a abordat și jefuit toate navele comerciale care au avut neșansa să-i iasă

în cale, bineînțeles cu excepția celor franceze care arborau pavilionul proaspătului aliat al sultanului.

Caracteristic pentru firea nestăpânită și plină de fantezie a lui Chaireddin Barbarossa este și următorul incident, ivit tot pe drumul de la Sтамbul la Marsilia; când flota turco-maură, având în frunte vasul-amiral, a trecut prin fața orașului Reggio (pe coasta Calabriei, la intrarea în strâmtoarea Messinei), unul dintre tunurile instalate pe întăriturile portului a slobozit o lovitură (se pare că, de fapt, era o salvă de salut...), ceea ce l-a înfuriat atât de mult pe amiral, încât a ordonat imediat începerea atacului împotriva orașului. După un bombardament de o violență neobișnuită, douăsprezece mii de oameni au debarcat, cucerind fortificațiile într-un timp foarte scurt. Au urmat jaful, masacrele și incendiile obișnuite, au fost luați numeroși captivi destinați răscumpărării, vânzării la târgurile de sclavi sau ferecării cu lanțuri de băncile vâsleșilor la galere.

În sfârșit, instalat în palatul rezidențial, Chaireddin a cerut să-i fie adus, în lanțuri, don Gaetano, guvernatorul orașului, pe care voia să-l pedepsească în mod exemplar. Împreună cu guvernatorul a fost adusă și fiica acestuia, Maria, o fată fermecătoare în vârstă de optsprezece ani, care s-a aruncat la picioarele piratului implorând iertare pentru părintele ei. Chaireddin s-a îndrăgostit de ea; și se pare că era o dragoste

deosebit de pasionată, deoarece s-a căsătorit imediat cu ea, oferindu-i ca dar de nuntă libertatea părinților. (Cronica pretinde că, în acea vreme, piratul era în vârstă de nouăzeci de ani; de fapt, abia trecuse de șaptezeci...) Luna de miere, proaspeții căsătoriți și-au petrecut-o la Civitavecchia (orașul către care se îndreptaseră cele două galere papale, plecate de la Genova și capturate de frații Barbarossa în urmă cu patruzeci de ani), unde tânăra mireasă a avut prilejul să asiste la o expediție de jaf pe scară mare.

La Marsilia, pe Chaireddin îl aștepta o primire triumfală: pavilionul amiralității franceze, cu chipul Sfintei Fecioare, a fost coborât, în locul lui ridicându-se cel cu semiluna al amiralității turcești. La diferite curți europene se vorbea cu amărăciune de „nelegiuita alianță”, iar unul dintre cronicari vorbește de „semiluna împodobită cu crini” - știut fiind că floarea de crin este emblema regalității franceze.

Chaireddin Barbarossa n-a fost din cale-afară de impresionat de onorurile cu care îl copleșea Francisc I și - de îndată ce ceremoniile luară sfârșit - porni spre Nisa (pe atunci în ducatul de Savoia) într-o expediție de pe urma căreia spera să obțină o pradă bogată; dar apărarea dârză și bine organizată de Paolo Simeoni (un cavaler de Malta, care pe vremuri fusese prizonier la Alger) i-a dejucat planurile. Se înapoie, dar părăsi curând

Marsilia, stabilindu-se la Toulon, unde se simțea mai sigur: musafirul costisitor, nu era agreat de marsiliezi, cu atât mai mult cu cât printre numeroșii sclavi înlănțuiți la vâslele galerelor sale se găseau și francezi, rude și prieteni ai marinarilor marsiliezi.

Tot atât de caracteristic pentru firea lui Chaireddin este și faptul că, nu numai că a refuzat să-i elibereze pe sclavii francezi, dar când aceștia au fost decimați de o epidemie, și-a procurat alții organizând o expediție piraterească într-un port francez. Numai de la Nisa a luat cinci mii de captivi, între care trei sute de novici dintr-o mănăstire și câteva sute de băieți și fete, pe care-i îmbarcă și-i trimise la Constantinopol (din întâmplare, nava pe care se aflau fetele a fost capturată de Andrea Doria, care le eliberă). Cronica ne spune că în timp ce Chaireddin Barbarossa se afla la Toulon, n-a îngăduit niciodată să fie trase clopotele, nici măcar la înmormântări: pentru fiul olarului creștin din Mitilene, clopotele erau „instrumente ale unei muzici diavolești”.

Câtva timp tezaurul francez a făcut față cheltuielilor enorme legate de plata soldei și întreținerii piraților (cincizeci de mii de ducați de aur lunar!), în schimb, din când în când, Chaireddin mai trimitea câte o escadră împotriva spaniolilor, ca să-l liniștească pe Francisc I.

Plecarea lui Barbarossa a fost și ea foarte



costisitoare; a primit o sumă mare pentru cheltuielile legate de drumul până la Stambul, precum și suma necesară pentru răscumpărarea câtorva sute de sclavi musulmani - în total opt sute de mii de scuzi; treizeci și doi de funcționari financiari au muncit trei zile și trei nopți ca să împartă suma aceasta în pungi.

În drum spre Stambul, amiralul-pirat captură nu mai puțin de șaptesprezece nave, care-i aduseră, între altele, șapte mii de sclavi. A fost ultima acțiune a bătrânului pirat: retras pe splendida lui proprietate de pe malul Bosforului și-a petrecut restul vieții cultivând trandafiri și folosindu-și imensa avere - obținută prin jafuri și vânzarea de sclavi - pentru clădirea unei moschei monumentale și a unui mausoleu impunător, în care a fost înmormântat în 1546 (după alte surse, în 1547).

După cum locuitorii Hamburgului nu vedeau în Stortebeker un pirat, ci un fel de erou popular, tot așa marinarii musulmani au văzut în Chaireddin pe eroul care întruchipa cele mai înălțătoare virtuți ale navigatorului și războinicului. Numeroase legende au fost răspândite pe seama lui. De pildă, că în fiecare noapte cadavrul său ieșea din pământ și nu și-a găsit odihna decât când a fost îngropat împreună cu hoitul unui câine negru... Oricum, vreme de mulți ani, navele turcești care părăseau Cornul de Aur - frumoasa radă a Stambulului - salutau omagial mausoleul

celui mai mare dintre amiralii turci și celui mai faimos pirat al Mediteranei.

În timpul lui Chaireddin Barbarossa, activitatea piraterească în Mediterana a atins apogeul. Acest lucru se datorează în bună parte și neînțelegerilor dintre puterile creștine. Pe bună dreptate remarcă Ph. Gosse (în op. Cât.) că: „Dacă Europa Apuseană ar fi pregătit o expediție cu un obiectiv unic, sub comanda unui singur șef capabil, cum au făcut romanii în anul 67 î.en., ar fi reușit ceea ce a reușit Roma sub Pompei”. De altfel, în cursul veacului, ca și în cel următor, una sau alta dintre puterile europene făcea apel la flota piraților mauri în rezolvarea diferendelor dintre ele; mai târziu, Ludovic al XIV-lea avea să spună: „Dacă Algerul n-ar fi existat, ar fi trebuit inventat.”

Andrea Doria a murit în 1560, la nu mai puțin venerabila vârstă de nouăzeci și doi de ani. (Pentru secolul al șaisprezecelea, când media de vârstă era sub patruzeci de ani, Chaireddin și Doria constituie cazuri de longevitate cu totul excepționale.).

O dată cu încetarea din viață a lui Chaireddin Barbarossa, se sfârșește o primă perioadă a pirateriei sarazine în Mediterana, și începe o alta, care, dacă nu va mai avea asemenea momente culminante ca acelea din luptele pentru Alger și Tunis, va fi totuși tot atât de violentă și abundent presărată cu lacrimi și sânge. Pe de altă parte, urmașii fraților Barbarossa la comanda flotelor

barbarești vor avea cu totul alți adversari, tot atât de redutabili, dar care vor ști să folosească în mod eficace experiența înaintașilor lor în combaterea pirateriei. Fiindcă anul morții lui Chaireddin Barbarossa este, printr-o curioasă coincidență, și cel al morții dușmanului său Henric al VIII-lea al Angliei și a aliatului său temporar Francisc I al Franței (ca, de altfel, și al lui Fernando Cortez); în același an se naște cel ce va fi don Juan de Austria - fiu natural al lui Carol Quintul cu frumoasa Barbara Blomberg, fiica unui simplu curelar din Regensburg - care va obține asupra flotelor turco-maure strălucita victorie de la Lepanto. Așadar, vremurile înfruntărilor dintre amiralii septuagenari trecuseră în momentul bătăliei de la Lepanto, amiralul don Juan de Austria abia împlinise douăzeci și patru de ani.

## 7.

### **URMAȘII LUI BARBAROSSA; AYDIN, SINAN, DRAGUT și HASSAN**

Dintre foștii căpitani ai lui Chaireddin, unul singur pare să nu-i fi supraviețuit: Aydin Reis, mai cunoscut sub porecla sa Călăul Spaniolilor. El se remarcase prin cruzimea sa, dar și prin priceperea în arta navigației și în organizarea expedițiilor împotriva coastelor spaniole. Cea mai celebră expediție condusă de Aydin Călăul este cea din

1529, în regiunea insulelor Baleare, când a capturat numeroase nave și mii de sclavi. Trierea captivilor a durat zile și nopți în șir: bărbații voinici erau repartizați la galere pentru vâslit; femeile tinere și fetele, îmbarcate pe o navă specială, fură trimise la Alger, spre a fi repartizate haremurilor. Cei mai bine cotați erau meseriașii - lemnarii, fierarii, țesătorii - pe care se putea obține preț bun; constructorii de nave, pe atunci celebri, din Menorca și Mallorca, nu erau vânduți ca sclavi, ci repartizați pe șantierul naval al lui Chaireddin; mai târziu, unii dintre ei au trecut la islamism și s-au stabilit definitiv la Alger sau Tunis.

În sfârșit, bătrânii, care nu valorau nici cât costa transportul lor până la Coastele Barbarești, erau uciși - dar nu într-un fel oarecare, de pildă, prin spânzurătoare sau prin tăierea capului, ci după fantezia lui Aydin, mare amator de asemenea spectacole: fie îngropați de vii, fie cusuți în saci și aruncați în mare, fie spânzurați de mâini și cu o greutate mare legată de picioare, fie trași în țeapă. Una dintre distracțiile favorite ale piratului era să spânzure prizonierii de picioare și să ofere premii mari războinicilor săi care reușeau să despice în două un om dintr-o singură lovitură de iatagan, sau care reușea să înfigă în prizonier cât mai multe săgeți fără a-l ucide; și în timp ce în fața lui se desfășurau aceste spectacole, șezând pe perne moi, înconjurat de locotenenții săi era servit de

sclave frumoase care aduceau pe tăvi uriașe... zaharicale, fructe, șerbeturi și apă rece; căci, ca orice proaspăt convertit, Aydin respecta cu strictetețre prescripțiile Profetului și nu punea picătură de vin în gură.

Multă vreme, Aydin Călăul a fost socotit la Sтамbul ca un campion al islamismului și împodobit cu aureola de salvator al marilor persecutați în Spania - credință care se bazează pe unele acțiuni spectaculoase întreprinse de el. Cu prilejul expediției de jaf din Baleare, de pildă, fiind înștiințat că la Oliva - mic port situat la sud de Valencia - se găseau două sute de familii de *moriscos* (prin *moros* spaniolii desemnau maurii în general, prin *moriscos* pe maurii originari din Spania), a pornit imediat într-acolo și i-a imbarcat pe navele lui. Abia apucase să părăsească Oliva, când la orizont apărură opt galere spaniole care începură să-l urmărească. Dându-și seama că bătălia e inevitabilă, Aydin s-a oprit în insula Formentera, unde i-a debarcat pe *moriscos* ca să nu-l stânjenească în luptă. Dar, spre marea lui uimire, galerele spaniole n-au atacat: generalul Portundo, comandantul, nu voia să pună în primejdie viața captivilor creștini de pe navele lui Aydin și-i oferi acestuia zece mii de ducați pentru răscumpărarea lor. Socotind șovăiala spaniolilor drept teamă, Aydin a atacat prin surprindere; generalul Portundo a fost ucis în luptă și dintre cele opt galere numai una reuși să scape, celelalte

fiind capturate.

După această ispravă încununată de succes, Aydin i-a îmbarcat din nou pe moriscos, apoi a eliberat sclavii mauri înlănțuiți la vâslele galerelor lui Portundo, înlocuindu-i cu echipajele spaniole. La Alger, i s-a făcut o primire triumfală: Aydin Reis dovedise încă o dată că-și merită din plin faima de călău al spaniolilor și pe cea de apărător al dreptcredincioșilor (deși există temeieri serioase pentru presupunerea că familiile de moriscos din Oliva au plătit o sumă foarte mare pentru traversarea de pe coastele iberice la cele barbarești...).

Un alt căpitan de-al lui Chaireddin Barbarossa, anume Sinan Reis (și el convertit, numai că spre deosebire de Aydin nu se născuse din părinți creștini, ci mozaici), cel care se distinsese la apărarea Tunisului, a fost numit amiral al flotei turcești, calitate în care a dus lupte îndelungi și înverșunate împotriva cavalerilor ioaniți fortificați pe insula Malta. Ioaniții, abili constructori de vase și buni navigatori, atacau galerele turcești și maure oriunde le găseau. Deși în jurul anului 1565 flota lor era alcătuită din numai șapte galere (vopsite în roșu aprins) și un vas-amiral (vopsit în negru), aveau un tonaj considerabil pentru acea vreme și erau puternic înarmate. La vâsle foloseau sclavi musulmani; mare parte a veniturilor acestor nobili renumiți pentru viața lor austeră și dedicată iubirii de aproape proveneau din jefuirea navelor

care arborau pavilionul cu semilună.

Sultanul nu putea, evident, să tolereze această situație și trimise o flotă turco-maură, comandată de Sinan Evreul și avându-l pe Dragut ca secund, să cucerească Malta. Dar zidurile cetății erau printre cele mai puternice ale vremii, astfel că Sinan se mulțumi să cucerească mica insulă Gozzo, îndreptându-se apoi spre Tripolis (astăzi Trabulus, în Libia) care, împreună cu Malta, făcea parte din feuda atribuită de Carol Quintul cavalerilor ioaniți. Deși a cucerit Tripolisul, se pare că Sinan a căzut în dizgrație la Stambul; după ce i s-a luat titlul de amiral al flotei turcești, a fugit cu câteva nave pe mare, reluându-și vechea îndeletnicire de pirat și „pricinuind (ne spune Ph. Gosse) pierderi mai mari coreligionarilor lui decât dușmanului”.

Dintre urmașii lui Barbarossa, cel mai de seamă a fost însă Dragut; originea lui nu este lămurită, unii (H. Leip) socotindu-l „un renegat din Anatolia”, alții (Ph. Gosse) ca pe „unul dintre puținii comandanți ai marinei turce care s-a născut musulman”. La o vârstă fragedă a fugit de acasă, înrolându-se pe un vas turc, și curând ajunge căpitanul unei nave pirateresti. Aflând de isprăvile lui, Chaireddin îl cheamă la Alger, dându-i comanda a douăsprezece galere. După cum Aydin prefera coastele spaniole, Dragut le prefera pe cele italiene, jefuind mai ales țărmurile Neapolelui și ale Siciliei. Era o fire întunecată, un

om dârz, aspru; când o navă urmărită de el reușea să scape de abordaj, se pedepsea singur, lovindu-se puternic cu pumnii peste coaste, până ce își pierdea cunoștința din pricina durerilor.

Cu prilejul unei expediții în Corsica (1540), pe când se afla în golful Girolata, piratul a fost surprins de o escadră a lui Andrea Doria, comandată de strănepotul acestuia Gianettino (unul dintre eroii dramei istorice a lui Schiller „Fiesco”); după o luptă scurtă, pirații au fost siliți să se predea, fiind făcuți prizonieri în frunte cu comandantul lor.

Când Gianettino l-a înfățișat pe Dragut unchiului său (care între timp devenise doge al Genovei și căpătase înaltul titlul de Pater Patriae), piratul îi spuse lui Andrea că se simte umilit numai fiindcă fusese luat prizonier de un căpitan necunoscut, și care pe deasupra era atât de tânăr încât nu-i crescuse încă barba. Furios, Gianettino l-a lovit cu mânerul săbiei peste gură, apoi a poruncit să fie biciuit cu vene de bou și înlănțuit de banca vâsleșilor, la o galeră, ca orice captiv de rând.

Jean Parisot de la Valette (care mai târziu avea să devină mare maestru al ordinului Ioaniților) se afla tocmai în vizită la Andrea Doria, când se petrecea această scenă. Cronica ne spune că La Valette, om integru și cavaler de modă veche, s-ar fi adresat prizonierului:

- Este răsplata cuvenită tâlharului.



- Nu, domnule cavalier, a răspuns piratul, este numai un capriciu al sorții.

Și vreme de trei ani, Dragut a tras la vâsle pe una dintre galerele genoveze, până ce sosi de la Alger prețul de răscumpărare: trei mii cinci sute de ducați. A fost un târg pe care atât Andrea Doria cât și La Valette - acesta se pare că a negociat cu Chaireddin răscumpărarea - aveau să-l regrete foarte mult (lui Doria i s-a reproșat mai târziu lăcomia de bani, și iarăși s-a vorbit de acea tainică înțelegere cu Chaireddin Barbă-roșie). Fiindcă Dragut, înlănțuit la vâsla lui, sub biciul supraveghetorului, n-a mai trăit decât cu gândul să se răzbune.

După retragerea lui Chaireddin la Constantinopol, Dragut este numit comandantul flotei turcești din Mediterana apuseană, unde pricinuieste pierderi atât de grele navelor comerciale ale puterilor creștine, încât titlul pe care i-l dă un cronicar turc, anume „Sabia amenințătoare a Islamului” este pe deplin îndreptățit. Cea mai însemnată captură a sa din această perioadă este o navă malteză care transportă șaptezeci de mii de ducați destinați refacerii fortificațiilor din Tripolis (vedem, așadar, că La Valette a avut toate motivele să regrete că a mijlocit răscumpărarea lui Dragut...).

Deoarece Algerul se dovedise vulnerabil, Dragut a atacat insula Djerba (în largul coastei tunisiene) și a cucerit-o, construind aci puternice fortificații;

în cursul unei alte expediții cucerește orașele tunisiene Soussa, Sfax și Monastir, unde Andrea Doria instalase garnizoana spaniolă.

Represaliile venind în întâmpinarea politicii colonialiste spaniole, n-au întârziat; în iunie 1550, pe când Dragut se afla într-o expediție în golful Genova, patria lui Doria, o flotă spaniolă condusă de acesta din urmă își făcea apariția în largul coastei tunisiene. Nepotul lui Dragut, anume Hisar Reis, a rezistat vreme îndelungată în așteptarea lui Dragut cu întărituri, dar la 8 septembrie un asalt spaniol a dus la cucerirea portului Mahdia. Înștiințat, Dragut sosi cu flota sa la Djerba, unde trase navele, printr-o strâmtoare, până la lacul din interiorul insulei; flota comandată de Doria ocupă trecătoarea care ducea spre lac: Dragut era prins în capcană, cu toate navele lui. Dar timpul trecea și pirații nu făceau nicio încercare să spargă blocada. Când Doria pătrunse prin strâmtoare, constată că vânatul scăpase din capcană: Dragut adunase două mii de țărani de pe insulă și împreună cu echipajele și sclavii săpaseră în cealaltă parte un canal, scoțând navele la mare. Ba, mai mult, în timp ce Doria îl aștepta la gura trecătorii, Dragut atacase și capturase o galeră genoveză cu întărituri pentru flota spaniolă...

Ultimii ani ai vieții sale, Dragut și i-a petrecut combătând cu înverșunare pe vechii și neînduplecații dușmani ai musulmanilor, cavalerii

de Malta. În anul 1565, Soliman cel Mare a trimis o flotă de o sută optzeci și cinci de nave, având pe bord peste treizeci de mii de soldați, împotriva insulei; flota turcească, aflată sub comanda lui Piali Pașa, renegat de origine croată, s-a întâlnit lângă Malta cu o escadră algeriană comandată de Dragut.

Apărarea Maltei era organizată de același Jean Parisot de La Valette, mare maestru al Ordinului Ioaniților; La Valette, care trecuse de șaptezeci de ani, fusese unul dintre apărătorii insulei Rodos cu treizeci și patru de ani în urmă și fusese câțva timp înlănțuit la vâslă pe una dintre galerele lui Chaireddin Barbarossa. Acum se întâlnea din nou cu Dragut, a cărui răscumpărare o negociase. Ochiul întregii Europe erau îndreptați către Malta, deoarece căderea ei ar fi însemnat sfârșitul ultimului capitol al cruciadelor, prin înfrângerea ultimilor urmași ai cruciaților.

A fost unul dintre cele mai înverșunate asedii. Vreme de șase luni turcii au bombardat zidurile cetății, făcând spărturi și dând atac după atac, iar apărătorii, numericește inferiori, au luptat cu disperare, așteptând sosirea ajutoarelor promise de spanioli. De pe ziduri, apărătorii vedeau cum, din ordinul lui Dragut, cavalerii prinși de vii erau spânzurați de câte un picior și serveau drept țintă săgeților lansate de arcași de elită, așa fel încât moartea să fie cât mai lentă.

Dragut și-a găsit moartea în cursul asediului -

dar nu în luptă ci printr-o ironie a sorții, din pricina unui accident: în timp ce supraveghea instalarea unei baterii în fața fortului Sf. Elmo, un proiectil de șaizeci de funzi (circa treizeci de kilograme) a căzut din greșeală pe solul stâncos, iar o așchie de piatră l-a lovit în ureche, pătrunzându-i în creier.

Locul lui Dragut l-a luat Hassan, unul dintre fiii lui Chaireddin, înzestrați cu toate defectele tatălui său, dar cu niciuna dintre calitățile de navigator și strateg. Fiind informat că în cealaltă parte a insulei a apărut, în sfârșit, flota creștină cu ajutoare pentru ioaniți, Hassan ordonă îmbarcarea luptătorilor săi și se pregăti de fugă. Pe urmă, însă, aflând că n-au debarcat decât opt mii de oameni, se întoarse cu cei treisprezece mii de sarazini ai săi și dădu atacul. Obosiți de luptele îndelungate și lipsiți de o conducere fermă, sarazinii fură învinși, lăsând trei mii de morți pe câmpul de luptă. Hassan abia reuși să scape cu fuga. În urma acestei înfrângerii, Soliman ordonă retragerea trupelor sale. Astfel, sultanul, care la un an după suirea pe tron (1521) reușise să-i învingă pe ioaniți gonindu-i din Rodos, cu un an înainte de a muri (1565) a trebuit să se retragă în mod rușinos de sub zidurile Maltei.

Cavalerii ioaniți au rămas multă vreme stăpâni absoluți ai Maltei. Suveranitatea lor va lua sfârșit abia în 1798, când insula va fi ocupată - nu de trupe turcești și nici de pirați sarazini, ci de

armatele franceze comandate de un tânăr general de origine corsicană pe nume Bonaparte... Doi ani mai târziu, o flotă engleză sub comanda amiralului Ball cucerește insula în numele coroanei britanice; pavilionul amiralității britanice a fluturat până aproape de zilele noastre la La Valetta, portul maltez care a primit numele vajnicului apărător al insulei împotriva atacurilor turcești și sarazine).

**8.**

## **LEPANTO: CEA MAI MARE BĂTĂLIE NAVALĂ A VEACULUI**

La șase ani după încercarea nereușită de a cuceri insula Malta, flotele turco-algeriană și hispano-venețiană se vor înfrunța în cea mai mare bătălie navală a veacului - bătălia de la Lepanto - încheștare uriașă cu profunde consecințe politice și economice în întregul bazin al Mediteranei.

Deși prestigiul flotei turcești avusese de suferit la Malta, ea dispunea încă de forțe puternice, fiind sprijinită în Mediterana apuseană de navele piraterești algeriene. Urmașul lui Soliman cel Mare, sultanul Selim al II-lea, îl înlocuise pe incapabilul Hassan, fiul lui Chaireddin, și-l numise beglerbeg al Algerului pe Uluch (sau Eudj-Ali sau Abuchali), care se dovedise întru totul demn de înaintașii săi Chaireddin și Dragut, nu numai prin viclenie și cruzime, ci și ca

organizator și talentat strateg naval.

Biografia lui Uluch este și ea asemănătoare celorlalți șefi ai piraților barbarești; pe numele său adevărat Luca Galieni, era originar din Calabria, unde urmase studii teologice și-și făcea noviciatul într-o mănăstire cu intenția de a deveni preot, când fu luat prizonier cu prilejul unui raid al piraților și legat de banca vâsleșilor pe una dintre galerele lui Dragut. După ce a trecut la islamism, Uluch a devenit mai întâi supraveghetor, cu care prilej biciul său n-a cruțat câtuși de puțin pe foștii săi tovarăși, apoi cărmaci, pentru ca până la urmă, datorită calităților sale, Dragut să-i încredințeze comanda galerei. La asediul Maltei, Uluch s-a dovedit și în acțiunile pe uscat un excelent luptător, astfel încât numirea sa ca beglerbeg de Alger n-a surprins pe nimeni. Fiindcă, spre deosebire de predecesorul său Hassan, care prefera, după obiceiul pașalelor, să ducă o viață de sibarit în palatul său luxos, ținându-se departe de mare, Uluch era din rasa autentică a marinarilor calabrezi, iubea marea și-și petrecea toată vremea pe nava-i amiral moștenită de la Dragut. Încrederea pe care i-o acordase sultanul se dovedi îndreptățită: chiar în anul numirii sale ca beglerbeg, cuceri Tunisul.

Una dintre isprăvile cele mai spectaculoase ale sale a săvârșit-o în iulie 1570, în apropierea coastelor Siciliei, când a întâlnit patru galere ale cavalerilor de Malta. Uluch a atacat imediat și

după o bătălie înverșunată, trei dintre galere au fost capturate, între care și galera-amiral; Saint-Clement, comandantul escadrei malteze, ordonase ca galera să fie părăsită pentru ca el să se poată refugia pe țărm cu tezaurul. Când Saint-Clement s-a înapoiat în Malta, era cât pe ce să fie linșat de populația indignată de comportarea lui și a scăpat numai datorită intervenției marelui maestru al ordinului; judecat, a fost condamnat la moarte și sugrumat în celula închisorii, iar corpul său, cusut într-un sac, a fost azvârlit în mare. Acum, și numele lui Uluch - Abuchali cum îi spuneau spaniolii - era rostit cu groază în porturile mediteraneene, întocmai ca, la vremea lor, numele lui Barbarossa și Dragut.

Mare parte a expedițiilor piraterești, Uluch le întreprindea pe cont propriu; sultanul Selim al II-lea, poreclit Mest („cel Bețiv”) ducea o viață desfrânată în palatul său din Stambul, lăsând treburile de stat pe seama marelui vizir, Mohamed (fost țârcovnic al unei biserici din Anatolia), căruia Uluch avea grijă să-i trimită din când în când cuvenitele daruri, provenite bineînțeles din jefuirea navelor comerciale. În activitatea sa piraterească, Uluch a avut concurenți abili în locuitorii insulei Cipru (pe atunci aparținând Veneției), a căror principală îndeletnicire era pirateria; după cum Uluch cu algerienii lui prădau navele și coastele spaniole, italiene și venețiene, tot așa pirații creștini din Cipru jefuiau navele

musulmane și localitățile situate în lungul coastei siriene.

Uluch porni, așadar, împotriva Ciprului. După un asediu care a durat patruzeci de zile, Nicosia, capitala insulei, a căzut. Uluch porni apoi împotriva Cretei, trecând prin foc și sabie așezările insulei.

Anul următor, (1571) în septembrie, Uluch se întâlnește cu flota turcă de sub comanda lui Ali Pașa, în golful Corintului. Toată Mediterana răsăriteană era dominată de navele arborând pavilionul imperiului turcesc, care ținteau acum spre apus. Cucerirea Ciprului îngrijora puterile europene mai mult decât toate celelalte isprăvi ale pirăților. Venețienii nu fuseseră niciodată în termeni prea amicali cu celelalte puteri creștine, dar de data aceasta au găsit sprijin necondiționat. Însuși papa Pius al V-lea, trecând peste divergențele dintre Sfântul Scaun și Republica Dogilor, a lansat un apel la care au răspuns războinici din toată Europa (inclusiv din Anglia, a cărei regină fusese excomunicată cu un an înainte). Forțele principale le-a furnizat Veneția, aflată direct în cauză, precum și Spania, care a trimis o flotă puternică sub comanda lui Giovanni Andrea Doria, nepotul bătrânului amiral. Comanda supremă a fost încredințată lui don Juan de Austria (fiul natural al lui Carol Quintul) care trecea drept „cel mai romantic dintre cavalerii rătăcitori ai veacului său”. De altfel, printre căpitani săi se afla Miguel



de Cervantes, pe atunci în vârstă de douăzeci și patru de ani ca și el, care avea să ironizeze cavaleria rătăcitoare într-una dintre capodoperele literaturii universale.

Don Juan de Austria dispunea de o flotă inferioară numericeste (peste două sute de galere și aproape cincizeci de mii de oameni), dar superioară din punctul de vedere al armamentului; de aceea a manevrat cu prudență la intrarea în Golful Corintului. La rândul lor, Ali Pașa și Uluch și-au retras flotele adânc în golf, adăpostindu-le în strâmtoarea Lepanto; ei își dădeau seama că, deși dispuneau de nave mai numeroase, luptătorii lor erau în mare parte înarmați cu arcuri și săgeți, pe când inamicul dispunea de arme de foc moderne.

Cele două flote s-au aflat față în față în dimineața zilei de 7 octombrie. Don Juan dispuse să fie înălțat pavilionul alb, semnalul bătăliei. Sclavii de la vâsle primiseră came și vin ca totdeauna în ajunul unei lupte. Cu o barcă, don Juan trecu de la o navă la alta, agitând un crucifix în fața echipajelor și soldaților; întors pe puntea navei-amiral căzu în genunchi implorând ajutorul divin. La vremea prânzului, avu loc prima ciocnire, fără nicio manevră prealabilă, manevră care nici n-ar fi fost posibilă deoarece navele erau înghesuite între malurile înguste trecători dintre Golful Corintului și Golful Patras.

în relatarea despre luptele desfășurate chiar pe

vasul-amiral - relatare pe care don Juan de Austria a dictat-o, după bătălie, uricarului său - se spune: „Luptam de peste un ceas... fără ca victoria să fi înclinat în favoarea vreuneia dintre părți. Pătrunsesem până acum de două ori până la catargul principal al vasului turcesc (e vorba de nava-amiral a lui Ali Pașa - H.M.), dar am fost

mereu respinși, până către prora vasului-amiral creștin, de către trupele de rezervă pe care musulmanii le chemau în ajutor. Iar vasul nostru rezistă de două ori numai datorită bravurii excepționale a mareșalului Lope de Figuera...



Don Juan d'Austria (1547–1578), poreclit „cel mai romantic dintre cavalerii răscăitori ai veacului său“; fiu natural al lui Carol Quintul, a condus, la douăzeci și patru de ani, flotele aliate în bătălia de la Lepanto, obținând o strălucită victorie împotriva flotei turco-algeriene.

Contele de Pliego a luptat lângă excelența sa don Juan, pe culoarul dintre băncile vâslașilor. După o oră și jumătate, Dumnezeu a dăruit galerei creștine biruința, căci Bassa (Ali Pașa - H.M.) împreună cu peste cinci sute de turci fuseseră uciși, iar stindardele și pavilioanele sale cucerite, în locul lor pe catargul principal fiind fixată crucea. Pe urmă s-a mai produs o încercare de cucerire a galerei excelenței sale don Juan, dar dușmanul a fost nimicit. Don Juan porunci să fie înălțat strigătul victoriei, la care se asociară echipajele tuturor navelor creștine. Începând din această clipă, biruința înclină în mod decisiv de partea armatei creștine”.

În uriașa încleștare de la Lepanto, turcii au pierdut circa o sută de nave și cincisprezece mii de oameni; armada lui don Juan a pierdut șapte până la opt mii de oameni, eliberând în schimb douăsprezece mii de vâslași creștini, eveniment primit cu mare bucurie în toată Europa. S-au făcut slujbe de mulțumire și s-au tras clopotele în toate bisericile și mănăstirile, iar un pictor venețian, în ciuda faptului că se apropia de o sută de ani și era aproape orb, a fixat pe pânză o scenă a mării bătălii; pictorul se numea Tițian, iar „Bătălia de la Lepanto” încheie opera sa nemuritoare.

Pentru Uluch, Lepanto n-a însemnat câtuși de puțin o înfrângere. În timpul bătăliei, navele piraterești erau angajate împotriva dușmanilor săi

de moarte, cavalerii de Malta; Uluch reuși să-lucidă pe amiralul ioanit într-o luptă în doi și aduse stindardul vasului maltez la Constantinopol, unde a fost expus în străvechea biserică grecească Hagia Sofia (devenită, după 1453, moscheea Sultan Ahmed). Uluch a mai trăit vreo zece ani, ultimele zile petrecându-și-le pe domeniul de pe malul Bosforului, care aparținuse fostului său comandant Chaireddin. Legenda spune că ar fi murit la nouăzeci de ani și că în ultima perioadă a vieții, ros de remușcări se îmbrăca în negru și oficia în taină slujbele învățate în timpul noviciatului său în mănăstirea din Calabria...

Asupra morții sale există patru versiuni: că s-ar fi sinucis din pricina remușcărilor, că ar fi fost sugrumat de cel mai bun prieten (care descoperise că renega învățătura islamică), că a fost înnăbușit cu perna de către o odaliscă și, în sfârșit, că ar fi murit din cauza excesului de hașiș. Mormântul lui, întocmai ca și cel al lui Chaireddin Barbarossa (aflat alături), a fost multă vreme loc de pelerinaj, pentru navigatorii turci, cu atât mai mult cu cât după moartea lui marina turcească a decăzut.

Oricum, Uluch, învinsul de la Lepanto, a avut o moarte mai fericită (la nouăzeci de ani) decât don Juan, învingătorul de la Lepanto, otrăvit la treizeci de ani din ordinul fratelui său vitreg Filip al II-lea, regele Spaniei, care vedea în el un pretendent la tron.

Lepanto a însemnat nu numai cea mai mare bătălie navală a veacului, ci și ultima mare bătălie dintre galere - de acum înainte, flotele militare vor fi alcătuite tot mai mult din nave cu vele; de altfel, chiar în lupta de la Lepanto au participat șase galease - prin urmare galere evaluate, având trei catarge și bompres, care foloseau propulsia combinată (rame și vânt).

În afară de aceasta, (după cum cu justețe remarcă Ph. Gosse) Lepanto a fost „ultima mare bătălie din istoria maritimă a islamului”. Într-adevăr, după ce în asfințitul acelei zile de octombrie puterea maritimă otomană a fost nimicită, ea nu s-a mai refăcut vreodată. La Stambul, sultanul și sfetnicii săi au tras învățăminte de pe urma acestei înfrângeri: că turcii, deși excelenți cavaleriști și pedestrași, sunt marinari mediocri. Veacuri de-a rândul, pirații porniți de pe Coastele Barbarești au mai dat câte un mare căpitan și au continuat să prade navele și țărmurile mediteraneene. Dar după Lepanto, ei n-au mai avut caracterul de corsari, de vasali și aliați ai unei mari puteri, ci doar pe acela de pirați, de tâlhari ai mării, al căror unic scop era jaful.

9.

**ÎN CAPTIVITATE ALGERIANĂ: MIGUEL DE CERVANTES, VINCENT DE PAUL (ȘI ALȚII...)**

După cum, cu șaisprezece veacuri în urmă, pirații ciliceni au reușit să captureze pe unul dintre oamenii de seamă ai vremii, pe Cezar, tot așa pirații barbarești au numărat printre captivii lor pe don Miguel de Cervantes Saavedra, cel ce avea să dea literaturii universale pe nemuritorul „Don Quijote”. Și nici unii, nici ceilalți nu și-au dat seama pe cine capturaseră - lucru firesc: Cezar, foarte tânăr pe atunci, nu dăduse încă dovada capacității sale, care a făcut din el cel mai mare general al antichității, iar Cervantes era deocamdată preocupat de meșteșugul armelor și abia mai târziu îl va adopta pe cel al literelor.

Cum arătam, marele scriitor spaniol servise sub ordinele lui don Juan de Austria la Lepanto, unde fusese rănit la mâna stângă - rană de pe urma căreia va rămâne beteag toată viața. A fost internat în lazaretul de la Messina, apoi a plecat la Neapole (pe atunci sub stăpânire spaniolă), unde i-au sosit banii necesari întoarcerii acasă. În septembrie 1575 se îmbarcă, împreună cu fratele său Rodrigo, pe galera „Îl sole” („Soarele”) pornind spre Spania. Dar „Soarele” n-a putut rezista semilunii: câteva galere barbarești, comandate de Arnaut Memi (un renegat albanez), locotenent de-al lui Uluch, l-au capturat și cei doi frați Cervantes au fost duși în robie la Alger. Aici, în Badestan, piața de sclavi (mai târziu: Place Mahon), Miguel a fost vândut unui grec trecut la islamism. Acesta a găsit la Miguel o scrisoare de

recomandație către don Juan de Austria (devenit, între timp, guvernator al Țărilor de Jos), drept care crezu că are de-a face cu un om de vază și ceru un preț de răscumpărare ridicat.

Între timp, Cervantes lucra la moșia grecului, situată nu departe de țărmul mării. Aici, viitorul autor al lui Don Quijote făcea tot felul de planuri de evadare, pentru el și pentru ceilalți sclavi ai grecului. La un moment dat, erau cât pe ce să reușească: săpaseră un tunel până la țărm, unde ascuseseră cincisprezece sclavi fugari într-o grotă; în același timp, se înțeleseră cu un fost captiv, al cărui preț de răscumpărare fusese plătit și care pleca la Mallorca, să li se trimită un vas, care sosi într-adevăr. În ultima clipă fură însă trădați de un anume Indoratore și încercarea eșuă.

Cervantes, dus în fața pașei (același Hassan, înlocuit din funcția de amiral, dar păstrând-o pe cea de guvernator al Algerului), refuză să-și denunțe complicii, în ciuda torturilor cu care a fost amenințat. Se pare că Hassan a fost atât de impresionat de curajul captivului, încât îl absolvi de pedeapsă și-l cumpără plătind pentru el cinci sute de ducați de aur... după care fixă prețul de răscumpărare la dublul acestei sume.

Mama și sora lui Miguel reușiră cu mare greutate să strângă banii și în 1580 - după unsprezece ani de lipsă de acasă, dintre care cinci ani de captivitate - când era cât pe ce să fie dus de

Hassan la Constantinopol, unde acesta era rechemat, prețul răscumpărării sosi și Cervantes fu eliberat.

În opera lui Cervantes, experiența anilor de captivitate se oglindește în mai multe piese de teatru, între care „Sclavul maurilor” și, mai ales, în *Los tratos de Alger* („Neguțătorii de sclavi din Alger”). Acești ani întunecați n-au slăbit, din fericire, puterea creatoare a celui ce a dat literaturii universale pe „Cavalerul tristei figuri”.

Se cuvine menționat faptul că nu totdeauna cei ce cădeau captivi în mâinile piraților barbarești o duceau din cale afară de rău. Pentru căpeteniile de pirați, ei reprezentau o valoare, erau o „marfă” pe care se putea obține un anumit preț și erau tratați ca atare. Sunt cunoscute cazuri (despre unele am relatat mai sus) în care captivi creștini, trecuți la islamism, au obținut slujbe importante în administrația algeriană, ba chiar (ca Luca Galieni, alias Uluch) au devenit comandanți ai flotei turco-maure. Alții au avut șansa să fie cumpărați în Badestan de oameni cumsecade, care i-au îndrăgit și i-au tratat cu blândețe.

Printre aceste cazuri (din păcate excepționale) este și cel al teologului Vincent de Paul, capturat în cursul unei călătorii în golful Lyon. Vincent de Paul, în tinerețe simplu văcar, studiase teologia la Saragossa, unde căpătase, se pare, și unele noțiuni de alchimie. În 1605, nava cu care plecase din Marsilia spre Narbonne este capturată de



piraiți; întâmplarea o relatează chiar Vincent de Paul, într-o scrisoare adresată unui prieten - un oarecare Monsieur de Commet - și reprodușă într-o biografie mai recentă a teologului (de E. K. Sanders, Londra, 1913), scrisoare pe care o redăm cu unele prescurtări:

„Vântul ar fi fost destul de favorabil spre a ne duce la Narbonne, la o depărtare de cincizeci de leghe (e vorba de leghe marine, așadar 15 mile sau circa 278 km - H.M.), chiar în aceeași zi, dacă Dumnezeu n-ar fi îngăduit ca trei corăbii turcești, care navigau în Golful Lyon, să ne urmărească și să ne atace cu o asemenea violență, încât doi sau trei dintre ai noștri au fost uciși, iar ceilalți răniți și chiar eu însumi am fost rănit de o săgeată care m-a însemnat pentru tot restul vieții. Am fost siliți să ne plecăm în fața acestor hoți, care erau mai sălbatici ca tigrii și, ca o primă dovadă a cruzimii lor, l-au ciopârțit pe cârmaciul nostru în mii de bucățele, ca să răzbune pierderea unuia de-al lor. După șapte sau opt zile s-au îndreptat spre Coastele Barbarești, spre vizuina de tâlhari a Marelui Turc (sultanul din Stambul - H.M.) unde, de îndată ce am sosit, am fost expuși spre vânzare, cu un certificat în care se arăta că am fost capturați pe o navă spaniolă, căci altfel puteam să fim eliberați de către consulul care este trimis aici de rege ca să supravegheze buna desfășurare a comerțului francez (ne aflăm, așadar, în perioada unei alianțe între Turcia și Franța, ceea ce nu i-a

împiedicat pe piraiți să-i captureze pe Vincent de Paul și pe alți cetățeni francezi, cu condiția ca în „certificatul de captură” să se menționeze că era vorba de o navă spaniolă - H.M.).

Am fost siliți să defilăm pe străzile Tunisului, unde am fost duși spre a fi vânduți și, după ce am făcut înconjurul orașului de cinci sau șase ori cu lanțuri prinse de gât, am fost duși înapoi pe vas ca să ni se dea de mâncare, dovedindu-se astfel negustorilor de sclavi că nu avem răni foarte grave.

Eu am fost vândut unui pescar, care la rândul lui m-a vândut unui bătrân alchimist, un om foarte prietenos și blând. Acesta din urmă mi-a povestit că-și consacrase cincizeci de ani din viață ca să caute piatra filosofală (piatra care realizează transmutația metalelor în aur, unul dintre principalele obiective ale alchimiei - H.M.). Slujba mea era de a întreține focurile în cele zece sau douăsprezece cuptoare, îndeletnicire în care, slavă Domnului, am găsit mai multă plăcere decât caznă. Stăpânul meu avea multă afecțiunea pentru mine și îi plăcea să-mi vorbească de alchimie și de țelul pe care-l urmărea și făcea tot ce-i stătea în putință să mă inițieze, făgăduindu-mi bogăția și toate tainele științei lui...

Cu acest bătrân am stat din septembrie 1605 până în august anul următor, când a fost chemat să lucreze pentru sultan - chemare zadarnică, fiindcă a murit de inimă rea pe drum. Pe mine m-a

lăsat nepotului său care, foarte scurtă vreme după moartea unchiului său, m-a vândut, deoarece auzise că ambasadorul regelui, dl. De Breve, urma să sosească - înarmat cu zapisuri de la Marele Turc - ca să elibereze pe sclavii creștini. Am fost cumpărat de un renegeat din Nissa, în provincia Savoya, și dus pe domeniul lui din regiunea muntoasă, într-un ținut foarte cald și arid. Una dintre cele trei neveste ale lui, o grecoaică de religie creștină, deși era schismatică (fiind grecoaică, probabil că era ortodoxă; pentru Vincent de Paul, teolog catolic, toate celelalte biserici creștine erau schismatice - H.M.), era deosebit de înzestrată și a căpătat o mare afecțiune pentru mine, dar și mai mare a fost afecțiunea celeilalte neveste, o turcoaică; din mila Domnului, aceasta a devenit instrumentul prin care bărbatul ei a fost salvat din apostazia lui, revenind în sânul bisericii și eliberându-mă de sclavie. Curiozitatea pe care o nutrea față de felul nostru de viață o făcea să vină în fiecare zi pe ogorul unde lucram, și până la urmă mi-a cerut să înalț rugăciuni întru lauda Domnului credinței mele.

Gândul la psalmul *Quomodo cantabimus în terra aliena* - „Și astfel te vom lăuda în țara străină” - al copiilor lui Israel în captivitatea babiloniană, m-a făcut să încep cu lacrimi în ochi... Seara femeia nu s-a sfiit să-i spună soțului ei că el a făcut o greșeală renegându-și religia, pe care ea o crede că

e foarte bună... Că a simțit o senzație atât de curată încât nu mai poate crede că paradisul strămoșilor ei, către care aspirase până atunci, ar putea fi atât de glorios sau că i-ar putea oferi senzații asemănătoare... Ceea ce a avut un asemenea efect asupra bărbatului, încât, a doua zi, acesta a declarat că nu așteaptă decât un prilej de a fugi în Franța... După zece luni, în care timp nu mi-a dat decât speranțe vagi, am fugit, în sfârșit, cu o barcă; la 28 iunie, am ajuns la Aigues-Mortes, apoi am plecat la Avignon, unde monseniorul vice-legat, cu o lacrimă în ochi și un suspin în gât, a procedat în mod public la readmiterea renegatului în sânul bisericii Sfântului Petru, întru gloria Domnului...

Monseniorul ne-a oprit la el până când a putut plecat la Roma... El a promis penitentului că va obține intrarea lui în mănăstirea *Fateben fratelli*... iar mie mi-a promis că-mi va găsi o slujbă bună. Afecțiunea sa și bunăvoința arătată față de mine se datorează în primul rând faptului că-i divulgasem anumite secrete ale alchimiei, pe care el le căutase în zadar toată viața”.

Vincent de Paul a mai trăit peste jumătate de veac după neplăcuta sa aventură algeriană; el este inițiatorul ordinului călugărilor lazariști și al călugărițelor vincentine - organizații care și-au câștigat merite cu îngrijirea bolnavilor.

În sfârșit, nu este lipsit de interes să relatăm năstrușnicele pățanii ale unui năstrușnic

măscărici de la curtea regelui Carol I al Angliei.

Prin 1630, piticul Hudson - acesta era numele bufonului - a fost trimis în Franța să aducă o moașă pentru regina Angliei pe cale să nască. (Pe vremea aceea, la curtea engleză era la modă tot ce venea din Franța - iar regina Henriette-Marie de France, fiica lui Henric al IV-lea al Franței, nu-și putea îngădui să nască fără o moașă franceză...) Când piticul nostru se întorcea cu moașa, nava lui a fost capturată în canalul Mânecii de pirați flamanzi și dusă la Dunkerque. Cum regele nu voia să renunțe la ghidușiile bufonului său, l-a răscumpărat. Dar câțiva ani mai târziu, bietul măscărici a fost din nou prins, de data aceasta de pirați barbarești. La întoarcerea din a doua captivitate, piticul - înzestrat cu mult umor - s-a plâns regelui că în urma muncii silnice la care a fost supus, talia i-a crescut cu câțiva centimetri, ceea ce dăunează slujbei sale...

Dar Cervantes, Vincent de Paul, Hudson și alți câțiva nu sunt decât excepții. În mod obișnuit, munca de vâslaș la galere și sclavajul în general, duceau la degenerarea fizică și morală a captivilor, care chiar dacă până la urmă erau răscumpărați nu mai erau apti pentru reintegrarea în viața socială.

Pe alocuri s-au făcut încercări de rezolvare a problemelor legate de răscumpărarea celor capturați de pirații barbarești. În Anglia, de pildă, parlamentul a votat uneori fonduri speciale (sub

forma unor taxe suplimentare asupra mărfurilor importate) destinate răscumpărării sclavilor, iar Camera Lorzilor a lansat liste de subscripție pentru ajutorarea soțiilor celor captivi. Dar mare parte din banii destinați răscumpărării erau sustrași pentru marină. (În 1651, de pildă din 69.296 lire care ar fi trebuit să servească la răscumpărarea sclavilor, peste 58.000 au fost alocate marinei pentru acoperirea pierderilor cauzate de pirați.).

O activitate - uneori eficientă - în această direcție au desfășurat câteva organizații cu caracter religios, cea mai veche fiind „Ordinul Sfintei Treimi și al răscumpărării sclavilor” fondat la sfârșitul secolului al XII-lea de Jean de Matha. Mai târziu, li s-au alăturat și alții, între care dominicanii și franciscanii - în general ordine catolice; drept urmare, sclavii catolici se aflau într-o situație oarecum privilegiată față de cea a celorlalți. (Se cunoaște cazul unui grup de preoți care conveniseră să plătească trei mii de piaștri pentru trei captivi catolici, iar când guvernatorul Algerului, într-un elan de generozitate, s-a oferit să adauge unul în mod gratuit, preoții au refuzat deoarece respectivul captiv era luteran...) Dar protestanții nu s-au lăsat mai prejos, întemeind organizații asemănătoare, între care *The Anti-Piratical Association* din Londra, care a ființat până către 1830 când tunurile flotelor moderne ale marilor puteri maritime au stârpit pirateria de

pe Coastele Barbarești și Franța a început să-și impună dominația colonială în Algeria.

**10.**

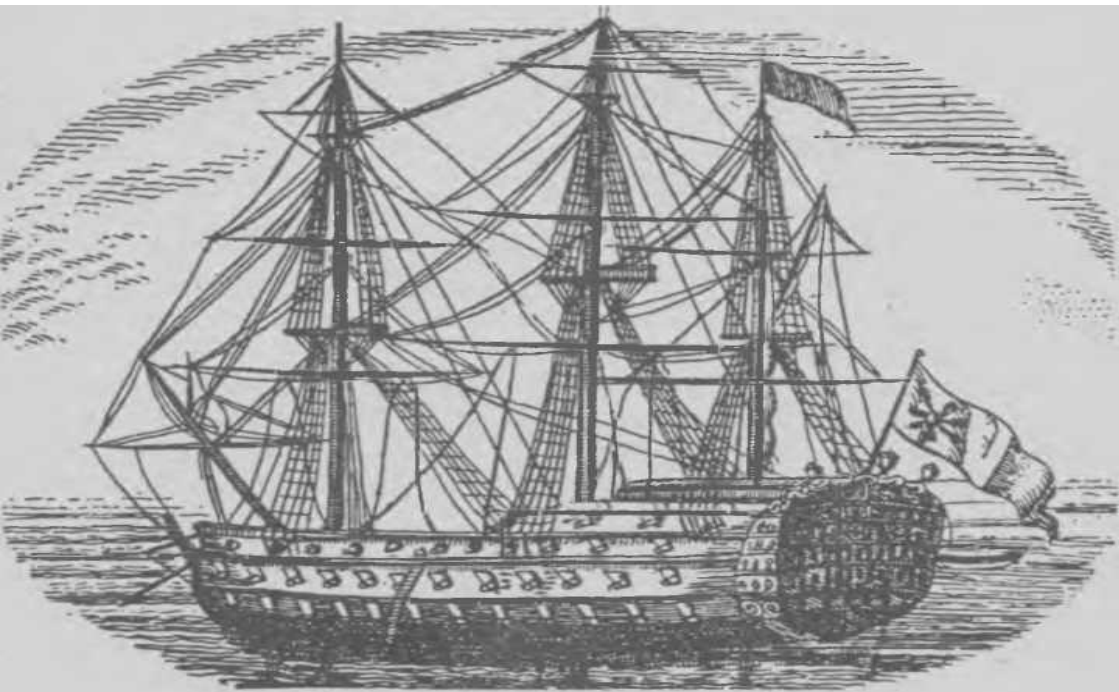
## **CORANUL FERMECAT AL LUI MURAD, UCENICUL LUI ALI CEL NEGRU**

Dintre urmașii lui Chaireddin și Dragut, una dintre figurile cele mai interesante a fost Murad Reis - mai întâi fiindcă, spre deosebire de ceilalți, evita pe cât cu putință vărsarea de sânge, în al doilea rând fiindcă a fost unul dintre puținii căpitani de pirați barbaresti care a trecut Gibraltarul, avântându-se în Atlantic.

Și mai este o pricină: Murad era, se pare, un înverșunat adept al bibliomantieii. După cum unii conducători din vechea Eladă luau decizii importante privind viața publică și militară a cetăților deschizând un volum din Homer și punând degetul la întâmplare pe un pasaj, care apoi era interpretat, și după cum membrii unor secte creștine citeau dimineața un pasaj din Biblie și-l interpretau, deducând cum va decurge ziua și ce hotărâri trebuie să ia în unele chestiuni, tot așa Murad Reis se folosea de un exemplar al Coranului, despre care spunea că posedă virtuți magice, deoarece îl ajuta să prevadă rezultatul unei expediții, al unui abordaj, al unei tranzacții la târgul de sclavi...

Murad era de origine albaneză - așadar, de pe coasta răsăriteană a Adriaticii, care dăduse și înaintea lui câțiva pirați vestiți. Fusese capturat de mic la o expediție a piraților barbarești împotriva orașului Durazzo, iar la vârsta de doisprezece ani devine „ucenic” al lui Kara Ali („Ali cel Negru”), pe bordul galerei acestuia. Curând capătă comanda unei nave și ia parte la asediul Maltei din 1565. Apoi, folosind exemplul predecesorilor săi, se „specializează” într-o anumite regiune a Mediteranei, abordând și jefuind navele comerciale în largul coastei spaniole.

Dar cea mai remarcabilă ispravă din această perioadă o va săvârși, totuși, în fața țărmlui toscan, unde a capturat două galere de război papale. Deși avea doar două nave mici și galerele





erau puternic înarmate, Murad n-a pregetat să atace, căci (spune legenda) cartea lui magică îi prevestise biruința... A fost un atac atât de surprinzător, încât ofițerii papali, aflați pe țărm ca să asiste la o slujbă religioasă, au fost izolați de echipaje. Luată prin surprindere, galerele papale - între care se afla și „Căpitania”, nava-amiral a papei Grigore al XIII-lea (cel care a reformat calendarul) - s-au predat. Ulterior s-a constatat că erau încărcate cu aur și mărfuri prețioase; la vâsle erau înlănțuiți musulmani, dar și mulți criminali creștini care ispășeau diferite pedepse. Bineînțeles că Murad i-a eliberat numai pe sclavii musulmani, în locul lor fiind puși oamenii din echipajele galerelor.

Succesele lui Murad au stârnit invidia celorlalți căpitani de pirați barbarești, în special pe a lui Arnaut Memi (compatriotul său, despre care am mai vorbit); între altele, ei îi reproșau că se poartă prea blând cu captivii și că, în timpul unei expediții, lăsase să-i scape prilejul de a-l captura pe ducele de Terra-Nuevo, vice-regele Siciliei, pentru care se putea obține ca răscumpărare o sumă de-a dreptul fabuloasă. Pentru a răspunde acestor acuzații. Murad hotărî să ducă la bun sfârșit o expediție cum niciun reis algerian nu îndrăznise să săvârșească: trecerea Gibraltarului și jefuirea insulelor Canare (pe care romanii le-au numit, după cum am văzut, *Insulele Fortunatae*, socotindu-le la „capătul lumii”; mai târziu

spaniolii le-au rebotezat Islas Canarias, adică Insulele Câinilor”).

Murad Reis părăsește Algerul în 1585, cu trei galere de război, face o escală la Sale cuib de pirați marocani (situat pe coasta Atlanticului, lângă Rabat), unde își completează escadra cu câteva nave, și pornește spre Canare, având drept cârmaci un prizonier care pretindea că știe drumul. Dar, după câteva zile în care pânzele n-au putut fi folosite aproape deloc (cei de pe Coastele Barbarești încă nu cunoșteau mânuirea velor împotriva vântului), cârmaciul a mărturisit că nu mai recunoaște drumul. Murad - ne spune legenda - și-a consultat cartea înzestrată cu puteri magice, apoi i-a poruncit cârmaciului să țină același curs și curând s-a dovedit că avea dreptate: escadra piraterească ajunsese înaintea insulei Lanzarote - a cincea ca mărime din cele unsprezece insule „ale Câinilor”.

Toată ziua, pirații au stat ascunși, iar la căderea nopții au pornit spre țarm, vâslind în tăcere; în liniștea nopții au debarcat două sute și cincizeci de oameni, care i-au luat prin surprindere pe locuitori, zădărniciind orice apărare; orașul a fost cucerit aproape fără vărsare de sânge, fiind capturați trei sute de prizonieri. Guvernatorul spaniol a scăpat, dar soția, mama și fiica lui au fost prinse și duse pe nava lui Murad.

În zori, piratul înălță steagul păcii, invitând pe locuitori să vină pentru a-și răscumpăra rudele.

Urmând exemplul guvernatorului, care a îndrăznit să se urce pe galera lui Murad, au apărut și ceilalți locuitori deși nimic nu l-ar fi putut împiedica pe pirat să-i arunce în lanțuri jefuindu-i și de bani. Dar Murad Reis nu voia decât aurul celor din Lanzarote: drumul de înapoiere era lung, iar captivii și proviziile necesare lor ar fi încărcat din greu navele.

Spaniolii nu-i puteau ierta lui Murad ieșirea în Atlantic și prădarea insulei Lanzarote; o escadră, condusă de don Martin Padilla, îl așteptă, deci, în strâmtoarea Gibraltar, unde teoretic îi era cu neputință să forțeze trecerea. Dar în timp ce cele paisprezece galere grele spaniole stăteau la pândă, Murad, înștiințat de câțiva moriscos printr-un emisar (aici, legenda vorbește iarăși de Coranul său magic...), se refugie într-un mic port de pe coasta marocană a Atlanticului, și abia după o lună, când atenția spaniolilor nu mai era atât de trează, profită de o noapte întunecoasă, cu mare agitată, strecurându-se cu mica lui flotă prin strâmtoare.

Înșiruirea isprăvilor lui Murad, ucenicul lui Ali cel Negru, ar putea umple filele unui volum de proporții respectabile. Printre ele se cuvine menționată capturarea navei-amiral „La Serena”, a cavalerilor de Malta, aflată în drum spre Tripolis, performanță pe care a realizat-o cu o singură galere de mic tonaj, dar având la bord tunuri care trăgeau cu o precizie uimitoare. Chiar și după

1595, când a fost numit comandant militar al portului Alger, Murad Reis ieșea mereu în larg - „pe cont propriu”, cum ne spune un document al vremii - dedându-se vechii sale îndeletniciri. În decursul luptelor, Coranul fermecat nu a putut ocroti să fie rănit de cinci ori; totuși, se pare că n-a murit de pe urma acestor răni, ci de bătrânețe.

Coasta dalmată, patria lui Murad Reis și a lui Arnaut Memi, are tradiții foarte vechi în domeniul pirateriei - îndeletnicire pe care locuitorii de aici o practicau, după cum am văzut, de pe vremea ilirilor și a vajnicei lor regine Teuta. Dalmațienii au fost și pricepuți constructori navali. În timpul dominației romane, o altă populație dalmată care se îndeletnicea cu pirateria, liburnii, a construit o ambarcație cu pânze, de formă alungită, foarte rapidă pentru acea vreme - navă pe care romanii (care i-au exterminat pe liburni) au adoptat-o, numind-o „liburna” (sau liburnica).

În vremea lui Murad și Arnaut, uscocii (numele înseamnă „refugiații”, „pribegii”), populație din nordul Dalmației construiseră un fel de liburnă mai mică, dar cu velatura îmbunătățită - *ceaica* - pe care o foloseau cu succes la abordarea navelor comerciale venețiene. Îndrăzneala piraților uscoci nu cunoștea margini: cu ambarcațiile lor mici și rapide au debarcat într-o zi la Lido, portul Veneției, unde se desfășurau ceremoniile unei sărbători în cinstea Madonei, răpind trei sute de fecioare aflate în procesiune... în 1613, uscocii au

atacat, cu șase nave rapide, galera luxoasă a unui nobil venețian, capturând-o; despre ceea ce s-a întâmplat după aceea, documentele din arhiva portului uscoc Mandre (până astăzi neidentificat) ne dau o descriere înfiorătoare: ofițerii venețieni și proprietarul navei au fost decapitați, iar nobilele doamne aflate la bord au fost supuse unor asemenea injurii, încât unele dintre ele, deznădăjduite, s-au aruncat peste bord și s-au înecat; căpitanul galerei a fost torturat, apoi i s-a smuls, de viu, inima din piept, și, în timp ce capul său însângerat se afla pe masa din cabina mare, pirații i-au tăiat inima bucățele și au mâncat-o crudă, presărată cu mirodeniile găsite în cala galerei capturate.

Uscocii au fost alungați din Dalmația la începutul Războiului de 30 de ani, dar pirateria n-a dispărut nicidecum de pe aceste meleaguri, după cum rezultă și din unele documente descoperite recent. Astfel, naturalista Annie France-Harrar, cu prilejul unor cercetări întreprinse în Peninsula Balcanică, a descoperit interesante însemnări ale unui anume Dragutin Anirovic (publicate la Gutersloh, în 1958); pirat și negustor de sclavi din Ragusa, Dragutin a terorizat Adriatica vreme de mulți ani, jefuind atât navele venețiene, cât și pe cele ale orașului său natal, până ce, abordând o navă în largul portului italian Ancona, oamenii săi au fost uciși până la unul. El însuși reuși să se refugieze într-o cabină a

navei, unde îl ucise pe respectivul pasager, un călugăr; apoi își puse straietele monahale și aruncă, pe ascuns, cadavrul peste bord. Ani în șir, Dragutin duse viața virtuoasă a unui călugăr, îngrijind bolnavii, astfel că fu primit cu brațele deschise într-o mănăstire de lângă Ragusa. Într-o zi, însă, chinuit de remușcări, se spovedi starețului, iar acesta îi porunci, ca un fel de ispășire, să aștearnă pe hârtie toate „păcatele” comise în tinerețe. Astfel a luat naștere unul dintre cele mai înfiorătoare documente legate de istoria pirateriei.

Dar spovedania lui Dragutin nu este numai un document înfiorător, ci și unul foarte rar; pirații și negustorii de sclavi nu prea obișnuiau să-și scrie memoriile, mai întâi fiindcă, în general, nu știau carte, în al doilea rând fiindcă ele ar fi constituit acte compromițătoare în mâinile judecătorilor și o cale sigură spre spânzurătoare sau spre securea călăului... De aceea, mărturisirea lui Dragutin nu este comparabilă decât cu foarte puține documente asemănătoare, între care memoriile căpitanului spaniol Alonso de Contreras (așternute pe hârtie în numai unsprezece zile, pe masa unei cărciumi, la îndemnul dramaturgului Lope de Vega) și cele ale lui William Dampier despre aventurile sale în Marea Caraibilor - scrieri ciudate, pe alocuri interesante, de care ne vom ocupa la locul cuvenit.

## **NAVELE RAPIDE ALE LUI „CAPITAINE DIABLE”**

După cum am văzut, căpeteniile piraților barbarești erau în majoritate originari din țările creștine - calabrezi, corsicani, sicilieni, albanezi, venețieni, greci, englezi. Un document din 1588 menționează că, dintre cele treizeci și cinci de galiote din Alger, numai unsprezece erau comandate de musulmani autohtoni, restul (așadar, mai mult de două treimi) de căpitani „reprezentând aproape toate națiunile creștine din Mediterana și mai de departe”. De asemenea, numeroase alte funcții importante erau deținute tot de regenți; cam în aceeași perioadă, John Tipton, primul consul al Angliei la Alger, arăta într-un raport că eunucul Hassan Aga, vistiernicul pașei, era de origine engleză, fiu al negustorului Francis Rowlie din Bristol.

În primele decade ale veacului al șaptesprezecelea, numele a doi căpitani de pirați barbarești, ambii de origine flamandă, s-au bucurat de o tristă și binemeritată faimă în toate porturile comerciale europene: Simon Danser din Dordrecht și Jan Jansz din Haarlem. Primul, Simon Danser, priceput constructor naval, i-a învățat pe algerieni să construiască nave mai iuți, cu pânze pătrate, lesne manevrabile, de tipul celor ce navigau în Atlantic, care au mărit considerabil

posibilitățile de acțiune ale vaselor pirateresti algeriene; celălalt, Jan Jansz, a reușit o performanță unică în analele pirateriei barbarești: să ajungă cu flota sa în Islanda, unde a prădat orașul Reykjavik.

Viața lui Simon Danser a fost deosebit de aventuroasă. A început ca simplu marinăr la Dordrecht, apoi ajunge comandantul unei corăbii. În timpul revoltei împotriva Spaniei, devine corsar, dar curând nu se mai mulțumește să jefuiască numai navele spaniole ci abordează și pe cele engleze, care transportau încărcături bogate. La un moment dat, fiind nevoit să acosteze la Marsilia pentru reparații și aprovizionare, își cheltuiește banii și-și vinde corabia. Cu ce i-a mai rămas după achitarea datoriilor, angajează câțiva aventurieri în port, fură într-o noapte o navă engleză a lui „Turkish Company” și pornește în larg. După câteva capturi, echipajul său s-a înmulțit cu marinari de diferite naționalități, îndeosebi englezi și mauri; vasul său ajunsese să aibă trei sute de oameni și șaiszeci de tunuri, cifre impresionante pentru acea vreme. Iar când Simon Danser încheie o alianță cu fostul său rival, piratul John Ward, flotele lor reunite reprezentau una dintre cele mai temute forțe navale din Mediterana și din răsăritul Atlanticului.

După capturarea unui vas spaniol cu o pradă foarte bogată, Danser și Ward se îndreptară spre Alger, unde fură primiți cu entuziasm, cu atât mai



mult cu cât piratul trimisese înainte o parte din pradă, anume: câteva zeci de tinere fete, îmbrăcate în costume fantastice și menite să câștige bunăvoința deiului față de pirați. Ceea ce s-a și întâmplat. Dar nu e mai puțin adevărat că, în afară de aceste mici daruri, Simon Danser și specialiștii săi flamanzi îi inițiară pe algerieni în arta construcției navale moderne, primind în schimb dreptul de a-și face aici o bază de aprovizionare. Asociatul său, Ward, se stabili în aceleași condiții la Tunis. De altfel, Danser, Ward și algerienii aveau ca trăsătură comună nu numai îndeletnicirea de pirați, ci și ura față de spanioli.

Vreme de trei ani, căpitanul din Dordrecht a cutreierat Mediterana, realizând o avere imensă de pe urma jafurilor. Deși a adoptat modul de viață algerian (și-a construit un fastuos palat în care chefua cu pașalele, cu beii și cu deii) se pare că nu și-a părăsit vechea credință luterană, iar la Marsilia îl aștepta soția lui, venită din Olanda cu cei doi copii ai lor. Danser hotărî să părăsească Algerul, care și așa devenise nesigur, căci premiile mari puse pe capul său în aproape toate țările europene constituiau o tentație pentru mulțimea de aventurieri care populau Coastele Barbarești. Pe de altă parte, Spania încheiase un armistițiu cu Franța și recunoscuse independența Țărilor de Jos, astfel încât Danser putea spera ca, în cele din urmă, să se poată din nou stabili în patrie.

Deocamdată însă, trebuia să găsească o țară

unde să fie primit temporar și un mijloc ca să poată fugi cu imensa lui avere. După îndelungate negocieri, duse prin mijlocirea ducelui de Provence, obținut aprobarea regelui Henric al IV-lea de a se stabili în Franța. Faptul a produs uimire, deoarece între cele două sute patruzeci de nave jefuite de Simon Danser în ultimii trei ani se aflau și câteva vase franceze - de altfel, la Paris și la Marsilia, piratul olandez era cunoscut sub un nume care spune multe: „Capitaine Diable”. Dar, după cum vom vedea mai departe, Henric al IV-lea nutrea anumite planuri în legătură cu Simon Danser.

Despre fuga lui Danser din Alger există două versiuni. Prima pretinde că, atunci când patru nave de pirați veniseră să vândă o încărcătură (Algerul era o importantă piață de sclavi și de mărfuri obținute prin jaf), el s-a prefăcut că vrea s-o cumpere și s-a suit pe bordul uneia dintre nave ca să plătească prețul convenit, având grijă să aleagă momentul când cea mai mare parte a echipajului turc se afla pe uscat. În timp ce negocierile erau în curs oamenii lui Danser îi eliberară pe sclavii creștini de la vâsle, îi înarmară și în scurt timp maurii rămași pe cele patru nave fură uciși, cu excepția câtorva ofițeri păstrați ca ostatici. Apoi navele înălțară pânzele și Capitaine Diable porni în larg, ajungând cu bine la Marsilia.

O altă versiune relatează că a salvat de la moarte zece călugări iezuiți capturați pe un vas ce se

îndrepta spre Etiopia, obținându-i de la piratul Elie Reis (un renegat din Corsica) și de la guvernatorul militar al portului, Soliman (un renegat francez din La Rochelle) sub pretextul că el, ca protestant olandez, vrea să răzbune crimele inchiziției catolice comise în Țările de Jos. Pe călugări i-a transportat pe vasul său - împreună cu câteva zeci de lăzi de aur și bijuterii reprezentând cea mai mare parte a averii sale - după care le-a spus că-i va salva dacă vor interveni în favoarea lui, și că pe deasupra va face o donație generoasă ordinului monahal. Câteva zile mai târziu, piratul-protestant Danser acosta la Marsilia sub protecție iezuită.

Totuși, Danser a fost întâmpinat cu ostilitate la Marsilia și nu îndrăznește să iasă pe străzi decât escortat de o gardă personală înarmată până-n dinți; mulți dintre negustorii marsiliezi fuseseră jefuiți de el, și acum pretindeau daune. Dar Henric al IV-lea avea să-l salveze iar, chemându-l la Paris, unde îl anunță că-i va încredința un post de comandă la... asediul Tunisului. Și iată-l pe Capitaine Diable în fața portului La Goletta, pe care-l cunoștea bine și unde avea chiar prieteni. Atacul a reușit pe deplin, galerele piraților au fost incendiate și patru sute cincizeci de tunuri, precum și o pradă cifrându-se la enorma sumă de patru sute de mii de coroane-aur au luat drumul Franței.

Pirații tunisieni nu vor întârzia să-și ia revanșa.

În 1616, Simon Danser pornește cu nava comercială „Meermin” („Fiica mării”) din Amsterdam (între timp obținuse grațierea și în Olanda) spre Veneția; ca împuternicit al regelui Franței, nu se sfiește să facă o escală la... Tunis, unde trebuia să negocieze înapoierea unor nave franceze capturate între timp de pirații beiului de aici. A fost ultima imprudență (și ultima călătorie) a faimosului Capitaine Diable. Căci iată ce ne relatează scriitorul și călătorul William Lithgow, care pretinde (și n-avem niciun motiv să ne îndoim că n-ar fi așa) că a fost martor ocular al celor mai multe dintre întâmplările relatate de el (în *Rare Adventures and painfull Peregrinations*, London, 1632 - „Aventuri neobișnuite și călătorii anevoioase” - care cuprind, de altfel, și mărturii interesante cu privire la alți doi pirați, anume John Ward și Francisc Verney):

„Pe când mă aflam aici de vreo cinci săptămâni, am avut norocul să văd sosind, în 16 februarie 1616, o navă olandeză. „Meermin” din Amsterdam, care venea de la Tetuan și era în drum spre Veneția. Pe bordul acestui vas se găsea un căpitan, pe nume Danser, care fusese un pirat faimos altădată, un strașnic căpitan de mare și un foarte vechi dușman al maurilor. Era trimis în calitate de ambasador de către regele Franței, spre a lua în primire douăzeci și două de nave franceze care fuseseră capturate și urmau să fie restituite. Aceasta a fost o stratagemă a pașei spre a-l atrage

pe Danser aici, în oraș, deși acesta din urmă se retrăsese din activitate și se căsătorise la Marsilia. Căpitanul venise în port însoțit de doi francezi, care au coborât să-l salute pe pașă. Li s-a făcut o primire prietenească și, în ziua următoare, pașa cu o suită de doisprezece demnitari de-ai săi, s-a dus pe bord să întoarcă vizita. Danser a considerat ca pe o deosebită onoare faptul că însuși pașa a venit să-l viziteze; în consecință, l-a primit cu toate onorurile cuvenite, cu sunete de trompetă și cu salve de tun, și nimeni nu putea fi mai prietenos decât ipocritul pașă și decât piratul plin de recunoștință, care recepționase navele așa cum îi fuseseră date în primire chiar în acea dimineață, complet echipate și fără vreo lipsă. După ce-au băut mai mult decât puteau suporta, pașa l-a invitat pe Danser să-l viziteze a doua zi dimineața, în fort, invitație pe care nefericitul Danser o acceptă. La ora convenită, acesta coborî pe chei, însoțit de doisprezece domni francezi și, când s-a apropiat de castel, a fost întâmpinat de doi turci. Trecuseră cu toții puntea, dar când au pătruns după poartă, ușile s-au închis de îndată ce Danser s-a aflat înăuntru, însoțitorii lui rămânând afară.

Danser a fost condus înaintea pașei și acuzat că a capturat numeroase nave, mărfuri prețioase și alte bogății de la mauri pe care i-a măcelărit fără nicio cruțare. Apoi i s-a tăiat capul pe loc și corpul lui a fost azvârlit în șanțul fortului. Acestea fiind îndeplinite, toate tunurile de pe coastă au început

să tragă cu ordinul de a scufunda nava lui Danser, care a putut să se salveze, însă cu foarte mare greutate, tăindu-i-se otgoanele care o legau de țărâm.

Cât privește pe domnii francezi care se aflau pe uscat, ei au fost invitați în mod curtenitor să se urce pe navele ce le fuseseră date în primire și cu care au făcut, în deplină siguranță, călătoria până la Marsilia”.

Fără îndoială că acel pașă care a poruncit ca lui Danser să i se taie capul a comis o mare nedreptate față de Alger și față de întregul Islam, fiindcă niciun renegeat creștin n-a adus servicii atât de mari flotelor musulmane ca fostul marinăr din Dordrecht, care i-a învățat pe constructorii navali de pe Coastele Barbarești să îmbunătățească armatura și velatura vaselor. Rezultatele n-au întârziat să se arate: pirații mauri se avântau mai des în Atlantic (regiune care până atunci părea rezervată corsarilor englezi și francezi), iar loviturile lor deveneau mai îndrăznețe.

În anul executării lui Simon Danser, 1616, ambasadorul Angliei în Spania, sir Francis Cottington, scria într-o scrisoare către ducele de Buckingham (citată de Ph. Gosse): „Puterea și îndrăzneala piraților barbarești au crescut actualmente în asemenea măsură, atât pe ocean cât și în Mediterana, încât nu-mi amintesc de vreun lucru care să fi produs mai multă

consternare și amărăciune aici, la curte, decât știrile zilnice în legătură cu aceasta. Flota lor se compune din patruzeci de vase cu pânze, având de la două sute la patru sute de tone fiecare; nava-amiral are cinci sute de tone. Ele sunt împărțite în două escadre, una de optsprezece vase staționând în largul orașului Malaga, cealaltă în preajma capului Santa Maria care se găsește între Lisabona și Sevilla. Escadra care se găsea lângă strâmtoare a pătruns în rada portului Mostil din provincia Malaga, de unde ține sub foc de artilerie portul și castelul, și fără îndoială că ar fi cucerit orașul dacă Granada n-ar fi trimis o armată în ajutor; cu toate acestea au capturat mai multe nave, între care trei sau patru originare de pe coasta de vest a Angliei. Au silit două nave mari englezești să fugă spre coastă, cam la patru leghe de Malaga, și, după ce au debarcat și ei, le-au incendiat, și de atunci au rămas în largul portului Malaga, abordând toate corăbiile și împiedicând orice comerț în această regiune a Spaniei”.

Este perioada când consulii Angliei la Alger nu conteneau să scrie guvernului lor, cerând ajutoare spre a îmbunătăți soarta captivilor. Într-o asemenea scrisoare din 1631, consulul scria direct regelui Carol I Stuart că, dacă prețul de răscumpărare nu era imediat trimis, numărul sclavilor englezi la Alger se va ridica la o mie, și încheia astfel: „Pirații spun că dacă nu vă grăbiți,

vor veni până în Anglia, smulgând oamenii din paturile lor, așa cum au obiceiul să facă în Spania”.

Nu era o simplă amenințare: scurtă vreme după aceea, o corabie de pirați mauri a fost capturată pe fluviul Tamisa, iar lumina farului de la Lizard a fost stinsă ca să nu îndrume pe pirați.

Sub un alt faimos reis, pe nume Murad (de fapt Jan Jansz din Harlem, așadar un compatriot al lui Danser), pirații barbarești au efectuat cea mai lungă călătorie din decursul celor aproape o mie de ani ai existenței lor, ajungând până în Islanda.

## 12.

### **„REPUBLICA PIRAȚILOR” DIN SALEH**

Jansz, ca mulți alți marinari olandezi din acea vreme, a început prin a fi corsar, atacând numai navele spaniolilor, care ocupaseră Țările de Jos instituind aici un regim de teroare. Dar tânărul din Haarlem nu era plămădit din aluatul eroilor luptei pentru independență ce se înrolaseră sub flamura lui Wilhelm de Orania și când primește propunerea unui faimos pirat din Alger, pe nume Soliman Reis, se angajează ca secund pe vasul acestuia. După moartea lui Soliman, în 1614, Jan Jansz preia comanda navei și, pornind de pe Coastele Barbarești, atacă toate corăbiile creștine, fără deosebire (inclusiv pe cele olandeze). Când



angaja lupta cu un vas spaniol, înălța pavilionul reprezentând un leu de aur - stema ducelui de Orania - iar când aborda alte nave o făcea sub flamura purpurie a piraților barbarezți.

Curând Jan Jansz se instalează în portul Saleh, care avea o poziție admirabilă pe coasta Atlanticului, lângă Rabat, la cincizeci de mile de Gibraltar, așadar în apropierea rutei obișnuite a navelor ce veneau din Indiile Orientale și Indiile Occidentale. Saleh era supus autorității Sultanului din Maroc, dar nu multă vreme după sosirea lui Jansz s-a declarat independent - un fel de „republică a piraților” condusă de un consiliu de patruzeci de căpitani, având în frunte un președinte care purta titlul de „amiral”. Primul „amiral de Saleh” a fost chiar Jansz care, spre a-și arăta atașamentul față de noua sa patrie, a trecut la islamism, s-a căsătorit cu o maură (deși la Haarlem mai avea o nevastă și mai mulți copii) și și-a luat numele de Murad Reis. Vice-amiralul, un compatriot al său pe nume Mathy van Bostel-Osterlinck, a urmat pilda șefului său, trecând la islamism și căsătorindu-se cu o tânără de paisprezece ani - cu toate că și el avea nevastă și copil la Amsterdam. În sfârșit, printre alți căpitani ai lui Jansz se afla și un fiu al lui Simon Danser, care moștenise câteva dintre cele mai caracteristice virtuți piraterezți ale tatălui său.

În scurtă vreme, Murad Reis a devenit unul dintre cei mai bogați oameni din vremea lui. Pirat

în adevăratul înțeles al cuvântului, nu se mulțumea cu veniturile asigurate de funcția sa, ci adesea pornea pe mare; într-una dintre aceste expediții, în Canalul Mânecii, rămas fără provizii, a fost nevoit să se oprească la Veere, în Olanda. Era o escală plină de riscuri, dar amiralul de Saleh era de drept supusul sultanului din Maroc care se afla în relații diplomatice cu noul stat olandez... Se pare că printre primii vizitatori pe bord s-au aflat doamna Jansz și copiii ei, care n-au vrut să știe cine este Murad Reis, ci l-au rugat pe soțul și tatăl lor să renunțe la viața aventuroasă și să se întoarcă acasă. La fel au procedat și rudele oamenilor din echipaj, care au arătat că sunt obiectul unor manifestări de ostilitate din partea concetățenilor, că li se strigă pe stradă că sunt tâlhari și renegați.

Dar Jan Jansz-Murad nu era omul care pentru atâta lucru să renunțe la viața lui aventuroasă; nu numai că nu și-a părăsit nava, dar a mai angajat sumedenie de aventurieri de tot felul, care s-au strecurat noaptea pe bord în ciuda ordinelor severe ale magistraților locali, astfel că amiralul de Saleh părăsi Veere cu mai mulți oameni ca la sosire.

Câțiva ani mai târziu, navigând din nou în apele olandeze, Murad Reis era cât pe ce s-o pățească: întâlnind o navă de mare tonaj, care naviga sub pavilion olandez, s-a apropiat cu gândul s-o abordeze; dar iată că pe catarg, în locul

pavilionului cu culorile olandeze, apare cel spaniol, iar puntea se umple cu soldați ai maiestății sale catolice. După o luptă înverșunată în care au avut numeroși morți și răniți, pirații abia reușesc să scape, refugiindu-se în portul Amsterdam, unde Jansz cere autorităților asistență pentru răniți, cerere care-i este refuzată categoric.

Cea mai spectaculoasă performanță a amiralului de Saleh este jefuirea coastelor Islandei - cea mai îndepărtată expediție întreprinsă vreodată de un pirat pornit de pe Coastele Barbarești. Încă din 1627 angajase ca pilot un danez care pretindea că mai fusese în Islanda și cunoștea drumul. Despre îndepărtata țară nordică Jansz auzise de la negustori, pirați și tot felul de aventurieri - îndeosebi danezi și englezi - că ar fi o țară de basm, cu fântâni arteziene fierbinți și mult aur. Porni, așadar, cu trei nave în această expediție care, pentru acea vreme și mijloacele de care dispunea amiralul de Saleh, era de o cutezanță extraordinară. Ajunseră cu bine, dar profitul s-a dovedit a fi cu totul neînsemnat față de riscuri. Au găsit, ce-i drept, izvoarele fierbinți, dar la Reykjavik, pe care l-au trecut prin foc și sabie, nici urmă de aur, doar pește sărat și piei de animale. Pentru a nu se întoarce „în pagubă”, au luat câteva sute de sclavi islandezi, pe care i-au vândut la Alger.

De altfel, Jansz a renunțat curând la Saleh,

instalându-și cartierul general la Alger. Puțină vreme după întoarcerea din Islanda, vasul său a fost capturat, în cursul unei expediții de către vajnicii vânători de pirați care erau cavalerii de Malta. Cum a reușit să scape din captivitate nu se știe, dar fapt este că un document din 1640 îl menționează din nou la Saleh, în slujba sultanului din Maroc. În acel an, la 30 decembrie, o navă olandeză intra în Saleh având la bord pe noul consul olandez, care era însoțit de... fiica lui Jansz, pe nume Lijsbeth, despre care documentul ne spune că era blondă și nespus de frumoasă.

Întâlnirea dintre tată și fiică a fost emoționantă și s-a desfășurat după regulile fastului oriental: Jansz-Murad era așezat pe un covor prețios, printre perne de mătase, înconjurat de sfetnici și sclavi, ceea ce nu l-a împiedicat să izbucnească în plâns când și-a revăzut fiica după atâția ani. Despărțirea dintre Lijsbeth și piratul cel sentimental s-a făcut de asemenea cu un ceremonial aproape regesc. Fata a locuit câteva luni la castelul pe care tatăl ei îl avea la Maladia, după care s-a întors în patrie, intrând pentru restul vieții ei într-o mănăstire de călugărițe, unde a avut vreme suficientă să mediteze asupra călătoriei ei în lumea de basm a Orientului.

Cum a murit Jansz nu se știe; se pare că, întocmai ca vestitul său predecesor Chaireddin, a trecut de nouăzeci de ani. Totuși, într-o biografie a lui, scrisă de învățătorul Oostzaan, se spune că „a

avut un sfârșit foarte greu”.

Saleh este astăzi o modestă așezare de pescari. Din pricina nisipului adus de reflux, portul nu este utilizabil pentru vasele comerciale cu pescaj mai mare, care se îndreaptă acum către portul marocan apropiat Agadâr. Nimic nu mai amintește aici de „republica piraților”, formație efemeră, sortită eșecului; totuși, dacă ea a constituit prima experiență de acest fel, n-a fost și unică: ea se va repeta, mai târziu, pe Insula Broaștei Țestoase din Marea Caraibilor, precum și în Madagascar, în primii ani ai veacului următor.

### 13.

## **DOUĂ DOCUMENTE: RELATĂRILE LUI WILLIAM OKELEY ȘI THOMAS LURTING**

Una dintre prăzile cele mai căutate de pirații barbarești erau, după cum arătam, sclavii. La Alger, Tunis și Tripolis ființau asociații de negustori care finanțau expedițiile piraterești, recuperându-și apoi capitalul și obținând însemnate beneficii din vânzarea sclavilor capturați în cursul acestor expediții. Printre puținele cifre existente vom menționa una: în 1634, numai la Alger se aflau 25.000 sclavi creștini, la care trebuie adăugați cei vânduți în alte orașe, precum și alți opt mii de creștini trecuți la islamism și bucurându-se de un tratament

preferențial. (Datele sunt extrase dintr-o lucrare foarte documentată: Pere F. Dan - *Histoire de la Barbarie et de ses Corsaires*, Paris, 1637, unde găsim și date interesante cu privire la Jan Jansz; preotul F. Dan a fost membru al societății „Sfânta Treime”, organizație având ca scop răscumpărarea sclavilor căzuți în captivitatea piraților barbarești.).

Sclavii cei mai căutați erau medicii și meșteșugarii, care erau tratați cu respect. De asemenea, cei care consimțeau să se convertească erau, ce-i drept, afurisiți de frații lor creștini, în schimb se bucurau de o oarecare libertate; dintre aceștia din urmă, unii au ajuns să ocupe posturi importante în administrație, iar alții, marinari de meserie, completeau echipajele navelor piraterești. Sclavele tinere erau vândute haremurilor, cele în vârstă erau puse la treburi domestice.

Captivii lipsiți de o calificare trebuiau să presteze o muncă grea, istovitoare. În porturile de pe Coastele Barbarești se puteau vedea șiruri de sclavi creștini săpând, tăind piatră, clădind case și forturi, amenajând rada portului. Dar cea mai grea muncă era vâslitul la galere, unde sclavii erau puși în lanțuri, fiecare lângă o vâslă, primind drept hrană de obicei câțiva pesmeți uscați, iar ca băutură apă amestecată cu oțet și cu câteva picături de untdelemn; cu aceste alimente trebuiau să depună un efort fizic adesea superior posibilităților umane. Între cele două șiruri de

vâslași se afla un culoar pe care se plimbau doi vătafi cu bice în mână, cu care îi plesneau peste spinările goale pe cei care din pricina oboselii nu respectau ritmul vâslitului.

Iată cum descrie un anume Jean Martelle, originar din Bergerac - care în 1707 a fost înlănțuit pe o asemenea navă - munca istovitoare a sclavului de galeră:

„Închipuiți-vă șase oameni înlănțuiți de o bancă, goi cum s-au născut, cu un picior sprijinit de o treaptă, cu celălalt de banca din fața lor, ținând o vâslă imensă, lungă de cincisprezece picioare, aplecându-se înainte spre proră, cu brațele complet întinse, spre a trece peste spatele vâslașilor de pe banca din față, care se apleacă la fel, apoi, ridicând mânerul vâslei, astfel ca partea ei lată să între în apă, își trag trupurile înapoi în scârțâitul băncii. Vâslașul de pe galere face munca aceasta vreme de zece, uneori douăzeci ceasuri în șir, fără o clipă de odihnă. În asemenea cazuri, vătaful sau un alt marinăr îndeasă o bucată de pâine muiată în vin în gura sărmanilor vâslași pentru a-i împiedica să leșine, apoi căpitanul urlă ordinul să se dubleze loviturile de bici. Când un sclav se prăbușește fără cunoștință peste vâsla lui, ceea ce se întâmplă destul de des, este biciuit până vătaful socotește că nu mai are viață în el, după care este aruncat în mare fără niciun fel de ceremonie”.

Se cuvine să menționăm că în acest tratament

aplicat vâslașilor, galerele piraților barbaresti nu făceau excepție: pe galerele spaniole sau franceze, musulmanii luați prizonieri, precum și creștinii condamnați de tribunale pentru diferite crime, erau supuși aceluiași tratament în acele vremuri pline de cruzime. Documentele nu lipsesc nici în această privință; astfel, în arhiva unei organizații pentru răscumpărarea prizonierilor căzuți în captivitate algeriană se află o scrisoare a deiului de Alger relatând povestea unui maur care, înlănțuit pe o galeră spaniolă, și-a tăiat mâna stângă deasupra pumnului, ca să scape de vâslă; atunci, căpitanul navei a poruncit să fie din nou înlănțuit cu un dispozitiv prins de încheietura mâinii, de asemenea să fie tratat cu o „atenție specială” de către vătaful cu biciul. Deiul de Alger își încheie scrisoarea informându-i pe spanioli că nu va încuviința schimbul vreunui prizonier până ce vâslașul ciung nu va fi eliberat.

În sfârșit, iată două interesante relatări ale unor prizonieri întorși din captivitatea algeriană - interesante nu numai prin datele pe care le aduc cu privire la condițiile sclaviei pe la jumătatea veacului al șaptesprezecelea, ci și prin întâmplările extraordinare ai căror eroi au fost naratorii și care dovedesc din nou că realitatea întrece adesea cea mai fecundă imaginație. Prima relatare este conținută într-o broșură (W. Okeley: *Ebenezer, or a small Monument of Great Mercy*, London, 1675 - „Ebenezer, sau un mic monument



al mării îndurări”). Scrisă cu vreo treizeci de ani înaintea apariției, acest mic volum, cu un titlu atât de neobișnuit, are o prefață care începe cu cuvintele: „Acest autor n-a fost niciodată tipărit... și nici nu va fi vreodată” - ceea ce, după cum vedem, nu s-a adevărat.

William Okeley a pornit în iunie 1638 cu vasul „Mary of London” spre Antile. Vasul, înarmat cu șase tunuri, avea un echipaj de șaiszeci de oameni și călătorea cu alte două corăbii spre a fi mai apărat de un eventual atac al piraților. După câteva zile vasele s-au întâlnit cu nave algeriene înarmate, care le-au abordat. După o scurtă luptă, în care englezii au pierdut șase oameni, cele trei vase au fost capturate.

La Alger, prizonierii au fost duși la târgul de sclavi, unde cei mai bine cotați erau tinerii pe care negustorii îi recunoșteau după dinții sănătoși și mușchii brațelor; de asemenea, erau examinate mâinile - cei cu palme mari și bătătorite erau considerați buni pentru lucrările de construcții, iar cei cu mâinile fine erau plătiți la prețuri mai mari, deoarece era probabil că, fiind bogați, vor fi răscumpărați de rudele lor cu sume importante.

Okeley, care avea cunoștințe în meseria de fierar, a fost cumpărat de căpitanul unei nave, cu care a luat parte și la o expediție piraterească. La înapoiere stăpânul l-a scos din slujbă, spunându-i să-și caute de lucru în altă parte și să-i plătească lui o anumită sumă lunar. Până la urmă stăpânul

lui Okeley, care nu prea avea succes în expedițiile sale piraterești, a fost silit să-și vândă averea pentru a-și putea plăti datoriile; Okeley a fost cumpărat de un „domn bătrân cu aerul grav”, care și-a tratat sclavul cu bunătate; autorul broșurii ne spune că pentru prima oară de la sosirea în Alger s-a simțit fericit.

Totuși, în ciuda bunătății stăpânului său, Okeley începu să întocmească planuri de evadare; remușcărilor le-a înlăturat deoarece, după cum ne spune: „Dreptul stăpânului de sclavi este viciat la bază, omul este o făptură prea nobilă spre a fi obiectul încheierii unui târg și a fi vândut și niciodată nu mi-a fost cerut consimțământul la vreuna dintre tranzacțiile lor”. Cu conștiința astfel împăcată, Okeley a început să elaboreze planul de evadare, în asociație cu alți captivi. Au început să construiască în taină o barcă, folosind o pivniță părăsită. Apoi, fragmentele bărcii au fost duse la țărm de un sclav a cărui slujbă era să spele rufele la mare. Astfel, ascunse în rufele murdare au fost transportate părțile componente ale bărcii, confecționate din pânză gudronată.

Într-o noapte întunecoasă, cei șapte englezi care se pregăteau să evadeze s-au adunat la țărm, au încheiat barca și au pus-o pe apă. Dar când s-au urcat în ea, au constatat că nu-i ținea pe toți, ci cel mult cinci oameni, astfel că dor au trebuit să renunțe. Ceilalți cinci au pornit la drum, vâslind voinicește, dar când s-a luminat de zi, își dădură

seama că mai pot fi zăriți de pe navele ancorate în port; din fericire n-au fost văzuți și au vâslit cu rândul timp de trei zile și trei nopți. În a patra zi, o zi de iulie foarte călduroasă, li s-au terminat pâinea și apa de băut. Tocmai când erau la sfârșitul puterilor, au reușit să prindă o broască testoasă care plutea adormită; și-au astâmpărat setea bându-i sângele și foamea mâncându-i carnea.

În sfârșit, în a șasea zi au zărit pământul, iar în cea următoare au ajuns, istoviți, la țărmul insulei Majorca unde au fost bine primiți de localnici. Pe bordul unei galere spaniole au plecat la Cadix, de unde o navă englezească i-a dus în patrie, în septembrie 1644, după numeroși ani de pribegie.

O altă relatare, nu mai puțin interesantă, este cea apărută în 1707 (Thomas Lurting. *The Fighting Sailor Turned Peaceable Christian* - „Marinarul războinic convertit în creștin pașnic”). Ea descrie aventurile echipajului unei nave de quakeri - membri ai sectei așa-zise a „Tremurătorilor”, oameni foarte credincioși, care refuză să pună mâna pe arme și să presteze serviciul militar, în august 1663, corabia quakerilor a pornit din Veneția spre Anglia, bineînțeles fără a avea vreo armă pe bord. În largul insulei Majorca, nava a fost capturată de pirați algerieni; opt mauri au fost îmbarcați la bordul ei spre a o duce, împreună cu captivii, la Alger. Quakerii, conform principiilor lor, i-au primit pe mauri ca pe niște prieteni; acest

lucru a stârnit uimirea piraților care s-au purtat și ei bine cu captivii, evitând violențele inutile. Ba, mai mult, încântați că au găsit un echipaj atât de blând, pirații s-au retras în sala de mese a navei, lăsând pe seama marinarilor englezi treburile legate de navigație.

Este momentul când Lurting concepe planul de fugă, pe care-l expune tovarășilor săi. Aceștia se arată entuziasmați, ba unul dintre ei, uitând de preceptele quakerilor, a exclamat: „Mă duc să omor vreo doi!”. Dar Lurting s-a supărat și i-a amenințat că dacă mai pomenesc de vărsare de sânge, îi va anunța pe mauri. Planul a fost pus în aplicare și curând pirații erau legați cobză și englezii din nou stăpâni pe nava lor.

Discuția care a urmat destul de amuzantă; Lurting le-a arătat celorlalți că datoria lor de buni creștini și de quakeri era să-i elibereze pe mauri. Unii au propus să fie debarcați la Majorca, dar Lurting a refuzat, căci în cazul acesta, spaniolii i-ar fi luat captivi și i-ar fi vândut ca sclavi. Hotărârea deci ca pirații să fie duși pe... Coastele Barbarești. Zis și făcut: ajunși aproape de țărmul algerian, șeful piraților a fost coborât într-o barcă, având câte unul dintre tovarășii lui în părți; pe genunchii lor au fost așezați alți trei și în față ceilalți doi - astfel că nici nu puteau mișca. Un marinar englez a trecut la vâsle, altul înarmat cu o... sapă a fost pus să-i păzească pe mauri, iar Lurting trecu la cârmă.

La țärm, prizonierii au fost debarcați, iar quakerii le-au azvârlit armele și câte o bucată de pâine. Pe urmă barca s-a întors la navă, după care un vânt favorabil i-a dus pe englezi până la Gibraltar și mai departe în patrie.

Vestea aventurii lor s-a răspândit ca fulgerul și numeroși oameni au venit să audă chiar din gura lor cum au fost prinși și cum au scăpat din mâna piraților fără să fi folosit vreo armă. Se zice că însuși regele Charles și fratele său, ducele de York, au venit la Greenwich să stea de vorbă cu Lurting; regele l-ar fi întrebat despre vasele de război engleze din Mediterană, la care Lurting ar fi răspuns calm: „N-am văzut niciunul” - răspuns care l-a cam încurcat pe monarhul atât de mândru de flota lui.

**14.**

## **4 IULIE 1830: CĂDEREA ALGERULUI**

Deși n-au mai dat figuri proeminente de conducători, cum au fost frații Barbarossa, pirații barbaresti au continuat să bântuie în Mediterana în tot decursul veacurilor al XVII-lea și al XVIII-lea. În anumite perioade, comerțul era complet anihilat și foametea se făcea simțită în orașele de coastă. Este în afară de orice îndoială că puterile europene ar fi putut pune capăt acestei situații, deoarece Imperiul otoman, secătuit de

războaie, nu mai era destul de puternic ca să-și apere posesiunile de pe Coastele Barbarești. Dar unele state europene preferau să se alieze cu pirații în lupta lor împotriva altor state, de asemenea republicile mai mici, de pildă Veneția sau Genova, preferau să plătească tribut piraților spre a-și feri navele de jefuire și a-și ocroti comerțul care pentru ele era unica sursă de venituri. Din când în când se organizau expediții de represalii, Algerul sau Tunisul erau bombardate de pe mare și se încheia un tratat de pace - dar scurtă vreme după aceea expedițiile pirateresti reîncepeau, iar la reproșurile ambasadurilor statelor lezate deși Algerului răspundea, ridicând din umeri, că abordajul respectiv este inițiativa personală a cutărui sau cutărui căpitan de pirați...

Pirații barbarești au avut adversari redutabili mai ales în amiralii englezi; Anglia devenise o mare putere maritimă și nu putea îngădui ca legăturile ei cu posesiunile orientale să fie periclitate, iar comerțul să devină nesigur. În 1655, Oliver Cromwell refuză orice compromis cu pirații barbarești și trimite o escadră sub comanda amiralului Robert Blake care pătrunde în Alger, incendiază navele piraților și eliberează sclavii originari din Anglia, Scoția și Irlanda. Victoria, care a avut ecouri largi în toate capitalele europene, a fost sărbătorită cu mare fast la Londra. Dar câțiva ani mai târziu s-a ivit

necesitatea organizării unei noi expediții, și sir Edward Spragg, urmând pilda lui Blake, incendiază flota algeriană în portul Bougie (1671); drept urmare, populația orașului s-a răsculat și l-a asasinat pe agă, apoi - după obiceiul vremii și al locului - răsculații au adus pe o tîpsie capul retezat al agăi în semn că vor pace, depunându-l la picioarele amiralului englez. Dar nici efectele acestei expediții n-au durat decît cinci ani, după care a trebuit să fie trimis sir John Narbrough care, mai pașnic decît predecesorii săi Blake și Spragg, a preferat să plătească șase mii de piaștri de argint, cu care a obținut, ce-i drept, același rezultat: eliberarea prizonierilor. Șase ani mai târziu, neînțelegându-se la preț cu beiful din Tripolis, același Narbrough incendiază toate corăbiile piraterești aflate în port.

Expedițiile de pedepsire organizate de englezi, foarte spectaculoase, n-au dat decît rezultate temporare. În ultimul pătrar al veacului, o altă putere europeană, Franța, va începe să-i combată cu înverșunare pe pirații barbarești, prin expediții organizate sub comanda amiralului Abraham Duquesne, originar din Dieppe. Duquesne bombardează Tripolisul (1681), apoi Algerul (1682) - expediții în care brutalitatea și cruzimea n-au lipsit de ambele părți. Escadra franceză a trimis șase mii de proiectile asupra Algerului, omorând opt mii de oameni; populația s-a răsculat și l-a ucis pe dei alegând în locul lui pe Hagi Hassan, un

reis deosebit de feroce, poreclit mezzo-morto („pe jumătate mort”) din pricina feței lui livide.

Prima măsură a noului dei a fost să trimită un mesaj amiralului Duquesne anunțându-l că, dacă nu încetează imediat bombardamentul, va lega înaintea gurilor de tun algeriene câte un francez, după care va slobozi Ghiulelele. Cum Duquesne a continuat bombardamentul, Hassan a legat o primă victimă în fața țevii unui tun, pe preotul Jean Le Vacher, un bătrân care-și dedicase treizeci de ani de viață pentru a ușura soarta prizonierilor. Soarta înfiorătoare a bătrânului nu l-a impresionat pe Duquesne, care nu și-a retras flota decât când a terminat munițiile; între timp, alți douăzeci de francezi, printre care și consulul Franței la Alger, au fost sfârtecați de ghiulele la gurile tunurilor. (în Muzeul Marinei din Paris este expus tunul „la Consulaire”, capturat de la algerieni, având alături un panou cu explicația că este tunul cu care consulul a fost „lansat” spre vasul-amiral al lui Duquesne). Câțiva ani mai târziu, alți patruzeci și opt de francezi au avut aceeași soartă îngrozitoare, cu prilejul unui nou asediu al flotei franceze asupra Algerului.



Până la urmă, Franța s-a dovedit tot atât de neputincioasă ca (înaintea ei) Anglia și Spania în ce privește combaterea activității piraților barbarești, care au continuat să bântuie în Mediterana apuseană până în primii ani ai veacului trecut. În 1798, Mr. Eaton, consulul Statelor Unite ale Americii la Tunis (S. U. A. Plăteau și ele tribut algerienilor...) scria guvernului său: „Cum este oare cu putință ca această brută încoronată (este vorba de deiiul Algerului - H. M) să aibă ca tributari șapte regi ai Europei, două republici și un continent, când toată forța lui navală nu echivalează nici măcar cu două escadre de vase de linie?” Și totuși, în anul următor (1800), tributul plătit de S.U.A. Se ridica la cincizeci de mii de dolari, douăzeci și opt de tunuri, zece mii de ghiulele, precum și alte dări (frânghii, praf de pușcă etc.). Iar guvernatorul din Tripolis, gelos pe faptul că deiiul Algerului și beiiul



Pirați algerieni executând pe consulul Franței.

Tunisului primeau tribut iar el nu, s-a simțit lezat, a coborât pavilionul de pe consulatul american și... a declarat război S.U.A. (14 mai 1801).

Tânărul stat american a primit provocarea și, în 1803, comandorul Edward Preble a pornit în fruntea unei escadre, blocând portul Tripolis. Cu prilejul unei lupte navale câștigate de inamic, căpitanul Bainbridge, de pe vasul „Philadelphia” a fost nevoit să se predea, după ce a găurit vasul scufundându-l. Pirații i-au jefuit pe ofițeri și pe marinari, apoi i-au dus pe uscat, băgându-i în temniță. Mai târziu, au reușit să scoată la suprafață vasul „Philadelphia”, reparându-l și pregătindu-l de luptă.

Comandorul Preble era acum preocupat de a distruge în primul rând „Philadelphia”, vasul capturat de pirați. Pentru aceasta l-a ales pe tânărul locotenent Stephen Decatur, căruia i-a încredințat comanda unui vas de tonaj redus - „Intrepid”. Ajuns în fața portului Tripolis către seară, Decatur hotărî să atace chiar în acea noapte vasul „Philadelphia”, ancorat la o depărtare de o milă, sub zidurile fortăreței. Când „Intrepid” s-a apropiat, marinarul de cart de pe „Philadelphia” a făcut somațiile obișnuite; pilotul sicilian al lui Decatur răspunse că li s-a rupt ancora și-i rugă pe mauri să le arunce un otgon; înșelați de aspectul marinarilor de pe „Intrepid” îmbrăcați ca mateloții maltezi, pirații au dat urmare rugăminții. În timp ce vasul lor era

amarat, marinarii americani săriră pe puntea „Philadelphiei”; a urmat o luptă înverșunată în care oamenii lui Decatur obținură o victorie categorică, suferind doar pierderi neînsemnate. Apoi, lucrurile se desfășurară după planul stabilit: fură provocate incendii în punctele nevralgice ale vasului și, în timp ce flăcările se ridicau spre cer, marinarii americani se întoarseră pe „Intrepid”, puseră mâna pe vâsle și începură să tragă cu nădejde. Unul dintre ofițeri, Charles Morris, descrie astfel scena:

„Până atunci, navele și bateriile inamice tăcuseră... dar când echipajul vasului nostru a izbucnit în urale pentru a sărbători victoria a primit drept răspuns un tir general al tunurilor inamice. Confuzia care domnea a împiedicat probabil să se poată regla tirul, astfel că, deși am stat sub foc vreme de o jumătate de oră, numai vela superioară a catargului mare a fost sfâșiată de o ghiulea... Aspectul navei („Philadelphia” - H.M.) era într-adevăr măreț. Flăcările dinlăuntru luminau ferestrele și înălțându-se în lungul velaturii și catargelor, formau coloane de foc... zidurile orașului și bateriile lui, punțile și velatura navelor ancorate în port, iluminate feeric și influențate de focul artileriei, completau tabloul alcătuind un fundal potrivit. Favorizați de o briză ușoară, am ieșit curând din bătaia tunurilor”.

Abia în anul următor, comandantul Preble, după cinci atacuri succesive, cucerește Tripolisul,

obligându-i pe piraiți să semneze un tratat care, ca toate tratatele de acest fel, a fost repede dat uitării. Americanii erau acum departe, iar Europa, ne spune un cronicar, „continua să discute, să amenințe și să... plătească”. Era perioada războaielor napoleoniene și puterile europene aveau alte preocupări. Dar la un an după Waterloo (în 1816) s-a produs un eveniment care a indignat opinia publică europeană: ca urmare a unui ordin dat de deiul Algerului, au fost arestați toți italienii (aflați sub protecția Angliei). O flotă britanică sub comanda lordului Exmouth, întărită cu o escadră olandeză comandată de vice-amiralul van Capellan, au pornit de îndată spre Alger. Aici, amiralul a cerut imediat eliberarea prizonierilor. Neprimind niciun răspuns, a ordonat începerea ostilităților.

A fost o bătălie cumplită, care a ținut până seara, când principalele baterii ale inamicului au fost reduse la tăcere și toate corăbiile algeriene aflate în port ardeau. Incendiul s-a întins la arsenal și pulberăriile au sărit în aer. Tratatul de pace semnat a doua zi prevedea, între altele, eliberarea a peste o mie șase sute de sclavi; o altă clauză: deiul trebuia să... ceară scuze domnului Medonell, consulul englez, care fusese întemnițat și pus în lanțuri în celula condamnaților la moarte.

R. Lambert Playfair, cronicarul acestor evenimente, relatează (în *The Scourge of*

*Christendom*, London, 1887, „Biciul creștinătății”) că populația orașului, socotind că deiul pierduse favoarea lui Alah, a pătruns în palat, l-a sugrumat și a pus în locul lui pe un anume Ali Hogea („învățătorul”, „Cărturarul”), care s-a dovedit însă mai crud și mai viclean ca înaintașul lui, în ciuda faptului că se socotea om foarte cult. Mr. Schaler, consulul american, povestește că „atunci când reprezentanții diplomați au făcut noului dei prima vizită oficială, au trecut pe lângă zeci de cadavre înainte de a ajunge la el, iar pe dei l-au găsit în splendide veșminte de mătase, cu o carte în mână, de parcă vizita lor l-ar fi tulburat de la studiile sale.

În răgazurile pe care i le îngăduiau treburile administrative și studiul, noul dei era mare amator de femei europene. Același R. L. Playfair ne relatează o altă ispravă a lui Hogea: „O fată originară din Sardinia, Rosa Ponsombio, care tocmai se logodise, a fost ademenită sub un pretext oarecare, să vină într-o seară, împreună cu mama ei, la consulatul Franței; la înapoiere a fost răpită de oamenii deiului, care i-au aruncat un cearceaf peste cap și au dus-o în serai. Sărmana fată a fost silită să-și schimbe religia și veșmintele, dar într-o zi a izbutit să arunce peste zid un bilețel adresat consulului britanic, informându-l despre situația ei nenorocită și prevenindu-l, ca și pe consuli Spaniei și Olandei, să vegheze asupra fiicelor lor cărora le-a fost

rezervată o soartă asemănătoare”. După moartea lui Ali Hogeia s-a dovedit că Rosa Ponsombio nu exagerase, căci într-un fel de jurnal al deiului s-au găsit însemnări de felul: „Fiica lui Medonell, drăguță și tânără, pentru haremul meu”; „Fata consulului spaniol, care este urâtă, să fie în slujba favoritei”; „Voi pune să se taie capul consulului englez și pe cel al consulului spaniol, și-i voi ucide pe toți ceilalți consuli dacă vor cuteza să se plângă”.

Cât despre Rosa Ponsombio, în ciuda intervențiilor consulilor și a unor asociații pentru răscumpărarea sclavilor, a rămas în haremul lui Ali „Cărturarul” până ce acesta a murit de ciumă, în 1818. (Epidemia de ciumă care se abătuse asupra nordului Africii a fost răspândită apoi în toată Europa mai ales de navele piraților).

Traficul de sclavi a mai continuat o vreme pe Coastele Barbarești și nici escadra anglo-franceză, care în 1819 a ajuns în fața Algerului, n-a reușit să-i intimideze pe pirați și pe negustorii de sclavi. Abia în primăvara lui 1830, Franța, refăcută după pustiitoare războaie napoleoniene, și condusă de guverne având tendințe colonialiste, se folosește de acest pretext; o flotă puternică, sub comanda amiralului Duperre debarcă o armată de treizeci și șapte de mii de soldați, care începe să înainteze treptat spre Alger, în ciuda rezistenței înverșunate a maurilor. La 4 iulie începe bombardarea orașului, iar după câteva ore fortul principal cade

și pulberăria arsenalului sare în aer. A doua zi francezii ocupă Algerul, iar deii cu familia lui sunt trimiși în exil la Neapole.

Este începutul dominației coloniale franceze în Africa de Nord și în același timp sfârșitul activității organizate a piraților de pe Coastele Barbarești, activitate care s-a desfășurat vreme de aproximativ zece veacuri având urmări extrem de dăunătoare pentru navigația și comerțul din bazinul Mediteranei.

Nu se poate afirma că, după căderea Algerului, activitatea piraterească din Mediterana a dispărut complet. Sporadic se mai produceau abordaje și jafuri - în general cazuri izolate, care de cele mai multe ori erau până la urmă pedepsite. Printre ultimele cuiburi de pirați din Mediterana a fost insula Samos - vestită nu numai pentru vinurile ei și pentru faptul că este patria lui Pitagora, dar, după cum am văzut, bucurându-se încă din antichitate de trista faimă a fi un refugiu de pirați. Aici, la Samos, un compatriot de-al nostru va duce, din însărcinarea sultanului, o activitate susținută pentru stârpirea pirateriei; este vorba de diplomatul și scriitorul Ion Ghica, cel care în două scrisori mai puțin cunoscute, adresate prietenului său Vasile Alecsandri, ne dă amănunte interesante asupra activității piraților din Samos.

15.

## **ION GHICA, BEI DE SAMOS**

Când Ion Ghica a debarcat la Constantinopol, în primele zile ale lui iunie 1848, nu bănuia că avea să rămână în Turcia zece ani. Misiunea sa diplomatică încetase o dată cu lichidarea revoluției, guvernul reacționar instaurat în Țara Românească îi arăta ostilitate, fruntașii revoluției fuseseră exilați, prietenii săi Bălcescu și Alecsandri se aflau la Paris - așadar, nimic nu-l mai lega pe Ion Ghica de București. Pe de altă parte, era bun prieten cu Reșid Pașa, ministru de externe în cabinetul otoman, care-l convinge să accepte demnitatea de bei de Samos.

După lichidarea cuiburilor de pirați de pe Coastele Barbarești, activitatea piraterească din Mediterana apuseană a slăbit foarte mult, în schimb cea din regiunea insulelor arhipelagului grecesc (aflate atunci în parte sub dominație turcească) a suferit o recrudescență. Printre aceste insule, Samos ajunsese un fel de bază de aprovizionare a piraților, precum și o piață de desfacere pentru mărfurile obținute prin jaf. În acea perioadă de pregătire a Războiului Crimeii, pentru Turcia - ca de altfel și pentru aliatele ei, Anglia și Franța - securitatea transporturilor navale în Mediterana răsăriteană era o chestiune



de importanță vitală. Trebuia găsit un bărbat energic care să lichideze cuiburile de pirați din Arhipelag, iar cel mai potrivit pentru această treabă, deloc ușoară, a fost socotit a fi compatriotul nostru Ion Ghica. „Atât Reșid - va scrie mai târziu fostul bei - cât și amândoi ambasadorii (e vorba de ambasadorii Angliei și Franței - H.M.) au insistat atât de mult, făcându-mi atâtea și atâtea făgăduieli pentru viitorul României, încât nu știu cum s-a făcut, dar am ieșit de acolo angajat a mă duce pentru trei luni în Arhipel”.

Nu trei luni, ci vreme de cinci ani va sta Ion Ghica în funcția de bei de Samos - perioadă la care se referă cele două scrisori ale sale către Alecsandri, intitulate „Căpitanul Laurent” și redactate la Londra cu circa treizeci de ani mai târziu (ele sunt datate februarie 1884 și respectiv, 2 mai 1884). Ion Ghica își duse cu severitate la bun sfârșit misiunea principală ce i se încredințase o dată cu firmanul de numire ca bei de Samos - aceea de a stârpi cuiburile de pirați din insulă. Dar să vedem cum descrie el însuși activitatea sa în acest domeniu, în cele două scrisori amintite (pe care le redăm fragmentar, în ortografia din ediția: *Ion Ghica, Opere*, ediție îngrijită de Ion Roman, E.S.P.L.A., București, 1956).

În primul rând, un fapt caracteristic pentru spiritul vremii în general și pentru administrația

turcească în special: la Samos, aproape toți deținătorii de funcții, inclusiv capii poliției și ai jandarmeriei erau foști pirați sau foști tâlhari de drumul mare. „Un alt senator - scrie Ion Ghica - mi-a narat vitejiile pe mare și pe uscat ale căpitanilor jandarmeriei și ale șefilor mei de poliție, mai toți foști haiduci de mare și de uscat, căpitan Danu, căpitan Marupa, Moru, Hiotoglu, Gheki și alte celebrități de înspăimântătoare memorie, ce făceau să se cutremure Asia de la Smirna până la Mecca. Una din strategiile favorite ale acestor bravi era să pândească la podul Caravelor lângă Smirna, și îndată ce se arăta la acea primblare o fată frumoasă sau un neguțător bogat, să-i prindă și să fugă cu dâșii la munte, trimițând familiei răspuns să plătească o mie sau două de lire. Prețul unui englez sau al unei fete de negustor bogat se suia și până la cinci mii de lire. Banii se plăteau mai totdeauna căci de nu, moarte. Regula era, ca pentru polițe, vădea (scadență, termen de plată - H.M.) de trei luni. Dar dacă avea nenorocirea ca în loc de bani să trimită jandarmi în goana lor, termenul executării era anticipat, prizonierul era legat de un copac și împușcat în prezența jandarmeriei, care sau nu-i dibuia, sau îi pierdea din ochi. O altă afacere bună dar foarte periculoasă, dar și mai bănoasă, era de a ataca caravana de la Mecca și a jefui cămila care ducea darurile sultanului la mormântul profetului.

Am avut prilejul a cunoaște pe toate celebritățile listopirateriei Arhipelului și ale Asiei, între care și pe vestitul Catargiu Iani, care, când i-a lipsit baza de operațiuni ce avea în insula Samos, a fost silit să se predea singur pașei de la Smirna; Ismail pașa îl avea de mare fală și-l ținea liber în conacul său, ca pe un trofeu, cu un lanț subțire la picior. El mi-a făcut cinstea a-mi aduce narghileaua, când am trecut o dată prin Smirna și m-am dus de am făcut vizită valiului acelui vilaiet”.

Mai departe, Ion Ghica ne aduce interesante mărturii cu privire la metodele folosite de pirații din Samos, metode care, după cum vom vedea, sunt vechi de când lumea:

„Prin luna lui aprilie 1854 mă așezasem în orașul Chora, pe o înălțime, aproape de portul Tigani (antica Samor). Din pridvor puteam vedea marea și insulele de la Palatia (vechea Milet) până la Scala Novac (antica Efes); aveam în fața mea, pe de o parte, zidurile ciclopeene pelasgice și dincolo, pe partea Asiei Minore, maiestosul și gloriosul munte Mical (Samsun Dagh), și pe șesul mării, presărate o mulțime de insule mici. Am putut asista cu ocheanul la mai multe vitejii piraticești, fără a putea fi de niciun ajutor nenorociților care cădeau în mrejele acelor sălbatici. Îndată ce o corabie apuca pe strâmtoarea care despărțea insula Samos de coasta Asiei, năpădeau asupra-i două bărci, una din sus și alta din jos, care stau ascunse în încrețiturile malurilor stâncoase sau

cufundate în mare, o apucau la mijloc. Bărcile piraților erau mai toate bărci mari cu două pânze latine (așadar triunghiulare, susținute la bază de vergi - H.M.), numite perama, care cu vânt bun alunecă pe mare mai iute decât orice altă corabie, iar pe vreme lină, pot cu opt lopeți desfide orice vapor.

Am putut privi cum listopiratul Nicozara cu simoria (ceată, bandă- H.M.) lui de zece inși au prins o goeletă cu pavilion turcesc, în dreptul insulei Gatos (Kedi Adasi), și după ce au legat pe oamenii echipajului de catarte și au jefuit-o, i-au spart fundul și au cufundat-o cu oameni cu tot.

Altă dată am văzut când, unul după altul, nouă listopirați, simoria lui Moru, au sărit ca pisicile pe o barcă adăpostită, la Ieronda, pe coasta Asiei, unde a fost odinioară vestitul templu al Branchiților, consacrat Didimilor Castor și Polux, și cum, înfuriați că n-au găsit ceea ce sperau, au pus pe bieții patru matrozi cu ochii la fum de pucioasă. Barca aducea la Samos cenușă vulcanică de la Nisiro și de la Santorina, pe care cultivatorii o întrebuințau ca prezervativ în contra boalei viilor (oidium). Pe seară, acei nenorociți torturați au fost găsiți de niște pescari care s-au dus la Samos. Unuia îi plesniseră ochii și celorlalți nu li se puteau cunoaște unde le era gura și unde le era nasul, obrazul lor era tot o rană.

O corabie englezească, încărcată cu proviziune pentru armată, fusese jefuită în drept de

Cavo-Doro și abandonată în mare, după ce au măcelărit pe toți oamenii echipajului, în număr de nouă. Nu avusese vreme să o cufunde, fiindcă se zărise în depărtare un vapor și au fost grăbiți să fugă. Acei pirați erau toți ascunși în Samos și numărul lor era mare”.

Nu lipsesc nici exemplele de căpitani patrioți, care luptaseră pentru eliberarea Greciei de sub dominația turcească, activând în diferite societăți secrete (eterii) și care, dintr-un motiv sau altul, trecuseră la îndeletnicirea de „tâlhăr de mare”. Unul dintre aceștia pare să fi fost Bilibas:

„...Întovărășit de șase jandarmi din Maratocambo și de căpitanul Temistocli Burneli, porneam spre Chora acasă.

Era o lună ca ziua. Ajunsesem deasupra mănăstirii Stavros, când aud în urma mea o detunătură de pistol și pe Temistocli luându-se la înjurături cu niște nevăzuți dintre stâncile pe lângă care treceam. După mai multe legi, cruci și răscruci, întovărășite de amenințări și laude: c-o să-și mănânce suflete, inimi și mațe, întocmai cum făceau strămoșii lor, eroii din Omer, înainte de a se lovi în spate și în sulii, încep la pistoale, și după câteva descărcături aud un strigăt «M-ai mâncat, câine». Vestitul pirat Bilibas, care era ascuns acolo, fusese rănit de moarte, tovarășii lui au fugit și l-au lăsat; am luat pe rănit cu mine și l-am dus la Chora, unde am chemat îndată pe doftor, dar până în ziuă a și expirat. Era tatuat pe

spate, mai jos de șale, cu portrete de o parte a regelui Oton cu sabia scoasă, pe cealaltă, cu al reginei, cu inscripțiunea «Oton și Amelia».”

Este vorba de Oton I, fiul lui Ludovic I al Bavariei și rege al Greciei începând cu 1832. În perioada când au loc evenimentele relatate de Ion Ghica, regalitatea era privită în Grecia ca un simbol al neatârării față de Imperiul Otoman; faptul că piratul Bilibas avea chipurile perechei regale tatuate „pe spate, mai jos de șale”, probabil că nu trebuie privit ca o manifestare... antimonarhică; în climatul blând al Mediteranei, pirații greci luptau în fustanelă, goi până la brâu sau cu un scurt pieptar de piele, iar Bilibas avea toate motivele să-și ascundă față de turci sentimentele patriotice.

Se pare că mijloacele de care dispunea beiful de Samos pentru a combate pirateria au fost socotite ca insuficiente de către Franța - aliată a Turciei și angajată în Războiul Crimeii - căci amiralul Le Bârbier de Tinan trimite la Samos corveta „Chaptal”, cu comandantul Pouthier și având ca secund pe căpitanul Laurent, „ca să măture Arhipelagul de piraterie și de baraterie”, comandantul având „putere de viață și de moarte în Cicladele Orientale, de la Rod până la Aivali.” Tot Ion Ghica ține să precizeze că instrucțiunile primite de comandant prevedeau (la punctul patru): „Când vei constata că prinșii sunt pirați, îi vei spânzura de subțiori la vergurile de sus și te vei arăta cu dânșii astfel spânzurați în porturile de

primprejur”.

Beiul de Samos a colaborat strâns cu ofițerii francezi de pe „Chaptal”, dovedind uneori un spirit de aventură potrivit, poate, vremii și situației, dar pe care nu l-am fi bănuțit la distinsul și cultivatul diplomat și om de litere:

„El (căpitanul Laurent - H.M.) avea o poftă nespūsă de-a aplica instrucțiunile amiralului mai ales pe acele cuprinse la capitolul 4. Își frământa mintea ziua și noaptea născocind fel de fel de stratageme ca să poată pune mâna pe un pirat.

Deși combinațiunile sale izbuteau foarte rar, dar și când nimerea, apoi nu era de glumă cu viața acelor care-i cădeau în gheare. Îți voi cita numai două cazuri care i-au umplut inima de mulțumire.

Se afla de mai multe săptămâni în portul Vathy o goeletă de comerț care fusese urmărită de banda lui Buiuca. Piratul aflase că corabia avea sirmaia (capital) de o sută de mii de lei pentru cumpărături de grâu; de două ori îndrăznețul bandit încercase s-o atace chiar în port și căpitanului îi era frică să iasă pe mare. Pe o noapte întunecoasă, introducem încetișor într-acea navă, câte doi-doi, cinci matrozi francezi armați și cinci jandarmi samioți; îi ascundem în cală cu ofițerul Hugo și o pornim din port în port, ca să vânză și să cumpere. După zece zile de primblare, goeleta e atacată într-o noapte în golful Mandalii; și pe când bandiții erau ocupați a lega pe căpitan și pe lostrom (secretarul bastimentului) și căutau a sparge

cicmigeaua (lada cu bani) iese Hugo cu oamenii lui din magazie, ia pe hoți în baionetă și mi-i aduce la Samos numai buni de dat pe seama chirurgilor”.

Ce înțelege autorul scrisorii prin „chirurgi” este lesne să ne închipuim, având în vedere articolul al patrulea al instrucțiunilor primite de comandantul Pouthier...

O altă întâmplare semnificativă ne-o relatează Ion Ghica de la Rodos, insula unde totul amintea încă de cavalerii ioaniți, deși se scurseseră peste trei veacuri de când cavalerii se mutaseră în Malta:

„După ce am petrecut toată ziua la Rod, la otelul Cavalerilor, în strada Cavalerilor, pe piața Cavalerilor, am pornit seara spre nord-vest și, strecurându-ne pe nesimțite printre labirintul insulelor Furni, ne-am arătat fără veste în fața Nicariei, unde tot orașul era adunat în port, dar la aparițiunea vaporului, spaima a fost mare printre vânzători și cumpărători - era acolo un fel de bâlci; fugeau toți în toate părțile cu ce apuca a lua...

Ca să putem vorbi cu cineva, a trebuit să trimitem jandarmii să ne aducă pe ciorbagii (notabilitățile orașului, consilierii comunali - H.M.) și pe un biet mudir (subprefect) turc, reprezentantul autorităților sultanului, trimis acolo de pașa de la Rod. La orice întrebare a noastră, ciorbagiii ne răspundeau cu:

«Așa domnilor! Dar unde se pomenește pirați pe la noi? Dacă ar îndrăzni vreunul să calce în insula



noastră, și copiii cei mici l-ar lua la goană și l-ar omorî cu pietre. Noi suntem săraci lipiți, ne hrănim cu cărbuni, suntem cărbunari cinstiți și pescuitori de bureți, muncă grea, domnilor! Că ne dăm afund în mare la douăzeci și la treizeci de staturi de om, uite suntem surzi și cu unghiile rupte».

Pe când ei vorbeau astfel, mudirul ne făcea semn din ochi și din măsea, că tot ce ne spun erau minciuni.

Am adunat toate bărcile la un loc și le-am pus sub paza a doi jandarmi, dându-le ordin să nu lase pe nimeni să facă semne telegrafice piraiților, aprinzând focuri pe dealuri, și noi am pornit spre Calimnos, unde am întâlnit bricul turcesc comandat de Abdin beg, care aștepta o suflare de vânt ca să poată intra în canal... comandantul turc ne spune că zărise o barcă care trăgea spre Leros și că, măcar că-i dăduse semnal cu tunul, ea în loc de a se opri, ca să fie vizitată, se ascunsese prin crețurile malurilor insulei și dispăruse. Abdin beg bănuia că erau piraiți și debarcase în Leros... am scos câte zece oameni armați din fiecare vas și am cutreierat insula dintr-un capăt în celălalt, fără de-a întâlni altă suflare decât ciobanii cu turme de capre, de la care nu am putut afla nimic. La amenințările de a-i împușca și de a-i spânzura, ne răspundeau mereu că: «Nu știu, n-am văzut»; dar când am început a împușca din capre, doi ciobani au început a plânge și ne-au dus la un

zăvoi unde ne-au arătat intrarea unei peștere care comunica cu un turn dărâmat care făcea parte din ruinele unui vechi castel din timpul Cavalerilor. Am băgat în acea peșteră patru soldați, ordonându-le să înainteze, împușcând în întuneric, și noi ne-am dus de am înconjurat tumul. De abia luasem pozițiune, când am fost salutați cu o ploaie de gloanțe care ne-au rănit doi matrozi francezi și au omorât un jandarm. Pirații ieșise acum din peșteră și trăgeau din turn de la meterez; puștile lor băteau mai departe decât ale marinarilor francezi. Am fost siliți să scoatem din corăbii două tunuri de munte, pe care le-am pus pe unul de-o parte și altul de cealaltă parte a turnului și am început o bombardare în regulă. O bombă de la tunul francez, nemerind printr-o crăpătură a turnului, a zburat în mijlocul piraților, rănind și omorând; și i-a speriat atât de mult, încât, nemaiavând pe unde să scape, au ieșit din turn, aruncând armele și cerând grație în genunchi.

Cu toată silința ofițerilor francezi și turci, care dădeau cât puteau cu latul săbiei în soldații lor, a fost peste puțină a opri măcelul, încât din doisprezece, numai patru a rămas cu viață, dar și aceia în ce stare!

Aduși pe bordul «Chaptalului», comandantul a ordonat să li se aplice capitolul patru din instrucțiunile amiralului și i-a primblat spânzurați de catagturi prin toate porturile de la

Leros până la Smirna, ceea ce a aruncat spaimă mare în toată pirateria.

De atunci tâlharii, nemaîndrăznind să iasă pe mare, nici să treacă în Asia, sau să scape dintr-o insulă într-altă, erau siliți să se ascundă prin peșteri și prin munți în Samos, și-i puteam prinde vii sau morți. Cei mai mulți se predau singuri de frică de a nu cădea în mâinile comandantului Pouthier. Numărul lor trecea de șase sute, îi știam pe toți anume. Uneori, mergând pe drum, mă pomeneam cu câte unul căzând în genunchi, spuindu-și numele și cerând iertare”.

În sfârșit, iată încă o întâmplare, caracteristică pentru mentalitatea oamenilor din acea vreme și de pe acele meleaguri, întâmplare ce ne amintește de cele mai frumoase pagini din povestirile haiducești ale lui Mihail Sadoveanu; este vorba de povestea piratului Macri Iani, pe care Ion Ghica ne-o relatează astfel:

„Într-o dimineață eram ocupat cu secretarul administrațiunii în espeduirea afacerilor, când mi se anunță un om care cerea să-mi vorbească, și se introduce un tânăr nalt, frumos, blond și elegant; el purta mândru o fustanelă curată și creață, mintean de postav alb, bogat cusut cu mătasă albastră, încins cu un sileah (seleaf brâu pentru arme - H.M.) roșu cusut cu fir și cămașă de borangic subțire, prin care se străvedeau două brațe viguroase, păroase și tatuate; ochii săi erau albaștri și aveau o căutătură firoasă. Îl invit

să-mi spuie ce avea de spus. El îmi răspunde că voiește să fim singuri. Zic secretarului și ofițerului de jandarmi să se retragă; ei, în loc de-a ieși, îmi fac semne de temere, dar sunt siliți să ne lase singuri, când îi invit de-a doua oară. Îndată ce rămânem numai amândoi, streinul se repede la ușă, învârtește cheia și ia în fața mea o postură înțepată, zicându-mi cu un ton care semăna mai mult a amenințare decât a pocăință!

- Ce fel de om crezi că sunt eu?

La aceste cuvinte îi răspund că datoria mea de creștin și de dregător era să consider pe toți oamenii de buni până la proba contrară, și cât pentru dânsul, văzându-l înzestrat de Dumnezeu cu putere și cu sănătate, îl credeam un bun și onest muncitor, meseriaș sau marinar.

La aceste cuvinte bângând mâna în sân, el scoate o legătură cu hârtii pe care mi-o trânteste dinainte pe masă, zicându-mi:

- Te înșeli! Eu sunt un om rău, na, citește!

Deschizând pachetul, dau peste diploma unui bastiment englez jăfuit și echipajul de nouă inși măcelărit. Îl întreb dacă nu cumva fusese și el cu mizerabilii care comisese acea oribilă crimă, și-mi mărturisește că era căpitanul lor, că banda fusese echipată și armată la Sira și trimisă să atace corăbiile care aduceau hrană și munițiuni armatelor aliate. El îmi dă numele tuturor tovarășilor, optsprezece la număr, nume pe cari le avea scrise într-o listă ascunsă în opincă, îmi

spune că săvârșise mai multe omoruri, între care și pe socru-său. Pe acesta după ce-l omorâse, îi tăiasse capul și-l adusese peșcheș nevestei sale într-o traistă, aceasta numai pentru că bătrânul îi scrisese, dojenindu-l pentru relele purtări ce avea cu fiică-sa.

La observațiunea ce i-am făcut că, de crede că, predându-se singur, scapă de urmările ce trag după dânsle faptele ce-mi destăinuise, se înșală, pentru că eu nu eram duhovnic și că datoria mea îmi impunea a-l da pe mâinile poliției și a procurorului, îmi răspunde:

- Eram liber și puteam să stau ascuns, precum am stat, sau să mă duc în lume; dacă am venit aici, este ca să mă pui în spânzurătoare fiindcă nu pot trăi în pace cu conștiința mea și n-am avut curajul să mă sinucid.

Condus la Sira pe o fregată de război engleză, comandată de căpitanul King (astăzi amiral), ca să fie confruntat cu persoanele pe care le denunțase ca complici, a fost adus înapoi la Samos și dat judecății. Macri Iani, după șase luni, muri de oftică în închisoare.”

Macri Iani a fost unul dintre ultimii pirați cu care Ion Ghica a avut de-a face la Samos. După ce ne relatează povestea lui Macri, beiul de Samos adaugă, nu fără oarecare mândrie: „Arhipelagul era măturat de piraterie, și acum mărfurile și călătorii puteau circula pe mare și pe uscat în toată siguranța”.

Ion Ghica și-a îndeplinit cu oarecare strășnicie misiunea de la Samos și, se pare, cu deplin succes. Mărturie pentru aceasta stă însuși faptul că sultanul îl numește (la 16 februarie 1856) prinț de Samos, primindu-l în audiență ca să-l firitisească.

Lupta împotriva activității pirateresti nu l-a absorbit complet. El înființă la Samos o școală agricolă, una de marină și un gimnaziu, întocmi un codice de legi și efectuează o reformă electorală, aduse din țară pe inginerul A. Zane ca să construiască șosele. În perioadele de răgaz, omul de cultură care era Ion Ghica, întreprinse călătorii în insulele grecești, atât de bogate în vestigii ale antichității (despre o asemenea călătorie relatează Dimitrie Bolintineanu care, pe atunci exilat, a vizitat împreună cu prietenul său Ion Ghica ruinele Miletului, anticul Halicarnas, insula Cos și alte locuri încântătoare).

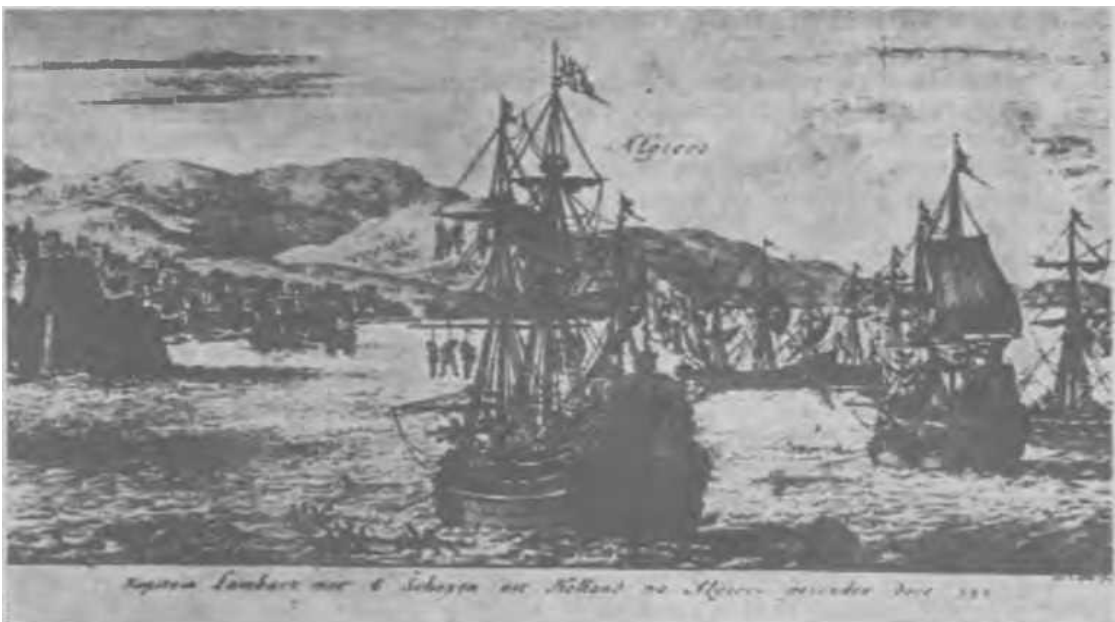
Danu, Marupa, Moru, Hiotoglu, Gheki, Catargiu, Nicozara, Bilibas, Buiuca, Macri și ceilalți „listopirați” despre care ne relatează guvernatorul Samosului, sunt urmașii direcți ai piraților barbarești - de altfel, câte unul dintre acești bătrâni căpitani levantini își făcuse, în urmă cu două sau trei decenii, ucenicia sub comanda unui reis din Tunis, Alger sau Oran, după cum o dovedesc metodele folosite și îndeosebi tehnica abordajului. Vremurile mai noi au dus la dispariția pirateriei din această zonă a

lumii - proces inevitabil, generat de dezvoltarea flotelor de război ale statelor europene și a tehnicii luptelor navale.

Se cuvine menționat și faptul că puterile europene - aflate temporar fie în alianță, fie în război cu posesiunile turcești din Maghreb - vizau bogățiile acestor țări, materiile lor prime, brațe de muncă ieftine, piețe de desfacere avantajoase.

Această politică a dus uneori la conflicte între marile puteri, în cadrul căreia o putere europeană îi sprijinea pe pirați împotriva alteia - de pildă, Franța încheiase, după cum am văzut, o alianță cu pirații barbarești împotriva Spaniei.

Diminuarea (aproape încetarea) activității piraților barbarești se datorează și faptului că în acea perioadă coloniile din jurul Mediteranei ale



Expediția unei flote olandeze împotriva piraților algerieni  
(gravură în cupru de van Luiken, către sfârșitul secolului al XVII-lea).

puterilor europene - Gibraltar, porturile Maghrebului, Cipru, Malta ș. A. - erau folosite ca poziții strategice, ca baze navale militare; navele piraterești, care nu se mai bucurau de protecția mai mult sau mai puțin oficială a Sublimei Porți - Turcia intrase și ea în jocul politic al marilor puteri dintr-a doua jumătate a veacului trecut - nu puteau face față flotelor de război moderne care încinseseră Mediterana cu un brâu de baze navale militare.





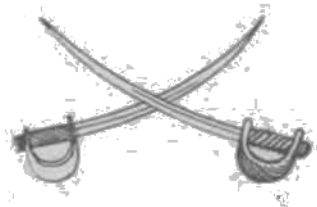
## V

### PIRAȚII MAIESTĂȚII SALE

*„...yet, bad as all this fighting and plundering was for trade, it unquestionably bred that race of wonderful seaman who, whether pirates or no, shared with the Queen and her poets the glory of Elisabeth's reign”.*

Philip Grosse  
*The History of Piracy*

...totuși, oricât de dăunătoare pentru comerț ar fi fost aceste încăierări și jafuri, este în afară de orice îndoială că au dat naștere aceluși soi de marinari minunați care, fie că erau sau nu pirați, au împărțit cu regina și cu poezii ei gloria domniei Elisabetei”.



După cum Franța și Spania s-au folosit uneori de activitatea piraterească din Mediterana pentru realizarea politicii lor de expansiune colonială, tot așa Anglia s-a folosit în realizarea politicii ei maritime de expansiune de căpitani ca Hawkins, Frobisher, Raleigh, Drake - pe care istoria îi desemnează prin termenul „corsari”, fără a omite să menționeze calitățile lor de mari amirali, strategii navali și descoperitori de pământuri noi, după cum vom vedea în cele ce urmează.

1.

## **VAJNICA LADY KILLIGREW**

Sistemul patentelor regale este cunoscut în Anglia încă de pe vremea căpitanilor de pe navele „Ligii celor cinci porturi”, a lui William Morfote și Robert de Battayle, apoi a lui John Hawley și Harry Pay; aceste *Lettres de marque* erau de fapt un fel de privilegii acordate anumitor asociații, comandanți de escadră sau căpitani de nave de a aborda și jefui navele aparținând unor state dușmane - aflate sau nu în stare de război cu Anglia - cu condiția ca o parte a prăzii să revină administrației portului sau comitatului, uneori direct coroanei. Nu mai este vorba, deci, de simpli pirați, de tâlhari ai mării lucrând exclusiv pe cont propriu, ci de corsari, posesori ai unui brevet și arborând uneori pavilionul englez... Evident, pentru negustorul spaniol a cărui corabie era jefuită, respectivul căpitan englez nu era altceva decât un pirat, dar pentru locuitorii (și chiar pentru autoritățile) din Hastings sau Dover el era un cetățean respectabil, și când se întorcea încărcat de pradă era sărbătorit ca un erou.

Corsarii englezi au ajuns la mare înflorire mai ales sub domnia reginei Elisabeta I, când atacurile lor se îndreptau în primul rând împotriva navelor spaniole și portugheze, venind astfel (uneori neoficial, alteori cu aprobarea tacită a reginei) în

întâmpinarea politicii externe a Angliei față de puternicele ei rivale de pe mările lumii.

În prima perioadă a epocii elisabetane, raza de acțiune a corsarilor englezi se limita în general la mările din jurul Angliei. Principalul port nordic de care se serveau spaniolii și portughezii pentru comerțul lor european era Anvers; spaniolii aduceau aici celebrele lor vinuri, grâu și sare din regiunea mediteraneană, produsele noi și foarte căutate din America; la rândul lor, portughezii aduceau vinuri de Madera, mirodenii din Orient, lemn scump din Brazilia. Or, drumul spre Anvers trecea în largul coastei engleze, pe lângă Cornwall, Norfolk și Devon care mai dăduseră și în trecut pirați faimoși...

Un autor mai nou (J. A. Williamson în biografia sa despre John Hawkins, Londra, 1927) este de părere că „părintele” corsarilor englezi ai epocii elisabetane este Thomas Wyndham, originar din Norfolk. Acesta luptase pe mare împotriva francezilor, devenise viceamiral sub Henric al VIII-lea (tatăl reginei Elisabeta) și era „...un bărbat dârz și impunător, care printre cei de același rang cu el își făcea mai mult dușmani decât prieteni, dar care a reușit întotdeauna să mențină loialitatea echipajelor de pe navele comandate de el; era un exemplu tipic pentru acele caractere voluntare create în număr mare de serviciul și personalitatea lui Henric al VIII-lea, a căror tradiție a fost transmisă căpitanilor de mare în

epoca de aur a domniei elisabetane.”

Pe de altă parte, sub același Henric al VIII-lea tehnica luptelor navale făcuse un mare pas înainte. Navele se construiau lungi (în general, nava avea de trei ori lungimea catargului principal) și mai înguste; tunurile, amplasate în părțile laterale, nu se mai fixau pe punte, ci sub punte, în spatele unor obloane ce se puteau închide. Puterea de foc era astfel considerabil mărită, iar manevrele de aducere a navei în poziția cea mai favorabilă căpătau o importanță decisivă.

Cât de eficace era noua tehnică de luptă avea să dovedească, între alții, sir Richard Grenville, care cu nava lui „Revenge” („Răzbunarea”) construită după aceste principii moderne, avea să țină în șah, o zi întreagă, cincisprezece nave spaniole. (Mai târziu, Grenville, ale cărui isprăvi pe mare au fost cântate de mari poeți ca Tennyson și Kingsley, va compărea el însuși în fața Consiliului de Coroană - Privy Council - sub acuzația de piraterie...).

Corespondența diplomatică din 1560, așadar la numai doi ani de la urcarea pe tron a reginei, arată că ambasadorul Spaniei, episcopul de Quadra, s-a plâns de nenumărate acte de agresiune pe mare comise asupra unor gentilomi spanioli, care după ce erau capturați, erau vânduți la licitație la Dover; se plătea până la o sută de lire pentru un spaniol bine îmbrăcat, de pe urma căruia se putea obține un preț mare de răscumpărare. Ambasadorul lui Filip al II-lea la curtea Angliei se

plângea mai ales de doi căpitani, Poole și Champneys, care capturaseră între Azore și Canare câteva nave spaniole ce se înapoiau din Antile - ceea ce dovedește că încă din primii ani ai epocii elisabetane corsarii englezi începuseră să-și extindă activitatea în afara apelor teritoriale ale Angliei.

Caracteristice pentru Poole și Champneys erau îndrăzneala aproape nebunească și un dezvoltat spirit de aventură. În același an (1560), ei nu s-au sfiit să debarce într-un port din insulele Canare, unde au fost însă arestați de spanioli și aruncați în temniță. În prima zi de Crăciun, profitând de faptul că toată populația asista la slujbă în biserică, au evadat, au capturat o navă ancorată în port și au ajuns cu bine în Anglia. Evadarea lor i-a înfuriat și mai mult pe spanioli, care prin judecarea și condamnarea celor doi pirați voiau să dea un exemplu. Drept urmare au confiscat bunurile comercianților englezi și navele engleze care se găseau în Canare, măsură care era cât pe ce să ducă la un conflict armat între cele două națiuni. Dar Elisabeta își avea planurile ei și urmărea să amâne cât mai mult un asemenea conflict. A cerut scuze lui Filip al II-lea și a luat unele măsuri, cu totul temporare, ca să limiteze activitatea corsarilor.

Unii autori (Ph. Gosse în op. Cât) sunt de părere că: „în general, în primii ani ai domniei, regina a încercat în mod sincer să readucă la ordine pe

supușii ei animați de spiritul aventurii, dar obiceiul de a practica pirateria prinsese în decursul veacurilor rădăcini prea puternice ca să mai poată fi stârpit cu mijloacele limitate de care dispunea regina.” în afară de aceasta, pirații erau de obicei apropiați de autoritățile administrative, uneori chiar înrudiți cu clasa conducătoare, și nu o dată se întâmpla ca un pirat prins asupra faptului să fie eliberat ca urmare a unor puternice intervenții, sau să fie „pedepsit” să servească o scurtă perioadă în marina regală. Mica nobilime locală, din rândurile căreia se recrutau perceptorii, judecătorii, primarii și șerifii comitatelor își rotunjeau veniturile ca urmare a activității piraților.

Un exemplu în această privință îl constituie John Collys, înrudit cu contele de Pembroke. Collys avea ca bază portul Glamorgan și-și organiza expedițiile pirateresti fie singur, fie în colaborare cu prietenul său căpitanul Robert Hicke din Saltash. În 1577 Collys a fost judecat pentru piraterie și achitat. În 1580 auzim din nou de el în legătură cu jefuirea unor corăbii. Nu se știe cum a murit: unele surse menționează că ar fi fost spânzurat la Wapping, din ordinul reginei - altele (mai demne de crezare), că ar fi fugit la pirații barbarești, pierind într-o luptă. Despre prietenul său, căpitanul Hicke, care nu era de origine nobilă, se știe sigur că a fost judecat, condamnat și spânzurat.

Printre corsarii cei mai celebri ai vremii au fost cei din vechea familie Killigrew, originară din Cornwall, care dăduse Angliei mai mulți miniștri, diplomați și militari. În timpul domniei reginei Elisabeta, șeful familiei era sir John Killigrew, vice-amiral de Cornwall. Tatăl lui fusese tot pirat, ca și unchiul său, Peter, iar un alt membru al familiei, John Wogan, vice-amiral al Galiei de Sus, a fost și el judecat pentru piraterie; în sfârșit, alte rude și vechi prieteni aveau în grija lor sucursalele vastei asociații piraterești de-a lungul coastelor de la Devon și Dorset.

Mărfurile obținute prin jaf se desfăceau în numeroase porturi, cel mai important dintre ele fiind Falmouth; în apropiere, la Arwenack, se înălța casa impunătoare a familiei Killigrew, având un drum secret care ducea până la țărnm. Castelul din Pendennis, sediul autorității locale, era singura clădire învecinată și, în ciuda faptului că avea peste o sută de tunuri, nu constituia pentru navele piraților nicio amenințare. La Arwenack, lady Killigrew oferea o largă ospitalitate căpitanilor de pirați, care, când coborau pe uscat, locuiau aici, prin urmare în însăși casa unui ofițer al amiralității. Pentru echipaje, organizația întreținea cazărmi și cârciumi unde erau la adăpost de autorități.

În aceste condiții se întâmpla foarte rar ca vreunul dintre căpitanii lui Killigrew să aibă neplăceri. E drept că un număr de nave ale



amiralității patrulau în Canalul Mânecii, dar nu se întâmpla vreodată ca ele să prindă pe vreunul dintre oamenii lui sir John în flagrant delict. Dimpotrivă, există documente care atestă că, în 1578, mai mulți pirați au atacat și jefuit nava vice-amiralului purtând frumosul nume „The Flying Heart” („Inima înaripată”); este limpede însă că acest atac, produs în largul coastei galice, se datorează unei greșeli. Singurele cazuri când interveneau autoritățile londoneze erau cele în care victimele atacurilor pirateresti erau oameni de vază. Așa s-a întâmplat în 1573, când contele de Worcester călătorea de la Dover la Boulogne, ca să ducă o tavă de aur pe care regina Elisabeta o trimitea ca dar de botezul nepoatei lui Carol al IX-lea; nava a fost atacată de pirați și, deși contele a scăpat cu tava și numai cu o pagubă de cinci sute de lire, regina a poruncit aspre represalii - câteva sute de pirați care acționau în canalul Mânecii au fost atunci aruncați în temniță, iar trei dintre ei au fost spânzurați.

Una dintre figurile cele mai interesante ale organizației pirateresti din Falmouth a fost bătrâna lady Killigrew; mai întâi a fost mâna dreaptă a tatălui ei, Philip Wolverston, pirat-gentilom din Suffolk, apoi a devenit colaboratoarea cea mai apropiată a soțului ei. Uneori, îmbrăcată în haine marinărești, lua parte la acțiunile pirateresti ale verilor ei care comandau navele organizației. O dată (în 1582) era cât pe ce

să-și piardă viața. Era de Anul Nou. O navă a hansei, surprinsă de furtună, se refugiase în portul Falmouth, ancorând chiar în fața castelului Arwenack care, fiind reședința vice-amiralului din Cornwall, inspira deplină încredere...

De la fereastra camerei ei lady Killigrew văzu corabia, se informă și află că la bordul ei se găsesc mărfuri de valoare. Profitând de faptul că proprietarii navei, doi spanioli pe nume Filip de Orozo și Juan de Charis, coborâseră pe uscat și așteptau la un han să se mai potolească furtuna, oamenii organizației, înarmați până în dinți, porniră pe o navă ușoară, cu lady Killigrew (pe atunci în vârstă de circa șaiszeci de ani) la cârmă, abordară corabia hanseatică, masacrară echipajul și jefuiră nava. După aceea, lady Killigrew, cu doi dintre oamenii ei, Hawkins și Kendal, se întoarseră la castel, ducând cu ei două lădițe pline cu bani și un sul cu pânză de Flandra, iar ceilalți plecară cu nava hanseatică în Irlanda, unde vândură restul mărfurilor prădate.

Bineînțeles că proprietarii au adresat o plângere comisiei pentru combaterea pirateriei din Cornwall, care a făcut o anchetă ajungând la concluzia că respectiva navă a fost obiectul unei agresiuni pirateresti comise de mai mulți necunoscuți. Fiindcă președintele comisiei era însuși fiul vajnicei lady Killigrew... Dar Orozo și Charis nu s-a lăsat: au plecat la Londra, s-au plâns la forurile cele mai înalte și contele Bedford,

membru în Consiliul de coroană, a ordonat o anchetă. O percheziție la Arwenack a fost concludentă, iar lady Killigrew, împreună cu Hawkins și Kendal au fost trimiși în judecată, găsiți vinovați și condamnați la moarte. Cei doi bărbați au fost executați, iar lady Killigrew grațiată în ultima clipă.

Apriga lady Killigrew și-a înscris numele în istoria pirateriei alături de nu mai puțin aprigele ei predecesoare din antichitate, Elissa din Tir și Teuta, regina ilirilor, precum și alături de Jeanne de Clisson, care pornise în urmă cu aproape două veacuri din Nantes, de pe celălalt țărm al Canalului Mânecii. În veacul următor, alte două femei-pirat vor teroriza apele Lumii Noi; este vorba de Anne Bonny și Mary Read, de care ne vom ocupa la locul cuvenit.

## 2.

### **NEGUȚĂTORUL DE SCLAVI JOHN HAWKINS**

Dacă Elisabeta a fost uneori aspră cu pirații care operau în apele engleze, era mai mult decât indulgentă cu cei care, aventurându-se dincolo de ele, veneau în întâmpinarea politicii ei ostile față de Spania. Drept urmare, nu numai că a închis ochii asupra isprăvilor lor, ci i-a ajutat adesea, astfel încât statul însuși a devenit complicele piraților. Printre rezultatele acestei politici se

numără în primul rând dezvoltarea unei generații de marinari îndrăzneți, căliți în lupte, care vor aduce o contribuție esențială la înfrângerea Spaniei, creând condițiile ca Anglia să devină prima putere maritimă a vremii. În al doilea rând, ei au contribuit la ridicarea economică a țării, aducând în Anglia, prin jaf (dar și pe alte căi), o parte a aurului și bogățiile provenite din vastele teritorii ale Americii, unde se întindea supremația Spaniei, precum și din teritoriile africane ale Portugaliei.

Oricât ar părea de curios, o bună parte a corsarilor englezi din epoca elisabetană și-au făcut ucenicia pe navele olandeze și au avut ca refugiu un port francez. După prima înfrângere a lui Wilhelm de Orania în Țările de Jos, numeroși căpitani olandezi apucaseră calea mărilor spre a se război cu inamicul lor național, Spania. Ei își ziceau „Vagabonzi ai mărilor” și principalul lor refugiu era la La Rochelle, unde un hughenot, prințul de Conde, strânsese în jurul lui pe pirații de confesiune protestantă care își îndreptau atacurile mai ales împotriva navelor spaniole. Șeful lor era contele de la Mark care folosea ca refugii deopotrivă La Rochelle, în Franța și Dover, în Anglia. După un an de existență, flota lui - care la început avea, după cum am văzut, un oarecare caracter patriotic și... confesional - număra o sută de nave și căpătase un caracter pur pirateresc, abordând și jefuind toate vasele comerciale care îi

apăreau în cale... cu excepția celor engleze.

Vreme de circa trei ani, cât a durat asociația „Vagabonzilor mării”, ea s-a bucurat de oarecare ocrotire din partea Angliei și de ajutorul material al negustorilor englezi care comandau unele dintre expedițiile ei. Mai târziu, însă, aceiași negustori - căroră le diminuaseră serios veniturile din pricina paralizării comerțului pe Canalul Mânecii - au cerut guvernului să ia măsuri împotriva foștilor lor aliați: regina Elisabeta se grăbi să dea urmare acestei rugăminți, cu atât mai mult cu cât protestele ambasadorului Spaniei deveneau din ce în ce mai vehemente. În 1573, sir William Holstocke pornește cu câteva nave de război bine înarmate și în scurtă vreme reușește - nu fără a folosi unele metode deosebit de violente - să paralizeze activitatea „Vagabonzilor mării”.

Mulți dintre căpitanii celor o sută de nave ale contelui de la Marck, și îndeosebi cei de origine engleză, au reușit să scape de strășnicia lui Holstocke și și-au mutat câmpul de activitate pe alte mări și oceane. Unii au pornit spre Antile, unde se deschideau mari perspective activității piraterești, alții au coborât Atlanticul de-a lungul coastelor Africii apucându-se de negoțul de sclavi, iar alții au îmbrăcat turbanul intrând în slujba deiului de Alger sau beiului de Tunis; în sfârșit, unii au ajuns chiar să facă înconjurul lumii în căutarea prăzilor - cum este cazul lui Francis Drake pe care însăși regina Elisabeta l-a înnobilat.

Dintre toți aceștia, una dintre cele mai importante figuri a fost căpitanul John Hawkins, care mai târziu avea să joace un rol de seamă în înfrângerea Invincibilei Armade. Se născuse în 1532 și (după cum ne spune un biograf al său) „...era hărăzit să fie corăbier, așa cum arabul e născut să cutreiere deșertul”. Tatăl său fusese căpitan pe un vas comercial și tânărul deprinsese repede meșteșugul. Prima sa călătorie mai lungă avea s-o facă în 1562, în Guineea, cu o mică flotă comercială, care achiziționează aici trei sute de sclavi negri, „parte prin sabie, iar parte prin alte mijloace”, după cum ne spune însuși Hawkins, preschimbându-i în Hispaniola (insula Haiti din Antile) pe o încărcătură de piei, zahăr, mirodenii și „câteva perle”.

Se pare că regina Elisabeta n-a fost cătuși de puțin încântată de isprăvile lui Hawkins pe tărâmul negoțului cu sclavi, căci (ne povestește Richard Hakluyt, biograful lui), ea ar fi spus: „Este o faptă mârșavă și cine a săvârșit asemenea faptă va fi lovit de răzbunarea cerului”. Dar Hawkins s-a dus în audiență la regină și a fost iertat. Ba, mai mult, regina a devenit comanditară a unei noi expediții a lui Hawkins, efectuată în 1564 cu patru nave. Înainte de a părăsi portul, John Hawkins a dat vestitul ordin care apoi a devenit tradițional în flota britanică: „Slujește-l zilnic pe Domnul, iubește-ți aproapele, economisește proviziile, ferește-te de foc și păstrează bună tovărășie”.

Și în această călătorie a achiziționat sclavi negri de pe coasta apuseană a Africii, pe care i-a dus în Venezuela încercând să-i vândă acolo. Dar guvernatorul spaniol, care știa că John Hawkins este pe lista neagră a amiralității spaniole, a refuzat orice tratative. Atunci Hawkins a debarcat cu o sută de marinari înarmați și l-a „convins” pe guvernator să-și schimbe părerea. La întoarcerea în Anglia, Hawkins era un om bogat.

Există informații cu privire la faptul că, din această expediție, John Hawkins nu s-a întors numai cu câteva lădițe cu galbeni, ci și cu o lădiță în care se aflau tuberculii unei plante necunoscute până atunci în Anglia: cartoful. Suntem în 1565 și singura țară din Europa care cunoștea cartoful era Spania. Este sigur că Hawkins nu și-a dat seama de importanța pe care această inițiativă a sa o va avea pentru alimentația viitoare a majorității țărilor europene. De altfel, în tot decursul veacului al XVI-lea cartoful va fi folosit doar ca plantă medicinală. (Alte surse menționează că abia în 1586 Francis Drake ar fi adus cartoful în Anglia, după ce, cu doi ani înainte, Walter Raleigh l-ar fi adus în Irlanda; oricum, aceste mențiuni se cuvine să-și găsească locul în lucrarea noastră, deoarece atât Hawkins, cât și Raleigh și Drake se numără printre marii navigatori englezi ai epocii elisabetane și corsarii vestiți ai vremii lor.).

În sfârșit, se cuvine menționată încă o călătorie

a lui John Hawkins, întreprinsă în 1567, deoarece atunci l-a însoțit, în calitate de căpitan al navei „Judith” un tânăr în vârstă de 27 de ani pe nume Francis Drake. Nici această expediție n-a fost lipsită de peripeții; la San Juan de Uloa, o insulă fortificată în fața portului Vera Cruz (situat la Golful Mexic), mica flotă a lui Hawkins a căzut într-o cursă întinsă de spanioli, și după o luptă înverșunată, cele treizeci de nave ale flotei maiestăților lor catolice au capturat un vas englez, executându-i imediat pe marinarii aflați pe el. Celelalte două vase care au reușit să scape erau nava amiral comandată de John Hawkins și nava „Judith” a căpitanului Francis Drake.

Se pare că Hawkins l-a acuzat mai târziu pe Drake că ar fi dat bir cu fugiții în fața flotei spaniole de la Vera Cruz și n-a putut să-i ierte niciodată că l-a lăsat să se întoarcă singur peste Atlantic, având la bord răniți și proviziile aproape complet epuizate. Acest drum de întoarcere i-a prilejuit lui Hawkins (după propriile sale spuse) cele mai îngrozitoare săptămâni din toată viața lui - ceea ce la un aventurier de anvergura lui nu înseamnă puțin lucru...

### 3.

## **FROBISHER ȘI RALEIGH: SPRE ȚĂRMURI NECUNOSUTE**



După cum despre John Hawkins avem date mai numeroase și mai exacte cu privire la activitatea sa de negustor de sclavi decât la cea de pirat, tot așa despre Martin Frobisher sunt mult mai cunoscute datele cu privire la călătoriile sale de explorare a unor țărmuri până la el necunoscute - sau prea puțin cunoscute. Lucru firesc, fiindcă și în epoca elisabetană legea prevedea pedepse pentru piraterie, astfel că isprăvile de acest fel se povesteau în tavernele din porturi (și în saloanele nobilimii care sprijinea politica ostilă față de Spania) și nu se așterneau pe hârtie, căci ar fi putut să constituie dovadă în fața tribunalului.

Martin Frobisher, originar din Yorkshire, era ofițer în marina militară, unde a fost remarcat de Francis Drake. Acesta l-a luat cu el în câteva expediții având ca scop capturarea navelor spaniole care se întorceau din Indiile Apusene încărcate cu metale prețioase și mirodenii. Frobisher n-a înșelat așteptările protectorului său, dovedindu-se un priceput navigator și nu mai puțin priceput corsar.

La Londra se constituise în acea vreme o asociație de negustori cuprinzând și câțiva demnitari apropiați cercurilor amiralității, care hotărâse să finanțeze o expediție cu scopul de a găsi drumul de nord-vest - așadar, trecerea din Atlantic în Pacific prin ocolirea Americii pe la nord - drum care ar fi înlesnit considerabil comerțul Angliei cu țările Orientului. Respectivii negustori

se adresară lui Martin Frobisher, oferindu-i comanda micii flote armate de ei, care cuprindea două nave de câte cincisprezece tone și un vas auxiliar - o pinasă (ambarcațiune lungă și îngustă, acționată de vele și vâsle) de zece tone.

Aici se cuvine să facem o paranteză menționând - în legătură cu căutarea drumului de nord-vest - pe francezul Jacques Cartier poreclit „Corsarul vesel”. Originar din Saint Malo (care avea să dea Franței pirați celebri ca Duguay-Trouin și Surcouf, dar și scriitori de seamă ca Lamennais și Chateaubriand), Jacques Cartier devenise eroul a nenumărate anecdote ce se povesteau în saloane și la curtea Franței în legătură cu isprăvile sale piraterești executate cu multă îndrăzneală și fantezie. În 1534, regele Francisc I îl trimite în căutarea căii maritime de nord-vest, spre China, punându-i la dispoziție două nave.

Cartier a traversat oceanul până la țărmul răsăritean al insulei Newfoundland (Terra Nova) unde, din pricina ghețurilor, n-a putut debarca, înaintând spre nord-vest, ajunge la extremitatea nordică a insulei Newfoundland, apoi coboară spre sud-vest, printr-o strâmtoare căreia îi dă numele (nu tocmai potrivit) de Belle Isle („Insula Frumoasă”), după o insulă nelocuită și cu un aspect dezolant, situată în apropiere. Prin această strâmtoare, aflată între Terra Nova și Labrador, Cartier pătrunde în golful pe care tot el îl va numi Sfântul Laurențiu, și ale cărui maluri le descrie în

culori foarte sumbre: „De-ar fi pământul aci tot atât de bun ca porturile! Dar nici nu poate fi numit pământ: numai bolovani și stânci golașe. Am cercetat tot țărmul nordic al golfului, dar n-aș fi putut să adun nici măcar o căruță de pământ, deși am debarcat pe uscat în multe locuri”.

Relatarea sumbră a corsarului francez n-a fost în măsură să-i descurajeze pe negustorii londonezi, care trimiseră un corsar englez să caute mult râvnita cale către China. Expediția condusă de Frobisher porni în iunie 1576, ajungând în Groenlanda la 11 iulie. Aici pinasa a pierit cu tot echipajul, iar marinarii de pe una dintre nave au dezertat - erau oameni neobișnuiți cu mărire neprietenoase și pustii ale Nordului, ci mai degrabă cu cele calde ale tropicelor, brăzdate de caravelele spaniole încărcate cu bogății... Dar Frobisher și-a continuat călătoria cu nava „Gabriel”, având un echipaj de douăzeci și trei de oameni. A ocolit extremitatea sudică a Groenlandei, a descoperit două insule și a pătruns într-un golf lung și îngust pe care l-a luat drept locul de trecere căutat, grăbindu-se să-l boteze Strâmtoarea Frobisher. Acest golf de la sud-estul Țării lui Baffin poartă astăzi numele Meta Incognita („Ținta necunoscută”) - denumire secretă convențională, dată de regina Elisabeta, pe care Frobisher a convins-o că este într-adevăr o cale de acces spre Asia.

Pe acest țărm, marinarii lui Frobisher debarcau

din loc în loc, adunând plante și pietre. Găsind o rocă negricioasă cu vinișoare gălbui Frobisher a fost convins că este aur: încă o dovadă că a ajuns în răsăritul Asiei! Ultima - și cea mai convingătoare dovadă - a găsit-o în tipul mongoloid al băștinașilor, descriși astfel: „...semănau cu tătarii; aveau părul negru, lung, fețe late și erau nasuri turtite, și îmbrăcați în piei de focă, croite la fel pentru bărbați și femei. Luntrile lor erau făcute de asemenea din piei de focă, iar sub ele se află chila de lemn”.

Dacă în această primă călătorie Frobisher n-a descoperit trecerea spre Asia, ci un simplu golf, ea capătă oarecare importanță prin faptul că a prilejuit prima întâlnire, dovedită istoricește, între europeni și eschimoșii din America. (Există temeieri serioase pentru presupunerea ca băștinașii aduși de Cortereal din Labrador și prezentați regelui Manuel al Portugaliei, în 1500, nu erau eschimoși, ci indieni).

Frobisher n-a mai zăbovit mult în Țara lui Baffin, mai ales că echipajul lui se împrăștiase (cinci marinari, care plecaseră cu o barcă să facă schimb de mărfuri cu eschimoșii, dispăruseră fără urmă). Pe de altă parte, începuse toamna și oamenii săi nu erau nici obișnuiți și nici pregătiți pentru o iarnă arctică.

La Londra, unde a ajuns în octombrie, cu optsprezece marinari și un eschimos, Frobisher a fost primit cu cele mai mari onoruri. Regina i-a

acordat titlul de „Amiral principal al tuturor mărilor, lacurilor, pământurilor și insulelor, țărilor și locurilor nou descoperite, mai cu seamă în China”. S-a înființat imediat „Compania Chinei” și regina însăși a depus cea mai mare parte a capitalului societății și a echipat o navă de două sute de tone. Frobisher și-a păstrat nava „Gabriel” primind și nava care dezertase și se înapoiase între timp în Anglia. În total: o sută și patruzeci de oameni - marinari, soldați, deoarece, conform ordinului strict al reginei, nava cea mare trebuie încărcată cu minereu de aur și trimisă imediat înapoi, în Anglia.

În Meta Incognita, oamenii lui Frobisher debarcă cu steaguri și mărșăluiră în sunete de trâmbiță prin fața eschimoșilor uimiți. Apoi, calele navelor fură Umplute cu peste două sute de tone de minereu aurifer (de fapt simple pietre lipsite de orice valoare) și în septembrie corsarul sosi triumfător la Londra. O savantă comisie regală stabili numaidecât că minereul cuprinde mult aur și că strâmtoarea lui Frobisher duce direct în China. Nu sunt singurele confuzii legate de această expediție: văzând un morman de oase lângă o așezare eschimosă, Frobisher le-a luat drept oase omenești, trăgând concluzia că băștinașii sunt antropofagi; pe o insulă a zărit o bătrână urâtă și a crezut că e... diavolul, drept care pe harta lui a apărut o nouă denumire geografică: „Insula Diavolilor”.

În iarna aceea, Frobisher a fost eroul cel mai sărbătorit în Anglia. Febra aurului îi cuprindea pe englezi (la câteva decenii după ce-i cuprinsese pe spanioli) și în primăvara următoare fură echipate cincisprezece nave și puse sub comanda lui Frobisher - cea mai mare escadră pe care Anglia o trimisese vreodată peste ocean. Această expediție, începută în mai 1578, avea trei scopuri bine precizate; mai întâi, să întemeieze o colonie și să construiască o cetate la intrarea în „strâmtoare”, întrucât noua „țară a aurului” putea să atragă și atenția altor puteri maritime: în al doilea rând, să înceapă imediat exploatarea minelor de aur: în sfârșit, să continue cu navele mici explorarea „strâmtoarii” și, dacă va fi cu putință, să ajungă în China.

De data aceasta, însă, Frobisher fu urmărit de ghinion; se iscă o puternică furtună de zăpadă, una dintre navele mari se ciocni de un ghețar și se scufundă, celelalte fură risipite spre sud, unde au rătăcit câțva timp până când Frobisher reuși să le adune. Înaintând apoi spre nord-est descoperi trecerea dintre Meta Incognita la vest și un grup de insule mici la est: deveni acum limpede că Meta Incognita nu poate fi un continent, căci era așezată între două strâmtoari - una reală, la sud (Strâmtoarea Hudson) și alta imaginară, la nord („Strâmtoarea” Frobisher).

Prins de toamnă, Frobisher a renunțat să mai construiască o cetate la intrarea în „strâmtoare”;

când calele tuturor navelor au fost umplute cu „minereu de aur”, a pornit spre Anglia. Dar chiar în ziua următoare, o nouă furtună a împrăștiat navele care apoi s-au întors câte una în diferite porturi engleze. De data aceasta, probele de minereu au nimerit pe mâini mai pricepute, care n-au reușit să descopere în ele vreo fărâmbă de aur...

Cei ce s-au ocupat cu istoria descoperirilor geografice îl nedreptățesc, în general, pe corsarul Martin Frobisher. Este adevărat că această „cea mai mare expediție engleză întreprinsă peste ocean în secolul al XVI-lea” n-a dat nici pe departe rezultatele scontate deoarece, Meta Incognita s-a dovedit a nu fi un continent, ci o insulă, strâmtoarea Frobisher nu era o strâmtoare, ci un golf, iar așa-zisul minereu de aur nu conținea aur. Totuși, în decursul expedițiilor sale Frobisher a cercetat Groenlanda și Țara lui Baffin, a pătruns primul în strâmtoarele care mai târziu vor căpăta numele lui Davis și Hudson. El a fost primul european care a întâlnit pe eschimoșii americani și primul care a studiat natura aisbergurilor - a observat că, atunci când se topesc, se transformă în apă dulce, de unde concluzia că se formează pe uscat și apoi lunecă în mare.

După eșecul ultimei sale expediții în regiunile nordice, Frobisher a renunțat să mai caute drumul de nord-vest, revenind la vechea sa activitate de corsar. Ca și prietenul său Drake,

ajunsesse la concluzia că aurul e mai ușor de găsit în calele navelor spaniole care se întorceau din Indiile Apusene...

Alți doi navigatori englezi care se ocupau (între altele) cu pirateria - Richard Grenville și Walter Raleigh - au întreprins expediții asemănătoare comandate de regina Elisabeta. Raleigh, care la un moment dat ajunsesse favoritul reginei, a ordonat cercetarea regiunii de la nord de Florida (pe atunci posesiune spaniolă), trimițând cinci nave sub comanda lui Richard Grenville. Noua regiune a primit numele de Virginia, în cinstea reginei. Cei o sută și optzeci de coloniști așezați aici, după ce au căutat zadarnic minele de aur promise și bancurile de scoici cu perle de lângă țarm, au profitat de faptul că o mică flotă condusă de Francis Drake se întorcea în Anglia după o expediție împotriva coloniilor spaniole și au părăsit noua așezare.

Scurt timp după aceea a sosit acolo Grenville cu trei nave, lăsând în colonia rămasă pustie cincisprezece oameni meniți să vegheze asupra posesiunii lui Raleigh; ei au fost însă măcelăriți de indieni. În 1587, Raleigh a repetat încercarea de a coloniza Virginia, trimițând trei nave cu un grup de două sute de coloniști; dar în timpul războiului anglo-spaniol, noua colonie, lăsată în voia sorții, s-a destrămat, coloniștii murind de foame sau uciși de indieni.

Aceste prime încercări neizbutite de colonizare a



Virginiei (care mai târziu va deveni colonie engleză, apoi unul dintre cele șaptesprezece state libere americane) n-au adus Angliei aur, în schimb i-au adus tutunul („de Virginia...”). Numeroase enciclopedii menționează că în Anglia tutunul a fost introdus în 1583, de Walter Raleigh; acesta fiind unul dintre favoriții palatului și arbitru al modei, obiceiul fumatului a fost repede adoptat în saloanele aristocrației engleze, răspândindu-se apoi și în clasele mai puțin avute. Ca și cartoful, tutunul era socotit în primul rând o plantă medicinală și s-a bucurat de la început de o bună primire, în ciuda faptului că până târziu, în 1724, biserica (chiar mai mulți papi) îl condamna ca fiind „iarba diavolului” și „fumul ce se ridică din iad”.

#### 4.

### **FRANCIS DRAKE: URMĂRILE NEAȘTEPTATE ALE UNEI EXPEDIȚII ÎN PANAMA**

Aurul din calele galioanelor spaniole nu atrăgeau numai pe corsarii englezi, ci și numeroși pirați francezi, olandezi, danezi, care-și găsiseră refugii în Antilele Mici și mai ales în insula Broaștei Țestoase. „Concurența” începuse să devină înverșunată când unul dintre cei mai mari corsari englezi, Francis Drake, reușește, pe de o parte, să deplaseze activitatea piraterească din

regiunea Indiilor de Vest spre țărmurile Spaniei, pe de altă parte, să dea flotei spaniole câteva lovituri grele în dreptul țărmurilor americane dinspre Pacific. Acest pirat, spunea viceregele spaniol din Peru a deschis calea spre Oceanul Pacific tuturor ereticilor hughenoti, calvinilor, luteranilor și altor tâlhari...”

Dacă Francis Drake (născut în 1540, la Crownsdale, în Devonshire) nu și-a câștigat cine știe ce faimă servind sub John Hawkins, în schimb, cinci ani mai târziu va organiza și efectua o expediție piraterească în decursul căreia va dovedi că este într-un totu demn de meșterul lui, și-și va câștiga porecla „Piratul de fier”. Pornește în primăvara lui 1572, cu două nave mici, „Pașa” și „Lebăda” (aceasta din urmă sub comanda fratelui său John), traversează Atlanticul, ancorează lângă Nombre de Dios (astăzi: Panama), coboară pe țărm cu cincizeci de oameni, atacă portul și-l cucerește. O rană la picior, care-l făcea să sufere, precum și faptul că o ploaie torențială făcuse inutilizabil praful de pușcă, îl silesc pe Drake să abandoneze orașul, după ce-l jefuiește în grabă.

Următoarea țintă a lui Drake este Cartagena (în Columbia de astăzi), port puternic apărat, unde nu reușește să captureze decât o singură navă. Dar aici Piratul de fier intră în relații prietenești cu băștinașii sătui de dominația spaniolă și cu câțiva aventurieri hughenoti veniți din Antile, și începe să se ațină la drumul care ducea, prin istmul

Panama, la Nombre de Dios: de dragul aurului spaniol (de fapt: indian), tâlharul de mare se transformase în tâlhar de drumul mare... Așteptarea n-a fost zadarnică, și una dintre celebrele „caravane de aur” spaniole - peste o sută de catâri cu samarele încărcate cu metale prețioase și obiecte de artă - căzu în mâinile tâlharilor.

După luptă, lui Drake îi rămăseseră prea puțini oameni ca să poată căra toată prada până la micul golf unde așteptau „Pașa” și „Lebăda”.

Atunci tâlharii îngropară în grabă o parte a obiectelor jefuite, lăsară în voia sorții răniții și porniră spre țarm cu ranițele încărcate cu aur - fiecare cât putea să ducă. Pe mulți dintre ei lăcomia i-a pierdut: spaniolii căpătaseră întăriri din Nombre de Dios și-i urmăreau de aproape pe tâlhari, care uneori preferau să accepte lupta inegală decât să arunce în drum prețioasa povară. Totuși, se pare că aproape trei sferturi din grupul de englezi și hughenoți a reușit să ajungă pe bordul navelor, unde prada a fost împărțită cinstit.

Drumul de înapoiere, Drake a fost nevoit să-l facă pe galionul spaniol capturat în fața Cartaginei, deoarece îi rămăseseră prea puțini oameni ca să poată alcătui echipaje și pentru celelalte nave: din șaiszeci și cinci câți plecaseră, în Anglia s-au înapoiat doar treizeci de oameni, ce-i drept, acești norocoși nu mai aveau grija zilei de

măine, partea lor din aurul spaniol capturat fiind suficientă pentru mulți ani de trai îndestulat.

Dar unii, dintre ei - cu sângele fierbinte și firea neastâmpărată, care au caracterizat dintotdeauna pe adevărații tâlhari ai mării - nici nu se gândeau să se așeze pe la casele lor. Printre aceștia se număra și John Oxenham, fost bucătar pe „Lebăda”.

Oxenham și-a făcut socoteala că, dacă ar ajunge

Sir Francis Drake (c. 1540 - 1596), poreclit „Piratul de fier”, unul dintre cei mai mari amirali englezi; a avut o contribuție de seamă la înfrângerea, în 1588, a vestitei flote spaniole cunoscute sub numele de Invincibile Armada.

FRANCISCVS DRAECK • NOBILISSIMVS  
EQVES ANGLIAE • IS EST QUI TOTO T  
TERRARVM ORBE GRENIVGO

ad circumdūctis peruenit  
in longitudine, in latitudine  
ne est impossibile, est.



din nou în Panama, ar putea să pună mâna pe aurul ascuns acolo la expediția precedentă - pradă ușoară, obținută fără lupte sângeroase cu spaniolii. Cum Francis Drake era ocupat în Irlanda, unde izbucnise războiul, bucătarul nostru strânse în jurul lui câțiva dintre foștii participanți la atacul caravanei spaniole, echipă o navă și porni la drum. Ajuns în Panama, cercetă pe rând toate ascunzătorile știute de el și... le găsi goale. De la indieni află că spaniolii puseseră mâna pe răniții părăsiți de Drake în pădure și, cu metodele de convingere caracteristice conchistadorilor aceluși veac, îi siliseră să dezvăluie locurile unde se aflau îngropate comorile jefuite.

Atunci Oxenham și oamenii lui ținură sfat și ajunseră la concluzia că, dacă tot se aflau în această parte a lumii unde caravanele și galioanele spaniole nu mai pridideau să care bogățiile, ar fi păcat să se întoarcă acasă cu mâna goală. Cu ajutorul câtorva sute de indieni - care aveau oricum o socoteală mai veche cu spaniolii - reușiră să transporte un canu (canoe) mare prin pădurea virgină din Panama, până pe coasta apuseană a Americii Centrale. Astfel se face că fostului bucătar John Oxenham îi revine meritul de a fi primul pirat englez care, cu câțiva ani înainte de Francis Drake, a bântuit în apele Oceanului Pacific.

Spaniolii se simțeau în siguranță pe aceste

meleaguri, așa că nu e de mirare că un galion de mare capacitate, încărcat cu aur provenit de la Quito, a lăsat mica navă a lui Oxenham să se apropie de el, bord lângă bord. Când căpitanul galionului și-a dat seama cu cine are de-a face, era prea târziu; îndrăznețul bucătar obținut ca pradă o uriașă cantitate de aur, din care mica lui navă nu putea să transporte decât o infimă parte.

Acum se dovedi că John Oxenham, deși deosebit de întreprinzător și de temerar, nu avea talentul de organizator și geniul marilor navigatori - caracteristice lui Francis Drake. În loc să plece cu galionul capturat, ocolind America de Sud - pe un drum ce-i drept dificil, dar pe care până la urmă ar fi putut ajunge în Anglia - încercă să se întoarcă pe aceeași cale către nava lui englezească, ancorată undeva într-un golful de pe coasta atlantică a Americii Centrale. Pe drum căzu în mâinile spaniolilor care stăteau la pândă, pierdu doisprezece oameni, fu luat prizonier, dus la Lima și spânzurat.

între timp, Drake se întorsese din Irlanda și pregătea una dintre cele mai mari expediții piraterești cunoscute în istorie. Suntem în 1577 și faima lui se răspândise pe „cele șapte mări ale lumii” - cum se spunea atunci. Englezii îl numeau Piratul de fler, iar spaniolii îi spuneau El Draque - nume pe care-l dădeau în Evul Mediu unui monstru marin...

După relatările contemporanilor era un om

înzestrat cu multă voință, dar cu o fire nestăpânită. Era irascibil, crud și superstițios - bântuit de superstiții exagerate chiar și pentru vremea sa. Într-o zi, de pildă, prins de o furtună pe mare, a început să strige că elementele naturii s-au dezlănțuit din pricina unor vrăji făcute de un dușman al său aflat la bord, că „totul a ieșit din cufărul lui”; bineînțeles că „vrăjitorul” a fost imediat ucis.

Totuși, datorită calităților sale excepționale de navigator, cei ce comandau expedițiile pirateresti, și regina însăși (care își primea partea ei din „beneficii”), îl preferau, în general, celorlalți mari navigatori englezi ai vremii. Această preferință s-a dovedit întru totul justificată, căci piratul Drake a reușit să ducă la bun sfârșit o expediție pe care niciun alt pirat până la el n-o realizase (ci numai un navigator portughez cu numele de Magellan): ocolul lumii.

## 5.

### **„PIRATUL DE FIER” FACE OCOLUL LUMII**

Când a părăsit, în decembrie 1577, portul Plymouth, Francis Drake nu știa că expediția sa se va încheia cu o călătorie în jurul lumii: scopul său principal era o incursiune pe țărmurile dinspre Oceanul Pacific ale coloniilor spaniole - expediția precedentă (sfârșită tragic pentru Oxenham și

oamenii lui) arătase că pentru un pirat îndrăzneț era o zonă de operații deosebit de prielnică.

Comanditarii expediției erau regina Elisabeta și câțiva înalți demnitari care au furnizat fondurile necesare - bineînțeles cu condiția ca Drake să nu le divulge numele, deoarece aceasta ar fi creat dificultăți și mai mari cu Spania. Flota piraților cuprindea patru nave și câteva pinase ca vase auxiliare.

Drumul până la țărmul Americii de Sud (gurile fluviului La Plata) a decurs fără incidente deosebite: Drake a capturat un vas portughez, deoarece una dintre navele lui, „Benedict”, se dovedise cam șubredă pentru asemenea expediție. Apoi mica flotă a piraților a înaintat încet spre sud, până pe țărmul Patagoniei, unde englezii au venit pentru prima oară în contact cu băștinașii. Un însoțitor al lui Drake, care a publicat o relatare a călătoriei, îi descrie astfel pe patagonezi: „Erau oameni blajini și au arătat o asemenea înțelegere pentru nevoile noastre cum n-am întâlnit nici printre creștini. Ne aduceau hrană și păreau mulțumiți că ne pot ajuta.”

La sfârșitul lui iunie, flota piraților aruncă ancora în micul golf San Julian, unde iernase Magellan. Aici, Drake l-a învinuit pe unicul pasager al expediției, pe nume Doughty, de complot; judecat de un tribunal militar constituit ad hoc, Doughty a fost găsit vinovat și executat pe loc. Mai târziu unii au pretins că n-a existat niciun



complot și că Drake n-a vrut decât să-l imite pe Magellan, așa cum îl imitase și când s-a oprit să ierneze în golful San Julian. Întâmplarea l-a ajutat apoi pe Drake căci, întocmai ca Magellan, a pierdut și el un vas în drum spre Țara Focului - nava „Elisabeth”...

Înainte de a intra în strâmtoarea Magellan, Drake porunci să se scoată de pe altă navă avariată greumentul și piesele de fier, apoi dădu foc carcasei. Avea acum o singură navă mare, „Pelican”, de două sute și patruzeci de tone și câteva vase auxiliare mici.

În strâmtoarea Magellan, mica flotă înainta încet, cu multă băgare de seamă. Pe țărm, pirații au zărit băștinașii; cronicarul expediției ne spune că: „...vasele și obiectele sălbaticilor păreau lucrate cu multă iscusință, erau chiar frumoase. Bărcile făcute din scoarță de copac nu erau astupate cu câlți și nici cătrănite, ci numai acoperite la încheieturi cu fâșii de piele de focă, dar atât de strâns, încât apa nu pătrundea prin ele. Tot din scoarță de copac erau făcute cănila și gălețile lor. Cuțitele erau făcute din scoici uriașe; după ce rupeau marginile, le șlefuiu de pietre până deveneau de ajuns de ascuțite”.

Uricarul lui Drake ne dă astfel prima descriere a fuegienilor și a modului lor de viață. (Charles Darwin, care a trecut pe aceste meleaguri cu un sfert de mileniu mai târziu, avea să scrie: „...Barca este cel mai complicat dintre obiectele lor și a

rămas în decursul ultimelor două sute și cincizeci de ani așa cum o cunoaștem, din descriere”).).

Drumul prin strâmtoare a durat destul de mult. Navele au fost deviate de furtună spre sud și avem motive temeinice să presupunem că fără să știe, Drake a ocolit temutul cap Horn (care abia după vreo patru decenii își va căpăta numele său olandez). Ajuns în Oceanul Pacific, Drake s-a grăbit să înainteze spre nord: exploratorul se grăbea să redevină pirat. Dar o furtună l-a reținut multă vreme (cincizeci și două de zile); o navă a dispărut fără urmă, alta a fost aruncată de furtună înapoi în strâmtoarea Magellan, a ieșit în Oceanul Atlantic și s-a întors în Anglia. Abia la sfârșitul lunii octombrie furtuna s-a potolit; cronicarul de pe „Pelican” scrie: „Deodată totul s-a îndreptat ca prin farmec: munții au căpătat o înfățișare ospitalieră, cerul zâmbea, marea era ascultătoare...”

Superstițiosul Drake a socotit că a venit vremea să „spargă ghinionul” și a rebotezat „Pelicanul”, punându-i numele „Golden Hind” („Ciuta aurie”). După unii autori, între care A. Thomazi de la Academia de marină din Paris, Hind este o formă a lui Hindu, prin urmare noul nume al navei ar sugera „Țara indiană a aurului”. În sprijinul acestei din urmă teorii vine și faptul că în acea vreme erau foarte răspândite legendele despre misteriosul și nespus de bogatul El Dorado - legende acreditate cu insistență de conchistadorii

spanioli „Golden Hind” se îndreaptă, așadar, spre nord, aruncând ancora lângă insula Chiloe, populată de indieni araucani „care fugiseră de pe continent din pricina cruzimii spaniolilor”. Băștinașii nu mai aveau încredere în europeni și când Drake debarcă pe țărm cu zece marinari înarmați îl atacară; doi pirăți fură uciși și Drake socoti că e mai prudent să plece. Dar mai departe, spre nord, indienii i-au întâmpinat pe străini cu prietenie, ba le-au dat și un pilot care i-a condus la Valparaiso. Aici, Drake a prădat orașul jefuind până și bisericile, și a capturat în port caravela spaniolă „Los Reyes”, încărcată cu vin și... cu o oarecare cantitate de aur”.

Mai departe, spre nord, Drake oprește într-un mic golf ferit din regiunea Atacama, unde „Ciuta aurie” este reparată - coca și chila curățate de scoici și cătrănite, pânzele și parâmele întărite. În drumul său spre nord, Drake își dă seama că hărțile spaniole de care se slujea erau greșite; coasta chiliană era însemnată ca având direcția nord-vest; Drake corijează aceste hărți deoarece constată că toată coasta chiliană se întinde în general de la sud spre nord, după care cea peruviană cotește într-adevăr spre nord-vest. (Este posibil ca hărțile spaniole să fi fost cu intenție greșite, spre a induce în eroare pe navigatorii care ar fi voit să ia în stăpânire teritoriile Lumii Noi în numele altor state). Oricum, după călătoria lui Drake, pe hărțile europene conturul

Americii de Sud a apărut corect, așa cum ne este cunoscut azi.

După ce a fost reparată, „Ciuta aurie” porni să vâneze nava spaniolă „Nuestra Senora de la Conception” care colecta aurul și argintul din porturile vestice, ducându-le în Panama, unde erau încărcate pe catări și transportate pe coasta Atlanticului. Drake promise un lanț de aur marinarului care va zări primul nava spaniolă; la Callao, unde erau ancorate în radă treizeci de nave spaniole, Drake nu se sfii să între cu „Ciuta aurie” și să stea acolo toată noaptea, trăgând cu urechea la marinarii de pe vasele învecinate care vorbeau cu glas tare despre „Nuestra Senora”. Află astfel că nava spaniolă avea doar un mic avans; dimineața, Drake ridică ancora și curând o ajunse din urmă.

Căpitanul spaniol îl lăsă să se apropie, iar când își dădu seama cu cine avea de-a face era prea târziu ca să mai poată folosi tunurile. După o luptă scurtă, pirații puseră mâna pe navă și începură să care prada pe „Ciuta aurie”: mai întâi pietrele prețioase, apoi aurul și la urmă argintul.

Întrebat de căpitanul spaniol dacă s-a declarat război între Anglia și Spania, Drake i-a răspuns că spaniolii l-au jefuit pe el și pe Hawkins și că acum vrea să-și acopere paguba.” În dimineața următoare, scrie cronicarul lui Drake, a început inventarierea și estimarea prăzii, care a durat șase zile... Am găsit aici pietre prețioase, 13 lăzi cu monede de argint, 80 de pfunzi (circa 36,6 kg. -

H.M.) de aur, 26 butoaie cu argint nemarcat... La sfârșitul celei de a șasea zile ne-am luat rămas bun de la proprietarul vasului: el a plecat oarecum ușurat spre Panama, iar noi am ieșit în larg”.

Așadar, Drake n-a „confiscat” nava spaniolă, nici nu i-a dat foc cum era obiceiul. Ba, mai mult, la despărțire i-a dăruit căpitanului spaniol o medalie pe care era gravat numele său într-o formă de circumstanță: Francesco Draque. Aceasta se întâmplă într-un secol în care pirații îi vindeau pe captivi ca sclavi sau îi aruncau pur și simplu peste bord. Iată, așadar, încă o trăsătură a firii atât de contradictorii a lui Drake - gesturi neașteptate, pline de fantezie, cu un caracter romanțios-medieval.

Drake socotea că întoarcerea prin strâmtoarea Magellan era primejdioasă, căci era posibil ca acolo să-l aștepte spaniolii. (Ulterior s-a dovedit că avea dreptate; într-adevăr, o escadră militară fusese trimisă să-i taie calea). De aceea, hotărî să se întoarcă pe mult discutatul drum de nord-vest (suntem în perioada expedițiilor lui Frobisher) ocolind America de Nord. Având în cala „Ciutei aurii” o pradă ce se cifra la o sumă uriașă, nu mai ataca marile orașe, ci, ocazional, numai așezările modeste și navele de tonaj mic.

După ce a urcat în lungul coastei mexicane spre nord, vremea s-a schimbat brusc. A început să ningă, parâmele s-au acoperit cu gheață, ceața deasă silea adesea nava să stea pe loc. Vreme de

două săptămâni Drake n-a reușit să stabilească poziția navei nici după soare și nici după stele. Atunci hotărî să se întoarcă spre sud și a ajuns într-adevăr într-o regiune pe care cronicarul o caracterizează ca „...un ținut minunat, cu climă blândă”. Este actualul golf San Francisco, în apropierea căruia pirații au aruncat ancora; apoi au debarcat pe țărm, instalând o tabără pe care au întărit-o. Băștinașii - indieni din California - nu manifestau intenții ostile, ci se uitau numai cu uimire la străini. Mai târziu le-au adus chiar daruri, pene și saci cu tutun. Într-o zi a apărut în tabără și căpetenia tribului, însoțit de războinici înveșmântați în mantii de blană. Atunci Drake hotărî că venise momentul să anexeze oficial regiunea, transformând-o în posesiune engleză. Cuvântarea - într-o limbă pentru el de neînțeles - pe care i-o adresase șeful tribului, o interpretă ca o rugămintă a „regelui” din partea locului de a lua țara sub protecția sa. Ținu și el o scurtă cuvântare, arătând că „în numele reginei, pun stăpânire pe întreaga țară, pe care cu același prilej o botez Albion”. L-au îndemnat la aceasta - scrie cronicarul - două pricini: „în primul rând culoarea albă a stâncilor de pe țărm, iar în al doilea rând, dorința de a lega această țară de patria noastră, care s-a chemat pe vremuri astfel”.

Înainte de a pleca din Noul Albion, Drake procedă în felul exploratorilor portughezi: ridică pe țărm un stâlp, cu o plăcuță de aramă pe care au

fost gravate numele reginei, data sosirii englezilor și data supunerii băștinașilor. Sub placă a prins o monedă de argint cu chipul și stema reginei, iar mai jos a pus să se graveze numele lui.

Sosise acum vremea întoarcerii. După încercarea nereușită de a ocoli America pe la nord, lui Drake îi mai rămăsese o singură soluție: să străbată Oceanul Pacific, apoi să ocolească Africa pe la Capul Bunei Speranțe. O adoptă, cu atât mai mult cu cât, cu prilejul capturării unei nave spaniole, pusese mâna pe doi piloți care cunoșteau drumul, precum și pe hărți destul de bune cu privire la Marea Chinei și regiunea Molucelor.

„Ciuta aurie” porni mai întâi către insulele Mariane. Timp de șaiszeci și opt de zile, pirații nu văzură decât cerul și apa; abia la sfârșitul lunii septembrie s-a ivit în zare pământul - una dintre insulele Moluce - dar din pricina vânturilor potrivnice, reușiră să debarce abia în noiembrie, în insula Ternate. Locuitorii de aici, care se aflau în dușmănie cu portughezii, îi aprovizionară pe englezi.

Hărțile spaniole se dovediră a nu fi chiar foarte exacte, căci „Ciuta aurie” a rătăcit apoi vreme de o lună prin labirintul de insulițe de la sud de Celebes (astăzi: Sulawesi, în Indonezia); la un moment dat, era cât pe ce să piară, lovindu-se de un recif. Lângă Java, pirații au aflat de la localnici că în apropiere se află nave mari, asemănătoare cu

„Ciuta aurie”, și atunci Drake, care nu avea deloc poftă să se măsoare cu portughezii (nava era îngreunată de aurul spaniol și de mirodenii achiziționate pe drum) porni drept spre Capul Bunei Speranțe, ocoli Africa pe la mijlocul lui iunie 1580, iar la sfârșitul lui septembrie își făcu intrarea triumfală la Plymouth, după doi ani și zece luni de la plecare. Astfel s-a încheiat cea de a doua călătorie în jurul lumii, începută ca o simplă expediție piraterească.

Cu toate că efectuată la aproape o jumătate de veac după cea a lui Fernao Magalhaes (mai cunoscut sub numele de Magellan), expediția lui Francis Drake în jurul lumii constituie o realizare cu totul excepțională pentru acea vreme. Nu trebuie să pierdem din vedere nici faptul că „Golden Hind” s-a întors în portul Plymouth cu comandantul ei la bord, spre deosebire de nava spaniolă „Victoria”, care și-a pierdut comandantul în împrejurări tragice - ucis în insula Cebu din Arhipelagul Molucelor - încheierea călătoriei făcându-se sub comanda locotenentului lui Magellan, pe nume Juan Sebastian El Cano.

În Anglia, întoarcerea lui Drake a fost evenimentul cel mai remarcabil al anului. Făcând abstracție de acțiunile pur piraterești (abordajul, jaful ș. A.), Drake dovedise cu prisosință că este unul dintre cei mai mari navigatori ai vremii lui. Aceasta, precum și faptul că pentru fiecare liră investită comanditarii expediției au primit



patruzeci și șapte de lire, i-a creat o mare popularitate. Regina Elisabeta i-a făcut o vizită pe „Ciuta aurie” și în strigătele entuziaste ale echipajului, l-a ridicat la rangul de cavaler. Legenda, foarte verosimilă de altfel, povestește că regina l-a pus pe Drake să îngenuncheze și i-a luat spada, ca pentru a-l pedepsi, spunându-i: „Drake, regele Spaniei mi-a cerut capul tău. Am venit să ți-l retez!” Apoi l-a bătut cu spada pe umăr și a adăugat: „Ridică-te, sir Francis!”

Piratul Francis Drake deveni astfel sir Francis Drake, membru al aristocrației engleze. Cu alte cuvinte, în loc să fie judecat conform legii și condamnat la moarte pentru piraterie (plângeri existau cu duiumul, mai ales din partea ambasadorului Spaniei - țară cu care Anglia se afla totuși în relații diplomatice), Drake este sărbătorit ca un erou și înnobilat de însăși Elisabeta, pe bordul vasului său pirateresc. Aceasta arată că expresia „Corsarii (sau pirații) Maiestății Sale” - folosită în legătură cu Killigrew, Frobisher, Raleigh, Cumberland, Cavendish, Drake și mulți alții - nu este doar un eufemism, ci corespunde pe deplin unor realități din epoca elisabetană.

Pe de altă parte, gestul regal ne apare oarecum justificat: mai întâi, fiindcă asemenea distincții erau conferite în mod obișnuit marilor navigatori (și Sebastian El Cano fusese înnobilat și primise de la rege un glob de aur cu inscripția *Primus*

*circumdedistime* - „Tu m-ai înconjurat primul”) și apoi, prin faptul că Spania și Anglia se aflau de mulți ani într-un „război rece” (cum s-ar spune acum), care nu va întârzia să atingă un stadiu „fierbinte” în 1588, când Filip al II-lea va trimite împotriva Angliei cea mai mare flotă de război cunoscută până atunci în istorie: Invincibila Armada.

6.

## **CUM A FOST ÎNVINSĂ INVINCIBILA ARMADA**

Pentru spanioli era mai puțin important faptul că expediția piraterească a lui Drake s-a sfârșit cu înconjurul lumii. Ea a avut, însă, importante consecințe diplomatice, între care o înrăutățire simțitoare a relațiilor anglo-spaniole. Ambasadorul Spaniei la curtea Angliei a cerut pedepsirea exemplară a piratului și restituirea bunurilor jefuite, evaluate la mai multe milioane lire-aur. Dar regina Angliei nici nu se gândea să renunțe la asemenea pradă: l-a copleșit pe Drake cu onoruri, l-a înnobilit, se plimba cu el în văzul lumii prin parcul palatului, captivată de povestirile despre aventurile lui atât de neobișnuite. Abilă diplomată, Elisabeta a poruncit să se răspundă ambasadorului spaniol că toate bunurile vor fi păstrate în tezaurul regal până când între Anglia și Spania se vor încheia socotelile în privința pretențiilor reciproce. Pentru

inventarierea și „sigilarea” avuțiilor de pe „Ciuta aurie”, regina a trimis un funcționar cu ordinul ca acesta să-i acorde în prealabil lui sir Francis Drake timpul necesar „pentru a aranja lucrurile”. După cum a declarat însuși Drake „...regina dorea ca nimeni să nu afle cifrele exacte”.

Expediția lui Drake în jurul lumii a mai avut o consecință deosebit de importantă în ce privește rivalitatea dintre Spania și Anglia, ca puteri maritime în plină dezvoltare: ea a descoperit pentru navele engleze regiuni pe care înainte vreme le cunoșteau numai spaniolii și portughezii și a demonstrat că ele constituie o sursă uriașă de bogății obținute fie prin comerț, fie prin piraterie. După memorabila călătorie a Piratului de fier și beneficiile enorme obținute de comanditarii lui, s-au organizat numeroase asemenea expediții, între care se cuvine menționată în primul rând cea întreprinsă în 1586 de Thomas Cavendish.

Mai tânăr cu cincisprezece ani decât Drake, Cavendish se trăgea dintr-o familie nobilă din Suffolk, studiasse la Cambridge și fusese primit la Curte. Ca punct de plecare al expediției alege tot portul Plymouth; se pare că la bordul celor trei nave ale sale avea oameni care serviseră sub Drake pe „Ciuta aurie”, căci o parte dintre locurile alese pentru odihnă și reparația navelor sunt aceleași.

Aristocratul din Suffolk școlit la Cambridge nu s-a purtat mai blând decât piratul Drake -

dimpotrivă: după ce a abordat în apele ecuatoriale nava „Santa Ana”, a spânzurat un călugăr aflat la bordul ei, iar pe marinarii care scăpaseră cu viață i-a debarcat, fără provizii, pe un țărm pustiu. (Sunt procedee obișnuite pentru acel veac. Un alt corsar elisabetan, Anthony Knivet, povestește că, atunci când s-a îmbolnăvit, a fost pur și simplu abandonat, împreună cu alți optsprezece marinari bolnavi, pe o insulă pustie, de către însuși căpitanul navei lor; prins de indieni și vândut ca sclav portughezilor, Knivet izbutește în cele din urmă să scape și, întors în Anglia, își scrie memoriile.).

Thomas Cavendish reușește să repete aproape întocmai performanța lui Drake - ocolește Capul Bunei Speranțe și după doi ani se întoarce la Plymouth cu o singură navă. Este primit ca un erou, iar regina Elisabeta participă la un banchet dat în cinstea lui. Se pare că de data aceasta regina a fost mai puțin prudentă, căci iată ce relatează ambasadorul spaniol într-un raport către Filip al II-lea: „Zilele acestea s-a întors din Peru căpitanul Cavendish. A oferit reginei un banchet pe vasul lui și a povestit cu lux de amănunte despre faptele lui eroice. Fără îndoială că prada lui e importantă, căci sala era decorată cu stofe țesute cu fir de aur și de argint, fiecare marinar avea un lanț de aur la gât, velele erau din damasc albastru și steagurile aveau podoabe dintre cele mai prețioase. Astfel trebuie să fi călătorit și regina

Cleopatra! Nu mai lipseau decât parâmele împletite din fire de mătase... Iar regina se pare că a declarat: «Regele Spaniei este un câine care latră, dar nu mușcă. Dar nu-mi pasă de acest lucru, atâta vreme cât încercăturile de aur și argint ale corăbiilor sale ajung la mine»».

Este limpede că asemenea acțiuni nu erau în măsură să îmbunătățească relațiile anglo-spaniole. Ele s-au înăsprițit cu osebire în 1586 - anul în care Thomas Cavendish a pornit în expediția sa în jurul lumii, iar Drake, în fruntea unei flote de douăzeci și cinci de nave, a prădat câteva porturi de pe insula Haiti și de pe coasta de sud-vest a Mării Caraibilor. Relațiile anglo-spaniole vor atinge tensiunea maximă un an mai târziu, în 1587, când Elisabeta o va executa pe regina catolică scoțiană Maria Stuart - după ce o ținuse în captivitate vreme de aproape nouăsprezece ani. Indiferent de mobilurile care au îndemnat-o pe Elisabeta la acest act (până astăzi părerile istoricilor diferă în această privință...), el nu putea decât să irite pe regele Filip al Spaniei, foarte atașat de catolicism, pe care voia să-l facă să triumfe cu ajutorul armelor. (Filip al II-lea sprijinise rugurile inchiziției spaniole și instituisese un regim de teroare în Țările de Jos unde triumfase reforma).

Spania începu, așadar, să se pregătească de război. O bună parte a flotei militare spaniole se afla ancorată la Cadiz, pe atunci cel mai mare port

spaniol. Francis Drake nu așteaptă o declarație oficială de război - de asemenea acte formale nu se sinchisea etica lui de pirat - ci întreprinde o incursiune de o îndrăzneală aproape nebunească: având numai patru nave - ce-i drept foarte bine înarmate - și bazându-se pe surpriză (care fusese dintotdeauna o aliată de nădejde a piraților) pătrunde în portul Cadiz, unde scufundă sau incendiază treizeci și trei de nave spaniole. „Am pârlit barba regelui Spaniei” va spune el mai târziu, în batjocură, referindu-se la această expediție într-adevăr ieșită din comun.

Pentru mentalitatea de pirat a lui Drake este caracteristic și faptul că nu s-a mulțumit cu acest atac, pe deplin reușit, asupra navelor militare spaniole, ci, pe drumul de înapoiere, a atacat și distrus în largul coastelor Portugaliei câteva zeci de vase comerciale inamice, jefuindu-le. Cea mai bogată pradă i-a furnizat-o un vas portughez care venea din India încărcat cu mirodenii - atât de bogată, încât fiecare marinar din escadra lui Drake se putea retrage „până la sfârșitul vieții lui”.

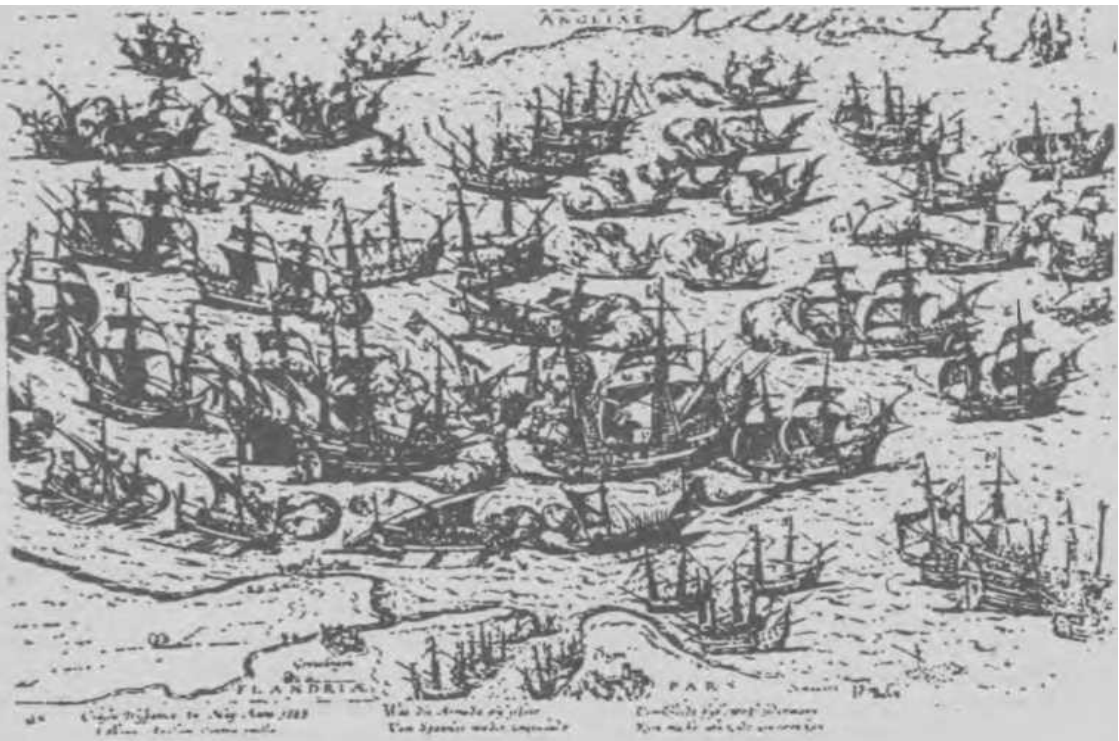
La ordinul lui Filip al II-lea a fost mobilizată întreaga flotă spaniolă și portugheză (între 1580 și 1640 Portugalia era unită cu Spania), cuprinzând o sută și treizeci de nave cu opt mii de marinari, precum și nouăsprezece mii de soldați care urmau să debarce în Anglia. Această „Invincibila Armada”, cum o numeau spaniolii, a părăsit Lisabona în 1586, sub comanda ducelui Alonzo de

Medina-Sidonia. Flota militară engleză cuprindea doar șaptezeci de nave relativ mici, la care s-au adăugat în grabă câteva zeci de nave particulare, cu un total de șaptesprezece mii cinci sute de marinari. Forțele maritime engleze erau comandate, bineînțeles, tot de un aristocrat, lordul Haward of Effingham, dar cuprindeau marinari cu multă experiență și pe cei mai vestiți pirați, printre care Howkins și Drake - acesta din urmă în calitate de viceamiral. În afară de aceasta, forțelor engleze li s-a alăturat flotila de vase de coastă a lordului Seymour, precum și o escadră olandeză cuprinzând echipaje experimentate.

Invincibila Armada s-a îndreptat, prin Marea Mânecii, spre Flandra (pe atunci sub ocupație spaniolă), unde urma să îmbarce, pe vase mari de transport, o armată compusă din treizeci de mii de pedestrași și patru mii de călăreți, care sub protecția Armadei, trebuia să străbată cei o sută de kilometri până în Anglia. Este cea mai mare desfășurare de forțe militare combinate - navale și terestre - cunoscută până atunci. Planul de atac spaniol fusese întocmit de amiralul Bassano - după concepțiile de strategie navală stabilite la Lepanto - amiral de școală veche și care, de altfel, murise scurtă vreme înainte de începutul ostilităților împotriva Angliei.

Flota engleză a lăsat Armada spaniolă să pătrundă în Marea Mânecii, apoi i-a căzut în spate atacând și distrugând navele care rămâneau în

urmă - tactică familiară căpitanilor de pirați și care dădu rezultate: englezii „smulgeau din coada păsării spaniole o pană după alta”, spune un cronicar al vremii. La ordinul amiralului, Armada s-a oprit în locul cel mai îngust al strâmătorii, în dreptul țărmului Franței, așteptând sosirea trupelor din Flandra... care la rândul lor așteptau ca Armada să curețe strâmtoarea de navele engleze și olandeze care constituiau un pericol pentru vasele greoaie de transport. Cum s-a stârnit vântul, englezii au trimis spre escadra inamică vase de incendiere; pe navele spaniole a izbucnit panica, unele s-au împrăștiat, multe au pierdut legătura cu vasul-amiral. Profitând de panică, englezii au început bătălia, care a durat



Bătălia dintre flota engleză și Armada spaniolă (1588).



până la căderea nopții.

Se înfruntau aici două concepții cu privire la strategia navală: cea veche, de la Lepanto, folosind nave de mare tonaj și având pe bord soldați cu armament greu care nu interveneau decât după abordaj - și cea nouă, folosind nave ușoare, lesne manevrabile, care evitau abordajul urmărind scufundarea flotei inamice cu ajutorul artileriei sau prin incendiere. Spaniolii au luptat cu înverșunare, dar până la urmă au fost înfrânți, suferind pierderi grele.

Armada n-a mai putut face joncțiunea cu vasele de transport care o așteptau în Flandra, deoarece escadrele ei fuseseră izolate de către navele engleze, mai mobile; și nici nu se putea întoarce în Spania, strâmtoarea fiind blocată de flota engleză. Vântul dinspre sud o mână către Marea Nordului, în timp ce englezii continuau să hărțuiască navele rătăcite sau rămase în urmă; era o tactică eficace, cu atât mai mult cu cât spaniolii se aflau în ape străine, pe când englezii și olandezii erau „la ei acasă”. Totuși, Drake nu îndrăznea să dezlănțuie un atac general, deoarece munițiile flotei engleze erau pe sfârșite.

Singura soluție care le rămăsese spaniolilor era să se întoarcă în patrie ocolind țărmurile nordice ale Scoției și Irlandei. În ajutorul lui Effingham și al lui Drake veni un factor imprevizibil: stihiiile dezlănțuite ale naturii. În dreptul insulelor Orkney, Armada fu surprinsă de o furtună

năprasnică; navele spaniole fură risipite în toate direcțiile, multe s-au lovit de stânci scufundându-se, iar valurile aruncau la mal mii de cadavre. Naufragații care au reușit să ajungă la țarm au fost măcelăriți, sau luați prizonieri și apoi executați.

Mai mult de jumătate din navele Invincibilei Armada n-au izbutit să se întoarcă în Spania: dintre marinari și soldați au murit peste douăsprezece mii de oameni, înecați sau uciși pe țărmurile Scoției, după ce naufragiaseră. Spania primise o grea lovitură - Anglia se afirma ca putere maritimă în plină ascensiune, datorită în bună parte acelor navigatori capabili, îndrăzneți și lipsiți de scrupule, pe care istoria îi desemnează uneori sub numele de „Pirații Maiestății Sale”.

Marii corsari ai epocii elisabetane, fie aristocrați prin naștere, fie înnobilați de regină, au avut, în general, un sfârșit trist, uneori tragic.

Sir Francis Drake și sir John Hawkins (acesta din urmă fusese înnobilit în 1588, după înfrângerea Armadei) au pornit în 1595, să prade San Juan de Uloa (pe insula cu același nume, în fața portului mexican Vera Cruz), în fruntea unei escadre de douăzeci și cinci de nave. Erau bărbați trecuți de prima tinerețe; Drake avea cincizeci și cinci de ani, iar Hawkins șaiszeci și trei (iar nu 75, cum presupunea L. Buhnau în op. Cât.) în drum se opresc în insulele Canare și încearcă un atac asupra orașului Las Palmas, dar sunt nevoiți să se

retragă spaniolii învățaseră câte ceva din lecțiile primite și întăriseră forturile orașelor prevăzându-le cu artilerie modernă. La fel pățiră englezii și la Porto Rico unde, după o luptă înverșunată, se retraseră cu pierderi grele. John Hawkins își găsi aici sfârșitul: după unii, lovit de proiectilul tras de o muschetă spaniolă, după alții, de inimă, în urma unei certe violente cu Drake.

Drake mai dădu un ultim atac, în care reuși să scufunde o fregată spaniolă, în schimb pierdu patru sute de oameni. Se îndreptă atunci spre Cartagena și Panama - regiune pe care o cunoștea bine din expedițiile sale din tinerețe - dar nici aici nu avu mai mult succes. În timp ce pregătea atacul asupra fortului din Porto Bello, „portul aurului”, cum i se spunea, Drake se îmbolnăvi de dizenterie și dădu ordinul de întoarcere în patrie. Nu avea să mai revadă țărmurile Angliei, unde fusese de atâtea ori primit cu urale și sărbătorit ca un erou - a murit la 7 februarie 1596, pe drum și, conform dorinței sale, și-a găsit mormântul pe fundul oceanului, după tradiția marinărească. Escadra engleză a pierdut, în această expediție, zece nave și o mie cinci sute de oameni, precum și doi dintre cei mai străluciți amirali.

Spaniolii Continuară să ia măsuri de apărare a flotei lor comerciale împotriva corsarilor englezi, deoarece Walter Raleigh, George Clifford Cumberland (cărui regina îi dăduse Ordinul Jartierei, cea mai mare decorație engleză) și alții

continuau să organizeze expediții pirateresti împotriva lor. Între altele,recurseră la o soluție relativ simplă (la care vor recurge și englezii, trei veacuri mai târziu, în timpul celui de-al doilea război mondial, din pricina atacurilor submarinelor germane): organizarea convoaiele de vase comerciale, care nu străbăteau Atlanticul decât de două sau de trei ori pe an, sub protecția vaselor de război.

Nici Walter Raleigh, ultimul mare corsar elisabetan, n-a avut un sfârșit mai fericit. După moartea reginei Elisabeta este acuzat de conspirație împotriva regelui Iacob I și închis în Turnul Londrei, unde va sta vreme de treisprezece ani și va scrie o „Istorie universală”. Eliberat, pleacă (la vârsta de șaiszeci și cinci de ani) în Guyana, unde n-are mai mult succes decât au avut Hawkins și Drake în ultima lor expediție. Întors la Londra este arestat, condamnat și decapitat (1618); nu se știe nici până astăzi - și probabil că nu vom afla vreodată - care a fost rolul său în conspirația împotriva lui Iacob I (fiul reginei catolice Maria Stuart) și dacă procesul lui n-a fost decât o înscenare.

7.

## **SIR HENRY MAINWARING: „DESPRE ÎNCEPUTURILE, OBICEIURILE ȘI SUPRIMAREA PIRAȚILOR”**

Sub domnia Stuartilor - Iacob I și Carol I (1603-1648) - comerțul Angliei decade, în parte și datorită faptului că pirații barbarești deveneau tot mai îndrăzneți (suntem în perioada expedițiilor lui Simon Danser poreclit Capitaine Diable și a aliatului său John Warde), avântându-se până aproape de coastele engleze. Pe de altă parte, asistăm și la o recrudescență a activității piraților englezi, ce-i drept nu în stilul impunător al unor Drake sau Hawkins. Căpitanul John Smith, unul dintre marii călători ai vremii, arată (într-o lucrare autobiografică intitulată: *The True Travels and Adventures of Capitaine John Smith*): „După moartea grațioasei noastre regine Elisabeta... regele Iacob, care domnise din copilărie în pace cu toate națiunile (la vârsta de un an se urcase pe tronul Scoției, sub numele de Iacob al VI-lea; în 1603, la vârsta de treizeci și șapte de ani, devine și rege al Angliei, sub numele de Iacob I - H.M.), se vedea în situația de a nu avea ce face cu războinicii de profesie. Cei bogați rămăseseră cu ce aveau, iar cei săraci, care n-aveau cu ce-și duce traiul, s-au făcut pirați...”

Totuși Anglia a dat și sub Stuarti doi pirați vestiți, ambii de origine nobilă: sir Henry Mainwaring și sir Francis Verney, ale căror biografii prezintă unele analogii cu cele ale marilor corsari ai epocii elisabetane. „Mainwaring a fost unul dintre acele genii care au trăit într-o epocă nepotrivită. Fără îndoială că dacă s-ar fi născut cu cincizeci de ani mai devreme, faima lui ar fi rivalizat cu cele ale marilor navigatori Drake și Raleigh”, este de părere Philip Gosse (în op. Cât.).

Henry Mainwaring s-a născut în Shropshire și a studiat la Oxford; după ce a fost avocat, soldat și marinar - profesiuni în care n-a prea avut succes - a achiziționat o navă mică, de șaptezeci de tone, pe care a botezat-o „Resistance” și a pornit spre Antile „să facă negoț”. În apropiere de Gibraltar, oamenii de pe bord aveau să afle de ce alesese Mainwaring, pentru „negoțul” său, o navă atât de mică, de rapidă și de bine înarmată: tânărul căpitan strânse echipajul pe punte, anunță că renunță la călătoria în Antile și că are de gând să atace toate navele spaniole pe care le va întâlni. Ca bază de operații, Mainwaring alesese Marmora pe coasta barbarescă.

Expedițiile proaspătului pirat au fost încununuate de un deplin succes și în scurt timp Mainwaring se afla în fruntea unei flote alcătuită din nave spaniole capturate. Se bucura de faima că n-a cruțat niciodată o navă spaniolă, și că nu s-a atins vreodată de o navă engleză - ba, mai

mult, pe cât îi era cu putință, îi împiedica și pe ceilalți pirați să jefuiască navele care arborau pavilionul englez. Nu este deci de mirare că în porturile engleze era sărbătorit ca un erou, iar în sudul Irlandei - unde se aflau alte ascunzători de-ale sale - bogăția și generozitatea lui îl transformaseră într-o figură legendară.

Filip al III-lea, regele Spaniei, care învățase câte ceva din trista experiență a predecesorului său căruia pirații englezi îi înjumătățiseră Armada, îi oferi lui Mainwaring o sumă mare de bani și un post important în serviciul flotei spaniole. Dar piratul care studiasse la Oxford refuză categoric, după cum refuză și propunerile beifului de Tunis care-i oferea o asociație avantajoasă cu condiția să treacă la islamism.

În 1614, flota piraterească de sub comanda lui Mainwaring se mărise atât de mult, încât ducea lipsă de oameni pentru a completa echipajele. Atunci se îndreptă spre Terra Nova, regiune unde Mainwaring spera să poată recruta oameni potriviți. Între documentele arhivelor Oficiului colonial britanic se află un raport privind această călătorie - raport în care se menționează, între altele: „Căpitanul Mainwaring a sosit cu diverși alți căpitani la Terra Nova în ziua de 4 iunie, cu opt nave înarmate ca pentru război... în toate porturile au rechiziționat de pe vasele pescărești dulgheri, provizii pentru drum, muniții și tot ce mai aveau nevoie - din fiecare șase marinari au luat unul,

precum și o cincime din provizii; de pe navele portugheze au luat tot vinul și alte alimente, afară de pâine; de pe o navă franceză din Harbour Grace au luat 10.000 scrumbii; unii oameni de pe mai multe vase au dezertat spre a li se alătura. Au capturat și o navă franceză care pescuia la Carbonear și, după ce au stat trei luni și jumătate în regiune acționând după bunul lor plac... la 14 septembrie 1614 au plecat luând cu ei patru sute de marinari și pescari - mulți dintre ei voluntari, alții cu forța”.

La întoarcerea din Terra Nova, Mainwaring a găsit Marmora ocupată de spanioli. Între timp, însă, un nou port se deschisese piratilor: Villefanche (în apropiere de Nisa), pe atunci în ducatul Savoia; Mainwaring își stabili aici cartierul general, în alianță cu un alt pirat englez, pe nume Walsingham.

Escadrele reunite ale celor doi pirăți alcătuiau acum o forță redutabilă. În primele șase săptămâni de la încheierea alianței dintre ei, au jefuit de pe navele spaniole mărfuri în valoare de circa o jumătate de milion de coroane. Navele spaniole nu mai îndrăzneau să iasă din porturi, iar regele Filip al III-lea puse mari recompense pe capetele celor doi pirăți și, în afară de aceasta, trimise o escadră de cinci nave de război împotriva lor. Plecând din Cadiz, flota regală întâlni trei nave piraterești comandate chiar de Mainwaring. Se încinse o luptă înverșunată, care a durat până la



căderea nopții, când spaniolii au fost fericiți să poată scăpa cu fuga, intrând cu navele lor greu avariate în portul Lisabona.

Din nou regele Spaniei schimbă metoda: îi propuse lui Mainwaring douăzeci de mii de ducați anual și comanda unei escadre spaniole; corsarul refuză din nou ispititoarea propunere, continuând să dea lovitură după lovitură flotei spaniole. Activitatea aceasta deosebit de dăunătoare devenise o chestiune de stat și ambasadorul Spaniei și Franței la Londra fi amenințară pe pașnicul rege Iacob cu măsuri dintre cele mai drastice dacă nu va pune capăt, într-un fel sau altul, expedițiilor piraterești ale supușilor săi.

Regele Iacob trimise un emisar lui Mainwaring, punându-i pe acesta în fața următoarei alternative: sau amnistia, pentru el și oamenii lui, cu condiția să renunțe la activitatea piraterească sau, în caz contrar, flota regală va porni o acțiune energetică pentru exterminarea piraiților. De data aceasta propunerea nu mai venea de la regele Spaniei și nici de la beiful Tunisului - Mainwaring o primi și (la 9 iunie 1616) intră în portul Dover, unde este amnistiat deoarece „...nu comisese prea mari fărădelegi”. Oamenii săi promiseră solemn că nu se vor mai îndeletnici cu pirateria și li se îngădui să se întoarcă la casele lor în diferite porturi engleze.

Spre deosebire de predecesoarea sa, Elisabeta, regele Iacob era hotărât să pună definitiv capăt

activității pirateresti din largul coastelor Angliei. Și oare cine era mai potrivit să conducă această acțiune decât un fost pirat, care cunoștea toate metodele și ascunzișurile piraților? Și astfel, Mainwaring, iertat și pocăit, intrat în grațiile regale, porni pe mare să distrugă pirateria. Nu era deloc o treabă ușoară: pirații barbarești se aventurau tot mai des până în Canalul Mânecii, pricinuind pierderi grele flotei comerciale - la un moment dat ajunseseră să captureze întreaga flotă de pescuit ce se întorcea din Terra Nova, iar Mainwaring a găsit trei dintre navele lor în susul Tamisei, aproape de Leigh.

După cum își făurise faima unui temut pirat, Henry Mainwaring o căpătă curând pe cea a unui înverșunat vânător de pirați. În Anglia era popular mai cu seamă pentru faptul că pusese în libertate numeroși captivi creștini găsiți pe bordul navelor barbarești; acest lucru, precum și acțiunea lui energetică împotriva piraților, i-au adus numirea ca sfetnic al Coroanei. Fostul pirat deveni astfel om al Curții și consilier al regelui în chestiunile maritime; mai târziu, primește o slujbă care-i place mai mult - aceea de „locotenent al Castelului din Dover și guvernator al celor cinci porturi”, iar în 1623 devine membru al Parlamentului, ca reprezentant al orașului Dover.

În răgazul pe care i-l dădeau multiplele sale îndatoriri, Henry Mainwaring a găsit timpul să scrie și o carte (al cărei manuscris se găsește la

British Museum): „*Despre începuturile, obiceiurile și suprimarea piraților*”. Lucrarea poartă dedicația: „Preamilostivului meu suveran, care reprezintă pe Regele din ceruri, a cărui clemență este mai presus de toate înfăptuirile lui”.

Cele patruzeci și opt de pagini ale manuscrisului ne dau date foarte interesante mai ales despre pirații barbarești și pirații englezi de sub Stuarți. Autorul arată că o mulțime de mateloți cinstiți au fost constrânși de foame și șomaj să devină pirați. Când vorbește despre Irlanda, o numește „pepinieră și cuib de pirați”, locul unde „pirații găsesc toate înlesnirile și avantajele, ca nicăieri în altă parte”, de asemenea „multe fete tinere, englezoaice, scoțiene și irlandeze, abundă acolo, constituind o puternică atracție pentru acești mateloți simpli”. Judecând după acest text, precum și după numeroase alte mărturii mai vechi și mai noi, coastele irlandeze au constituit periodic un loc de refugiu tradițional, dacă putem spune astfel, pentru pirați, întocmai ca insula Samos, Coastele Barbarești, țărmul dalmat al Adriaticii - și cum va deveni mai târziu Insula Broaștei Testoase din Arhipelagul Antilelor.

Nu există secret al îndeletnicirii de pirat pe care interesantul manuscris al piratului pocăit să nu-l divulge. Iată, de pildă, una dintre metodele piraților: „Cu puțin înainte de zorii zilei, ei strâng toate pânzele și stau pe loc până își dau seama ce fel de nave vin în urma lor”. Dacă inamicul se

apropie, pirații se prefac că o iau la goană, ridicând pânzele, însă în același timp remorchează butoaie goale ca să le încetinească mersul, astfel că să poată fi ușor ajunși din urmă, iar cei de pe navă, luați prin surprindere, să poată fi mai lesne capturați”.

Un loc important îl ocupă în cartea lui Mainwaring descrierea refugiilor piraților: Tunis și Tetuan de pe Coastele Barbarești, unde orice pirat putea să ia apă și să cumpere praf de pușcă, apoi Terra Nova unde putea găsi pâine, vin, cidru, pește și toate uneltele necesare navigației, și în sfârșit sunt indicate porturile propice din Irlanda și Africa Occidentală - toate cu conștiinciozitatea și seriozitatea necesare întocmirii unui ghid turistic corect.

În ceea ce privește pedepsirea piraților capturați, Mainwaring se dovedește un demn urmaș al lui Drake și Raleigh: el recomandă clemența - nu din compătimire sau mărinimie, ci fiindcă socotește că Anglia nu are decât de câștigat folosind îndemânarea acestor marinari cu experiență, și nu are decât de pierdut spânzurându-i cu sau fără judecată.

Evident, interesantul manuscris al lui Mainwaring conține și unele exagerări. „Sub domnia Alteței Voastre, scrie el, există de zece ori mai mulți pirați decât au existat în tot timpul domniei răposatei regine” - apreciere cam exagerată: o listă a căpitanilor de pirați; întocmită

de autorități în 1563 (data de la care regina Elisabeta va mai domni patru decenii), cuprindea nu mai puțin de patru sute de nume! Este greu de crezut că sub Iacob I existau patru mii de nave piraterești, cu atât mai mult cu cât vajnicul sir Henry Mainwaring îi vâna cu strășnicie.

Despre larga popularitate de care se bucura Henry Mainwaring depune mărturie încă o lucrare deosebit de interesantă pentru tema noastră, lucrare redactată de sir William Monson și purtând un titlu neobișnuit (*Naval Tracts* - „Pamflete navale” - London 1703). Sir William Monson, amiral celebru încă din perioada elisabetană, împreună cu sir Francis Howard, au condus acțiunea de stârpire a pirateriei în largul coastelor engleze și irlandeze, făcând numeroase capturi în regiunea insulelor Orcade și Hebride, precum și pe coasta apuseană a Irlandei. În această din urmă regiune, la Broadhaven, pe care Monson îl numește *the wellhead of all pyrates* („Izvorul tuturor piraților”), amiralul trimise pe uscat un emisar care să anunțe peste tot că escadra este comandată de Henry Mainwaring și că în calele navelor sunt „mărfuri” pe care dorește „să le plaseze”. La Broadhaven circulau oricum zvonuri că Mainwaring, faimosul căpitan de pirați, nu se supusese decât de formă, astfel că, după câtva timp, se prezentară pe vasul-amiral: un anume Cormat, „gentilomul ținutului”, un englez din Londra care învârtea pe-aici afaceri necurate,

directorul școlii din localitate, un negustor de vază și doi mateloți. După ce s-a convins că are de-a face cu căpeteniile, comandaturii și tăinuitorii piraților din regiune, sir William Monson dădu poruncă să fie arestați, puși în lanțuri și aruncați în fundul calei, apoi porunci dulgherilor să ridice spânzurătoarea...

Ceea ce a urmat are partea sa amuzantă și instructivă totodată. (Cum textul din *Naval Tracts* este foarte prolix - sir William a fost un mare amiral, dar un stilist mediocru - îl vom reda, prescurtat, pe cel al lui Ph. Gosse). Sir William Monson îi anunță, așadar, pe pirații din Broadhaven că mai întâi îi va spânzura pe cei doi mateloți. „îi spuse englezului că va fi următorul, pentru că vina lui era mai mare ca a celorlalți, deoarece fiind englez ar fi trebuit să fie o pildă de bună purtare pentru acești oameni... și cum oamenii sunt mai ispitiți de a urma pilda rea decât cea bună, englezul va fi spânzurat ca exemplu.

Îi spuse directorului școlii că este un învățător potrivit pentru copiii diavolului și că avea elevi la înălțimea blestematei lui învățături; și cum membrele sunt conduse de către cap, singurul mijloc de a le salva era să-l scurteze de cap; prin urmare, lecția următoare, directorul școlii o va preda de la înălțimea spânzurătorii care va fi o catedră pe măsura sa.

Îl întrebă pe negustor: oare crede că ar exista hoți dacă n-ar fi cine să le cumpere lucrurile de

furat? Și cum cel ce urzește ițele și provoacă răul este mai periculos decât cel care îl comite, complicele și tăinui torul trebuie pedepsit înaintea hoțului... Așadar, să-și facă rugăciunea, deoarece nu mai are mult de trăit, și poate că Dumnezeu va găsi că a fost un bun negustor și un binefăcător, deși față de lege a fost un răufăcător”.

Cam așa le-a vorbit sir William, seara. Dar a doua zi dis-de-dimineată, când condamnații au fost aduși din cală și înlănțuiți de stâlpul spânzurătorii, sir William le-a spus că, dacă îi fâgăduiesc solemn că nu vor mai avea de-a face cu pirații, îi va ierta. Captivii s-au grăbit să facă promisiunile cerute și au fost puși în libertate.

Este o întâmplare plină de tâlc; ea stă mărturie pentru faptul că și sub Stuarti - întocmai ca în perioada elisabetană de înflorire a pirateriei - tradiționala Anglie își trata pirații cu oarecare menajamente. Se cuvine însă să adăugăm că nici Henry Mainwaring și nici William Monson nu erau îngăduitori din fire și procedau cu toată energia când aveau de-a face cu pirați recidiviști care nu-și țineau promisiunile. În același port Broadhaven, de pildă William Monson a capturat o navă piraterească al cărei căpitan, iertat de două ori până atunci, nu-și ținuase cuvântul și recidivase; amiralul a pus să fie spânzurat, spre a servi ca exemplu și (după cum ne spune Monson însuși) spre a fi „probată” spânzurătoarea adusă special din Anglia.

**8.**

**WARDE ȘI EASTON, VERNEY ȘI NUTT:  
DECLINUL TRADIȚIILOR ELISABETANE**

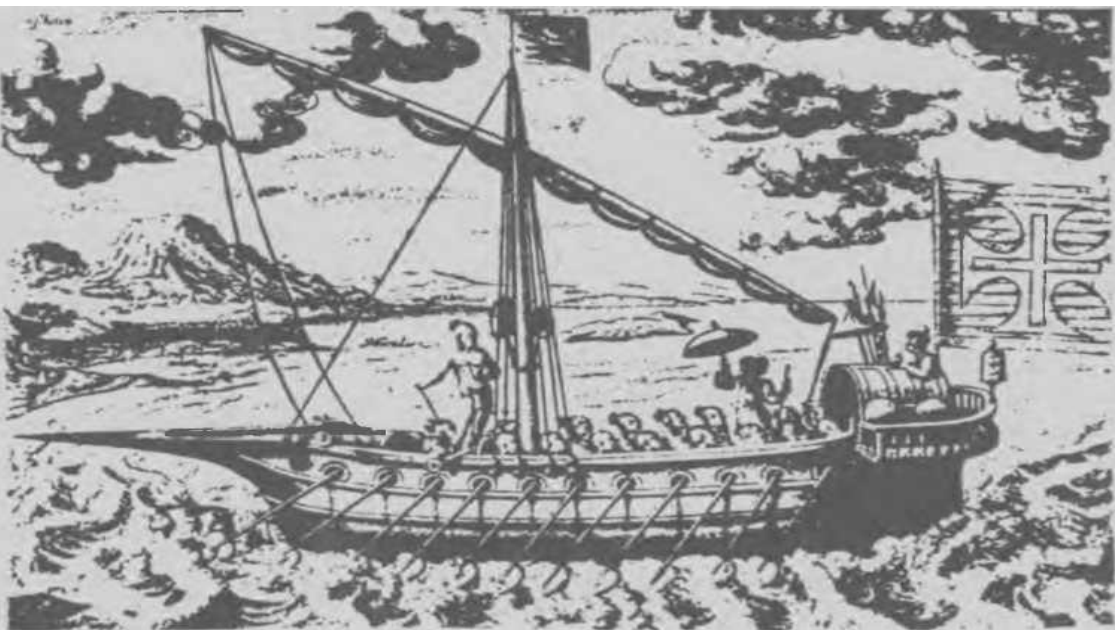


În paginile consacrate lui Simon Danser, alias Capitaine Diable, relatam despre alianța sa temporară cu John Warde, unul dintre cei mai vestiți pirați ai vremii lui și erou al mai multor balade populare engleze. Warde a început ca simplu pescar, apoi a intrat în marina militară, unde a servit un timp pe pinasa „Lion’s Welp” („Pui de leu”), după care, ca atâția alții, a rămas fără lucru: regele Iacob I, în dorința de a dovedi Spaniei intențiile sale pacifice, desființase marina de război. Împreună cu alți marinari de seama lui, Warde a vagabondat câțeva vreme pe cheiurile și prin cârciumile din Plymouth. Unul dintre biografii lui (J. S. Corbett în *England in the Mediterranean*, 1604-1714, London, 1904), relatează că Warde regreta vremurile de odinioară ale lui Drake și Hawkins, „când puteam să

cântăm, să înjurăm, să abordăm corăbii și să ucidem în mod liber... când mărele pământului erau împărăția noastră, unde puteam jefui după pofta inimii...”

John Warde aștepta, așadar, un prilej, care n-a întârziat să se ivească: pe unul dintre cheiurile din Plymouth era ancorată nava aparținând unui negustor catolic care se pregătea să părăsească Anglia reformată, emigrând în Franța. Warde presupunea că pe navă se află toată averea negustorului și se înțelese cu tovarășii săi s-o jefuiască.

Într-o seară s-au strâns vreo treizeci de marinari fără lucru într-una dintre tavernele din port, l-au ales pe John Warde căpitan, și i-au jurat credință îngenunchind în jurul lui cu paharele în mână. În aceeași noapte au năvălit pe navă și au dispărut



Galeră portugheză (gravură în cupru din anul 1596).

cu ea în larg. Dar pe Warde și oamenii lui îi aștepta o surpriză: în calele navei nu se aflau decât proviziile necesare călătoriei până în Franța. Se pare că unul dintre oamenii lui Warde trădase, iar negustorul avusese vreme să-și pună la adăpost averea.

Cale de întoarcere nu mai exista însă pentru Warde și oamenii lui, care au hotărât să se apuce de piraterie. În Canalul Mânecii au întâlnit o navă franceză de capacitate mică, pe care au capturat-o și au rebotezat-o „Little John” după porecla pe care o avea locotenentul vestitului brigand Robin Hood. Pentru noul său vas, Warde și-a procurat echipajul la Plymouth Sound, apoi a pornit spre Mediterana, făcând două capturi pe drum.

Ajuns la Alger, Warde i-a propus deiului o colaborare în condițiile obișnuite (jumătate din pradă), dar a fost refuzat. În schimb, la Tunis a găsit o primire călduroasă, beiul îngăduindu-i să se servească de portul său în schimbul unei jumătăți din pradă. Din această perioadă datează alianța lui Warde cu Danser - care se stabilise mai dinainte la Alger - colaborare de pe urma căreia au avut de câștigat în primul rând pirații barbarești. Într-adevăr, datorită lui Warde și mai ales lui Danser, urmașii lui Barbarossa au învățat să construiască nave mai rapide, cu velatura îmbunătățită.

John Warde a fost primul pirat englez care a rupt cu tradiția vestiților săi predecesori: navigând

sub pavilionul Tunisului, nu se da în lături să abordeze și să jefuiască navele comerciale indiferent de naționalitate. La un moment dat, Franța a trimis un protest energetic beiului din Tunis, din pricina activității deosebit de dăunătoare a escadrei comandate de Warde. Se pare că protestul n-a rămas fără urmări, deoarece Warde i-a lăsat câtva timp în pace pe francezi, îndreptându-și atacurile îndeosebi asupra navelor venețiene și ale Cavalerilor de Malta.

O ultimă ispravă spectaculoasă a comis-o Warde în Atlantic; în fruntea unei escadre de șase fregate a năvălit în insula Madera, patria unor vinuri renumite, a jefuit orașul Funchal, furând până și clopotele bisericilor, și s-a întors la Tunis cu o mie și două sute de captivi - bărbați, femei și copii.

Spre deosebire de cei mai mulți dintre pirații vremii lui, John Warde a murit pașnic, în patul său. Călătorul William Lithgow - cel care ne relatează și moartea năprasnică a lui Simon Danser - l-a întâlnit de câteva ori pe Warde la Tunis, unde piratul trăia într-un somptuos palat. John Warde a știut să se retragă la timp din viața aventuroasă și primejdioasă a unui căpitan de pirați. Se pare că reușise să adune o avere enormă; palatul său era clădit din marmură și alabastru, călătorii europeni și chiar reprezentanții diplomați acreditați la Tunis frecventau reședința sa, unde Warde, care până la urmă trecuse la islamism, îi întâmpina în straie de

mătase bogat împodobite, fumând dintr-o narghilea de fildeș și aur, înconjurat de sclave și având lângă el pe favorita sa - o fată cu părul blond-roșcat, fostă chelnăriță într-o tavernă din Plymouth.

Dintre locotenenții lui Warde, unul singur pare să-i fi călcat pe urme - Kara Orges, care a abordat și jefuit nava „Notre Dame de la Garde” din Marsilia, alegându-se cu o pradă de aproape o jumătate de milion de franci-aur. După isprava aceasta nu s-a mai auzit nimic de Kara Orges.

Curios este faptul că John Warde, care încă de la începutul activității sale a rupt cu tradițiile marilor pirați și a sfârșit ca un reis oarecare dintr-un port barbaresc, este prezentat în vechile balade englezești ca un erou popular - viteaz, generos, cu un pronunțat simț al dreptății (precum în baladele populare americane, Jesse James, tâlhar la drumul mare și jefuitor de trenuri). Alți pirați sunt prezentați în legendele anumitor regiuni sub adevăratul lor chip; așa este căpitanul Peter Easton (sau Eaton, sau Cason, supranumit de pescarii din Terra Nova „the Arch-Pyrate” - prin urmare „Arhipiratul” sau „Suprapiratul”).

Peter Easton dispunea de o flotă de patruzeci de nave cu ajutorul căreia dezorganiza traficul în apele engleze. Negustorii din Bristol, într-o petiție în care cereau ajutorul lordului-amiral, contele de Nottingham, arată că Easton e pe cale să-i ruineze. Despre activitatea lui Peter Easton pe coastele

Terra Novei găsim interesante detalii într-o carte a lui Sir Richard Whitbourne, care relatează că la Harbour Grace piratul a capturat cinci nave, o sută de tunuri și mărfuri în valoare de peste zece mii de lire. De asemenea, după ce și-a completat echipajele, a jefuit câteva nave franțuzești, o navă flamandă de mare capacitate și douăsprezece vase portugheze mai mici. După ce arată cum oamenii lui Easton incendiau pădurile și comiteau omoruri și jafuri, Whitbourne (care este englez) adaugă că portughezii, francezii și alții care se dedau acestei îndeletniciri „se comportau mult mai omenește decât englezii”.

Până la urmă, însuși Whitbourne a căzut prizonier în mâinile lui Easton, pe care „il dojeni cu atâta perseverență și severitate” pentru faptele lui, „încât piratul sfârși prin a-l implora să se întoarcă în Anglia și să roage pe prietenii lui să intervină cu umilința pe lângă rege spre a fi iertat”. În așteptarea eventualei grațieri, Easton se îndreptă către Azore, unde interceptă un convoi cu aur în drum spre Spania. Apoi, cu paisprezece nave încărcate de pradă, bântui o vreme de-a lungul Coastelor Barbarești, până când, pierzându-și răbdarea, renunță la grațierea care se lăsa prea mult așteptată și acostă la Villefranche, locul de întâlnire al piraților din acea vreme: Aici achiziționează un palat somptuos și - cu averea sa evaluată la circa două milioane de lire-aur - trăi în lux până la sfârșitul vieții sale

(„arhipiratul” Peter Easton a fost, astfel, primul bogătaș care s-a retras pe Coasta de Azur; în veacurile următoare și până în zilele noastre numeroși alți milionari vor veni să-și petreacă ultimii ani în peisajul încântător și clima blândă de-aici).

Un alt vestit pirat englez care (după cum ne spune tot Ph. Gosse) „...și-a luat câmpii, între altele și din cauză că nevasta lui îl ținea sub papuc...” a fost Sir Francis Verney. După ce a colindat vreme de mai mulți ani câteva țări europene, căutând aventuri galante, bătându-se în duel și cheltuindu-și averea, se asociază cu vărul său, căpitanul Philip Gifford, care comanda o ceată de vreo două sute de aventurieri englezi în serviciul lui Muley Sidan, pretendent la tronul Marocului, (Verney și Gifford sunt, din acest punct de vedere, demni urmași ai lui Roger de Flor și predecesori ai aceluși soi de mercenari care au făcut și fac atâta rău omenirii până în zilele noastre).

După înfrângerea lui Sidan, Gifford a achiziționat o navă, „Fortune”, și împreună cu Verney a pornit să colinde mările, abordând și jefuind vasele comerciale, indiferent de pavilionul pe care-l aveau și desfăcându-și prada în diferite porturi de pe Coastele Barbarești. Verney a trecut chiar la islamism, dar n-a apucat să se bucure multă vreme de favorurile deului de Alger, căci a fost făcut prizonier, într-o luptă cu câteva nave

siciliene, și înlănțuit de banca vâslașilor unei galere unde a tras la vâslă timp de doi ani. A murit în 1615, bolnav și într-o stare lamentabilă, într-un spital din Messina.

La opt ani după moartea lui Verney, întâlnim pentru prima oară numele lui John Nutt, tunar pe un vas de război pe ruta spre Terra Nova. Atunci, în 1623, fuge de pe nava lui, se asociază cu alți dezertori, pune mâna pe o navă franțuzească, abordează un vas comercial din Plymouth și unul flamand de două sute de tone. Cu această mică escadră, Nutt și oamenii săi jefuiesc flota de pescuit din Terra Nova, apoi se întorc în apele englezești bântuind în Marea Nordului și Canalul Mânecii. În urma numeroaselor reclamații împotriva lui, regele Iacob I-a însărcinat pe viceamiralul sir John Eliot să pună capăt activității dăunătoare a lui Nutt (de altfel, din cartea lui John Forster: *The Life of Sir John Eliot*, London, 1864, deținem cea mai mare parte a informațiilor cu privire la isprăvile piraterești ale căpitanului John Nutt).

N-a fost deloc o treabă ușoară, pe de o parte fiindcă Nutt debarca totdeauna escortat de o puternică gardă de pirați înarmați până în dinți, pe de altă parte fiindcă, în ciuda faptului că regele dăduse un ordin de arestare împotriva lui, piratul se bucura de protecția unor personaje influente de la Curte. Până la urmă, Nutt a consimțit să se predea în anumite condiții; „...după o lungă



negociere și multe părărele de vin...” și-a părăsit ascunzătoarea de la Torbay și a venit la Dartmouth, debarcând pe chei unde a fost arestat de formă. Scurtă vreme după aceea, de la Londra a sosit dispoziția ca Nutt să fie trimis în capitală, iar oamenii săi arestați și vârați în temnița orașului, viceamiralul urmând să întocmească un inventar amănunțit al tuturor bunurilor aflate pe nava piraților. La Londra, în urma intervențiilor, ducele de Buckingham, favoritul regelui, încuviință eliberarea lui John Nutt, acordându-i și o sută de lire cu titlul de despăgubire...

Abia eliberat, Nutt jefuiește din nou câteva nave engleze, astfel că o nouă escadră, sub comanda căpitanului Plumleigh este trimisă în urmărirea lui. Dar flota piratului număra acum douăzeci și șase de nave și mica escadră regală fu pusă pe fugă. „Devenise - scrie biograful lui sir John Eliot - cel mai groaznic flagel din dominioanele Majestății Sale. Niciunul dintre vasele care navigau pe mare nu se afla în siguranță, deoarece niciodată nu cruța pe nimeni”.

Activitatea piraterească a unor Warde și Easton, Verney și Nutt nu mai avea nici pe departe strălucirea marilor acțiuni ale corsarilor epocii elisabetane, deși păstrasera unele obiceiuri - de pildă, câștigarea bunăvoinței unor persoane influente de la Curte, care să poată interveni la nevoie. Sub domnia Stuartilor se înteteau periodic

și incursiunile piraților, barbaresti, precum și ale piraților francezi din Dunquerque, până pe coastele Angliei - acțiuni temerare, care pe vremea lui Essex, Drake și Raleigh ar fi fost de neconceput.

Cât de mult decăzuse marina regală engleză s-a văzut limpede în războiul pe care Carol I. Stuart l-a pornit împotriva Spaniei: în 1625, atacul englez asupra portului Cadiz s-a sfârșit cu un dezastru, deoarece ofițerii erau nepregătiți și nu știau să mențină disciplina, navele engleze erau prost construite, unele se desfăceau din încheieturi la cea mai mică izbitură, iar câteva dintre ele au dezertat înainte de luptă devenind nave piraterești. Ce contrast izbitor față de expediția din 1597, când în fața aceluiași Cadiz, flota engleză, inferioară numericeste, a distrus toate vasele spaniole aflate aici!

Abia către mijlocul veacului al XVII-lea, amirali capabili, ca Rainborow și Blake, iar mai târziu Alien și Spragge vor reuși să curețe, într-o oarecare măsură, apele Angliei de flagelul piraților. Și abia către sfârșitul veacului, prin urmare aproape o sută de ani după moartea Elisabetei, se vor ivi în Anglia doi mari căpitani de pirați despre care se va vorbi foarte mult; William Kidd (interpretat magistral de Charles Laughton într-un film al cărui scenariu nu respectă decât în mică măsură adevărul istoric) și Henry Every (cărui Daniel Defoe i-a descris viața aventuroasă

în romanul *Captain Singleton*.

9.

## **CAPTAIN KIDD ȘI CAPTAIN EVERY: PIRAȚII INSPIRĂ OPERE LITERARE**

William Kidd nu era englez, ci scoțian. S-a născut în jurul anului 1655, într-o mică așezare de pe malul râului Clyde. Tatăl său era preot, dar tânărul Bill n-a moștenit nici parohia și nici înclinarea către cele religioase - dimpotrivă. Către sfârșitul veacului numele său este menționat printre cele ale căpitanilor care efectuau curse comerciale între Anglia și America de Nord, unii dintre ei fiind și posesori de patente care le dădeau dreptul să se „despăgubească” pe seama altor nave, cu condiția ca acestea să nu navigheze sub pavilion englez. Se pare că William Kidd a avut deplin succes în această primă fază a activității sale, deoarece achiziționase la New York - pe atunci colonie engleză - câteva case și terenuri foarte valoroase, în cartierele numite astăzi Manhattan și Harlem.

O expediție de mare răsunet o întreprinde în Oceanul Indian, comandat de un grup de înalți demnitari, printre care contele Bellomont, guvernator al New York-ului și Noii Anglii, care-i puseră la dispoziție fondurile necesare, două patente regale și o navă rapidă cu treizeci și patru

de tunuri, construită la Plymouth și botezată semnificativ „Adventure”. Scopul principal al expediției era... vânătoarea de pirați. Se pare că William Kidd avea și un alt motiv decât obținerea de profituri bănești: în apele din regiunea Madagascarului bântuiau câteva nave pirateresti conduse de oameni care în urmă cu ani dezertaseră de pe o navă comandată de Kidd - ceea ce un adevărat căpitan nu uită și nu iartă vreodată.

Kidd avea, așadar, o navă excelentă și un echipaj bine pregătit, cu care porni la drum în aprilie 1696; dar la câteva săptămâni după aceea, un vas de război englez îi luă cam jumătate din echipaj (era un procedeu obișnuit în acea vreme) și căpitanul de pe „Adventure” fu nevoit să completeze lipsurile cu ce găsi prin tavernele din New York - fapt care mai târziu va avea urmări de-a dreptul dezastruoase pentru el. Expediția din Oceanul Indian nu s-a încheiat decât cu un succes relativ: „Adventure” a abordat și jefuit câteva nave franceze, dar n-a reușit să captureze pe vreunul dintre pirații despre care se spunea că posedă averi fabuloase. Mai târziu, la procesul ce i-a fost intentat, s-a spus că, deoarece nu se putea întoarce cu mâinile goale la comanditarii săi, Kidd începuse să jefuiască toate navele care-i ieșeau în cale, fără să țină seama de limitele impuse de patenta regală - acuzație ce n-a fost însă dovedită. Fapt este că în ultima perioadă a expediției sale în

Oceanul Indian, reputația lui se înrăutățise în asemenea măsură, încât până și porturile posesiunilor britanice refuzau să-l aprovizioneze cu apă și alimente. Pe de altă parte, echipajul, decimat de holeră și scorbut, era pe cale să se revolte și nu putea fi ținut în frâu decât cu mare greutate.

În fața acestei situații, Kidd hotărî să se întoarcă în America. Făcu un mic ocol în Marea Caraibilor, pe vremea aceea infestată de pirați, unde află că împotriva lui fusese lansat un mandat de arestare sub acuzație de piraterie. Pe deasupra, o mare parte a echipajului de pe „Adventure” dezertă, angajându-se pe diverse nave pirateresti. Captain Kidd, ca posesor al unei patente regale care-i dădea dreptul să „confiște” mărfurile de pe vasele franceze, nu se socotea vinovat de acuzația ce i se aducea, astfel că transferă prada pe una dintre navele capturate și porni spre coasta Americii, unde predă comanditarilor săi încărcătura. Câteva zile după aceea, în timp ce-l vizita la Boston pe contele Bellomont, este arestat din ordinul acestuia și trimis în lanțuri la Londra.

De procesul căpitanului William Kidd s-a vorbit mult la vremea lui; câteva acte care l-ar fi putut dezvinovăți pe căpitanul de pe „Adventure” au dispărut și au reapărut câteva decenii mai târziu, în arhive, multă vreme după ce sentința fusese executată. Mai mult: acuzația de piraterie n-a putut fi dovedită - legislația elisabetană era încă în vigoare și patenta regală atârna greu în cumpăna justiției - astfel că William Kidd a fost condamnat pentru că, în cursul unei altercații cu un grup de marinari nemulțumiți, a aruncat un hârdău în capul maistrului tunar Moore, care mai târziu a murit de pe urma rănii primite. La proces, căpitanul Kidd n-a putut dovedi că se afla în stare de legitimă apărare, a fost condamnat și executat în 1701, iar cadavrul expus în lanțuri spre a servi drept exemplu.

Este în afară de orice îndoială că William Kidd a

#### THE BALLAD OF CAPTAIN KIDD \*

I murdered Will-iam Moore, As I sailed, as I  
sailed, I murdered Will-iam Moore, As I sailed I  
mur-dered Will-iam Moore And left him in his gore, Not  
ma - y leagues from shore, As I sailed, as I  
sailed, Not ma - ny leagues from shore as I sailed.

„Balada  
căpitanului  
Kidd“ (după  
Philip Gosse:  
„The History  
of Piracy“).

fost victima comanditarilor săi, demnitari plasați în slujbe importante și care aveau nevoie de un țap ispășitor, căci - după cum remarcă un autor mai nou - „...Kidd n-a meritat ștreangul mai mult decât acei bărbați pe care Henric al VIII-lea și Elisabeta I i-au ridicat de la condiția de pirați la rangul de amirali”. (L. Buhnau în op. Cât.) dar vremurile se schimbaseră...

Spre deosebire de alte cazuri (și procese) dubioase, cel al căpitanului William Kidd nu este merit să rămână nelămurit. De curând, Basil Lubbock, un merituos cercetător în domeniul istoriei navigației, a descoperit jurnalul de bord ținut de timonierul fregatei „Septer”, pe nume Barlow, în timpul călătoriei din 1697, în apele Oceanului Indian. Barlow relatează că „Adventure” a atacat fregata, care abia a reușit să scape cu fuga. Alte documente atestă că, din ordinul căpitanului Kidd, nava „Adventure” arboră un pavilion roșu când ataca nave maure: în sfârșit, că a abordat și jefuit un cutter englez care venea de la Bombay. Prin urmare, în ciuda procedurii ilegale și a faptului că sentința s-a dat fără probe concludente, condamnarea este dreaptă: William Kidd a fost un pirat în adevăratul înțeles al cuvântului. Deși balada populară - care-l numește „Teroarea mărilor” și descrie cum a jefuit corabia plină de aur a Marelui Mogul - fără îndoială că exagerează în bună măsură.

Cine erau pirații din Oceanul Indian pe care

urma să-i vâneze, în 1696, căpitanul Kidd, înarmat cu cele treizeci și patru de tunuri de pe „Adventure” și cu patenta semnată de regele Wilhelm al III-lea? De la început se impun două nume: Henry Every, alias John Avery și Thomas Tew, vestiți pirați ai vremii lor, care bântuiau în anii aceia în apele din jurul insulei Madagascar.

Every fusese subofițer pe nava „Charles” din Bristol, care, posesoare a unei patente regale, pornise să „confiște” mărfurile aflate pe vasele franceze; după câteva luni complet infructuoase, echipajul se revoltă, îl sili pe comandant să părăsească nava și-l alege pe Henry Every căpitan. Acesta rebotează nava cu numele „Fancy” („Ciudata”, „Capricioasa”) și-și luă porecla Long Ben („Ben Lunganul”) - se pare că pentru a induce în eroare autoritățile, deoarece era mai degrabă scund de statură. Printre primele capturi ale proaspătului pirat se numără o navă indiană de mare tonaj, abordată pe drumul de înapoiere din Arabia și având la bord doamne din nobilime și înalți demnitari care fuseseră în pelerinaj la Mecca. A fost o captură de o temeritate excepțională: nava era înarmată cu șaiszeci și două de tunuri și avea la bord patru sute de soldați cu muschete. Lupta a durat două ore, soldându-se cu pierderi mari de ambele părți; când pirații au năvălit pe bord, căpitanul vasului musulman, Ibrahim, a silit un grup de fete turce - cumpărate ca sclave pentru sultanul Cașmirului - să ia parte



la luptă, ceea ce au și făcut „îmbrăcate numai în pantaloni și turban”, după cum ne spune o relatare a vremii.

Din rapoartele companiei Indiilor de Est, precum și din cronicile indiene, reiese că oamenii lui Long Ben au jefuit tot ce se afla mai prețios la bord, pasagerilor le-au smuls până și hainele de pe ei, au ucis pe cei care opuneau cea mai mică rezistență și „nu s-au purtat deloc cuviincios cu femeile”, indiferent dacă era vorba de simple sclave sau de doamne din înalta societate. Un membru al echipajului de pe „Fancy” a mărturisit mai târziu: „I-am supus la torturi până ne-au predat toate bijuteriile, între care o șa cu hamuri bătute în rubine, trimisă în dar de sultanul turc Marelui Mogul”. Părăsind nava capturată, pirații luară cu ei bogățiile precum și femeile mai tinere; câteva dintre acestea se sinuciseră cu pumnalele agresorilor lor sau se aruncară în mare, altele îi urmară mai mult sau mai puțin de bunăvoie...

Poate că jefuirea unei nave musulmane n-ar fi fost o crimă prea gravă în ochii autorităților engleze, dar Every fusese capul răscoalei de pe *Charles*, iar revolta în plină mare se pedepsea cu cea mai mare severitate. În consecință după ce împărțiră prada între ei pe insula franceză Reunion (lângă Madagascar), Every și oamenii săi se îndreptară către Indiile Vestice, pe vremea aceea lin adevărat paradis al piraților. De aceea nu mai reuși să-i găsească William Kidd, care-i căuta

în apele malgașe.

Între timp, pe capul fiecăruia dintre oamenii lui Every autoritățile puseseră un preț de cinci sute de lire, sumă pe care compania comercială britanică - greu păgubită de activitatea piraterească din Marea Roșie și regiunea Madagascarului - o dublă. Every avu și neșansa să fie surprins de unul dintre cicloanele atât de frecvente în Marea Caraibilor, care îi aruncă pur și simplu nava pe niște stânci. Rămași fără „Fancy”, oamenii lui Long Ben se răspândiră în cele patru vânturi; unii se angajară pe navele piraterești din regiunea Insulei Broaștei Țestoase, alții dispărură în porturile nord-americane unde puteau să-și cheltuiască nestingheriți partea lor de pradă. În sfârșit, vreo douăzeci dintre ei, care aveau neveste și copii în Anglia, echipară două cutere și porniră spre patrie. Comandantul unuia dintre cutere, Bridgman, semăna ca două picături de apă cu Henri Every, alias John Avery, alias Long Ben...

În Anglia, mare parte dintre ei fură până la urmă prinși și traduși în fața tribunalului, împreună cu alți câțiva arestați în Noua Anglie. Dintre cei douăzeci și patru judecați la proces, șase fură spânzurați, câțiva achitați, iar ceilalți deportați în lagărele de muncă forțată din Virginia.

Every-Long Ben n-a fost prins niciodată. Un anume Captain Charles Johnson - autorul unei istorii a pirateriei (*A General History of the Pyrates*, London, 1724), care continuă interesanta lucrare

a lui Henry Mainwaring - pretinse că Every a trăit sub numele de Bridgman până la bătrânețe, în orașelul Bideford din Devonul natal, că fabuloasele giuvaeruri indiene le-a încredințat spre vânzare unui negustor din Bristol, care l-a tras pe sfoară. În sfârșit, că a murit atât de sărac, încât n-a lăsat nici măcar banii trebuincioși pentru confecționarea unui coșciug și a trebuit să fie înmormântat pe cheltuiala primăriei din Bideford.

Mărturie pentru faptul că Henry Every a fost printre cei mai celebri pirați ai vremii lui stau numeroasele opere literare care i-au fost consacrate; până și faimosul teatru regal Drury Lane din Londra a montat (în 1712) o piesă, *The Successful pyrate*, avându-l ca personaj principal, iar pe Daniel Defoe l-a inspirat în romanul „Viața și aventurile piratului de faimă mondială Bob Singleton”, apărut în 1720.

Despre identitatea căpitanului Johnson, care cunoștea atât de bine activitatea celor mai vestiți pirați ai vremii, nu se știe nimic. Cum pe alocuri amănuntele relatate de el par să fie ale unui martor ocular, suntem îndreptățiți să presupunem că a luat parte la unele dintre expedițiile lui Kidd sau Every. În favoarea acestei presupuneri pledează însuși faptul că și-a publicat lucrarea sub pseudonim: spre deosebire de celălalt cronicar al pirateriei din veacul al șaptesprezecelea - Henry Mainwaring, pirat pocăit

care ajunsese unul dintre favoriții regelui - pe oamenii lui Kidd și ai lui Every îi aștepta temnița, poate chiar ștreangul... Pentru Captain Charles Johnson - a cărui identitate n-o vom afla probabil niciodată - pseudonimul literar era, deci, o necesitate.

## 10.

### **WILLIAM DAMPIER: „NOUA CĂLĂTORIE ÎN JURUL LUMII”**

Sfârșitul veacului al șaptesprezecelea și primii ani ai celui următor au dat doi dintre cei mai mari pirați ai tuturor vremurilor: William Dampier și Woodes Rogers - amândoi originari din aceeași regiune, situată între canalele Bristol și Mânecii, care a dat Angliei mulți navigatori vestiți.

Dampier a primit botezul mării la paisprezece ani. Opt ani mai târziu este supraveghetor pe o plantație din Jamaica, concesionar de păduri în Yucatan, apoi negustor, cu care prilej este capturat de pirați împreună cu o încărcătură de lemn prețios tropical. Pirații caraibi nu l-au ucis pe tânărul negustor Dampier, dimpotrivă l-au primit în rândurile lor. Vreme de doisprezece ani a colindat mările pe diferite nave piraterești, aprovizionându-se în Haiti și Tortuga (Insula Broaștei Țestoase). William Dampier era însă plămădit din același aluat cu Drake și Raleigh, și

curând Marea Caraibilor - la care se mărginea activitatea asociațiilor săi întru piraterie - i s-a părut o regiune prea strâmtă. A pornit spre alte orizonturi.

O dată cu părăsirea regiunii Antilelor, piratul Dampier se dovedește un explorator îndrăzneț, un priceput geograf și oceanograf, iar mai târziu un talentat autor de memorii. (Din cele trei volume de memorii ale sale, apărute începând din 1697 și intitulate *New Voyage round the world* - „Noua călătorie în jurul lumii” - sunt extrase mare parte a celor ce urmează).

William Dampier pornește, în 1683, împreună cu alți pirați și câteva nave, traversează Atlanticul și se aține câțva timp în Golful Guinea. Se pare că prada obținută n-a fost pe măsura așteptărilor, iar vasele de război engleze care urmăreau pe neguțătorii de sclavi de pe coasta apuseană a Africii deveniseră amenințătoare, astfel că Dampier și tovarășii săi hotărăsc curând să părăsească aceste ape foarte puțin ospitaliere pentru ei. De data aceasta traversează oceanul în direcția sud-vest, ocolesc Capul Horn și pătrund în Oceanul Pacific înaintând de-a lungul coastei americane ocupate atunci de spanioli; este, așadar, aproape același drum cu cel efectuat de Francis Drake cu aproximativ o sută de ani în urmă - scopul fiind de asemenea același: aurul spaniol.

Bântuind de-a lungul coastei americane a

Pacificului, mica flotă piraterească pradă vreme de câțiva ani vasele spaniole și porturile chiliene, peruviene și ale Americii Centrale. Bazele de operații și aprovizionare cu apă potabilă și le instalaseră în insulele Juan Fernandez și Galapagos (care în veacul următor vor deveni escale obișnuite ale piraților operând în aceste ape).

Spre deosebire de marea majoritate a căpitanilor de pirați, William Dampier știa să citească și să scrie și avea noțiuni de cartografie. Folosind materiale capturate de pe vasele spaniole abordate, a întocmit hărți - se pare că destul de exacte - ale țărmului dinspre Pacific ale Americilor de Sud și Centrală, precum și ale insulelor din această regiune, de asemenea a descris locurile vizitate.

Când flota de război spaniolă a fost întărită și a început să-i vâneze cu înverșunare pe pirați, Dampier decise să se întoarcă în regiunile familiare din Atlantic. Și de data aceasta procedă întocmai ca Drake: fiindu-i teamă să ocolească America de Sud ca nu cumva să fie pândit de flota spaniolă în regiunea Capului Horn, porni pe Oceanul Pacific în direcția vest. După ce vizitează insulele Mariane, Filipine și Moluca - precum și insulele Bantan (între Taiwan și Filipine), până atunci necunoscute europenilor - Dampier ajunge la începutul anului 1688 pe coasta de nord-vest a Australiei, foarte puțin cercetată. Aici debarcă și

pătrunde destul de departe în interiorul regiunii, care primește denumirea de Țara lui Dampier.

Piratul explorator nu și-a dat seama dacă regiunea, care-i poartă până astăzi numele, e o insulă sau o parte dintr-un continent, dar și-a exprimat hotărât convingerea că în acest din urmă caz nu este o parte a Asiei. El descrie regiunea în culori sumbre, arată că acolo nu cresc nici cereale și nici pomi fructiferi, de asemenea că n-a găsit niciun izvor de apă dulce și niciun fel de animale. Totuși, a întâlnit uneori băștinași cu pielea de culoare închisă, vânători nomazi cu un nivel de civilizație mai scăzut decât al tuturor popoarelor cunoscute până atunci de europeni - „...până și hotenții păreau gentlemani în comparație cu acești negri”, scrie el cu oarecare umor, apoi arată că umblau complet goi și nu aveau nici case că erau „...cei mai jalnici oameni din lume, locuitori ai celei mai jalnice țări de pe pământ...”

De pe aceste meleaguri atât de neospitaliere, Dampier pornește spre insulele însoțite, cu vegetație luxuriantă ale Indoneziei, unde va petrece aproape trei ani. Primind asigurări că nu va fi pedepsit, se întoarce (în 1691) la Londra, încheindu-și astfel călătoria în jurul lumii. Șase ani mai târziu va apărea primul volum al interesantelor sale memorii de călătorie. La Londra, gurile rele pretindeau că informațiile pe care le aducea în lucrarea lui - de care se interesa însuși Primul Lord al Amiralității - l-au salvat de

ștreangul meritat pentru activitatea lui piraterească, ba, mai mult, i-au adus un angajament în flota regală, în 1699, numit căpitan al vasului de război „Roebuck”, este trimis să exploreze Noua Olandă - denumire sub care era cunoscută Australia, regiune foarte puțin cercetată până atunci.

Dampier avea de gând să înconjoare Capul Horn, îndreptându-se apoi direct spre Noua Olandă, pentru a ajunge pe coasta ei răsăriteană, pe atunci complet necunoscută. Dar din cauza unor furtuni violente, este nevoit să se îndrepte spre răsărit și să treacă în Oceanul Indian pe lângă Capul bunei Speranțe. Pe la mijlocul lui februarie 1700, Dampier atinge coasta de vest a Australiei lângă Golful Shark, înaintând mai departe spre nord și nord-vest, întocmește o hartă a țărmului pe o distanță de peste 800 de kilometri și descoperă lângă coastă un grup de insule mici - Arhipelagul Dampier. De acolo se îndreaptă, pe lângă Insula Timor, spre extremitatea de nord-vest a Noii Guinee, trece din Strâmtoarea Dampier (între Noua Guinee și Insula Waigeo), apoi cotește spre est.

Mai departe, Dampier străbate în largul mării,



Fig: 11.

The Cabbage Tree  
with its red berries

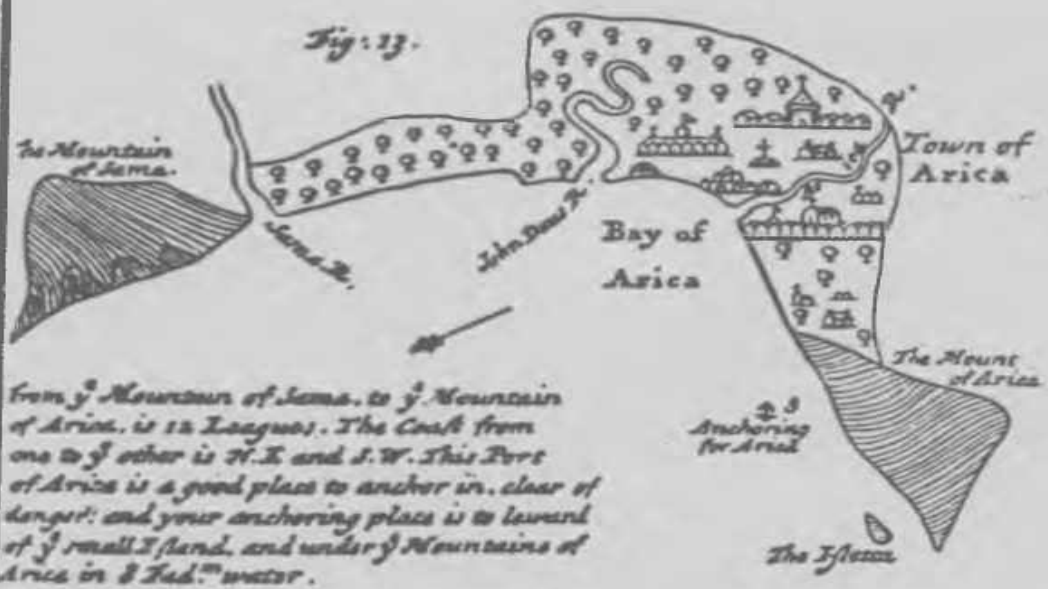


A Silver Fish

Fig: 12.



Fig: 13.



from  $\frac{3}{4}$  Mountain of Sema. to  $\frac{3}{4}$  Mountain of Arica. is 12 Leagues. The Coast from one to  $\frac{3}{4}$  other is N. E. and S. W. This Port of Arica is a good place to anchor in. clear of danger: and your anchoring place is to leward of  $\frac{3}{4}$  small I. land. and under  $\frac{3}{4}$  Mountains of Arica in 8 Fad.<sup>m</sup> water.

The Island Calle

Fig: 14.



Thus appears the Island Calle, bearing N. dist 6 or 7 Leagues. The 3 hummocks at this dist. looking like 3 Ilands.

ceva mai la sud de Ecuator, peste 1500 de kilometri, până la extremitatea nordică a unui țărm înalt, pe care îl explorează pe o distanță de vreo 500 de kilometri. Continuându-și drumul spre nord-vest, ajunge într-o regiune complet necunoscută, cu munți înalți acoperiți de păduri. După alte câteva sute de kilometri, zărește o strâmtoare și este convins că ea desparte Australia de o peninsulă a Noii Guinee - în realitate descoperise mica Insulă Umboi, situată lângă extremitatea de nord-est a Noii Guinee.

După ce mai cercetează câteva insule din regiunea Noii Guinee, Dampier cotește spre vest și, prin oceanele Indian și Atlantic, se înapoiază în Anglia - cu oarecare întârziere însă, deoarece nava sa naufragiază și piratul-explorator este nevoit să stea câteva luni în insula Ascension din Atlantic. Relatarea acestei călătorii, precum și a celei efectuate în 1705, tot în Oceanul Pacific, este cuprinsă în volumul al treilea (și ultimul) din interesanta sa lucrare, apărută abia în 1717, la doi ani după moartea autorului.

William Dampier a fost printre ultimii pirați englezi a căror activitate amintește, într-o anumă măsură, pe cea a marilor corsari ai veacului precedent. Numele său - ca și cel a lui Drake și al altor pirați din epoca elisabetană - se găsește până astăzi pe toate hărțile reprezentând sud-estul Asiei și Australia: Arhipelagul Dampier, un grup de insule stâncoase lângă coasta de nord-vest a

Australiei: Insula Dampier, de origine vulcanică, lângă țărmul de nord-est al Țării Kaiser Wilhelm; două strâmtori, în nord-vestul și nord-estul Noii Guinee; în sfârșit, Țara lui Dampier, o peninsulă situată pe coasta de nord-vest a Australiei.

Totuși, vremurile se schimbaseră: Dampier nu numai că n-a primit recompensele la care ar fi putut spera cu un veac în urmă, dar la o nouă expediție organizată în jurul lumii, în 1708, îl găsim în calitate de pilot, comanda fiind încredințată altui pirat - Woodes Rogers din Poole.

**11.**

## **CUM S-A NĂSCUT ROBINSON CRUSOE**

Woods Rogers, cu aproape douăzeci de ani mai tânăr ca Dampier, avea avantajul că se născuse la Poole, în sudul Angliei - port mic, dar cu o tradiție piraterească de câteva veacuri - precum și pe acela că se căsătorise cu fiica unui amiral, ceea ce i-a ușurat mult cariera de navigator.

Expediția din 1708 avea un caracter „pe jumătate militar și pe jumătate pirateresc”, după cum remarcă judicios un autor mai nou (I. P. Maghidovici: *Istoria descoperirilor geografice*, Moscova, 1957 - trad. Rom., Editura Științifică, București, 1959). Într-adevăr, pe de o parte Rogers trebuia să exploreze în continuare țărmurile puțin cunoscute și eventual să le ia în stăpânire în

numele regelui Angliei, pe de altă parte avea, mai mult sau mai puțin oficial, mână liberă să se „aprovizioneze” din încărcăturile vaselor întâlnite în drum, cu condiția ca acele vase să nu navigheze sub pavilionul unei țări aliate. Iată-ne, așadar, din nou în cadrul celor mai bune tradiții ale piraților maiestății sale...

Navele „Duke” și „Duchess” („Ducele” și „Ducesa”) cu două sute și douăzeci de oameni la bord părăsiră deci Canalul Bristol sub comanda lui Woodes Rogers și având la cârmă pe William Dampier, care până atunci făcuse de două ori ocolul lumii. Drumul peste Atlantic decurse fără incidente, dar primul atac, asupra unui port brazilian apărat de portughezi, se soldă cu un eșec. Respectivul port abia fusese prădat de corsari francezi și garnizoana lui fusese întărită, astfel că putu rezista atacului corsarilor englezi. Până la urmă, portughezii se învoiră să-l aprovizioneze, pe cale „pașnică”, pe Rogers cu alimente și apă de băut, cu condiția să părăsească imediat regiunea. Un amănunt semnificativ pentru alcătuirea echipajelor lui Rogers: tranzacția a fost dusă la bun sfârșit de oameni care petrecuseră câțiva ani în închisorile franceze, astfel că s-au putut înțelege cu portughezii.

„Duke și Duchess” ocoliră Capul Horn mult la sud, ceea ce nemulțumi pe oamenii din echipaj neobișnuiți cu temperaturi atât de scăzute. La insistențele lui William Dampier, navele făcură o

escală pe una dintre cele trei insule ale Arhipelagului Juan Fernandez (pentru o pricină pe care o vom arăta, pe larg, mai departe), apoi Rogers reuși prima sa captură însemnată: un bric spaniol, care fu rebotezat „Increase” („Creștere”, „Sporire”) și inclus micii flotile.

Porturile spaniole de pe coasta apuseană a Americii ofereau și acum, în primul deceniu al veacului al optsprezecelea, un larg câmp de activitate pentru navele piraterești. În decursul numeroaselor acțiuni în care se angajă cu navele sale, Woodes Rogers se dovedi deosebit de temerar și în același timp prudent - în luptă era mereu în fruntea oamenilor săi, pe de altă parte îi îndemna să evite vărsarea inutilă de sânge.

Cu prilejul atacului asupra orașului Guayaquil, fratele lui Rogers, pe nume John, fu ucis. La abordajul unei nave spaniole, „Nuestra Senora de la Incamacion”, vântul era atât de slab, încât Rogers porunci să se coboare bărcile și navele să fie remorcate. Drept urmare, spaniolii avură vreme să-și organizeze apărarea și un proiectil îi sfărâmă căpitanului Rogers maxilarul inferior. A continuat totuși să conducă atacul, scriindu-și ordinele pe bilețele și făcând semne cu brațele, până ce nava spaniolă fu capturată. Prada se dovedi deosebit de bogată, iar căpitanul, un aristocrat francez, semnă chiar câteva polițe către bănci engleze, pentru a i se îngădui să plece cu oamenii săi și cu vasul golit de încărcătură.

Căpitanul de pe „Nuestra Senora” a fost atât de fericit Că pirații i-au îngăduit să plece nevătămat, încât drept recunoștință le-a destăinuit că, în urma lui, cale de o zi, vine o altă navă spaniolă, mai mare și cu o încărcătură mult mai bogată. Rogers și oamenii lui se așezară la pândă și, într-adevăr, nava cea mare apăru în zorii zilei următoare. De data aceasta, însă, englezii avură ghinion: nava spaniolă avea tunuri de construcție modernă și tunari iscusiți. În decursul puternicului foc de artilerie care se angajă, Woodes Rogers a fost din nou rănit, la piciorul stâng, vreo treizeci dintre oamenii lui își găsiră moartea, iar „Duchess” își pierdu toate catargele. Flotila piraterească bătu în retragere, refugiindu-se într-un mic golf liniștit din California (care pe atunci nu era una dintre cele mai populate regiuni ale Lumii Noi, ca astăzi, ci un ținut aproape pustiu). Aici, oamenii și navele își tămăduiră, pe cât era cu putință, rănilile și se pregătiră pentru drumul de întoarcere.

Woods Rogers, care suferea cumplit de pe urma rănilor, ar fi voit să aleagă drumul cel mai scurt, prin Atlantic, dar în sud, la Capul Horn, pândeau spaniolii, iar drumul de nord-vest nu fusese descoperit nici până acum, după ce Davis și Frobisher îl căutaseră zadarnic cu peste un veac în urmă. Lui Rogers nu-i rămase, deci, altă cale decât cea a Pacificului, pe care fuseseră nevoiți s-o ia și alți pirați înaintea lui, de pildă Drake și

Dampier - acesta din urmă fiind chiar la cârma navei „Duke”. Drept urmare, Woodes Rogers, neavând de ales, porni și el să facă ocolul lumii...

Prima escală a pirației o făcură în Insula Guam, unde garnizoana spaniolă era prea mică pentru a putea opune rezistență, astfel că preferă să-i aprovizioneze pe englezi cu cele trebuitoare ca să scape cât mai repede de ei. În Java, însă, olandezii, care erau aliații Angliei și știau că Rogers nu va îndrăzni să-i atace, cerură - și obținură - o sumă mare pentru lucrările de reparație a celor trei nave piraterești. Tot aici, în Java, Rogers află că o flotă comercială olandeză se pregătea să pornească din Indiile de Est spre Olanda; ceru și obținu permisiunea - bineînțeles contra plată - să însoțească acest convoi până în apele engleze, punându-se astfel la adăpost de represaliile flotei militare spaniole, care primise ordinul să-l vâneze cu cea mai mare strășnicie.

Bilanțul călătoriei lui Rogers în jurul lumii dovedește cu prisosință că și la începutul veacului al optsprezecelea expedițiile piraterești rămăseseră foarte rentabile: după scăderea plăților efectuate către acei pricepuți negustori care erau olandezii, rămase un câștig net de un milion de lire, ceea ce la valoarea de atunci a banilor reprezintă o sumă enormă. Bineînțeles că partea leului o încasară comanditarii expediției și Rogers însuși, dar fiecărui om din echipaj îi reveni totuși opt mii de lire, ceea ce însemna

existența asigurată până la sfârșitul vieții.

Spre deosebire de Dampier, Rogers n-a făcut niciun fel de explorări și nici n-avea aptitudini de cartograf sau de memorialist - era un om al faptelor, un priceput navigator și un luptător curajos. Dar dacă n-a descoperit țarmuri noi, în schimb l-a descoperit, într-un fel, pe... Robinson Crusoe.

Lucrurile s-au întâmplat astfel: cu prilejul uneia dintre călătoriile lui William Dampier, pe mica navă „Cinque Ports” făcând parte din flotilă, s-a ivit un diferend între căpitanul Stredling și matelotul Alexander Selkirk; acesta din urmă cerea să se facă o escală pentru a se repara nava care, din pricina avariilor, amenința să se scufunde împreună cu tot echipajul. Aceasta se întâmpla în apropiere de coasta apuseană a Americii de Sud, unde se semnalaseră câteva nave de război spaniole, care-i căutau cu asiduitate pe pirații englezi. Deși ținea la Selkirk, pe care-l aprecia ca pe un marinar priceput și conștiincios, Dampier, chemat să rezolve diferendul, dădu dreptate căpitanului Stredling, atât din pricina pericolului reprezentat de navele spaniole, cât și pentru a menține disciplina la bord.

Alexander Selkirk declară că hotărârea contravine conștiinței sale de marinar și de om, și ceru să fie debarcat de îndată ce se va ivi prilejul. Dampier se declară de acord și, în 1704, Selkirk a fost urcat într-o barcă și părăsit pe o mică insulă



din grupul Juan Fernandez, la vest de coasta chiliană.

Anii au trecut și iată-l pe Dampier din nou în apele din împrejurimile Arhipelagului Juan Fernandez, de data aceasta în calitate de cărmaci pe una dintre navele micii flote comandate de Woodes Rogers. Cărmaciul Dampier îi povestește căpitanului Rogers întâmplarea cu matelotul Alexander Selkirk și ceru să se facă o escală pe Insula Mas a Tierra (cea mai mică dintre cele trei care formează grupul Juan Fernandez) pentru a-l căuta. La început, Rogers se opuse, deoarece ar fi însemnat o deviere de la rută și o întârziere, dar Dampier îl convinse arătându-i că, după gerurile năpraznice îndurate la sud de Capul Horn, oamenii au nevoie de odihnă și refacere, pentru care clima blândă din insulele Juan Fernandez este cum nu se poate mai potrivită.

Când se apropiară de Mas a Tierra, englezii zăriră lumina unui foc. Unii marinari superstițioși cerură ca navele să se depărteze imediat, dar până la urmă perspectiva câtorva zile de odihnă pe pământ ferm învinse și astfel William Dampier se reîntâlni cu Alexander Selkirk. Acesta era îmbrăcat în piei de capră și se sălbăticiise într-atât, încât aproape că uitase să vorbească. Totuși, știuse să-și organizeze traiul pe insulă așa fel ca să supraviețuiască și nu-și pierduse speranța că într-o zi va fi descoperit și se va putea întoarce acasă.

Woodes Rogers a fost foarte impresionat de soarta lui Selkirk, pe care-l luă sub ocrotirea lui. Mai târziu, îi dădu chiar comanda bricului „Increase” (capturat, după cum am văzut, de la spanioli). La întoarcerea în Anglia, urmând moda vremii și folosind exemplul lui Dampier (și al altor căpitani de pirați) Rogers și-a scris memoriile sub titlul „Călătoriile în jurul lumii dintre anii 1708-1711” - lucrare lipsită de calitățile celei a lui Dampier, deși probabil că a fost redactată fie cu colaborarea acestuia, fie folosind materiale adunate de el. Unul dintre capitolele cărții este intitulat „Povestea lui Alexander Selkirk, care a trăit singur patru ani și patru luni pe o insulă nelocuită”. Acest capitol i-a inspirat lui Daniel Defoe celebrul roman „Robinson Crusoe”, apărut la Londra, în 1719. Așadar, adevăratul Robinson a fost... pirat, ba chiar căpetenie de pirați - bricul „Increase” aflat sub comanda lui a luat parte activă la abordarea și jefuirea navelor spaniole în apele din largul coastei apusene a Americii de Sud.

Robinson Crusoe i-a adus autorului său celebritatea, dar nu și bogăția: spre deosebire de piratul Dampier, care cu partea lui din prada obținută din jefuirea navelor spaniole s-a putut așeza liniștit la masa de lucru redactând al treilea volum al memoriilor sale, și spre deosebire de piratul Rogers, numit prin decret regal în înaltul post de guvernator al Insulelor Bahamas din indiile Apusene, scriitorul Defoe a murit în

mizerie.

Woodes Rogers și-a luat în primire postul de guvernator în 1721. Nu era o slujbă ușoară: în ultima sută de ani, Indiile Apusene constituiseră refugiul a numeroși răufăcători de toate națiunile și rasele, evadați din închisorile franceze și spaniole, dezertori din armată și de pe diferite nave, tâlhari căutați de autoritățile din țările lor de baștină și bineînțeles pirați aciuiți aici în căutarea bogatelor încărcături care străbăteau Atlanticul venind din coloniile spaniole, portugheze, franceze și engleze ale Americii. Dintre mulțimea de insule mai mari sau mai mici ale Mării Caraibilor, una părea să atragă în mod deosebit pe pirați care o socoteau un ascunziș sigur - spaniolii au numit-o Isla la Tortuga, francezii Ile de la Tortue, ceea ce înseamnă același lucru: Insula Broaștei Țestoase.

12.

## **MARII CORSARI FRANCEZI: DUGUAY-TROUIN, JEAN BART, FORBIN, SURCOUF**

Întocmai ca și Anglia, Franța a avut și ea câteva regiuni de coastă care au dat marinari vestiți, de asemenea pirați și corsari pe toate mările lumii. Din Saint-Malo, de pildă a plecat, în 1522, Jacques Cartier în istorica sa expediție care a dus la explorarea Canadei de astăzi, și tot aici s-a născut, o sută și patruzeci de ani mai târziu, Rene

Duguay-Trouin, unul dintre marii corsari francezi de la începutul veacului al optsprezecelea.

Duguay-Trouin și-a făcut ucenicia pe nava „Danycan” (paisprezece tunuri, nouăzeci și șase de oameni în echipaj), prădând un castel lângă Limerick (pe coasta apuseană a Irlandei) și incendiind două vase engleze. La vârsta de nouăsprezece ani se află la comanda unei nave și, împreună cu o altă navă franceză, atacă un convoi de vase comerciale engleze, deși acesta era însoțit de două fregate; lupta a fost dârză și s-a sfârșit cu victoria navelor franceze. La Saint-Malo, unde Duguay-Trouin a sosit cu vasele comerciale engleze capturate, corsarul a fost sărbătorit ca un erou.

În urma dispoziției ministrului marinei, lui Duguay-Trouin i se dădu comanda navei „Diligente” (patruzeci de tunuri, două sute de oameni), precum și o *lettre de marque* prin care era „îndreptățit să se despăgubească” pe seama navelor engleze și să arboreze pavilionul regal francez. Asta nu l-a împiedicat ca, întâlnind un convoi comercial englez puternic apărat, să înalțe pavilionul englez, însoțind astfel convoiul o bună bucată de drum. La despărțire, supuse navele de escortă, complet nepregătite, unui susținut tir de artilerie. Totuși, lupta era inegală și Duguay-Trouin, rănit, căzu prizonier.

Englezii socotiră, pe bună dreptate, că au de-a face cu un act de pură piraterie și, fără să ia în

considerație patenta regală a lui Duguay-Trouin, îl aruncară în temniță și începură să-i instruiască procesul - un proces care n-a avut loc vreodată, deoarece deținutul reuși să evadeze, în împrejurări până acum nelămurite (s-a vorbit, atunci, de complicitatea unei frumoase doamne din înalta societate engleză...).

După numeroase peripeții, Duguay-Trouin reușește să traverseze Canalul Mânecii și să ajungă în Franța. Aici, la Versailles, îl aștepta, semnat de însăși Ludovic al XIV-lea, brevetul prin care i se decerna titlul onorific de căpitan de fregată. Suntem în 1697 și proaspătul căpitan în marina regală abia împlinise douăzeci și patru de ani.

René Duguay-Trouin (1673-1736), unul dintre marii corsari francezi, pe care Ludovic al XIV-lea „Regele Soare” l-a înălțat la rangul de amiral, încredințându-i comanda unei escadre.



În primii ani ai veacului următor, despre isprăvile căpitanului Duguay-Trouin se vorbește mult, atât în saloanele marii aristocrații, cât și în tavernele din Dieppe și Saint-Malo; prăzi deosebit de bogate a obținut în 1703, prin jefuirea navelor comerciale olandeze (pe atunci, Olanda se afla în stare de război cu Franța); numărul balenierelor engleze capturate de el în această perioadă se ridică la peste treizeci, la care se adaugă un convoi de douăsprezece nave comerciale, capturate împreună cu fregata care le însoțea ca să le păzească.

Două dintre isprăvile sale sunt într-adevăr ieșite din comun, stând mărturie pentru deosebitele sale aptitudini de navigator și strateg naval, precum și pentru temeritatea sa. Prima a săvârșit-o în 1707, în timpul Războiului de succesiune la tronul Spaniei, când a capturat o flotă întreagă cuprinzând șaiszeci de nave, încărcate cu provizii și arme, trimise să sprijine pe rivalul lui Filip al V-lea. A doua este cucerirea orașului Rio de Janeiro, în septembrie 1711 - performanță pe care niciun alt corsar sau pirat n-a reușit s-o realizeze până la el. Marele port sud-american (pe atunci, Brazilia era posesiune portugheză) n-a reușit să reziste asediului micii flote franceze decât unsprezece zile. Duguay-Trouin a capturat tot ce se găsea în rada portului - cinci nave de război portugheze și peste șaiszeci de nave comerciale - de asemenea a obținut, ca răscumpărare, peste șase

sute de mii de crusados (sumă pe care un autor mai nou o apreciază la șase milioane de dolari de astăzi). La întoarcerea din expediție, regele Ludovic al XIV-lea l-a înnobilit pe temerarul corsar, repetând astfel gestul Elisabetei I care obișnuia să-i încarce cu onoruri pe corsarii ei.

Rend Duguay-Trouin a murit (în 1736) sărac, după o ultimă expediție împotriva piraților barbarești. La aproape două sute de ani după moartea lui, francezii i-au cinstit memoria botezând cu numele său vasul-școală al Academiei navale.

Duguay-Trouin a avut doi rivali puternici în ceea ce privește faima de corsar: Pe Jean Bart din Dunquerque și pe Claude de Forbin, acesta din urmă originar din sudul Franței. Jean Bart, mai mult ca oricare alt căpitan de vas din vremea lui, s-a bucurat de o largă popularitate în rândurile poporului, poate fiindcă el însuși se trăgea dintr-o familie modestă de pescari. Și a rămas toată viața un om din popor: la Versailles, curtenii nu-și ascundeau zâmbetele când apărea cu pasul lui greu și legănat, de marinar, mai potrivit pe puntea navei decât pe parchetul lucios al palatului Regelui-Soare. Iar când Ludovic al XIV-lea l-a numit, în 1697, comandant de escadră, Jean Bart a răspuns numai: „De data aceasta ați făcut ce se cuvenea, sire!”.

Jean Bart și-a făcut ucenicia mai întâi pe navele de pescuit ale orașelului natal, apoi în marina de

război olandeză, aflată pe atunci sub comanda vestitului amiral de Ruyter. Cunoștințele căpătate în marina olandeză aveau să-i prindă bine mai târziu corsarului Jean Bart, care va deveni unul dintre cei mai aprigi vânători de nave comerciale olandeze.

Întocmai ca și Duguay-Trouin, Jean Bart și-a cucerit faima mai ales prin două acțiuni de mare răsunet. Una este ocuparea portului englez Newcastle, unde fiul pescarului din Dunquerque a procedat după cele mai tipice canoane piraterești: a debarcat prin surpriză, a jefuit tot ce se putea jefui și apoi a dispărut în larg cu prada. A doua ispravă este de cu totul altă natură: în 1694, când din pricina războiului întreaga Franță suferea de pe urma foametei, Jean Bart a reușit să aducă în portul său natal, Dunquerque, un mare convoi cu alimente, strecurându-se cu abilitate printre numeroasele nave de război engleze care patrulau în lungul coastelor franceze.

În cele din urmă, însă, englezii au reușit să-l captureze pe corsarul care le-a pricinuit atâtea pierderi, și l-au încarcerat în „pontoanele” din Plymouth, renumite ca fiind cea mai îngrozitoare închisoare din toată Europa; aceste „pontoane” erau, de fapt, niște nave dezafectate, mucedo, unde sute de deținuți putrezeau de vii și mureau fără a fi condamnați la moarte prin sentința vreunui tribunal. Se spunea că sclavul de galeră, înlănțuit la vâsla lui, are o soartă mult mai blândă



decât cel condamnat la detenție în „pontoanele” din Plymouth...

Constituția lui robustă - Jean Bart era un om voinic, musculos, cu o forță cu totul ieșită din comun - l-a ajutat să reziste, iar la primul prilej care s-a ivit a evadat și a traversat canalul Mânecii într-o barcă, pe o mare furtunoasă.

Dintre cei treisprezece copii ai săi (a fost căsătorit de două ori), unul singur, Jean-Cornil, care și-a făcut ucenicia pe una dintre navele tatălui său, pare să-i fi moștenit aptitudinile. Se spune că, în toiul unei bătălii navale, când Jean Bart, îmbătrânit, părea să dea semne de slăbiciune, Jean-Cornil l-a legat de catargul mare



Portul Saint-Malô în secolul al XVIII-lea.

al navei și a preluat comanda.

Deși a ajuns până la urmă la demnitatea de viceamiral, Jean-Cornil nu s-a bucurat niciodată de faima și popularitatea tatălui său, care a fost cântat de poeți și a devenit eroul unor balade populare și cântece marinărești. (Unul dintre prozatorii noștri de la începutul veacului, Eugeniu P. Botez, ofițer de marină și autorul unor interesante pagini din viața marinarilor și a porturilor, și-a ales ca pseudonim literar numele lui Jean Bart).

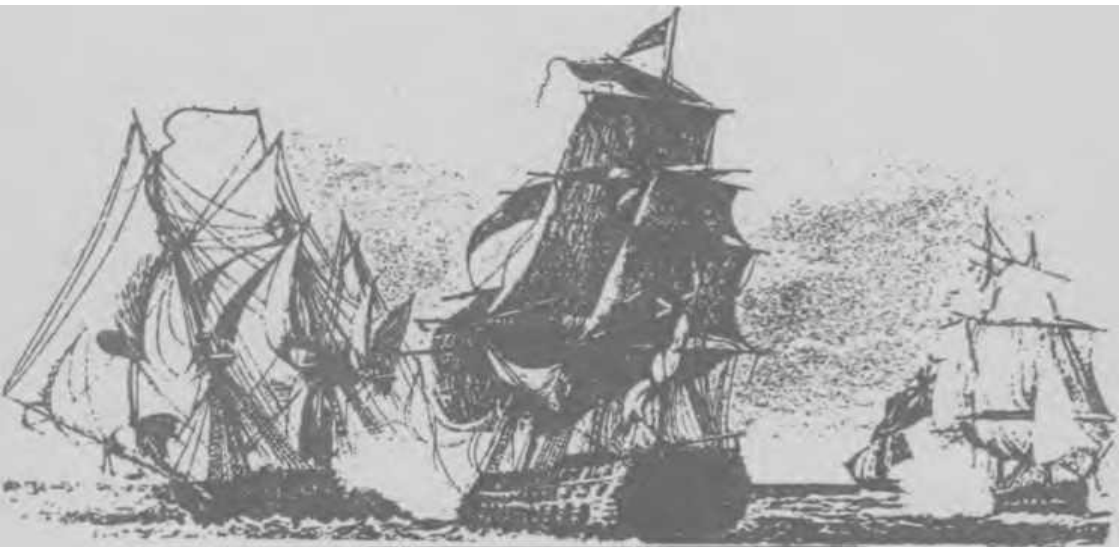
Spre deosebire de Jean Bart, Claude de Forbin se trăgea dintr-o familie nobilă și era militar de carieră. Cea mai vestită ispravă a sa a fost capturarea unei flote comerciale engleze compusă din cincizeci de nave, deși convoiul era însoțit de cinci vase de război totalizând peste două sute și cincizeci de tunuri. Forbin a decis victoria în favoarea micii flote a corsarilor francezi prin faptul că l-a ucis pe comandantul navei de război „Grafton” cu un proiectil de muschetă; o altă navă engleză de mare tonaj, „Hamptoncourt”, a fost cucerită prin abordare simultană din două părți.

Din această luptă, care a avut loc în anul 1706, putem deduce metoda corsarilor francezi din acea vreme: aflându-se în inferioritate în ceea ce privește artileria, dar dispunând de nave mai rapide în manevră, căutau cu orice preț abordajul și lupta pe bordul navei. Temeritatea corsarilor francezi din veacul al optsprezecelea și abilitatea

lor în lupta corp la corp făcea ca, în majoritatea cazurilor, o dată abordajul reușit, victoria să încline în favoarea lor.

Mai târziu, istoria va arăta că această metodă era sortită unei perimări destul de rapide și că într-o bătălie navală sorții de izbândă vor fi de partea celui care alături de manevrele rapide ale navelor, va ști să folosească din plin artileria. În perioada războaielor napoleoniene, de pildă, marina de război engleză, dispunând de artilerie modernă (și aflată sub comanda unui strateg naval de geniu - amiralul Nelson) va avea în permanență supremația pe mare, în ciuda faptului că în bătăliile pe uscat armatele coalițiilor vor fi adesea înfrânte.

Cu toate acestea, Franța perioadei napoleoniene și-a avut și ea corsarii ei vestiți, între care pe Robert Surcouf, originar din același Saint-Malo.



Luptă între o fregată franceză și un vas de linie englez, în 1806.

Surcouf știa să îndeplinească temeritatea cu fantezia - două însușiri care l-au ajutat să dea englezilor grele lovituri pe toate mărele lumii și îndeosebi în Oceanul Indian. Oricât ar părea de curios pentru un om cu îndeletnicirea lui, era o fire blândă, evita violențele inutile, după capturarea unei corăbii lua femeile sub ocrotirea lui și adesea își salva dușmanii de la moarte.

Una dintre bătăliile lui celebre, Surcouf a dat-o împotriva navei de război engleze „Kent”, la 7 octombrie 1800. Propria sa navă, „Confiance”, era mult mai mică, în schimb mai rapidă, astfel că abordajul s-a produs înainte ca nava engleză să poată folosi din plin artileria. În lupta corp la corp care a urmat, cei o sută și treizeci de corsari francezi s-au dovedit superiori celor aproape patru sute de marinari de pe „Kent”, deoarece în primele minute după abordaj au folosit din plin grenadele de mână pe care le purtau într-un coș atârnat de umăr, semănând astfel panică în rândurile adversarilor.

Prada obținută era considerabilă, mai ales că la bordul lui „Kent” se afla o mare cantitate de aur. Drept urmare, Surcouf decise să părăsească Oceanul Indian și să se îndrepte spre patrie. Pe drum era cât pe ce să fie ajuns din urmă de două nave rapide britanice, dar inventivul corsar porunci să se arunce de pe bord tot ce nu era necesar navigației, inclusiv tunurile, și „Confiance” reuși să scape de urmăritori. Totuși, a

avut nevoie de peste două luni pentru parcurgerea drumului din India, în jurul Africii, până la La Rochelle.

După această expediție fructuoasă Surcouf se retrase la Saint-Malo, unde se căsători și se stabilă ca armator. Nici măcar Napoleon - pe atunci prim consul - care-i propuse comanda unei escadre, nu reuși să-l clinească din hotărârea lui de a se retrage din viața de marinar. Se spune că. Într-o convorbire cu Napoleon, armatorul Surcouf l-ar fi sfătuit să demonteze tunurile de pe marile nave de război, greoaie în manevră, și să armeze cu ele o flotă rapidă de corsari. Cu peste două sute de ani în urmă, Elisabeta I primise un sfat asemănător de la corsarul Drake și-i dăduse ascultare. Napoleon nu l-a ascultat pe Surcouf; avea s-o regrete amarnic: câțiva ani mai târziu, la Trafalgar, flotele reunite franceză și spaniolă vor suferi o dezastruoasă înfrângere în fața flotei britanice de sub comanda amiralului Nelson.



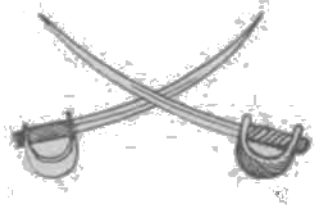
## VI

### INSULA BROAȘTEI ȚESTOASE

*” As surely as spiders abound where there are nooks and crannies, so have pirates sprung up wherever there is a nest of islands offering creeks and shallows, headlands, rocks and reefs - facilities in short for lurking, for surprise, for attack, for escape*

CAPTAIN HENRY KEPPEL, 1846

(„După cum păianjenii abundă acolo unde se află unghere și crăpături, tot așa și pirații s-au ivit pretutindeni unde se află un grup de insule având golfuri și adâncituri, promontorii, stânci și recife - prin urmare, unde aveau posibilitatea să stea la pândă, să apară pe neașteptate, să atace, să fugă”.)





1.

## **ALEXANDRE OLIVIER EXMELIN, CRONICAR AL FLIBUSTEI**

Cele mai complete și interesante date cu privire la pirații din Marea Caraibilor le datorăm unui anume Alexandre Olivier Exmelin, care a navigat mulți ani în calitate de chirurg pe diferite vase piraterești, ținând un jurnal cu scrupulozitate și meticulozitatea unui om de știință. Multă vreme s-a crezut că este olandez de origine, deoarece cartea lui a apărut prima oară (în 1678) la Amsterdam, numele autorului fiind puțin schimbat: Exquemelin. Trei ani mai târziu a apărut o ediție spaniolă, tipărită la Colonia (Koln) și tradusă din originalul olandez de un oarecare senor de Buena Maison. În sfârșit, o traducere engleză apare în 1684 sub titlul: „Bucanierii din America, sau o relatare adevărată a celor mai însemnate atacuri comise în ultimii ani, în regiunile de coastă ale Indiilor Apusene, de către bucanierii din Jamaica și Tortuga, atât englezi cât și francezi”. Și de data aceasta numele autorului este ușor schimbat: Esquemeling. Cartea s-a bucurat de un succes enorm, ediții noi s-au succedat la intervale scurte, unele însoțite și de un al doilea volum.

Termenul „bucanier” este de origine caraibă - prin *boucacoui* era desemnat locul unde indienii



afumau carnea vânatului; în *Larousse*, sub *boucanier* se află următoarele: „Nume prin care erau desemnați aventurierii care, în secolele al XVI-lea și al XVIII-lea, vânau bizoni în America pentru a le obține pieile, cu care făceau un comerț intens. (Ei s-au transformat în pirați, în corsari sau în flibustieri”).

Cercetări recente au arătat că Alexandre Olivier Exmelin era francez, fiu al unui farmacist din Honfleur (în Calvados, la gura Senei), de unde luase drumul exilului în 1666 la vârsta de douăzeci de ani, deoarece era de religie reformată și conform legilor atunci în vigoare nu avea voie să exercite profesia de chirurg. Drumul până în Antile îl făcuse gratuit, având însă obligația să lucreze vreme de trei luni în serviciul unui colonist. În Tortuga, guvernatorul francez d'Orgeron l-a luat curând sub protecția sa; Exmelin a lucrat o vreme ca ajutor al unui chirurg cu experiență, apoi s-a stabilit pe cont propriu. „...Nu există viață mai plăcută, scrie el, decât cea de chirurg în Insule. Îngrijirea bolnavilor se face aici la tarife mai ridicate ca la Paris”.

Dar Exmelin se pare că avea trebuințe mai mari; cu sprijinul guvernatorului ia parte - în calitate de chirurg, bineînțeles - la expedițiile pirateresti care se organizau de către diverși comanditari din Tortuga, de obicei chiar de împuterniciții lui *Compagnie des Îndes*. Prada era apoi evaluată de specialiști - Compania lua partea leului, veneau

apoi părțile cuvenite guvernatorului, căpitanului navei și chirurgului, iar restul se împărțea între oamenii echipajului.

După cum vedem, o organizare destul de asemănătoare cu cea din Alger și Tunis, în vremurile de glorie ale piraților barbarești, precum și cu cea din Anglia perioadei elisabetane.

Pirații din Tortuga au introdus însă ceva nou, anume un fel de... asigurări în beneficiul răniților; îndemnizațiile, ne spune Exmelin, erau acordate după un tarif fix: pentru pierderea unui ochi, o sută de scuzi; pierderea ambilor ochi, șase sute de scuzi; pentru mâna dreaptă, două sute de scuzi; un picior, două sute de scuzi ș. A. M. D. Beneficiarii acestor îndemnizații nu primeau totdeauna bani peșin ci, de pildă, unul sau doi sclavi - dintre prizonierii luați cu prilejul abordajelor - după ce, în prealabil, comisia de experți evalua prețul lor. Uneori, piratul căruia i se amputa mâna dreaptă prefera să i se dea, în locul banilor, un sclav care să muncească pentru el, deoarece ca invalid nu mai avea șanse să fie angajat pe o navă piraterească.

Toate aceste amănunte, precum și numeroase altele, le găsim în interesanta lucrare a felcerului Exmelin, cronicar autentic și corect al pirateriei din Antilele veacului al șaptesprezecelea. Această cronică a lui are, de fapt, două părți distincte: un jurnal în care notează toate evenimentele la care a participat sau a fost martor și o parte cu caracter

general cuprinzând relatarea unor evenimente aflate pe alte căi. (Am insistat în mod deosebit asupra lui Alexandre Olivier Exmelin și a lucrării sale deoarece este cea mai completă și autentică sursă de informații la tema acestui capitol al lucrării noastre, la care am folosit versiunea franceză - prima ediție a apărut la Paris, în 1684, aproape în același timp cu cea engleză, sub titlul: *Histoire des aventuriers, flibustiers et boucaniers qui se sont signales dans les Îndes*).

Primul european care a zărit Insula Broaștei Țestoase a fost Columb - a văzut-o doar în treacăt, în drum spre o insulă mai mare, unde a debarcat și pe care a botezat-o Hispaniola (astăzi Haiti - San Domingo). Tot Columb a botezat și mica insulă de la nord de Hispaniola, dând dovadă nu numai de multă imaginație, căci numele i se potrivește într-adevăr: de departe, de pe mare, insula, cu creasta ei muntoasă, seamănă cu o broască țestoasă încălzindu-și, leneșă, carapacea la soare.

Atacarea și jefuirea galioanelor spaniole încărcate cu aurul Lumii Noi nu sunt nicidecum o invenție a celor din Tortuga - dimpotrivă, sunt tot atât de vechi ca... Lumea Nouă. Documentele spaniole menționează că un corsar francez l-a silit pe Cristofor Columb, în 1497, pe drumul de înapoiere din a treia călătorie, să se refugieze la Madera. În 1521, corsarii armatorului Jean Ango din Dieppe au capturat trei caravele care se întorceau din America îndreptându-se spre

Sevilla. În anul următor, Jean Fleury, comandând o escadră de opt nave aparținând aceluiași Ango, capturează alte trei caravele spaniole, cu încărcături de o bogăție fabuloasă, trimise de Cortez regelui Spaniei; una dintre caravele transporta și câțiva jaguari, care în timpul luptei au scăpat din cușcă semănând panică printre atacatori și atacați.

În urma măsurilor de apărare luate de spanioli în apele din largul Peninsulei Iberice, corsarii sunt nevoiți să-și mute încetul cu încetul activitatea spre vestul Atlanticului. În 1543 trei sute de englezi și francezi jefuiesc pentru prima oară Cartagina, cel mai însemnat port al Columbiei. În 1555, hughenotul Jacques de Sare din La Rochelle și normandul Francois le Clerc, zis „Picior de Lemn”, împreună cu o trupă de mercenari întreprind un atac de o îndrăzneală nebunească asupra Havanei, unde jefuiesc până și bisericile, punând mâna pe o pradă uriașă. Au urmat expedițiile, adesea spectaculoase, ale piraților englezi din perioada elisabetană și din veacul al șaptesprezecelea (relatate pe larg în capitolul precedent) tot împotriva caravelor, galioanelor și coloniilor spaniole - fiindcă vreme de două veacuri Spania a posedat mare parte a cantităților de aur, argint și pietre prețioase din Europa și America, pradă râvnită, pe care necesitatea de a fi transportată o făcea vulnerabilă, supusă atacurilor piraterești.

Nu este, așadar, de mirare că în insulele Caraibilor, și îndeosebi în Jamaica și Tortuga, aflate în apropierea rutei obișnuite a caravelor și galioanelor spaniole, s-au strâns tot felul de aventurieri veniți din Europa, atrași și ei de mirajul aurului spaniol. Așa au luat naștere flibustierii. În Franța se numeau *friboutiers* sau *fliboustiers*, iar etimologia în mod obișnuit admisă derivă termenul din engleza veche:



Harta Mării Caraibilor

(după lucrarea lui Exmelin, tipărită la Amsterdam în 1678)

# De Insulis nuper in mari Indico repertis



Insula Hispaniola  
(după o gravură în lemn din anul 1494)

*flibutor*, sau *frybuter*, sau *freebooter*; la rândul lor englezii l-au luat din olandeză, unde vrisbuerter sau vrijbuitter înseamnă, în traducere literală, „care pradă fără restricții”, prin urmare, este oarecum opus accepției termenului „corsar” - corsarul trebuind să țină seama de restricțiile impuse de patentă, de acea *Lettre de Marque*, a cărei nerespectare ducea la interzicerea înapoierii în țară, uneori chiar la arestarea și condamnarea căpitanului și a întregului echipaj. Corsarul avea patrie și arbora pe nava lui pavilionul țării sale, flibustierul nu avea patrie, ci numai un refugiu, o ascunzătoare, echipajul său era alcătuit din oameni de toate neamurile și rasele, iar pe catargul navei sale arbora pavilionul negru al piratului, uneori împodobit cu o hârcă și două oaze încrucișate - simbol sinistru, cum nu se poate mai potrivit îndeletnicirii sale caracterizată de violență și adesea de cruzime.

Deosebirea dintre pirat și flibustier constă, deci, în faptul că în definiția acestuia din urmă intervine un element geografic: flibustierul colinda Marea Caraibilor și *Golful Mexicului*. De altfel unii dintre căpitanii flibustei achiziționau, ocazional, o *Lettre de Marque* - la prețuri uneori fabuloase - pentru ca în cazul că vor fi prinși, să nu fie tratați ca pirați și să scape de ștreang. Dar între acești flibustieri și corsarii reginei Elisabeta sau ai regelui Ludovic al XIV-lea era o deosebire ca de la cer la pământ - Francis Drake și Walter Raleigh,

de pildă, ocupau funcții importante în administrația de stat; tot așa, marii corsari francezi, ca Jean Bart, Duguay-Trouin sau Claude Forbin aparțineau marinei regale. Căpitanii flibustei își achiziționau patentele de la funcționarii coloniali, fiindcă un asemenea document le dădea prestigiu și fiindcă niciun căpitan de navă militară nu putea spânzura fără judecată pe posesorul unei patente.

De altfel, în posesia unui căpitan al flibustei, patenta avea o valoare relativă. Cei mai mulți dintre comandanții de nave piraterești din Tortuga și Jamaica nici măcar nu știau să citească și se cunoaște cazul (relatat de Hubert Deschamps în *Pirates et Flibustiers*, Paris 1962) unui căpitan de flibustieri care a colindat vreme de câțiva ani mările cu o patentă - semnată de un funcționar colonial și prevăzută cu toate sigiliile legale - care-l autoriza să vâneze... capre.

2.

## **CUM A AJUNS TORTUGA SUB STĂPÂNIREA FRANCEZĂ**

Într-o zi însorită a anului 1623, un anume Belain d'Esnameuc, gentilom normand care colinda Marea Caraibilor în căutare de pradă, dădu peste un galion spaniol de proporții respectabile. Dar nici nu apucă să se apropie și



iată că zecile de tunuri ale galionului începură să scuipe foc. Ce-i mai rămânea de făcut domnului d'Esnambuc, care comanda o biată brigantină cu două catarge și o singură punte, cu un total de patruzeci de oameni la bord? O luă la sănătoasa și fu fericit când găsi o insulă, de care galionul, având pescaj mare, nu se putea apropia.

Pe insulă, Esnambuc află de la indieni că de curând mai sosiră și alți albi, care se apucaseră să cultive pământul și să crească vite. Era vorba de patru sute de englezi, conduși de un anume Thomas Warner. Francezii se înțeleseseră cu englezii (ceea ce nu se întâmpla întotdeauna în bătrâna Europă...) și insula, măsurând vreo treizeci de kilometri în lungime și zece în lățime, deveni refugiul permanent al flibustierilor lui Esnambuc, în timp ce coloniștii își vedeau de treburile lor.

Această coexistență dură câțiva ani, timp în care Esnambuc efectuează și o călătorie în Franța, unde fondă o „Compagnie de Saint-Cristophe” - așa se numea insula - care se bucură de sprijinul cardinalului Richelieu; Esnambuc se înapoie cu trei nave având pe bord patru sute de coloniști francezi. O parte dintre ei începură să-și facă ucenicia în ale flibustei, sub îndrumarea piraților mai vechi ai lui Esnambuc, alții se apucară să lucreze pământul, alături de englezi.

Cum spaniolii nu vedeau cu ochi buni această așezare franco-engleză înfiptă în inima imperiului lor colonial din America Centrală, trimiseră în

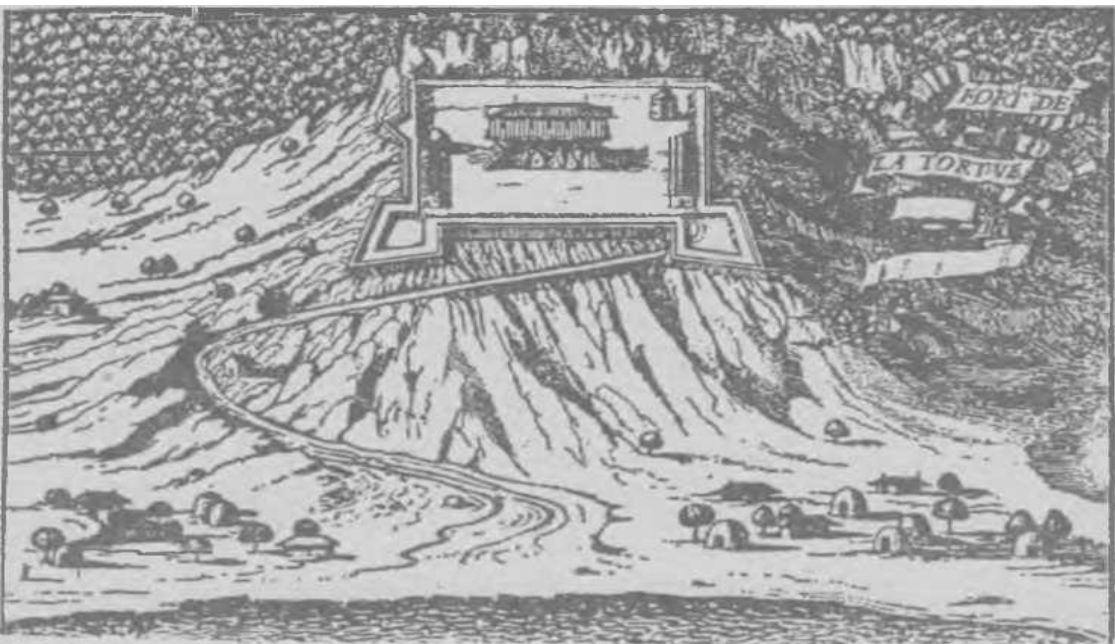
primăvara anului 1630 o puternică escadră - numărând patruzeci și nouă de nave, dintre care treizeci și cinci de galioane - sub comanda amiralului Fadrique de Toledo, care notifică flibustierilor și coloniștilor de pe Saint-Cristophe că le acordă o săptămână ca să evacueze insula, altfel vor fi împușcați până la unul.

A rezista unei asemenea armada ar fi fost un act de nebunie. Coloniștii, englezi și francezi, își părăsiră casele și plantațiile, se îmbarcară pe navele cu care veniseră și porniră spre Europa. Numai optzeci de oameni, grupați în jurul lui Esnambuc, porniră spre Insula Broaștei Țestoase, pe care o cunoșteau, deoarece făceau uneori escale aici. Erau flibustieri mai vechi, dintre cei care colindaseră Marea Caraibilor pe brigantina comandată de Esnambuc, precum și aventurieri pentru care întoarcerea în Europa, unde erau căutați ca dezertori și pentru diferite alte pricini, nu era recomandabilă...

Văzută dinspre sud, Tortuga oferă un peisaj de o frumusețe răpitoare - terase etajate până sus, presărate cu smochini și bananieri, vegetație luxuriantă grupată în jurul numeroaselor izvoare, iar către nord, uriașe stânci abrupte, până aproape de spinarea „carapacei”, unde arbuștii cedează locul masivilor mahoni cu lemn prețios, populați de păsări multicolore; pe plajă, în timpul refluxului mișunau languste și crabi cu carnea delicioasă.

Flibustierii veniți din Saint-Cristophe își clădiră colibe și se instalară cât mai confortabil cu putință. Carnea și-o procurau - cumpărând-o cinstit - de la bucanierii stabiliți în nordul Hispaniolei. La mai puțin de un an de la sosirea la Tortuga, cumpărarea de la un flibustier francez, Baradel, câteva zeci de sclavii negri capturați de pe un vas englez; cu ajutorul acestora începură să cultive diferite plante alimentare și să crească animale - astfel Tortuga deveni curând o așezare asemănătoare celor din Insulele Caraibe învecinate, deosebindu-se de acestea doar prin faptul că ocupația principală a locuitorilor ei era cea de flibustier, precum și prin faptul că pe insulă nu se afla nicio femeie.

Cinci ani mai târziu, pentru Tortuga, ca și pentru Hispaniola, sosiră vremuri grele. Totul a început într-una din primele zile ale lui februarie 1635, când o navă flibustieră, condusă de Pierre Le Grand (originar din Dieppe), și având douăzeci și opt de oameni la bord, a capturat un galion spaniol de mare tonaj, lângă capul Tiburon la capătul apusean al Hispaniolei. Pierre Le Grand nu mai făcuse de câteva luni vreo captură, proviziile și apa de băut erau pe sfârșite, nava începuse să ia apă și pompele trebuiau acționate în permanență. Zărind uriașul galion cu patru catarge, căpitanul hotărî să încerce acțiunea disperată de a-l aborda; mai întâi însă, îl chemă pe chirurg și-i dădu un ordin confidențial: „Vom



Fortul de pe insula Tortuga.

aborda galionul, ne vom cățara pe bord, iar dumneata vei fi ultimul. Dar înainte de a părăsi nava, vei face o spărtură în fundul calei. Câteva lovituri de secure vor fi de ajuns”.

Spaniolii lăsară mica navă să se apropie. Nici prin minte nu le trecea că ar putea fi vorba de un abordaj - mai mult, căpitanul, înștiințat, refuză să-și întrerupă partida de cărți pe care tocmai o juca... Cele ce au urmat s-au desfășurat cu o iuțeală uimitoare și par secvențe ale unui film de aventuri scris de un scenarist cu imaginație prodigioasă: pirații se cățărară pe bord, ucigând câțiva spanioli, apoi o parte a flibustierilor pătrunse în cabina căpitanului ținându-l în șah cu pistoalele, alții sparseră lacătele magaziei unde se aflau butoaiile cu praf de pușcă, după care Pierre Le Grand se sui pe dunetă și anunță: „Magazia cu pulbere e în mâna noastră. La cea mai mică rezistență, totul sare în aer!” Spaniolii erau cu atât mai uluiți cu cât alături de galion nu se mai afla nicio navă - chirurgul executase ordinul și sabordase vasul flibustier.

În felul acesta, douăzeci și opt de flibustieri cuceriră o navă cu câteva sute de oameni la bord, între care un viceamiral - galionul se dovedi a fi o *capitana* adică o navă-amiral care urma să escorteze o întreagă flotă comercială pe drumul dintre Antile și Spania. Pierre Le Grand, ajutat de câțiva spanioli care trecură imediat de partea flibustierilor, acostă într-un golf pustiu din

Hispaniola unde îi debarcă pe prizonieri, după care trecu la împărțirea bogatei prăzi.

În Spania, capturarea *capitanei* făcu mare vâlvă și autoritățile coloniale primiră ordinul să-i gonească pe pirații din Hispaniola folosind orice mijloace. În cursul primelor operațiuni au fost uciși câteva sute de bucanieri, pe care militarii spanioli îi confundau cu flibustierii. Apoi începu exterminarea sistematică a cirezilor și turmelor de pe insulă, ca pirații să nu mai aibă surse de aprovizionare. Bucanierii, la rândul lor, organizară grupe de rezistență și începu un adevărat război de gherilă - plantațiile spaniole fură pustiite, fermele incendiate, populația masacrată. Până la urmă, armata regulată spaniolă reuși să pună stăpânire pe insulă și bucanierii fură nevoiți să-o părăsească, majoritatea lor venind să îngroașe rândurile flibustierilor de pe Tortuga - Insula Broaștei Țestoase.

Spaniolii nu puteau îngădui nici acest refugiu de unde flibustierii își organizau atacurile împotriva lor. În 1638, o flotă spaniolă, profitând de faptul că navele flibustierilor erau plecate într-o expediție, debarcă un detașament puternic pe insulă. Coloniștii care rezistară fură măcelăriți, cei care se predară fură spânzurați - un număr mic reuși să fugă, ascunzându-se prin păduri. Pe insulă rămase o mică garnizoană spaniolă care la începutul lui 1639, nu putu rezista unei trupe de o sută de englezi, condusă de un anume Willis. Și

astfel, Tortuga, după ce a fost mai întâi franco-engleză, apoi spaniolă, deveni engleză; pentru scurtă vreme, căci în primăvara anului 1640, un francez, Le Vasseur, prevăzut cu o *Lettre de Marque*, își anunță sosirea apropiată la Tortuga, pentru a-și lua în primire postul de... guvernator.

Le Vasseur, gentilom hughenot, servise câțva timp în marina regală, apoi colindase Marea Caraibilor împreună cu Esnambuc. La Saint-Cristophe se împrietenise cu guvernatorul francez al insulei, pe nume de Poiney, care-l ajutase să obțină patenta regală. Le Vasseur se stabilește întâi pe mica Insulă Margot, situată la numai cinci leghe (o leghe marină - circa 5, 5 km) de Tortuga, unde vreme de trei luni își pregăti trupa de șoc alcătuită din cincizeci de aventurieri aleși pe sprânceană, cu toții hughenoți (se pare că viitorul guvernator nu prea avea încredere în catolici). Apoi trimise lui Willis un emisar care - după cum spune un document al vremii - „să-i ceară socoteală pentru violențele comise împotriva francezilor”. Willis răspunse: „Nu mă tem de dumneavoastră, chiar dacă ați avea trei mii de oameni”.

La 31 august al aceluiași an, Le Vasseur atacă în fruntea trupei sale de șoc, la care se adăugaseră alți cincizeci de oameni recrutați la întâmplare. În câteva ore insula era în mâinile francezilor - victorie rapidă la care a contribuit și faptul că

locuitorii din Tortuga erau în general ostili căpitanului Willis. În aceeași seară, Le Vasseur îi scrie cu oarecare emfază cardinalului de Richelieu: „*La Tortue, citadelle de Saint-Domingue, est a nous*”.

Printre primele măsuri luate de noul guvernator a fost construirea unui fort în sudul insulei, pe platforma unui masiv stâncos care domina singurul golf accesibil navelor de tonaj mai mare: Fort de la Roche sau Fort du Refuge - ambele denumiri perfect justificate, căci era construit pe o uriașă stâncă și a fost vreme îndelungată un refugiu pentru pirați și tot felul de aventurieri. (Astăzi, turiștii străini nu mai pot vedea decât urmele unor ziduri de piatră, dar se pare că fortul La Roche a fost la vremea lui o construcție militară redutabilă, căci un atac întreprins de spanioli în 1645, cu cinci nave și șase sute de soldați, a fost respinsă cu pierderi sângeroase pentru atacatori).

Între 1641 și 1645, Tortuga (acum Ile de la Tortue) s-a dezvoltat rapid. Pe lângă orașul principal, Basse-Terre, au apărut mici așezări: Cayonne, La Montagne, Le Milplantage, Le Ringot, La Pointe au Macon. Pe la 1675, populația număra zece mii de suflete, între care trei mii de flibustieri și trei mii de bucanieri - aceștia din urmă continuând să vâneze ilegal pe Hispaniola, ușor accesibilă datorită distanței mici care o separa de Tortuga.

În zilele de târg, Basse-Terre (care nu trebuie



confundat cu portul Basse-Terre din Guadelupa, insulă făcând parte din Antilele Mici) oferea un peisaj ciudat și foarte pitoresc - în tarabe se vindeau broaște țestoase, languste, homari, tutun, fructe exotice, bucanierii expuneau came afumată și piei, flibustierii aduceau vase de aur și argint, mobile prețioase, brocaturi și obiecte de cult necesare bisericilor, precum și tot ce reușiseră să jefuiască de pe navele abordate. Neguțătorii veniți din Europa să vândă arme și unelte, și să cumpere mărfuri coloniale și obiecte de furat, unii îmbrăcați după ultima modă de la Paris, se amestecau cu plantatori purtând pălării de paie cu boruri largi, cu pirăți îmbrăcați în zdrențe, dar înarmați până-n dinți, cu negri uneori complet despuiți, cu indieni caraibi. Aceasta era Tortuga pe la mijlocul veacului al șaptesprezecelea, ciudat amestec de rase și profesii dintre cele mai variate, având ca bază a economiei, flibusta.

### 3.

## **O INTERESANTĂ LICITAȚIE LA TÂRGUL DE SCLAVI DIN BASSE-TERRÉ**

Primul flibustier de oarecare renume (după Esnambuc) pe care-l reține cronică lui Exmelin este un anume Mombars, gentilom originar din Languedoc, pe care unchiul său îl luase pe o navă

piraterească pentru a-i face ucenicia în ale flibustei. Mombars citise încă pe vremea când era în colegiu cărțile prelatului spaniol Las Casas, care lua cu căldură apărarea indienilor împotriva atrocităților comise de conchistadori; le citise, fusese indignat și - cu ardoarea vârstei lui de adolescent - jurase să plătească spaniolilor cu aceeași monedă.

La optsprezece ani îl găsim la Tortuga, însoțind un grup de bucanieri care pleca pe Hispaniola să lupte împotriva spaniolilor. Mombars se dovedește un combatant reductabil, necruțător cu spaniolii și prieten al indienilor, pe care ori de câte ori are prilejul îi eliberează din sclavie. Curând ajunge căpitan de navă flibustieră, având un echipaj alcătuit exclusiv din indieni caraibi, care îi erau devotați cu trup și suflet.

Mombars ne este prezentat ca un om sobru - nu bea decât apă și detesta cărțile de joc. De cele mai multe ori nici nu prăda navele abordate, ci le scufunda cu tot ce găsea pe ele, după ce-i supunea pe spanioli la cazne. Cronicarii spanioli din veacurile al șaptesprezecelea și al optsprezecelea îi atribuie invenția unor suplicii înfiorătoare, și chiar francezii l-au poreclit pe crudul căpitan de flibustieri Mombars L'Exterminateur.

Nu se știe cum a murit; într-o bună zi a ridicat ancora, pornind din Tortuga să vâneze galioane spaniole și nu s-a mai întors. Probabil că a fost ucis în cursul unui abordaj, într-o luptă cu

spaniolii pe care-i ura de moarte.

Contemporan cu Mombars a fost un alt vestit căpitan de flibustieri, Roche Brasiliano, zis Le Roc. În ciuda numelui cu rezonanță spaniolă și a poreclei franceze, era olandez, originar din Groningen. Tatăl lui, negustorii luase cu el în Brazilia, unde a trăit până în 1641, în perioada când portughezii ocupă țara, după care vine la Tortuga asociindu-se cu flibustierii. Exmelin se pare că nu l-a cunoscut personal, dar îl descrie, din auzite, ca pe un om voinic, cu privirea mândră, luptător curajos și cărmaci îndemânatic, care nu se despărțea de sabia nici noaptea când dormea.

Le Roc, ca și Mombars, îi dușmănea de moarte pe spanioli - distracția lui favorită era să-i pună să umble desculți pe un grătar încins. Spre deosebire de Mombars, însă, nu disprețuia cătuși de puțin mărfurile din calele galioanelor spaniole, dovedindu-se astfel un flibustier în adevărata accepție a termenului. Era foarte șiret și avea darul de a vorbi frumos și convingător - Exmelin relatează că, prins de spanioli pe când ataca portul Campeche (în partea apuseană a peninsulei Yucatan), Le Roc îi convinge să-l trimită în Europa; pe drum „este îndrăgit de toți” și-i uimește pe cei de pe bord cu îndemânarea sa la tragerea cu arcul asupra peștilor zburători, câștigând astfel cinci sute de scuzi, cu care își va plăti drumul de întoarcere în Antile, unde „își va continua vreme îndelungată activitatea”. Ca și în cazul lui

Mombars, nu se știe cum a murit - probabil într-o luptă cu spaniolii, sau poate într-unul dintre violentele uragane care bântuiau în regiunea Antilelor și a Floridei.

Din prăzile făcute de Le Roc și de ceilalți căpitani de nave flibustiere din Tortuga, guvernatorul Le Vasseur își primea partea lui care era partea leului. Era un om foarte lacom de bani, măsura an de an cota-parte ce urma s-o primească, pe bucanieri și plantatori îi punea la biruri grele, închisoarea din fortul de la Roche era mereu plină de datornici supuși la cazne. În vara anului 1652, doi dintre colaboratorii apropiați a lui Le Vasseur, anume Martin și Thiebaut, îl asasinară pe tiran și puseră mâna pe putere. Pentru scurtă vreme, căci la sugestia aceluiași de Poincy din Saint-Cristophe, de la Paris sosi noul guvernator numit de rege, Henry de Fontenay, cavalier de Malta și vechi luptător împotriva turcilor și a piraților barbarești.

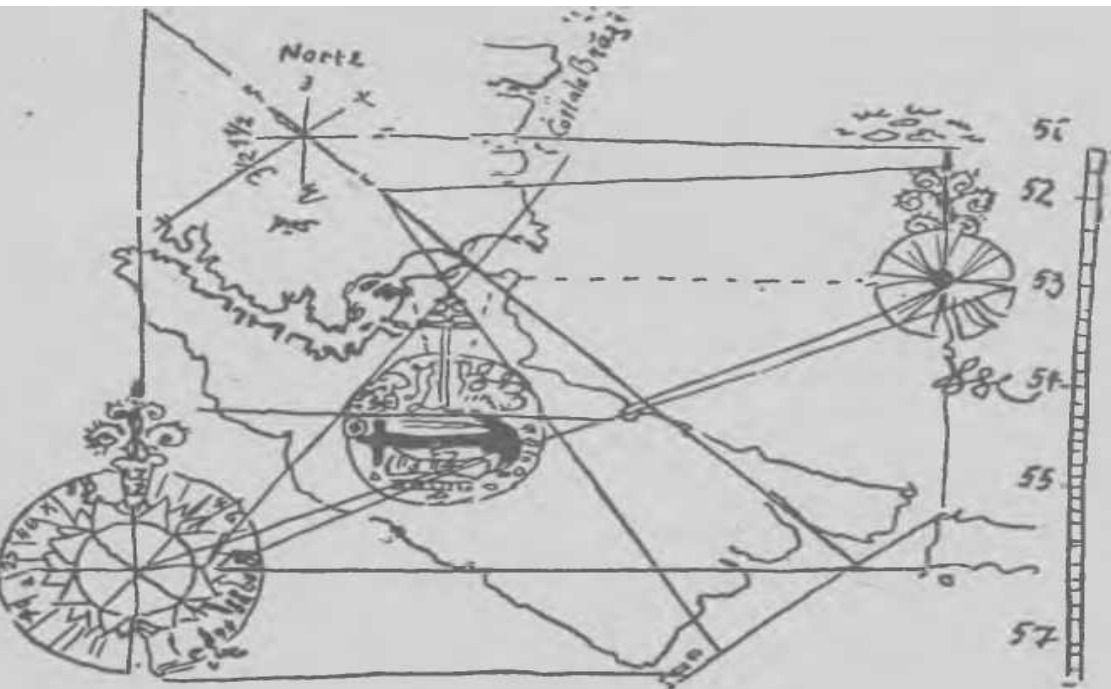
Instalarea lui de Fontenay a adus după sine o intensificare fără precedent a expedițiilor flibustiere pornite din Tortuga. În mai puțin de un an sunt abordate și jefuite numeroase galioane în rada din Porto Bello, în largul Hispaniolei și Cartagenei, ba chiar o întreagă flotă comercială este atacată în strâmtoarea Gaya de la Plata, unde trei galioane au fost capturate și unul incendiat; într-o expediție deosebit de îndrăzneță, o trupă de flibustieri, debarcată pe țărmul din apropiere

de Cartagena, jefuiește toate mărfurile expuse la târgul din Barranquilla. Autoritățile din Madrid nu puteau tolera asemenea acțiuni și ordonă guvernatorilor din Antile să treacă la represalii.

La 10 ianuarie 1654, o puternică escadră spaniolă pornită din Havana, se apropie de Basse-Terre. Tunurile din fortul de la Roche intră în acțiune, iar câteva nave flibustiere părăsesc țărmul și se îndreaptă spre larg, dar spre marea uimire a spaniolilor, navele se opresc la intrarea în port, unde sunt sabordate de echipajele lor, blocând astfel drumul galiodelor. Dar se pare că această manevră fusese prevăzută, fiindcă mai multe galiote spaniole se strecuraseră mai dinainte într-un golfuleț situat cam la o leghe de Basse-Terre, unde debarcară un corp expediționar, tunuri, muniție și catării necesari transportului. Curând zece tunuri spaniole deschiseră focul din vârful unui munte, astfel încât fortul era asediat din două părți. După o rezistență de câteva ore, rămânând fără muniții, de Fontenay se predă.

Guvernatorul nu păți nimic, ba chiar i se îngădui să plece, împreună cu trei sute de soldați și cu drapelurile unității: pentru spanioli el nu era un simplu căpitan de flibustieri, ci un demnitar numit prin decret semnat de regele Ludovic al XIV-lea (E drept că acesta din urmă avea atunci doar cincisprezece ani, dar relațiile Spaniei cu Franța erau foarte bune, iar primul ministru francez Mazarin nutrea chiar proiectul unei căsătorii a regelui cu infanta Maria-Tereza, proiect care s-a realizat șase ani mai târziu).

Tortuga deveni, deci, din nou spaniolă, iar pe forțul de la Roche drapelul francez fu înlocuit cu cel castilian. Se părea că pentru flibustă sosiseră



Hatră cifrată cu amplasamentul unei comori ascunse de pirăți pe o insulă pustie, în largul coastei sudamericane (după originalul aflat la Academia Regală de Istorie din Madrid).

vremuri grele, dar lucrurile nu s-au petrecut chiar așa. Mare parte dintre flibustierii care părăsiseră în 1654 Tortuga își stabiliseră cartierul general la Port-Margot (pe insulița de care am mai vorbit) unde curând sosi un anume Jeremie du Rausset, înarmat cu... două decrete prin care era numit guvernator la Tortuga - unul eliberat de ministerul comerțului în numele regelui Franței, altul semnat în numele regelui Angliei de sir Charles Lyttelton guvernatorul din Jamaica. Du Rausset era însoțit de treizeci de aventurieri, oameni unul și unul, foști corsari și flibustieri. De altfel, cei din Port-Margot îl cunoșteau pe du Rausset, care sub guvernământul lui Le Vasseur comandase la Basse-Terre o trupă de flibustieri.

Jeremie du Rausset nu se grăbea. Vreme de câțiva ani recrută oameni și-i pregăti pentru expediție. Abia la sfârșitul lui decembrie 1659 debarcă la Tortuga cu șase sute de oameni, aduși seara, în mici ambarcații indiene, pe coasta nordică - țărm stâncos și abrupt, inaccesibil navelor de tonaj mare sau mijlociu. Munții fură escaladați noaptea, o parte a flibustierilor coborî de pe creastă în câmpia sudică, spre fort, altă parte puse mâna pe bateriile spaniole instalate în vârful muntelui. De data aceasta, spaniolii erau cei prinși între două focuri și fură nevoiți să se predea.

Înarmat cu două decrete eliberate în numele a

doi regi diferiți, domnul du Rausset optă pentru o a treia suveranitate: a sa proprie. E drept că pavilionul francez a fost din nou înălțat pe fortul de la Roche, dar flibustierii și coloniștii din Tortuga nu jurară credință regelui Franței, ci lui Jeremie du Rausset personal... Acesta din urmă avea planuri mult mai grandioase decât predecesorii săi, care se mulțumeau cu comisioanele încasate de la căpitanii de nave flibustiere. Domnul du Rausset, ca proprietar al Tortugăi, își zicea „Orice proprietate se poate vinde și cumpăra, chiar și o insulă”. Porni deci spre Europa să vândă Insula Broaștei Țestoase (și să-și trateze ulcerul la stomac căpătat în anii petrecuți în colonii).

Se opri întâi la Londra - pe atunci, în 1662, cel mai mare oraș din lume, cu o jumătate de milion de locuitori și numeroase instituții bancare. Guvernul englez pierduse însă orice interes pentru Tortuga, iar Compania engleză a Indiilor Occidentale îi oferi o sumă derizorie: patru sute de lire. Du Rausset plecă atunci la Paris, unde este primit de ministrul Afacerilor străine care îi spune: „îmi pare bine că vă văd, domnule du Rausset. Ați încercat să vindeți insula Tortuga guvernului englez, ceea ce este o trădare. Cu tot regretul, sunt nevoit să vă trimit la Bastilia”.

Aproape doi ani a stat du Rausset la închisoare, după care *Compagnie des Îndes Occidentales* îi oferi, în schimbul insulei sale, cincisprezece mii de



livre și libertatea, ofertă care fu acceptată imediat. Cum viața sobră din Bastilia îl vindecase de boala lui de stomac, se întoarse la Tortuga - de data aceasta ca simplu particular - unde trăi liniștit până la sfârșitul zilelor sale.

Noul guvernator, Bertrand d'Orgeron, făcu toate înlesnirile pentru o nouă înflorire a flibustei - de care depindea în cea mai mare măsură, economia întregii colonii - cu atât mai mult cu cât războiul franco-spaniol din 1667 îi dădea mână liberă, iar pe flibustieri îi transforma din pirați în corsari aflați în slujba regelui Franței. Dar d'Orgeron nutrea și el planuri mai ambițioase pentru Tortuga, din care voia să facă o colonie stabilă, având legături trainice cu Franța. Soluția nu putea fi decât una: întemeierea de familii, de cămine care să-i lege pe coloniști de noua lor patrie. Guvernatorul aranjă deci ca din Franța să fie trimisă o navă, având la bord o sută și cincizeci de femei care urmau să se stabilească definitiv la Tortuga.

S-a vorbit mai întâi de „tinere fete” și chiar de „fecioare”, care nu se putuseră mărita în Franța și cărora li se oferea călătoria gratuită și locuință la sosire. Ulterior s-a descoperit în rapoartele poliției din La Rochelle că acest prim grup de emigrante nu cuprindea decât prostituate și femei condamnate pentru furt. Când nava aruncă ancora la Basse-Terre, zeci de ambarcațiuni mici o înconjurară: flibustierii, bucanierii și coloniștii

veniseră să asiste la sosire. D'Orgeron, voind să evite incidente neplăcute, debarcă pasagerele sub protecția unei trupe de soldați din garnizoană, le cază în case rechiziționate, la marginea orașului, apoi le țină o cuvântare de bun venit spunându-le că mai întâi se vor odihni două zile, apoi le vor fi propuse domiciliu și soți.

În ziua și la ora hotărâtă, fetele fură duse în piața unde se ținea de obicei târgul de sclavi. De fapt, ceea ce urmă n-a fost decât o licitație obișnuită la târgurile de sclavi ale vremii: locotenentul guvernatorului lua de mână o fată, o ducea în mijlocul pieței și întreba cine cât oferă. Amatorii se supralicitau, ajungeau la cifre uriașe - fiecare fată fu vândută la un preț care echivala (cum se spune) cu greutatea ei în aur, deși multe dintre ele nu erau nici tinere și nici frumoase. Bineînțeles că beneficiarii nu puteau fi decât cei cu stare: căpitaniii flibustei, plantatorii bogați, negustorii. Se mai cuvine adăugat că, pentru acele vremuri și acele meleaguri nu era un lucru neobișnuit ca soțiile să fie cumpărate, prețul depinzând, bineînțeles, de raritatea femeilor pe aceste teritorii descoperite relativ recent.

Astfel luată ființă primele o sută și cincizeci de familii din Tortuga - printr-o licitație asemănătoare celor de la târgurile de sclavi, urmată de o înscriere într-un registru civil pe care guvernatorul avusese grijă să-l pregătească din vreme. Documente demne de crezare atestă că

aproape toate aceste uniuni au fost fericite, femeile se dovediră soții credincioase și avură mulți copii... Cu banii obținuți la licitație, guvernatorul acoperi cheltuielile de transport ale imigrantelor și se alese cu un beneficiu substanțial, drept care compania franceză a Indiilor reluă de câteva ori operația în profitul comanditarilor ei.

Unul dintre cei care au studiat temeinic interesantul fenomen al flibustei (Georges Blond în *Historie de la Flibuste*, Stock, Paris 1969) este de părere că sosirea femeilor la Tortuga „...marchează o cotitură în istoria acestei insule, o face să se apropie cu un pas de ceea ce numim în mod convențional civilizație. Moravurile locale își pierd duritatea, se produc mai puține încăierări, mai puține asasinat. Femeile vor cere ceva mai mult confort, schimburile comerciale se intensifică, Europa trimite îmbrăcăminte, mobile, articole de menaj în schimbul tutunului și al altor produse agricole - de asemenea, în schimbul mărfurilor obținute prin jaf, căci flibusta continuă”.

Nu este mai puțin adevărat că întemeierea de familii a avut la Tortuga și alte urmări. Aflând că femei albe trăiesc aici în siguranță și că aurul galioanelor spaniole nu lipsește, au început să sosească tot felul de alte femei, de o moralitate mai mult decât dubioasă, uneori în mici grupuri organizate de câte un proprietar de tavernă. Cum

își plăteau singure călătoria, nu erau vândute la licitație; cârciumile și tavernele se înmulțeau, de asemenea și bordelurile - cu alte cuvinte Basse-Terre căpăta încetul cu încetul aspectul „civilizat” al porturilor franceze ca Dieppe sau La Rochelle, de unde erau, de altfel, originari aproape toți flibustierii, care astfel începură să se simtă într-adevăr „ca acasă”...

#### 4.

### **L'OLONNOIS: FLIBUSTIERII ÎN GOLFUL MARACAIBO**

Cronicile (și îndeosebi cele spaniole) din a doua jumătate a veacului al șaptesprezecelea sunt de acord că dintre căpitanii flibustei, dușmanul cel mai neînduplecat al spaniolilor era Jean-Francois Nau, zis L'Olonnois, deoarece era originar din mica localitate Sables-d'Olonne (în Bas Poitou), unde se născuse în 1630. Plecat la douăzeci de ani în Indiile occidentale, a servit vreme de trei ani sub contract ca să-și poată plăti traversarea, apoi a fost bucanier la San Domingo, iar în 1662 obține o navă și o patentă de la guvernatorul du Rausset reușind câteva abordaje care-i aduc o pradă bogată; cum nava lui naufragiază, obține alta în 1664, și pornește spre coasta Yucatanului, dispărând pentru multă vreme.

Cei din Basse-Terre pierduseră de mult speranța

să-l revadă pe l'Olonnois, când iată-l că apare în rada portului pe un mic barcaz cu o singură velă, având ca echipaj șase negri. În seara aceea, într-o tavernă din port, l'Olonnois povesti extraordinara aventură prin care trecuse: nava lui naufragiase pe coasta Yucatanului; puținii flibustieri care scăpaseră din naufragiu fuseseră prinși de o trupă de *lanceros* spanioli și duși către orașul vecin, Campeche. Pe drum, flibustierii se năpustiră asupra spaniolilor, punând mâna pe câteva arme; a urmat o luptă înverșunată, în care toți oamenii lui l'Olonnois au fost uciși. Acesta, rănit, s-a prefăcut mort. După ce soldații spanioli au plecat, s-a ridicat, a îmbrăcat uniforma unui spaniol ucis și a ajuns până în oraș.

În Campeche, populația dansa în jurul focurilor aprinse în piață pentru a sărbătorii moartea flibustierilor; l'Olonnois a cântat și a dansat cu ei... După ce a stat câteva zile la Campeche, a convins șase sclavi negri să fure o mică ambarcație și să pornească spre Tortuga, promițându-le că acolo îi așteaptă libertatea. Pentru calitățile deosebite de navigator ale lui l'Olonnois stă mărturie drumul de o mie două sute de mile dintre coasta apuseană a Yucatanului și Cuba, parcurs cu barcazul fără punte și cu o singură velă, de asemenea drumul de o mie de kilometri de-a lungul coastei cubane unde în fiecare golf stăteau la pândă spaniolii.

La sfârșitul relatării sale, presărate de

exclamațiile aprobatoare ale celorlalți flibustieri și cu numeroase căni de rom, l'Olonnois se ridică în picioare și se adresează celor șase negri: „Vă declar oameni liberi, așa cum v-am promis”.

Din pricina celor două naufragii, autoritățile din Tortuga șovăiau să-i mai încredințeze lui l'Olonnois o navă flibustieră. Atunci aventurierul porni cu vechiul barcaz capturat la Campeche, reușind să cucerească un barcaz spaniol de aceeași mărime. Cu cele două nave mici și douăzeci și doi de oameni - printre care un chirurg - atacă și cuceri o fregată spaniolă cu douăzeci de oameni la bord și zece tunuri: căpitanul fregatei voise să se aprovizioneze cu apă de băut și făcuse imprudența să ancoreze la gura unui râu, pe malurile cărui, ocrotiți de tufișuri, pândeau oamenii lui l'Olonnois.

Stăpân pe bordul fregatei, l'Olonnois ținu o scurtă cuvântare: „N-am uitat cum spaniolii mi-au masacrat oamenii lângă Campeche. Ucideți răniții și aruncați-i în mare. Ceilalți, în cală!”.

Unul dintre sclavii spanioli, pentru a scăpa de moarte, îi mărturisi că fusese angajat pe bordul fregatei în calitate de călău, deoarece guvernatorul Cubei dăduse ordin ca toți flibustierii luați prizonieri să fie spânzurați fără nicio excepție. „Dacă lucrurile stau astfel, zise l'Olonnois scoțându-și sabia, să fie aduși toți prizonierii din cală. Unul câte unul”. Și, pe măsură ce apărea capul unui spaniol pe deschizătura tambuchiului,

l'Olonnois îl reteza. Unii cronicari ai flibustei relatează că, după fiecare cap retezat, l'Olonnois lungea sângele de pe lama săbiei, cu aerul unui gurmand care gustă dintr-o mâncare delicioasă...

Dintre spaniolii de pe fregată, l'Olonnois a lăsat unul singur în viață, pe care l-a trimis guvernatorului Cubei cu următorul mesaj: „V-am executat ordinele. Sper că data viitoare vă va veni rândul”. Întâmplarea a avut urmări neașteptate; șefii de garnizoană și căpitaniii galioanelor spaniole au adresat o petiție guvernatorului, în care arătau, între altele: „Nu trebuie să uităm, *senor gubernador*, că pirații fac mai mulți prizonieri dintre ai noștri decât facem noi dintre ai lor. De aceea, un război atât de necruțător ca acela ordonat de dvs. Nu va fi în avantajul nostru”. Drept urmare, guvernatorul revocă ordinul, care rămase valabil numai în ce-l privea pe Jean-Francois Nau, zis l'Olonnois.

Acestuia din urmă îi păsă prea puțin de ordinele guvernatorilor spanioli și, scurtă vreme după capturarea fregatei, în 1667, se asocie cu un alt celebru căpitan de flibustieri, Michel le Basque, convingându-l pe guvernatorul d'Orgeron să comanditeze cea mai vastă expediție piraterească cunoscută până atunci în regiunea caraibă: atacarea și jefuirea țărmurilor golfului Maracaibo din Venezuela. Flotila flibustieră, compusă în majoritate din pirogi indiene, avea șapte sute de oameni la bord, între care doi nepoți ai domnului

d'Orgeron, „tineri de mare viitor”. Pe drum, flibustierii capturară două galioane - unul încărcat cu cacao a fost trimis imediat în Tortuga pentru a fi valorificat, iar celălalt, cu o încărcătură de arme și praf de pușcă a fost atașat escadrei flibustiere în drum spre țărmul sud-american.

Spre țărmurile golfului Maracaibo se scurgeau o parte a bogățiilor jefuite de spanioli în Peru și în alte colonii. Orașul Maracaibo avea pe atunci șase mii de locuitori, iar Gibraltar, mai la sud, trei mii de locuitori, cifre care pentru acea vreme desemnau așezări coloniale destul de importante. Într-o dimineață de mai a anului 1667 locuitorii din Maracaibo văzură plutind pe lagună mai multe pirogi indiene, îndreptându-se spre insula Palomas unde se afla fortul Barra, iar străjile aduseră vestea că în larg se află o întreagă escadră piraterească. Locuitorii mai de văză și cei avuți își făcură în grabă bagajele și porniră spre Gibraltar, unde se afla o garnizoană spaniolă capabilă să apere orașul. Fortul Barra nu rezistă decât o zi și o noapte, apoi Maracaibo fu ocupat de flibustieri, care începură să-l jefuiască sistematic.

Prada nu se dovedi pe măsura așteptărilor: cei ce fugiseră avuseseră timp să ia cu ei obiectele și mărfurile mai valoroase. În timp ce flibustierii jefuiau și chefuiau, l'Olonnois cu câțiva oameni de încredere supuse la cazne pe puținii locuitori care rămăseseră pe loc, precum și pe sclavi, pentru a afla unde fuseseră ascunse bogățiile. Unul dintre



procedeele „clasice” era să se lege strâns prizonierului cele două degete groase de la mâini cu o sfoară subțire; cel torturat nu moare, dar în scurtă vreme durerea devine insuportabilă și victima spune tot ce știe. În ciuda acestui procedeu și a altora de aceeași natură - flibustierii nu reușiră să afle decât un singur lucru: bogățiile se aflau, împreună cu proprietarii lor, la Gibraltar. Drept urmare l'Olonnois dădu ordinul de îmbarcare și escadra piraterească porni spre Gibraltar.

Cele două săptămâni petrecute de flibustieri la Maracaibo dăduseră celor din Gibraltar timpul să-și organizeze apărarea. Șase curieri indieni porniseră spre Merida, situată la o sută și douăzeci de kilometri spre sud, și câteva zile mai târziu sosiră întăriri de acolo. Zidurile Gibraltarului fură întărite, iar drumul îngust, care ducea pe uscat, printr-o regiune mlăștinoasă, a fost astupat cu stânci și trunchiuri de copaci. Mai mult, apărătorii Gibraltarului construiră în grabă un drum fals - o capcană menită să-i ducă pe flibustieri în mlaștinile din jurul cetății, pe care nu reușise încă nimeni să le străbată.

L'Olonnois și Michel le Basque porniră cu trei sute și patruzeci de oameni și nimeriră pe drumul cel fals. Curând, flibustierii începură să se afunde până la glezne în terenul mlăștinos, apoi până la genunchi. Căpitaniii lor porunciră însă ca marșul să continue, oamenii tăiau ramuri și tufe

așternându-le pe drum și astfel înaintară până aproape de zidurile orașului, unde fură întâmpinați de tirul tunurilor și al muschetelor. Peste tot zburau ramuri, oamenii cădeau plini de sânge și noroi. După două atacuri nereușite, l'Olonnois ordonă retragerea.

Spaniolii de pe zidurile orașului izbucniră în urale. Se auziră strigăte: „Deschideți poarta! Moarte piraților! Să-i ucidem până la unul!” Și apărătorii se lansară în urmărirea asediatorilor, înfundându-se la rândul lor până la genunchi în solul mlăștinos. L'Olonnois și Michel le Basque calculaseră și această mișcare: flibustierii se întoarseră brusc împotriva spaniolilor, din tufișurile aflate de o parte și alta a drumului pocniră pistoale, apoi oamenii acoperiți de noroi din cap până-n picioare se repeziră agitând săbiile și scoțând urlete înfiorătoare. În lupta corp la corp, spaniolii nu mai puteau folosi muschetele și în scurtă vreme se predară, după ce pierduseră circa trei sute de oameni, printre care se aflau guvernatorul și toți ofițerii garnizoanei.



După ce se dovedise un abil strateg și în luptele pe uscat, l'Olonnois se dovedi un bun organizator. Prima lui măsură după ocuparea Gibraltarului a fost să încarce morții pe două nave vechi, care ieșiră din lagună spre nord și fură scufundate în plină mare: pericolul unei epidemii fu astfel înlăturat. Jefuirea orașului decurse după canoanele obișnuite ale flibustei - toată prada a fost pusă la un loc, împărțirea urmând să se facă la Tortuga conform înțelegerii, iar podoabele și obiectele de cult ale bisericilor și mănăstirilor, ambalate separat de celelalte, aveau să slujească la împodobirea unui lăcaș de cult din Basse-Terre,

prinos de recunoștință adus lui Dumnezeu și sfinților care ocroteau pe flibustieri...

După ce pirații jefuiră tot ce putuseră găsi, l'Olonnois chemă notabilitățile orașului și le dădu un ultimatum: „Zece mii de piaștri sau dăm foc orașului! Termen: două zile”. La capătul celor două zile, primarul apăru cu cei zece mii de piaștri. L'Olonnois se ținu de cuvânt - cronicile spaniole spun că pirații au ajutat chiar la stingerea unor incendii pe care câțiva dintre ei, mai grăbiți, le provocaseră.

În intenția lui l'Olonnois, următoarea etapă, după Gibraltar, trebuia să fie Merida, a cărei garnizoană era acum slăbită prin ajutoarele trimise la Gibraltar. Dar o parte dintre flibustieri erau de părere că expediția trebuia să ia sfârșit: mulți oameni fuseseră uciși, alții răniți, calele navelor erau oricum pline de obiectele prețioase și mărfurile jefuite. Din nou intră în funcțiune acel soi ciudat de democrație militară, tradițională la acești pirați care-și spuneau *Les Freres de la Cote*: chestiunea fu pusă la vot, răspunsul fu negativ și escadra flibustieră porni înapoi spre Maracaibo. Aici, prin același procedeu ca la Gibraltar, l'Olonnois mai obțină treizeci de mii de piaștri ca să nu incendieze orașul.

Întoarcerea la Tortuga a fost triumfală. Prada se cifra la două sute și cincizeci de mii de piaștri în numerar, o sută de mii de piaștri în obiecte prețioase, la care se adăugau o navă încărcată cu

cacao, alta cu tutun și numeroși sclavi care fură vânduți la licitație în piața din Basse-Terre. Vreme de trei săptămâni, zi și noapte, toată Tortuga a sărbătorit evenimentul prin chefuri și orgii care au rămas de pomină. Cronicile vorbesc de flibustierii care și-au făcut haine cusute în fir de aur și argint, în degete și la ureche purtau inele de aur bătute cu pietre prețioase, la gât coliere de perle. Dar cei mai câștigați au fost proprietarii tavernelor care s-au îmbogățit în scurt timp; unii dintre ei și-au părăsit apoi vechile ocupații, întorcându-se în Franța sau devenind bancheri, importatori și exportatori, proprietari de plantații.

L'Olonnois a fost printre primii care și-a risipit partea și, la câteva luni după întoarcerea de la Maracaibo, îl găsim în fruntea unei noi escadre flibustiere de șapte nave, cu șase sute de oameni, îndreptându-se spre Nicaragua pentru a prăda orașul Granada. Cei doi locotenenți ai săi, Moise Vauquelin și Pierre le Picard comandau, fiecare, câte o navă. Escadra zăbovi mai întâi în golful Honduras, din pricina unor vânturi nefavorabile, flibustierii trebuind să se mulțumească să prade câteva sate indiene fără importanță. Un atac asupra orașului San Pedro se dovede de asemenea nerentabil: în depozite se aflau, ce-i drept, cantități mari de indigo - un colorant vegetal foarte apreciat - dar pirații socotiră că transportul e prea dificil și dădură foc magaziiilor.

Ferocitatea lui l'Olonnois găsi din nou teren

favorabil de manifestare. Cronicile relatează că, spre a „convinge” un grup de prizonieri spanioli să destăinuie unde sunt ascunse ipoteticele bogății, a smuls inima din pieptul unuia dintre ei, silindu-l pe altul s-o mănânce. Scena este reprezentată într-o gravură spaniolă a vremii, care a contribuit - împreună cu altele asemănătoare - ca în Europa să se nască un curent de opinie împotriva flibustei (se pare că însuși Ludovic al XIV-lea ar fi condamnat cu vorbe aspre aceste procedee, recomandând importatorilor francezi să boicoteze produsele provenind din Tortuga).

Alcadele (primarul) din San Pedro, pentru a scăpa de tortură, i-a informat pe flibustieri că o navă comercială de mare capacitate urmează să sosească din Spania. Ea sosi, într-adevăr, dar cele cincizeci și șase de tunuri ale ei dădură mult de furcă lui l'Olonnois, care nu reuși s-o cucerească decât după o luptă înverșunată și pierderi însemnate. O nouă dezamăgire: încărcătura vasului era alcătuită din bare de fier și o sută de mii de foi de hârtie albă... Oamenii de pe navele flibustiere începură să dea semne de revoltă; de câteva luni nu mâncaseră decât crabi culeși pe țărm și carne de maimuță, iar calele navelor flibustiere rămâneau goale. Toți căpitanii, în frunte cu Vaquelin și Le Picard deciseră să se întoarcă la Tortuga. L'Olonnois rămase cu o singură navă și cu două sute de oameni care-i erau credincioși.

Neșansa părea să-l urmărească: în drum spre vărsarea în mare a râului San Juan, care duce până la lacul Nicaragua, nava eșuă pe un banc de nisip, în apropierea unei insule mici. Aproape un an le-a trebuit flibustierilor s-o refacă, în care timp au dus o viață de robinsoni, trăind în colibe și hrănindu-se cu ce găseau; după ce au mâncat toate maimuțele de pe insulă, au descoperit și au început să cultive o specie de fasole tropicală care se cocea în șase săptămâni, dar avea o putere nutritivă redusă.

Pornită din nou la drum, nava, reparată superficial și cu chila încărcată de alge și cochilii, naufragie încă o dată pe țărmul micii insule Baru, la sud de Cartagina; acest al patrulea naufragiu pune sub semnul întrebării însăși aptitudinea de navigator a lui l'Olonnois.

Mulți ani mai târziu, câțiva supraviețuitori s-au întors la Tortuga și au povestit cum a murit pe insula Baru (în 1671) Francois Nau, zis l'Olonnois: capturat de băștinași, tăiat în bucăți și mâncat... Un sfârșit vrednic de acest căpitan al flibustei care, în ciuda calităților lui indiscutabile de luptător, a împins ferocitatea dincolo de orice limite, îngrozind Europa acelor vremuri care nu era, totuși, lipsită de războaie sângeroase și grele suferințe.

## 5.

### **MORGAN „ROȘCOVANUL” DEVINE AMIRAL DE JAMAICA**

Primele informații pe care le avem despre Henry Morgan - unul dintre cei mai vestiți căpitani ai flibustei - ne duc la concluzia că avea comun cu l'Olonnois calitatea de luptător dârz, dar se deosebea de el prin firea lui relativ blândă. Cu prilejul unei expediții întreprinse în 1659 de patru sute de flibustieri din Tortuga împotriva orașului San Jago din Hispaniola (astăzi Santiago din republica Dominicană), un detașament de cincisprezece oameni, comandat de Henri Morgan, pătrundea în palatul administrativ și-l lua prizonier pe însuși guvernatorul orașului. Câteva zile mai târziu, când sumele cerute ca răscumpărare pentru guvernator și alți notabili nu mai soseau, mulți dintre flibustieri (unii dintre ei participaseră la expediții comandate de l'Olonnois) cerură ca prizonierii să fie uciși spre a servi de exemplu. Morgan se opuse și până la urmă reuși să-și impună punctul de vedere; un cronicar ne spune că prizonierii au fost lăsați să plece, ce-i drept însoțiți de „un potop de înjurături” și cu „lovituri de picioare în spate...”, dar vii și nevătămați.

Henry Morgan - unele documente îl menționează ca Harry, iar olandezii îi spuneau Iohan - s-a



născut în 1635, în Anglia (de fapt în Wales - Țara Galilor), de unde a plecat, ca atâția alții, „să-și caute norocul în Indii”, la Barbados pe atunci colonie engleză. Strămoșii velși ai tânărului Henry dăduseră piraiți vestiți originari din Cardiff, Seaport și alte așezări de pe țărmul Canalului Bristol, astfel că nu e de mirare că, în 1658, Morgan apare la Tortuga, sediul „Fraților Coastei”, unde va sta vreme de cinci ani, participând, între altele, la expediția amintită. În 1664, unchiul lui, colonelul Edward Morgan, fiind numit viceguvernator în Jamaica, Henry pleacă alături de el la Port-Royal, unde curând va face o prodigioasă carieră de căpitan al flibustei, căpătând chiar titlul de amiral de Jamaica.

Port-Royal număra pe atunci circa opt sute de case cu treizeci de mii de locuitori (New York-ul nu avea decât cinci sute de case), și era cel mai important centru maritim și comercial al Angliei în regiunea caraibă. Flibustierii englezi, care aduceau aici mărfurile jefuite de la spanioli și olandezi, erau comandați de însuși guvernatorul insulei, sir Thomas Modycord. De altfel, amiralul de Jamaica, Edward Mansfelt, fusese unul dintre căpitanii celebri ai flibustei engleze și continua și acum la o vârstă relativ înaintată, să organizeze expediții piraterești de mari proporții.

La mai puțin de un an de la sosirea la Port-Royal, îl găsim pe Henry Morgan căpitan și proprietar al unei nave de cincizeci de tone. Câteva

expediții de mică anvergură, dar încununare de succes, i-au adus renume și o poreclă: Morgan „Roșcovanul”. În asociație cu alți doi căpitani, Morris și Jackman, întreprinde o expediție pe coasta mexicană unde capturează două nave încărcate cu lemn prețios de Campeche și pradă orașul Villa Hermosa situat cam la cincizeci de kilometri în interior, precum și așezările Rio Garta și Truxillo (în Honduras).

Pretutindeni flibustierii englezi au fost ajutați de indieni, care în spanioli vedeau, pe bună dreptate pe cei mai aprigi dușmani ai lor. De la băștinași pirații afluă despre bogatul oraș Granada, situat departe în interior, pe malul lacului Nicaragua. Morris și Jackman ezitau în fața greutăților enorme legate de o asemenea incursiune, dar



Henry Morgan (1637–1688), poreclit „Morgan Roșcovanul”, cel mai renumit dintre flibustierii din regiunea Mării Caraibilor; în calitate de amiral de Jamaica a provocat grele pierderi navelor și posesiunilor spaniole din America de Sud și Centrală, prin atacuri surprinzătoare și de o deosebită temeritate.

S<sup>r</sup> HEN. MORGAN

Part. 1. Pl. 1.

Morgan îi convinse și un detașament de o sută de oameni porni, pe bordul unor pirogi indiene, în susul râului San Juan.

După șase nopți de vâslit - ziua, flibustierii și călăuzele lor indiene stăteau ascunși în pădure sau pe insulele vulcanice cu care este presărat lacul Nicaragua - turllele celor șapte biserici din Granada apărură la orizont. Morgan și oamenii săi pătrunseră în oraș noaptea, ocupară în tăcere piața centrală - unde se aflau și cele șaisprezece tunuri menite să apere orașul - apoi puseră stăpânire pe cazarmă și pe pulberărie. Cei câțiva militari, pe jumătate dezbrăcați, care încercară să opună rezistență, fură uciși, alți trei sute fură închiși în catedrală. Flibustierii și aliații lor indieni nu suferiră nicio pierdere.

Jefuirea Granadei dură șaisprezece ore și se desfășură în mod organizat, sub conducerea directă a lui Henry Morgan. Din pricina greutăților legate de transport, pirații dădură prioritate aurului și banilor lichizi, veselei și obiectelor de cult din metale prețioase, bijuteriilor; dintre celelalte mărfuri, stofe, mătăsuri, catifele, ș. A. Au fost luate numai cantități modeste, care să nu îngreuneze drumul de înapoiere la țarm.

La Port-Royal s-a făcut piraților o primire triumfală. Morgan „Roșcovanul”, eroul zilei, fu primit de sir Thomas, guvernatorul de Jamaica, în prezența amiralului Edward Mansfelt; aceasta din urmă îl întrebă: „Căpitane Morgan, vrei să fii

adjunctul meu?” Și iată-l pe Henry Morgan, care nu împlinise încă treizeci de ani, viceamiral de Jamaica.

Propunerea lui Mansfelt fusese cu tâlc; Anglia și Olanda se aflau în stare de război din ianuarie 1665 și flibustierii englezi din regiunea caraibă aveau mână liberă (și patente regale care le confereau calitatea de corsari) să jefuiască navele și posesiunile olandeze. Insula Sfântul Eustațiu fusese prădată și incendiată chiar din primele luni de la izbucnirea ostilităților - venise acum rândul insulei Curaçao, importantă posesiune olandeză situată în largul coastei venezuelane. Cincisprezece nave flibustiere porniseră, în ianuarie 1666, sub comanda bătrânului amiral, cu Henry Morgan ca adjunct.

După șapte zile de navigație fără incidente, apărură la orizont stâncile masive ale insulei Curaçao. Dar Mansfelt, în loc să atace imediat folosind surpriza - care fusese dintotdeauna o armă eficace a expedițiilor piraterești - manevră vreme de câteva zile în largul coastei, apoi decise să pornească spre... insula spaniolă Santa Catalina (astăzi Isla de Providencia, sub stăpânire columbiană) unde s-ar afla mari bogății.

Ce l-a făcut pe bătrânul amiral să încalce dispozițiile primite la Port-Royal și să cruțe Curaçao? Chestiunea nu este lămurită; mai târziu s-a spus că a fost un act de patriotism: Edward Mansfelt era olandez de origine, născut chiar la

Curaçao. Este doar o părere, de altfel nu prea verosimilă, căci (după cum spune Georges Blond în interesanta lucrare din care am mai citat): „în ce privește vreun scrupul la gândul de a purta război împotriva alor săi, el ar fi provocat un hohot de râs la cei mai mulți dintre marii căpitani ai vremii. Patriile nu aveau pe atunci acea înfățișare maternă și totodată deosebit de exigentă pe care o au astăzi. Adevărata patrie a lui Mansfelt era flibusta, în serviciul căreia crescuse”.

După ce a cucerit Santa Catalina și a jefuit-o, Mansfelt îl trimise pe Morgan, cu două nave, înapoi la Port-Royal, iar el se îndreptă spre gura râului San Juan pentru a prăda ce mai rămăsese din bogățiile de la Granada: încă o hotărâre inexplicabilă, deoarece Henry Morgan cunoștea bine drumul ca unul ce întreprinsese, împreună cu Morris și Jackman, o expediție recentă în acea regiune. Este probabil că Mansfelt și Morgan avuseseră un diferend și bătrânul amiral voia să scape de adjunctul său care dovedea prea multă inițiativă.

De altfel, scurtă vreme după întoarcerea lui din această expediție Edward Mansfelt muri la Tortuga; o moarte subită, misterioasă, și deloc obișnuită pentru un amiral al flibustei - dacă dăm crezare zvonului care a circulat insistent, anume că ar fi fost otrăvit. În locul lui, guvernatorul Thomas Modyford îl numi pe Henry Morgan. Și iată-l pe Morgan Roșcovanul, căpitan al flibustei,

ridicat la rangul de amiral de Jamaica.

Noul amiral avea ambiții mari. Hotărî să renunțe la expedițiile mărunte, îndreptate asupra unor obiective mai mult sau mai puțin depărtate și cu rezultate problematice și concepse planul temerar de a ataca Havana, oraș cu uriașe bogății, bastion al posesiunilor spaniole din regiunea caraibă. Răspândi mai întâi zvonul că spaniolii pregătesc în Cuba o flotă de invazie cu care vor să atace Jamaica și astfel își asigură sprijinul guvernatorului Modyford. Apoi trimise emisari căpitanilor flibustei franceze, câștigându-i pentru proiectul lui. Flota comandată de Henry Morgan cuprindea acum și șase nave franceze cu două sute și cincizeci de oameni la bord, care se adăugau celor patru sute și cincizeci de englezi.

Într-o dimineață din primăvara anului 1668, Henry Morgan îi convocă pe căpitani și pe delegații flibustierilor pe nava-amiral, le expuse planul său și - după regula respectată cu strictețe în rândurile flibustei - le ceru părerea. Tentația era mare: la Havana se adunau galioanele încărcate cu bogățiile din America Centrală, înainte de a se constitui în convoaie către Spania. Pe de altă parte, forturile orașului erau puternic apărate și tunurile lor erau capabile să respingă orice atac asupra portului.

Unul dintre cei de față, un olandez, luă cuvântul: „Garnizoanele forturilor numără peste șapte mii de oameni, la care se adaugă trupele din

cazărmi. Am fost prizonier la Havana și spaniolii m-au pus să le car lăzi cu muniții de la un fort la altul. Am căscat bine ochii și am ciulit urechile, așa că știu ce spun”. De pretutindeni începură să se audă murmure și Henry Morgan își dădu seama că majoritatea oamenilor nu era de acord cu planul lui. Fire orgolioasă, dar totodată înzestrat cu mult tact, hotărî să renunțe deocamdată la atacul asupra Havanei. „Aveți altă propunere?”, întrebă el.

Un alt flibustier, care fusese prizonier în Cuba, propuse jefuirea orașului Puerto Principe (astăzi Camaguey), unde, după spusele lui, s-ar afla mari cantități de aur. Morgan știa că în modesta așezare de bucanieri, numărând cam o sută de case, nu se puteau afla „mari cantități de aur”, acceptă totuși propunerea și câteva zile mai târziu escadra flibustierilor porni la drum, în frunte cu nava-amiral. Dar Morgan, în loc să se îndrepte spre golful Santa Maria, unde trebuiau să debarce pentru a ataca Puerto Principe, ocoli capul San Antonio, la extremitatea apuseană a Cubei, apoi se îndreptă spre est. Probabil că pe bordul celorlalte nave exclamațiile de uimire se amestecau cu înjurăturile, dar căpitanii flibustei erau disciplinați și-și urmară amiralul.

Henry Morgan nu avea de gând să încalce hotărârea luată, ci doar să facă o mică demonstrație care, mai târziu, avea să folosească planurilor sale. Escadra flibustierilor defilă



așadar, în plină zi, în fața Havanei, în timp ce navele comerciale ridicau în grabă ancora și intrau în radă la adăpostul tunurilor fortăreței Morro, ale căror ghiulele cădeau departe de navele piraterești aflate în afara bății lor. Acest fel de a sfida puterea spaniolă stârni entuziasmul flibustierilor, care izbucniră în urale; de pe toate navele se auzeau strigăte: „Trăiască amiralul Morgan!”

Puerto Principe a fost atacat, cucerit și jefuit. Bineînțeles că pirații n-au găsit niciun fel de bogății, deși notabilii orașului au fost supuși la cazne ca să destăinuiască unde au ascuns aurul. Mai târziu i s-au reproșat lui Morgan măsurile drastice luate la Puerto Principe, care veneau în contradicție cu atitudinea lui de până atunci. Se pare că amiralul era îndârjit de atrocitățile comise de spanioli: cu prilejul recuceririi insulei Santa Catalina, soldații și coloniștii lui Mansfelt au fost masacrați, iar ofițerii trimiși la muncă silnică în minele din Peru, ceea ce însemna o moarte mai lentă, dar tot atât de sigură. De asemenea, sosiseră vești de la Cartagena, unde prizonieri englezi compăreau în fața tribunalelor inchiziției și dacă nu abjurau, trecând la confesiunea catolică, erau arși pe rug.

În ceea ce privește prada, expediția a fost un eșec; în lipsa aurului și a obiectelor prețioase, Henry Morgan se mulțumi cu unica marfă pe care o posedau bucanierii din Puerto Principe - carnea afumată. Dădu un ultimatum locuitorilor: până în

două zile să procure cinci sute de boi, altfel orașul va fi incendiat. Și, într-adevăr, cinci sute de boi fură scoși din pădure și râpele unde fuseseră ascunși, și mânați până în golful Santa Maria, a cărui plajă se transformă într-un uriaș abator. Apoi carnea a fost sărată, afumată și transportată pe navele flibustierilor care porniră spre Jamaica.

Pe drum, flibustierii făcură o escală în Insula Vacilor (Isla de las Vacas, Ile des Vaches), situată la sud-vest de Hispaniola, unde avu loc împărțirea prăzii. Fiecăruia îi reveni o parte mai mult decât modestă; singurul beneficiar real al expediției a fost Henry Morgan, care a știut să exploateze cu abilitate demonstrația din fața Havanei; când guvernatorul l-a întrebat dacă sunt adevărate zvonurile că ar fi scufundat o escadră spaniolă, Morgan a răspuns că a... speriat o escadră silind-o să se refugieze în port și să renunțe la expediția în Jamaica. Astfel, după cum remarcă un cronicar, „din eșecul de la Puerto Principe, Morgan a reușit să-și făurească un sceptru de autoritate absolută”.

6.

## **SÂNGEROASELE EVENIMENTE DE LA PORTO BELLO**

Sosise acum vremea marilor expediții pe care amiralul de Jamaica le visa încă de pe vremea

când era Morgan Roșcovanul căpitan al unei nave de cincizeci de tone. Flota lui număra acum nouă nave cu un efectiv de cinci sute de oameni cu care porni, într-o dimineață din primăvara anului 1668, să cucerească Porto Bello, situat pe țărmul atlantic al istmului Panama. Aici se ținea periodic celebrul Târg al aurului, orașul aflându-se la capătul drumului urmat de convoaiele de catâri care cărau bogățiile din Peru și Chile; încărcat apoi în galioane, aurul străbătea Atlanticul spre porturile Spaniei. (în 1668, minele europene produceau șaptezeci și cinci kilograme de aur anual; între 1521 și 1668, spaniolii aduseseră din America aur în greutate de două sute și douăzeci de tone - adică aproape o mie cinci sute de kilograme anual!). Henry Morgan socotea că Porto Bello constituie un obiectiv demn de un pirat de anvergura lui.

Orașul era apărat de patru redute cu ziduri puternice: San Jeronimo, Santiago de la Gloria, San Felipe și San Fernando. În noaptea de 15 iunie, câteva zeci de pirogi urcară în tăcere râul La Guancha, până la fortul San Jeronimo. Aici, mai multe umbre se strecurară până la poalele fortificației și capturară unul dintre soldații spanioli de pază. Sub amenințarea săbiilor care-l împungeau din spate, soldatul capturat fu silit să strige, în fața porții fortului, că *los luteranos* l-au prins și că vin cu miile la atac. În timp ce gărzile parlamentau și ceilalți militari din fort se

îmbrăcau în grabă, flibustierii se cățărară pe zidurile redutei, escaladară parapetul și, înainte de răsăritul soarelui, fortul era în mâinile lor.

Acum, Henry Morgan își dovedi pe deplin calitățile de strateg: în loc să mențină fortul cucerit ca pe un cap de pod, porunci ca pulberăria să fie aruncată în aer; San Jeronimo era depozitul principal de praf de pușcă al garnizoanei și explozia a fost înspăimântătoare. În timp ce blocuri mari de piatră se prăvăleau asupra orașului, distrugând casele și creând breșe în alte două redute - San Felipe și San Fernando - flibustierii se năpustiră pe străzi urlând și trăgând focuri de armă. Cei care rezistau erau uciși pe loc. Ceilalți, luați captivi, au fost închiși în bisericile orașului - conform tacticii obișnuite a flibustierilor. Apoi, o dată cu primele raze ale soarelui, începu jaful, însoțit, ca de obicei, de asasinate, torturi - scene sângeroase pe care nici autoritatea lui Henry Morgan nu le putea stăvili: ele făceau parte din legea flibustei, conform căreia învingătorului îi aparținea totul, indiferent de mijloace.

În mâinile apărătorilor orașului rămăsese un singur fort, Santiago de la Gloria? Cel mai puternic dintre toate, unde găsisse refugiu și Castellon, guvernatorul din Porto Bello. După o scurtă deliberare, guvernatorul și comandantul garnizoanei spaniole deciseră să bombardeze orașul, deși printre locuitorii lui se aflau și

famiile lor. Când primele proiectile începură să cadă, flibustierii se treziră din beția de sânge și se adunară, disciplinați, în jurul comandantului lor, care hotărî atacarea fortului - cu atât mai mult cu cât câțiva prizonieri supuși la cazne arătaseră că în fort se află depozitat un tezaur de o bogăție fabuloasă.

Primul atac fu respins cu pierderi serioase pentru pirați; fortul avea ziduri groase, înalte și o poartă din lemn masiv de mahon, bătută în fier și groasă de cincisprezece centimetri. De pe parapetele zidurilor, spaniolii aruncau (după cum ne spune un cronicar) „pietre înfierbântate la roșu, apă clocotită, rășină aprinsă și bombe”. (Este vorba de un soi de bombe primitive - vase de lut ars umplute cu iarbă de pușcă). Morgan ordonă retragerea și, în timp ce oamenii lui se odihneau sau își oblojeau rănilor, concepă un alt plan de atac.

La Porto Bello se aflau două mănăstiri, una de călugări, alta de călugărițe, în seara zilei atacului, detașamente de flibustieri - oameni în zdrențe, plini de sânge, cu fețele înnegrite de praf de pușcă - pătrunseră în incintele mănăstirilor și, cu sabia în mână, îi mănărară pe cucernicii monahi până la poalele zidurilor fortului, unde le porunciră să ridice scările și să înceapă escaladarea. De sus, de pe parapete, spaniolii priveau cu groază femeile și bărbații în rase lungi, negre, cu ochii scăldați în lacrimi și spinările brăzdate de ascuțișul săbiilor,

care se cățarau pe scări; în urma lor, flibustierii se cățarau cu o singură mână, în cealaltă ținând sabia sau pistolul, iar între dinți cuțitul.

Până la urmă veni și ordinul ca apărătorii să nu țină seama de rasele călugărești și să tragă în plin; dar cele câteva minute în care soldații maiestății sale catolice au șovăit le-au fost fatale: primii pirați ajunseseră sus și escaladaseră parapetul, iar în lupta corp la corp flibustierii din Jamaica erau de neînvins. Astfel căzu ultimul bastion din Porto Bello - fortul Santiago de la Gloria.

Vreme de trei săptămâni, cât a durat jefuirea orașului, în toate piețele se desfășura același spectacol: notabilitățile și cetățenii cu stare erau supuși la cazne pentru a destăinui unde și-au ascuns averile. Se pare că amiralul de Jamaica era foarte îndârjit de pierderile însemnate suferite (în oraș izbucnise între timp și o epidemie de friguri galbene, care făcea victime atât printre locuitori, cât și printre flibustieri, fără alegere...) și ordonase utilizarea mijloacelor celor mai drastice. Mai târziu, unul dintre participanții la expediție, John Style, cuprins de remușcări, a adresat un fel de confesiune primului ministru al Angliei; atrocitățile descrise în acest ciudat document întrec orice închipuire și contrazic în mod flagrant părerea că Morgan evita pe cât cu putință vărsarea de sânge.

La capătul celor trei săptămâni, amiralul ordonă încetarea torturilor și-i chemă pe notabili la el,

dându-le un ultimatum (altă rânduială a flibustei): o sută de mii de monezi de argint ca răscumpărare, altfel toate casele vor fi incendiate și toți locuitorii executați. Pentru procurarea sumei, Morgan acordă două săptămâni, timp în care o delegație de notabili putea să plece la Panama pentru a aduce banii. Delegația se întoarce la timp cu banii și cu... un puternic detașament spaniol având în frunte pe don Augustin de Bracamante, guvernatorul din Panama. Dar spaniolii nu îndrăzniră să atace orașul, știind că Morgan se va ține de cuvânt.

Cronica ne spune că între Bracamante și Morgan a avut loc un schimb de scrisori. Guvernatorul îi scria, între altele: „Aș fi recunoscător amiralului Morgan dacă mi-ar trimite un model de dimensiuni reduse al armelor cu care a reușit să cucerească un oraș atât de mare”. Morgan i-a trimis un pistol și câteva gloanțe, scriindu-i: „Iată cu ce am cucerit Porto Bello. Fiți amabil, don Augustin, și păstrați acest gaj vreme de douăsprezece luni. La capătul acestui termen, voi veni la Panama eu însumi să-l iau înapoi”. Drept care, Bracamante i-a trimis un inel de aur cu mesajul: „Binevoiiți a accepta acest inel în schimbul pistolului. Aceasta vă va evita călătoria la Panama, unde lucrurile nu s-ar desfășura atât de favorabil pentru dumneavoastră ca la Porto Bello”.

Amiralul de Jamaica părăsi Porto Bello cu cele

nouă nave ale sale încărcate de pradă: două sute și cincizeci de mii de piese de argint, odoarele bisericilor și mănăstirilor, bijuterii, stofe, prețioase, trei sute de sclavi și alte mărfuri. Oamenii își primiră partea lor pe Insula Vacilor - unde avea loc în mod tradițional împărțirea prăzii - iar guvernatorul Modyford și comanditarii din Jamaica și-o primiră pe a lor la Port-Royal. Prada întrecea ca valoare tot ce se obținuse până atunci din expediții de acest fel.

Henry Morgan trimise la Londra un raport asupra evenimentelor de la Porto Bello, în care menționează că a lăsat orașul „în starea în care l-am găsit” și că s-a purtat atât de bine cu locuitorii, încât „câteva doamne din nobilime”, pe care voise să le trimită la Panama, refuzaseră să plece spunând că „sunt prizoniere ale unor oameni care știu să le apere onoarea mai bine decât cei din Panama...”

Nu se știe ce impresie a făcut acest document - monument de impostură, fără nicio legătură cu ceea ce s-a petrecut în realitate la Porto Bello - asupra lui Carol al II-lea; dar regele, miniștrii și curtenii săi, precum și lordul-trezorier apreciau în mod deosebit cantitățile mari de aur provenite din Jamaica, și astfel vehemente proteste spaniole nu avură nicio urmare. De altfel, Londra avea nevoie de aur mai mult ca oricând în aceste zile mohorâte de la sfârșitul anului 1668; cu doi ani în urmă, un incendiu uriaș devastase orașul în



proporție de optzeci la sută, iar cu un an în urmă, epidemia de ciumă făcuse șaptezeci de mii de victime.

Cât despre Henry Morgan, privea adesea inelul primit de la don Augustin de Bracamante și se întreba dacă sosise timpul pentru cea mai vastă și mai îndrăzneată expediție din istoria flibustei: jefuirea orașului Panama.

7.

## **EXPEDIȚIA CEA MARE: PANAMA**

Câteva săptămâni, chefurile și orgiile s-au ținut lanț la Port-Royal. Prosperitatea orașului îi făcea pe oameni să suporte mai ușor - după cum declara guvernatorul Modyford - epidemia de ciumă care izbucnise pe neașteptate (de fapt, era vorba de friguri galbene - prizonierii spanioli le numeau *vomito negro* - aduse din Porto Bello de navele lui Morgan). Amiralul prefera de aceea să stea mai mult pe nava lui, unde se simțea mai ferit, decât în somptuoasa casă pe care și-o construise la marginea orașului.

Aici, pe nava-amiral, Henry Morgan chefuia cu căpitanii, notabilitățile orașului și oaspeții de vază. Cu prilejul unei asemenea petreceri, avea ca invitați pe căpitanii Edward Collier, de pe nava regală engleză „Oxford”, și pe de Vivon, de pe nava de război franceză „Cerf-volant”. Cheful se

desfășura chiar pe „Oxford”, navă de trei sute de tone, de pe care cele treizeci și șase de tunuri trăgeau din când în când câte o salvă de salut în cinstea participanților la ospăț. La un moment dat, un marinar beat a pătruns la magazia de pulbere a vasului cu o feștilă aprinsă. A urmat o explozie de proporții uriașe, și nava s-a scufundat în câteva minute. Două sute de invitați au murit - Morgan, Collier și de Vivon au scăpat datorită faptului că masa oaspeților de vază era la pupă, magazia fiind situată în partea din față a calei. Pescuit din apa mării, unde-i aruncase explozia, Morgan, aflând numărul morților, spuse cu amărăciune: „Mai mulți ca la Porto Bello”.

Întâmplarea a avut un epilog semnificativ: de Vivon și ofițerii de pe „Cerfvolant” fură acuzați că au aruncat nava în aer și compărură în fața unui tribunal; deși principalul martor al acuzării, căpitanul Edward Collier, depuse cu multă moderație, francezii au fost condamnați la... confiscarea navei lor, fiind liberi să se întoarcă în patrie cum vor putea. Este și aceasta o formă de piraterie, în care obișnuita *Lettre de marque* este înlocuită printr-o hotărâre judecătorească. Iar căpitanul Edward Collier, numit ad-hoc comandant al vasului confiscat, primi de la guvernator ordinul să se alăture escadrei lui Morgan, care, ancorată în largul Insulei Vacilor, se pregătea pentru o nouă expediție.

Henry Morgan socotea că nu este încă pregătit

pentru marea expediție în Panama - mai ales după serioasele pierderi suferite în urma exploziei de pe „Oxford”. Ca oamenii lui să nu piardă obișnuința, acceptă propunerea unui flibustier francez, Pierre le Picard, care navigase câțva timp cu l’Olonnois și porni să prade Maracaibo și Gibraltar. Expediția s-a desfășurat fără dificultăți deosebite - flibustierii au avut pierderi neînsemnate și au obținut o pradă mulțumitoare. Numai că, înapoiindu-se de la Gibraltar la Maracaibo, au găsit la intrarea în lagună o escadră de război spaniolă care-i aștepta: trei nave de mare tonaj - între care fregata „Magdalena” cu treizeci și opt de tunuri - sub comanda amiralului don Alonso del Campo d’Espinosa.

Escadra spaniolă era mult prea puternică pentru ca flibustierii să poată angaja o luptă cu șanse de biruință. Atuncirecurseră la un șiretlic a cărui reușită a făcut din Morgan „Roșcovanul” - mai mult ca expediția de la Porto Bello - cel mai celebru pirat al vremii lui. Vreme de câteva zile, o parte a piraților confecționară manechine de paie în mărime naturală, îmbrăcându-le cu straie în felul celor purtate de flibustieri, iar alții ciopliară tunuri din trunchiuri de copaci. Atât tunurile cât și manechinele fură plasate pe bordul uneia dintre nave; cala navei fu umplută cu frunze uscate muiate în gudron, peste care fură așezate butoiașe cu praf de pușcă. La cererea lui Morgan, doisprezece oameni se prezentară ca voluntari

pentru a forma echipajul navei.

Către seara zilei de 3 mai 1668, spaniolii observară că navele flibustiere se îndreaptă spre ieșirea din lagună, apoi că se opresc la limita bății tunurilor și-și aprind luminile de poziție. Amiralul don Alonso nu știa ce să creadă. În zorii zilei, escadra flibustieră porni din nou; în frunte, mult înaintea celorlalte, o navă pe catargul căreia flutura pavilionul amiralului Morgan avansa rapid. Uimit de o manevră atât de temerară, don Alonso - cavalier de modă veche și deosebit de curtenitor - porunci să se tragă asupra celorlalte nave flibustiere, aflate destul de departe, în spate, lăsând nava-amiral a lui Morgan să se apropie pentru abordaj și lupta corp la corp. Când nava flibustierilor se lipi de „Magdalena”, spaniolii săriră pe ea și rămaseră stupefiați în fața manechinelor. O clipă mai târziu, puntea navei și deschise sub picioarele lor. Explozia puternică zgudui și „Magdalena”, care se aprinse imediat, semănând panică printre soldați și mateloți.

Între timp grosul escadrei flibustiere se apropia cu toate pânzele în vânt. În cursul luptei scurte care a urmat, „Magdalena” s-a scufundat, altă navă spaniolă, „San Luis”, a naufragiat pe coastă, iar a treia, „Marquesa”, a fost capturată. Don Alonso a reușit să scape cu mare greutate, refugiindu-se în fort. Pierderile spaniole erau mari, dar amiralul spaniol își făcea socoteala că artileria puternică a fortului îi va împiedica pe pirăți să

fugă cu prada.

În zilele premergătoare lui 30 mai, cei din fort observară cum navele flibustiere debarcau detașamente care se îndreptau spre pădure. Crezând că Morgan are de gând să-l atace dinspre uscat, don Alonso porunci ca tunurile fortului să fie îndreptate într-acolo. Dar debarcarea fusese numai o stratagemă: în pădure nu se afla nici un singur om al lui Morgan - toți se întorseseră pe furiș, noaptea, culcați pe fundul bărcilor. Și în miez de noapte, escadra flibustieră ridică ancora și alunecă în liniște, ieșind nestingherită din golf, spre larg.

În 1670, Panama, cu cei zece mii de locuitori ai săi, era unul dintre cele mai mari orașe ale Lumii Noi. Portul cunoștea o animație intensă; aici se strâneau mare parte a bogățiilor adunate din coloniile americane ale Spaniei și îndeosebi aurul din Peru, care era depozitat în așa-zisa Casă a Tezaurului situată pe o peninsulă puternic apărată.

Niciun pirat, corsar sau flibustier nu îndrăznise până atunci să atace Panama (Francis Drake, după cum am văzut, se oprise, în 1573, la câteva leghe de oraș, în așteptarea convoiului de catâri care străbătea periodic drumul dintre Panama și Porto Bello). Henry Morgan socoti că sosise timpul să treacă la organizarea mării expediții.

La început, guvernatorul Modyford se împotrivi: Anglia se afla în relații bune cu Spania și o

asemenea expediție putea să aibă urmări dintre cele mai grave. Dar iată că la începutul verii lui 1670, o navă de război spaniolă atacă o mică așezare de pe coasta de nord a insulei, incendiind câteva case. Mult dorita provocare se produsese; la 29 iunie, Consiliul insulei, convocat de Modyford, adoptă în unanimitate o rezoluție prin care se acordă lui Morgan o *Lettre de marque* pentru a combate forțele spaniole pe uscat și pe mare și „să ducă la bun sfârșit tot felul de acțiuni menite să asigure păstrarea și liniștea acestei insule, ceea ce constituie interesul primordial al Maiestății Sale în Indiile occidentale”.

Pregătirile au durat câteva luni; la 16 decembrie, treizeci și șase de nave pirateresti - între care opt cu flibustieri francezi din Tortuga - ridică ancora și pornesc în cea mai mare expediție de jaf organizată până atunci în regiunea caraibă. Tonajul total al flotei trecea de o mie cinci sute de tone, echipajele numărau aproape două mii de oameni.

În dimineața zilei de 22 decembrie, Morgan face o scurtă escală la Old Providence, cucerind insula de la spanioli. Bătălia a durat două ore, iar mai târziu s-a aflat că, de fapt, nici n-a fost o bătălie: la dorința comandantului spaniol al fortului, care voia să-și apere onoarea de militar, pirații au tras de formă, cu proiectile țintite la întâmplare.

În timp ce această biruință facilă era sărbătorită deopotrivă de învingători și învinși, Morgan trimite

una dintre navele sale, „May Flower”, cu patru sute de oameni sub comanda căpitanului Joseph Bradley, să cucerească fortul San Lorenzo de la gura râului, pe Istmul Panama. De data aceasta, victoria n-a fost deloc ușoară - pirații au pierdut peste o sută de oameni. Faptul că dintre cei trei sute de apărători ai fortului n-au rămas în viață decât treizeci, constituia o slabă consolare pentru Morgan. Oricum, drumul spre Panama era acum deschis și, la sfârșitul lui ianuarie 1671, șapte șalupe și câteva zeci de pirogi indiene încărcate cu pirați porniră pe râul Chagres, prin pădurea virgină, spre interiorul regiunii.

Scăzând pierderile suferite la cucerirea fortului San Lorenzo și oamenii rămași de pază pe navele ancorate la Chagres, efectivul piraților se ridica la o mie și patru sute de oameni, la care se adăugau călăuzele și cercetașii indieni. Ca să încapă toți în numărul redus de ambarcații pe care le găsisese la Chagres, Morgan dădu ordinul să nu se încarce niciun fel de provizii, făcându-și socoteala că acestea vor fi procurate din jefuirea micilor așezări și posturilor militare spaniole întâlnite în drum.

Spaniolii și-au dat însă seama de aceste calcule ale lui Morgan și au aplicat așa-zisa tactică a pământului pârjolit. La Callego (astăzi: Gatun) flibustierii găsiră casele și hambarele goale. Pe deasupra, râul foarte scăzut îi sili să abandoneze ambarcațiile și să pornească pe jos. Încă din a treia zi muriră câțiva oameni mușcați de șerpi

veninoși și se iviră primele cazuri de friguri galbene.

În ziua a patra, flibustierii dădură peste un post militar spaniol, de asemenea pustiu. Aici găsiră niște *canastres*, un fel de cufere de piele; erau atât de infometați încât mâncară pielea - curățată de păr și bătută între două pietre, în apă. Alții mâncau iarbă și frunze.

La Cruces, așezare mai importantă, dezlănțuiră o adevărată vânătoare de câini și pisici, cu care își potoliră foamea. Spaniolii lăsaseră în urma lor numai câteva butoaie cu vin; Morgan porunci ca vinul să fie vărsat, deoarece ar fi putut avea urmări nefaste asupra trupurilor slăbite de foame și friguri. Pe distanța celor opt leghe care despart Cruces de Panama, s-au produs și primele atacuri ale indienilor aliați cu spaniolii; săgețile lor izbucneau dintre tufișuri, slobozite de arcuri invizibile, greșindu-și rareori ținta și provocând răni grave. Iar de spanioli, deocamdată, nicio urmă.

În a șasea zi, flibustierii ajunseră, în sfârșit, în savana care mărginește orașul Panama - vastă întindere de ierburi înalte, unde reușiră să prindă câteva animale rătăcite: cai, boi, catâri. În jurul focurilor unde domnea mirosul familiar al cărnii fripte, acești oameni în zdrențe - unii nu-și păstrasera decât armele - prinseseră din nou puteri și curaj.

A doua zi de dimineață - era în 18 ianuarie - noul



guvernator de Panama, don Juan Perez de Guzman, ieși din oraș în fruntea unei armate cuprinzând o mie și două sute de pedestrași și două sute de călăreți, precum și o trupă de câteva sute de indieni și sclavi negri. În afară de aceasta, treizeci de indieni primiră misiunea să lanseze în bătălie o mie și cinci sute de combatanți de un gen neobișnuit: o uriașă cireadă de boi mai mult sau mai puțin sălbatici.

Atacul îl începu cavaleria, comandată de don Francisco de Haro. Prima șarjă fu respinsă de focul susținut al muschetelor, iar după a doua șarjă, cavaleria spaniolă își încetase existența... Imediat după aceea, armata flibustierilor porni, în rânduri regulate, atacând flancul stâng al spaniolilor, cu care prilej tirul muschetelor se dovedi mai precis și mai eficace decât al archebuzelor spaniole. Când văzu că infanteria începe să se retragă guvernatorul porunci ca uriașa cireadă să fie lansată în spatele inamicului. Dar rumegătoarele înaintau cu mare încetineală, speriate de pocniturile armelor, iar la prima salvă a flibustierilor, îndreptată împotriva lor, se risipiră, oprindu-se puțin mai departe să pască în liniște.

Bătălia a durat două ore și s-a sfârșit cu victoria categorică a flibustierilor. Don Juan de Guzman, comandanții și notabilitățile orașului abia avură timp să se îmbarce pe câteva nave și să se refugieze pe insula Taboga. Prima navă care părăsi

Panama era cea încărcată cu tezaurul clerului, cuprinzând bogății fabuloase.

Nici insula n-a reușit să reziste atacului lui Morgan care, împreună cu ce obținut din jefuirea orașului Panama, se întoarse în Jamaica încărcat cu o pradă uriașă. Cifre exacte lipsesc, dar, după cum ne spune Exmelin, pentru transportul prăzii de pe țărmul Pacificului pe cel al Atlanticului au fost necesare o sută și șaptezeci și cinci de animale de povară.

Se pare că, de data aceasta, Henry Morgan nu s-a purtat cinstit cu oamenii lui. E drept că guvernatorul de Jamaica și ducele de York - numit de curând Lord al Amiralității - își primiră partea lor, dar fiecărui simplu participant nu-i reveni decât o sumă relativ modestă: două sute de monezi de argint. Oamenii erau nemulțumiți și protestau fățiș; popularitatea lui Morgan scădea pe zi ce trece.

Pe de altă parte, protestele spaniole deveneau din ce în ce mai vehemente și regele Carol al II-lea trimise în Jamaica pe sir Thomas Lynch cu misiunea să-i trimită la Londra, sub stare de arest, pe guvernatorul Modyford și pe amiralul Morgan. Deși acuzat de „ofensă împotriva regelui, a coroanei și demnității sale”, Morgan este eliberat „pe cuvânt de onoare”, și trăiește vreme de trei ani în capitală, ducând o viață mondenă - ca și Thomas Modyford, care este și el eliberat din închisoare (celebrul Turn al Londrei). Câtva timp

după aceea Modyford și Morgan sunt din nou numiți în Jamaica, primul în postul de șef al justiției, al doilea în postul de viceguvernator.

Ultimii ani ai vieții, Henry Morgan și i-a petrecut pe pământ ferm. Era printre cei mai bogați oameni din Jamaica - avea o casă somptuoasă la Port-Royal și trei proprietăți cu diverse plantații și crescătorii de animale. În 1680 este numit guvernator ad interim, apoi vreme de câțiva ani nu se mai vorbește de el - până în 1685, când îl dă în judecată pe chirurgul Exmelin (a cărui carte apăruse între timp), precum și pe un anume Malthus, editorul versiunii engleze.

Excelenței sale guvernatorului de Jamaica nu-i convenea câtuși de puțin ca în fața opiniei publice să fie evocate isprăvile lui Morgan Roșcovanul, căpitan de flibustieri și autorul a numeroase jafuri de nave și orașe spaniole. Este un proces important și din punct de vedere strict juridic, fiind primul de acest fel intentat unui editor (de altfel Malthus a fost condamnat la două sute de lire despăgubire, sentință care a fost apoi de multe ori folosită ca jurisprudență în tradiționala justiție britanică).

Henry Morgan a murit la 25 august 1688; medicul militar Hans Sloane, care-l examinase cu puțin timp înainte, îl descrie ca „slăbit, cu pielea ca de ceară, ochii galbeni, burta căzută”; observațiile medicului lasă să se presupună că fostul amiral suferea de tuberculoză și de ciroză

alcoolică. Deși nu se mai aventurase de mulți ani pe mare, la semnalele fregatelor regale „Assistance” și „Drake”, ancorate în port, tunurile de pe toate navele au slobozit lovituri la înmormântarea sa - cinste pe care englezii o rezervă numai marilor amirali și șefilor de guverne.

Patru ani mai târziu, un teribil cutremur a nimicit Port-Royal, inclusiv casa lui Henry Morgan și cimitirul de pe peninsula Palisadoes unde fusese înmormântat. Totuși, numeroșilor turiști (mai ales nord-americani), care vizitează astăzi Jamaica, îi se arată diferite locuri care amintesc de marele amiral al flibustei, în jurul vieții și faptelor căruia s-au țesut numeroase legende.

## 8.

### **ULTIMII FLIBUSTIERI FRANCEZI: GRAMMONT, DE LUSSAN, DE POINTIS**

Înflorirea flibustei engleze în Jamaica a coincis cu o slăbire a activității flibustierilor francezi din Tortuga și San Domingo; aceștia din urmă, după cum am văzut, participau uneori cu navele lor la marile expediții pornite din Port-Royal, primindu-și partea convenită din pradă, dar vreme de vreo două decenii n-au organizat pe cont propriu decât expediții de mică anvergură - de pildă atacarea unor nave spaniole comerciale sau

jefuirea unor mici așezări de coastă din Cuba sau Puerto Rico. Această situație se datorează pe de o parte faptului că regele Ludovic al XIV-lea nu-i vedea cu ochi buni pe flibustieri, care începuseră să creeze greutăți politicii sale față de Spania și Țările de Jos, pe de altă parte faptului că flibusta franceză era lipsită de un conducător proeminent de talia unui Henry. Morgan. Abia în ultimele două decenii ale veacului, un anume Grammont, gentilom gascon și fost ofițer în marina regală, va reda flibustei franceze din regiunea caraibă câte ceva din strălucirea ei de altădată.

Pentru prima oară s-a vorbit în Franța de Grammont când acesta, la paisprezece ani, a ucis în duel un ofițer fiindcă i s-a părut că i-a insultat sora. Câțiva ani mai târziu, comandând o fregată a marinei de război, capturează, în largul insulei Martinica, o flotilă olandeză cu o încărcătură atât de bogată, încât fusese poreclită „Bursa din Amsterdam”. Partea lui din pradă: optzeci de mii de livre. Printre flibustieri ajunse celebru datorită altui „record”: reuși să cheltuiască această sumă enormă în opt zile... Cu ultimele două mii de livre câștigă la joc banii necesari cumpărării unei nave cu cincizeci de tunuri. Demisionează din marina regală și pleacă în Tortuga să-și angajeze un echipaj.

Patru expediții mari i-au consacrat definitiv celebritatea: la Maracaibo în 1678, la Cumana în 1680, la Vera Cruz în 1680 și la Campeche în

1686.

Expediția la Maracaibo nu s-a soldat cu o pradă prea bogată - mai întâi l'Olonnois, apoi Morgan jefuiseră orașul în mod organizat, iar magaziile și depozitele nu avuseseră încă vreme să se refacă. La Cumana (tot în Venezuela, nu departe de Caracas) prada a fost mult mai bogată; iar anumiți „protectori” din Paris și-au primit partea lor, ceea ce explică mușamalizarea întregii afaceri, căci Franța încheiase între timp tratatele de la Nimegue (Gueldres) care prevedeau, între altele, pacea cu Spania.

Pentru marea expediție de la Vera Cruz (în Golful Mexicului), Grammont își alege doi locotenenți de origine olandeză, Van Doom și De Graf, care își cuceriseră oarecare faimă în regiunea Antilelor abordând și jefuind nave comerciale indiferent de pavilionul pe care-l arborau acestea. Flibustierii debarcară noaptea, pe un țărm pustiu, la câțiva kilometri de Vera Cruz, iar în zori se aflau în fața porții principale a orașului. La prima somație, paznicii, îngroziți, deschiseră poarta.

Pirații năvăliră în oraș, ocupară fortul, înconjurară principalele clădiri. Notabilii fură smulși din paturi, duși la catedrală, ale cărei ziduri fuseseră între timp minate cu butoaie de praf de pușcă. Apoi răscumpărarea fu fixată și anunțată împreună cu ultimatumul obișnuit: două milioane de piaștri, sau catedrala împreună cu întreg orașul vor fi aruncate în aer. Primul

milion sosi încă în aceeași zi, al doilea trei zile mai târziu. Împreună cu ceea ce obținuseră prin jaf, prada se ridica la patru milioane de piaștri, la care se adăugau o mie și cinci sute de sclavi.

În a patra zi, escadra piraterească ridica ancora; era și timpul, deoarece în zare se ivise o flotă spaniolă de șaptesprezece vase, iar pe uscat se apropia un regiment spaniol. Cele șapte nave ale lui Grammont, mai rapide, reușiră să scape de urmăritori și vreme de câteva săptămâni în tavernele din Basse-Terre și din porturile flibustiere din San Domingo orgiile s-au ținut lanț.

Grammont a dus la bun sfârșit expediția fără să piardă vreun om. Dar după plecarea din Vera Cruz, a pierdut pe unul dintre locotenenții săi: informat că Van Doom spusese „ceva insultător la adresa lui”, De Graf îl provocă la duel și-l ucise. Van Doom a fost înmormântat undeva pe coasta Peninsulei Yucatan, cu toate onorurile cuvenite unui căpitan al flibustei.

În următoarea expediție, la Campeche - oraș îmbogățit datorită comerțului cu lemn prețios - Grammont porni cu o mie și o sută de oameni, avându-l ca locotenent pe același De Graf. Spre deosebire de tactica folosită la Vera Cruz, pirații se apropiară de oraș în plină zi cu navele lor, făcând diferite manevre de intimidare. După ce debarcară și trecură fără prea mari dificultăți de ambuscadele dispuse în afara zidurilor, flibustierii pătrunseseră în oraș. Aici, Grammont recurse la o

tactică nouă pentru acea vreme: plasă trăgători de elită pe acoperișurile caselor. După trei zile, garnizoana din fort se retrase și orașul era în mâinile piraților; Grammont pierduse în total patru oameni.

„Această expediție, scrie Exmelin, a avut succesul care era de așteptat, și numai în privința banilor s-a soldat cu rezultate modeste”. Grammont trimise emisari la Merida (oraș situat la o sută și cincizeci de kilometri de Campeche), unde își avea sediul guvernatorul provinciei. Acesta răspunse amenințător lui Grammont: „Spania are destui bani ca să reclădească orașul dacă-l veți incendia și destui oameni ca să-l repopuleze. N-am de gând să duc tratative cu bandiți”.

Grammont citi mesajul în fața ofițerilor săi, adăugând: „Vom da spectacolul pe care guvernatorul de Merida îl dorește și regretăm că Excelența Sa nu-l poate onora cu prezența sa”.

O mare parte a orașului a fost apoi incendiată. Se pare că Grammont nu era însă o fire crudă ca l'Olonnois și alți căpitani ai flibustei, căci în ajunul plecării spre San Domingo îi eliberă pe ostatici.

La San Domingo, Grammont află că regele își exprimase nemulțumirea în legătură cu expedițiile flibustierilor, care ar fi putut să înrăutățească relațiile franco-spaniole, și că fregate regale sunt pe drum ca „să facă ordine și să tragă la răspundere pe vinovați”. Câteva săptămâni,



Grammont stătu liniștit la Tortuga, așteptând să se potolească spiritele. În sfârșit, guvernatorul de Cussy îl rechemă la San Domingo, spunându-i: „Am plăcerea să vă anunț că sunteți numit locotenent al regelui pentru provincia meridională San Domingo. Iată brevetul dumneavoastră”.

Astfel, activitatea de flibustier al lui Grammont a luat sfârșit întocmai ca acelea ale altor vestiți căpitani ai flibustei: prin numirea într-un important post în colonii. Grammont nu l-a uitat nici pe credinciosul lui locotenent, Laurent De Graf; după ce acesta fu grațiat pentru uciderea lui Van Doom, obținu numirea lui în postul de comandant al poliției din San Domingo...

La Paris, în 1689, a apărut o carte foarte interesantă, scrisă de un oarecare Raveneau de Lussan, cu un titlu lung (după cum o cerea moda vremii): „Jurnalul călătoriei făcute în Marea Sudului cu flibustierii din America în 1684 și în anii următori”. Asupra ei merită să ne oprim mai pe larg, deoarece cuprinde relatarea uneia dintre cele mai neobișnuite aventuri din istoria agitată a flibustei, având în același timp garanția autenticității după cum rezultă din compararea cu alte scrieri ale vremii.

La sfârșitul anului 1684, când guvernele Franței și Angliei interziseseră flibustierilor din Tortuga și Jamaica orice activitate în regiunea caraibă și guvernatorii refuzau eliberarea de patente, un grup de opt sute de flibustieri englezi porni din

Port-Royal, ocoli America de Sud și, după un drum de douăsprezece mii de mile, ajunse în dreptul coastei panameze a Pacificului - în Marea Sudului cum i se spunea atunci. Fiindcă interdicția se referea exclusiv la Marea Caraibilor - despre coasta americană a Pacificului nu se vorbea nicăieri.

Primul grup a fost curând urmat de un al doilea, mai mic, care alege alt itinerar: debarcă în Golful Uraba (în Columbia) și ajutat de indienii samba coboară pe râul Chica până în Golful Panama. O a treia expediție, cuprinzând peste patru sute de flibustieri francezi - printre care Grogner, l'Ecuyer și le Picard - alege același itinerar. Mai târziu, acestui din urmă grup i se alătură nava căpitanului Le Sage, cu două sute de oameni la bord, care ocolise Capul Horn. Escadra piraterească din Pacific număra acum unsprezece nave - nouă cu pânze pătrate și două barcazuri.

Printre flibustierii francezi se afla și Raveneau de Lussan, viitorul cronicar al extraordinarei aventuri din Marea Sudului. Hughenot originar din Nîmes, de Lussan, după ce servise în armată, se imbarcase la Dieppe pentru Tortuga, unde reuși să se angajeze pe o navă comandată de Laurent De Graf, făcându-și astfel ucenicia în ale flibustei. La sfârșitul anului 1684, îl găsim în Golful Uraba, împreună cu grupul de flibustieri francezi, iar în primăvara anului 1685 în Insulele Regilor, la răsărit de Panama, loc de întâlnire a tuturor

flibusterilor, francezi și englezi, care trecuseră din Atlantic în Pacific.

Un asemenea loc de întâlnire era necesar; diferitele grupuri de flibustieri puteau astfel să-și coordoneze activitatea și să încheie alianțe pentru expedițiile mai mari la care participau deopotrivă flibustieri francezi și englezi. În octombrie 1685, de pildă, flibustierii englezi au prădat orașele Realeguo și Leon din provincia Nicaragua, iar două săptămâni mai târziu, pirații francezi soseau în aceleași locuri găsind numai ruine, ceea ce nu s-ar fi întâmplat dacă în prealabil ar fi existat o înțelegere între cele două grupuri. Așadar, Insulele Regilor îndeplineau, în Marea Sudului, rolul pe care în regiunea caraibă îl îndeplinea Insula Vacilor - prin urmare un loc de întâlnire al flibustierilor unde se puneau la cale expedițiile piraterești și avea loc împărțirea prăzii.

De Lussan descrie abordarea și jefuirea câtorva galioane spaniole, prădarea unor orașe din Panama, Nicaragua și Peru, de asemenea a orașului Granada. Această din urmă expediție a fost organizată în comun de flibustieri francezi sub comanda căpitanului Grogner și englezi comandați de Townley, cu un efectiv total de aproape patru sute de oameni.

Drumul până la lacul Nicaragua decurse fără incidente, dar atacul asupra Granadei nu avu loc noaptea, prin surprindere - tactică pe care o adoptase cu douăzeci și doi de ani; în urmă Henry

Morgan - ci în plină zi. Un rol de seamă îl jucară grenadele de mână (prevăzute cu un fitil care, înainte de a fi aruncate, trebuia aprins); flibustierii le folosiră în mod eficace creând breșe adânci în rândurile spaniolilor. Orașul căzu curând, dar suma de răscumpărare obținută era atât de mică, încât abia ajunse pentru despăgubirea răniților care, conform legilor nescrise ale flibustei, aveau prioritate.

După semieșecul de la Granada, escadra piraterească se împărți în două flotile - una, sub comanda lui Grogner, se îndreaptă către Mexic, cealaltă, comandată de căpitanul Townley, spre Panama. La această din urmă expediție a participat, se pare, și de Lussan, care ne indică și suma cerută ca răscumpărare de la notabilitățile orașului: zece mii de piese de argint. Sumă foarte modestă - cu cincisprezece ani în urmă, Henry Morgan părăsise Panama cu o pradă evaluată la cel puțin o jumătate de milion de piese de argint. Dar, după cum arătam, vremurile de glorie ale flibustei trecuseră și, după ce plătiră cele zece mii de monede, cei zece mii de locuitori ai orașului răsufară ușurați văzând flotila piraților îndreptându-se spre larg.

Următorul obiectiv mai însemnat fu orașul Guayaquil (astăzi în Ecuador, atunci situat în nordul provinciei Peru), atacat de o escadră cuprinzând aproape totalitatea flibustierilor care trecuseră pe coasta Pacificului - prin urmare un

efectiv de peste o mie de oameni. Acoperiți de focul susținut al trăgătorilor de elită, pirații escaladară zidurile orașului și angajară lupta pe străzi. După trei ore Guayaquilul era în mâinile flibustierilor, care avură pierderi foarte mici: nouă morți și doisprezece răniți grav.

După ce adunară șapte sute de cetățeni de vază în piața centrală a orașului - între care întreaga familie a guvernatorului - flibustierii le aduseră la cunoștință prețul de răscumpărare. Până la sosirea banilor, pirații se retraseră, cu ostaticii lor, pe insula Puno situată în mijlocul golfului Guayaquil. Era un fel de loc de vilegiatură, unde petrecerile se țineau lanț, dar, după cum ne spune de Lussan, refugiul devenise necesar și datorită faptului că numeroasele cadavre ale spaniolilor uciși în luptă pe străzile Guayaquilului intraseră în descompunere (orașul este situat la două grade latitudine sudică) și pericolul unei epidemii devenise iminent.

După o lună, răscumpărarea sosi și flibustierii părăsiră Guayaquilul, oprindu-se pe o plajă pustie, situată la cincizeci de mile nord de Capul Santa Elena (astăzi în Costa Rica) pentru a împărți prada. De Lussan ne da o descriere pitorească a acestei operații: vele mari întinse pe nisipul țărmului, încărcate cu lădițe pline de bani, cu obiecte de cult din biserici și mănăstiri, cu statuete de aur și alte piese din tezaurul vechilor incași. Unii flibustieri își cheltuiau pe loc partea

cuvenită din răscumpărare, achiziționând bijuterii care, fiind mai ușor de transportat, atinseră prețuri fabuloase.

După Guayaquil, flibustierii se împărțită din nou în mai multe grupuri. Unul dintre acestea, numărând două sute și optzeci de francezi și englezi, porni, la 2 ianuarie 1688, din golful Mapala (astăzi Amapala, pe coasta pacifică a Honduras-ului) spre interior, pentru a încerca să atingă coasta Atlanticului. Erau îmbrăcați în zdrențe, dar în sacii pe care-i purtau pe umeri se aflau bogății uriașe. „în ce mă privește, scrie de Lussan, povara nu era grea, căci schimbasem treizeci de mii de piese de argint în perle și pietre prețioase”.

Drumul a fost un lung șir de suferințe. Între Mapala și Segovia era numai o potecă îngustă de catări (flibustierii n-aveau niciun fel de animale de povară), mărginită de pădurea seculară. Aici se produsese primele atacuri spaniole, din spatele unor copaci doborâți de-a curmezișul potecii. Mai departe, spaniolii încercară să oprească înaintarea grupului incendiind ierburile înalte și uscate ale unei savane. La 8 ianuarie, flibustierii ajunseră la Segovia, pe care o găsiră pustie - casele goale, magaziile și hambarele arse; și atunci, acești milionari, chinuiți de foame, prinseră câțiva câini vagabonzi, îi uciseră și-i mâncară...

A doua zi după ce părăsiră Segovia (orașul nu mai există astăzi, casele sale de lemn au fost

devorate de insecte, străzile invadate de vegetația luxuriantă a tropicelor), flibustierii hotărâra să dea un atac prin surprindere, pentru a scăpa de urmăritorii lor invizibili care-i aduseseră la capătul puterilor. Atacul (de Lussan pretinde că s-a desfășurat după planul întocmit chiar de el) s-a încheiat cu un succes deplin, flibustierii reușiră să captureze unele provizii și câțiva cai - ceea ce pentru ei era de cea mai mare importanță. Astfel ajunseră la râul Segovia (sau Rio Coco), unde își construiau plute cu care coborâra, nu fără oarecare dificultăți, până la țărmul Atlanticului. De aici plecară în grupuri mici, cu diferite nave, spre Tortuga, San Domingo, Jamaica - plătindu-și drumul cu aur.

Raveneau de Lussan a debarcat la San Domingo la 8 aprilie 1688, împreună cu un grup de francezi. Câteva luni mai târziu plecă în Franța, își depuse la o bancă banii obținuți din vânzarea bijuteriilor - care-i vor ajunge să trăiască liniștit mulți ani - apoi se așeză la masa de lucru, își muie pana de gâscă în cerneală și scrisese titlul lung al interesantei sale relatări: *Journal du voyage fait a la mer du Sud avec des flibustiers de l'Amerique en 1684 et annees suivantes.*

După 1691, când Ludovic al XIV-lea, din motive de ordin politic, și-a anunțat intenția de a pune capăt isprăvilor flibustei, unul dintre gentilomii care, când apărea la Versailles, se arăta un înverșunat adversar al „briganzilor din Antile” era

Jean-Bernard-Louis Dejean, baron de Pointis, căpitan al unei nave regale. Și totuși, căpitanul de Pointis va duce la bun sfârșit una dintre ultimele și cele mai spectaculoase expediții ale flibustei franceze: cucerirea și prădarea Cartaginei.

În iulie 1696, la sugestia lui Pontchartrain, ministrul marinei, Ludovic al XIV-lea îi acordă lui de Pointis o *Lettre de marque* în condiții speciale - Franța se afla în război cu statele Ligii de la Augsburg, între care făceau parte Spania și Țările de Jos, iar Regele-Soare socotea că nu strica să dea câteva lovituri provinciilor spaniole și olandeze din America, mai ales că de Pointis, referindu-se la marile bogății transportate de galioane și aflate în tezaurele orașelor din colonii, declarase cu emfază: „Vom face în profitul regelui ceea ce până acum flibustierii au făcut în propriul lor profit”.

Totuși, căpitanul de Pointis și-a dat seama foarte curând că nu-și va putea realiza proiectele fără concursul flibustei, care avea o veche experiență în asemenea treburi. Sosit în martie 1697 la San Domingo, este convins de guvernatorul Jean Ducasse (fostul guvernator, de Cussy, fusese ucis într-o luptă cu spaniolii, în 1691) să ceară concursul flibustierilor, care urmau să primească partea lor din pradă, conform uzanțelor. Escadrei regale i se adăugară șapte nave flibustiere, efectivul total ridicându-se acum la peste două mii de oameni, la care se adăuga un corp expediționar de o mie șapte sute de soldați și ofițeri. Din



punctul de vedere al efectivului este cea mai mare expediție (cu caracter eminentamente pirateresc, după cum vom vedea mai departe) întreprinsă până atunci în regiunea Antilelor.

Escadra franceză a aruncat ancora la 7 aprilie, prima zi de Paști, la Sambe, port situat la circa cincizeci de kilometri de Cartagena. Mărșăluind prin pădure, o parte a corpului expediționar ajunse la fortul Bucachique și început atacul. După două ore, garnizoana spaniolă, comandată de căpitanul septuagenar Sanchez Ximenez, se predă. Rând pe rând căzură și forturile Santa Cruz și San Lazaro care, în fața superiorității numerice a francezilor, nu aveau șanse de a rezista. La 22 aprilie, primele detașamente franceze se aflau în fața zidurilor Cartagenei; comanda o avea acum Ducasse, căci de Pointis fusese rănit de o schijă și



Cartagena cu împrejurimile ei.

nu putea părăsi patul instalat în cortul său. La 3 mai, guvernatorul Ugnés de Las Rios semna actul de capitulare.

Instalat în clădirea primăriei, de Pointis emise câteva ordonanțe, între altele și una prin care toți locuitorii orașului erau obligați să predea nouă zecimi din tot ce posedau în monedă de aur și argint, bijuterii și obiecte de valoare transportabile. În schimb, pe baza unei adeverințe, vor putea părăsi orașul cu zecimea ce le rămânea. La sfârșit, ordonanța prevedea premii mari (o zecime din bunurile confiscate) celor ce-i vor denunța pe tăinuitorii de aur și bijuterii. După cum vedem, metodele lui de Pointis nu mai aveau nimic din tradiția flibustei, ci aduceau mai degrabă cu cele ale birocrăției fiscale din Franța vechiului regim.

La 24 mai vasele regale erau încărcate de pradă și se pregăteau să ridice ancora. Guvernatorul Ducasse se prezentă pe bordul vasului-amiral, „Sceptre”, cerând partea ce se cuvenea flibustierilor - două milioane de livre. Obținu de la de Pointis o sută și treizeci și cinci de mii de livre - prin urmare mai puțin de a cincisprezecea parte. Pe navele flibustierilor mocnea revolta - se auziră voci care propuneau chiar abordarea și atacarea navei-amiral.

O altă propunere obținu însă aprobarea unanimă - ea venea de la unul dintre căpitaniii flibustei din San Domingo: „Fraților, n-are rost să

ne răzbunăm pe câinele acela de Pointis! El a lăsat partea noastră din pradă la Cartagena și de acolo trebuie s-o luăm!”

Zis și făcut - în mai puțin de o oră orașul era din nou ocupat, notabilii strânși în catedrală și înștiințați că vor trebui să plătească o răscumpărare în valoare de cinci milioane de livre. Orașul, secătuit în prealabil de perceptorii experți ai lui de Pointis, n-a mai reușit să strângă o sumă atât de mare, dar, oricum, fiecărui flibustier i-au revenit încă o mie de livre.

Între timp, o mare escadră engleză, numărând douăzeci și patru de nave, pornise din Barbados ca să-i pedepsească pe francezi (Anglia intrase și ea; alături de Spania, în Liga de la Augsburg) pentru prădarea Cartagenei. Întâlnirea avu loc lângă insulele Bahamas; de Pointis reuși să fugă, la adăpostul nopții și, la 27 august 1697, își făcea o intrare triumfală în portul Brest.

Flibustierii avură mai puțin noroc: una dintre navele lor fu capturată de englezi, alta de olandezi. Ce a mai rămas din pradă fu împărțit, conform obiceiului, pe Insula Vacilor.

În unele manuale de istoria Franței se poate citi: „Operația maritimă cea mai remarcabilă din timpul războiului împotriva Ligii de la Augsburg a fost cucerirea Cartagenei, din Indii, de către amiralul de Pointis”. Într-adevăr, baronul de Pointis a fost numit șef de escadră scurtă vreme după întoarcerea sa din expediția amintită, care

n-a fost însă nicidecum o operație maritimă militară, ci - după cum o dovedesc obiectivele ei și modul în care s-a desfășurat - una eminentement piraterească. A fost, de altfel, ultima mare expediție a flibustei franceze.

9.

## **„PIRATERIE FĂRĂ LACRIMI”, SAU NEOBIȘNUTA EXPERIENȚĂ A CĂPITANULUI MISSON ȘI A FOSTULUI CĂLUGĂR CARACCIOLI**

Nu se poate vorbi despre pirateria din Indiile apusene fără a se menționa numele căpitanului Misson, una dintre cele mai stranii apariții din istoria flibustei, deși marea și cu totul neobișnuită aventură care a fost viața lui își va găsi finalizarea în altă parte a lumii, anume, în insula Madagascar.

Despre Captain Misson ne vorbește tot Charles Johnson - misteriosul biograf al câtorva pirați vestiți din anii 1670-1720 - în al doilea volum al lucrării sale (*A General History of the Pyrates*), apărut la Londra, doi ani după primul volum, în 1726. După cum nu se știe cine a fost Charles Johnson, al cărui nume nu este menționat în niciun document oficial al marinei engleze, tot așa nu se știe nici cine a fost Misson, și multă vreme s-a crezut că viața și isprăvile sale, așa cum sunt

relatate în lucrarea menționată, sunt pură ficțiune. Dar iată că, de curând, un cercetător german, dr. Hermann Schreiber, a descoperit, într-un anticariat din Veneția, o interesantă lucrare, a unui oarecare Nicolo Barbaro - pirat, apoi om de vază în orașul său natal - care, fără a ne aduce date inedite despre Misson, pare să confirme existența lui.

*Le tre putele di Pisa* („Cele trei fecioare din Pisa”), cartea lui Nicolo Barbaro, nu este, ce-i drept, o lucrare științifică, dar prin descrierile sale și datele amănunțite cu care este presărată, are, fără îndoială, un pronunțat caracter memorialistic. Nicolo Barbaro este un pseudonim - am văzut că din pricini cât se poate de justificate, cei ce s-au îndeletnicit cu pirateria preferau să nu-și publice amintirile sub adevăratul lor nume. Scrisă în dialect venețian, lucrarea a apărut în 1769, la Lugano, și a fost tradusă de Hermann Schreiber în germană, apărând exact două veacuri mai târziu, în 1969 (în Scherz-Verlag, Munchen-Bern-Wien).

Charles Johnson ne spune că Misson se trăgea dintr-o veche familie provensală, că studiasse științele umanistice, era un excelent matematician și pasionat de cărțile relatând călătoriile pe meleaguri depărtate. La vârsta adolescenței se îmbarcă, la Marsilia, ca voluntar pe nava de război „Victoire”, unde își face ucenicia. Pe când nava se afla la Neapole, Misson câpătă o permisie să viziteze Roma. Aici, tânărul marinăr întâlnește un

călugăr dominican, Caraccioli, se împrietenește cu el și-l convinge să renunțe la monahie și să se îmbarce cu el pe „Victoria”. Două zile după plecarea din Neapole, vasul lor întâlnește o navă a piraților barbarești; Misson și Caraccioli primesc botezul focului, distingându-se în lupta corp la corp care a urmat după abordarea navei.

Scurtă vreme după aceea îi întâlnim pe Misson și pe Caraccioli în drum spre Indiile apusene. Fostul călugăr purta convorbiri îndelungi cu Misson, profesând o religie nouă care aducea mai mult a ateism, precum și un soi de socialism utopic - se pare că-i citise pe Campanella și pe Thomas Morus și-și însușise unele dintre ideile lor. Încetul cu încetul, Caraccioli și Misson câștigară și alți oameni de pe „Victoire” de partea lor; când căpitanul Fourbin fu ucis într-o luptă împotriva navei de război engleze „Winchester”, nu departe de insula Martinica, Misson prelua comanda, cu Caraccioli ca locotenent.

Noul șef de echipaj, Mathieu le Tondu, propuse ca nava să arboreze un pavilion negru. Dar Caraccioli ținu un discurs fulminant, arătând că „nu sunt pirați, ci oameni hotărâți să se bucure de libertatea pe care Dumnezeu și Natura le-a dăruit-o”, că au devenit „apărători ai drepturilor și libertăților poporului” și că misiunea lor era „să scuture jugul tiraniei”. Până la urmă, în locul pavilionului negru a fost înălțat unul alb, având brodat pe el motto-ul „Pentru Dumnezeu și

Libertate”. „Victoire” a devenit astfel unica navă de pirați care a navigat vreodată sub un pavilion alb.

Prima captură a căpitanului Misson a fost o goeletă englezească, în largul Insulei St. Kitts (din Antilele Mici). Pirații au luat câteva butoiașe cu rom și diferite provizii, fără să facă vreun rău echipajului. Mai târziu, căpitanul goeletei, Thomas Butler, avea să declare că pirații s-au purtat „cu candoare”...

Îndreptându-se către coasta Africii, Misson și oamenii săi capturară o navă olandeză, „Nieuwstadt” din Amsterdam, pe care găsiră, în afară de o cantitate de pulbere de aur, șaptesprezece sclavi negri. Johnson ne povestește că, indignat, Misson a ținut echipajului vasului capturat o cuvântare, spunând între altele: „Comerțul cu cei din propria noastră specie nu poate fi niciodată plăcut în ochii justiției divine. Niciun om nu are putere asupra libertății altui om...” Apoi anunță că-i eliberează pe sclavi. În timp ce lanțurile erau tăiate, echipajul de pe „Victoire” izbucni în urale; din toate părțile răsuna strigătul: „*Vive le Capitaine Misson!*”

Sub flamura lor albă, originalii pirați de sub comanda căpitanului Misson abordară și prădară numeroase nave, purtându-se totdeauna blând cu victimele lor și mulți marinari de pe aceste vase trecură voluntar în echipajul de pe „Victoire”. De pe o navă englezească pirații obținură ca pradă șaizeci de mii de lire, dar în decursul ciocnirii

căpitanul fu ucis; Misson, foarte afectat de această întâmplare, îl înmormântă pe căpitan pe țărm, în timp ce tunurile navei trăgeau salve în cinstea sa; pe mormânt puse o piatră cu inscripția „Aici zace un englez curajos”.

Câtva timp, Misson și oamenii săi se stabiliră pe Insula Johanna (în Arhipelagul Comorelor) din Oceanul Indian. Aici, căpitanul se căsătorii cu fiica reginei locale, o fată frumoasă cu pielea de culoarea ciocolatei, iar locotenentul său, Caraccioli, o conduse la altar pe nepoata reginei. Când navele de război engleze și indiene începură să-și concentreze eforturile pentru stârpirea pirateriei în Oceanul Indian, căpitanul Misson socoti mai prudent să părăsească Johanna și se îndreptă către Madagascar, unde aruncă ancora într-un mic golf pustiu.

Debarcând, Misson ținu oamenilor una dintre celebrele sale cuvântări, arătându-le (după cum ne relatează Charles Johnson) că este timpul „să aibă un cămin propriu și un refugiu pentru vremea când vârsta sau rănille îi vor face incapabili de încercări grele și unde să se poată bucura de roadele muncii lor și unde să se pregătească în tihnă de moarte”. Colonia lui Misson din Madagascar, care primi numele de Libertalia, era administrată după un soi de principii socialist-utopice profesate de fostul călugăr Caraccioli - proprietate individuală nu exista, banii erau ținuți într-o visterie comună, terenurile



gospodăriilor nu erau despărțite de garduri.

Curând Libertalia avea un fort care apăra intrarea în golf, un edificiu administrativ, o sală de ședințe a „Adunării”. Misson, ales pe trei ani, purta titlul de Lord Conservator. Un alt pirat, Captain Tew, fu ales Amiral al flotei din Libertalia, iar Caraccioli deveni secretar de stat. Cum locuitorii erau francezi, englezi, portughezi, olandezi și negri din diferite triburi, Caraccioli inventă un fel de esperanto (precedându-l, astfel, cu circa o sută și optzeci de ani pe medicul Zamenhof din Varșovia) cu cuvinte din toate limbile vorbite în Libertalia.

Nicolo Barbaro ne informează că așezarea principală din Libertalia se numea Antisirane și o descrie ca pe „...un sat cu aspect prietenos, alcătuit din numeroase căsuțe construite din bușteni; în centru, ulițele erau dispuse după un anumit plan, dar către margini, acolo unde începea verdele crud al pădurii, casele erau răspândite la întâmplare. Fiecare casă avea o grădiniță proprie, unele aveau și grajduri. Ulița mare, care ducea în port, era curată și așternută cu nisip alb”. Mai departe, Barbara arată că în piața principală se afla o casă mai mare „...singura clădire cu două caturi din întreaga așezare, iar pe o prăjină înfiptă în vârful acoperișului flutura un drapel mare și maiestuos ca un stindard regal, același drapel ciudat pe care-l remarcasem și pe catargul vasului-pilot. Era de culoare roșie, iar pe

o dungă albastră în diagonală se afla o emblemă brodată cu fir de aur: o coloană având în vârful ei o torță aprinsă...” Vedem, așadar, că la Antisirane, pavilionul alb de pe „Victoire” fusese înlocuit.

Pe Captain Misson - acum Lord Conservator al Libertaliei - Nicolo Barbaro ni-l descrie ca fiind „scund, mai degrabă firav, deși straietele de piele îl făceau să pară mai voinic decât era în realitate... Avea o ținută plină de demnitate, dar deloc silită, obrazul prelung și limpede conturat, o privire cercetătoare și calmă, pe care o suportam cu plăcere deoarece îndărătul ei nu se ascundea niciun fel de răutate”.

Și iată cum i-a cunoscut Barbara pe ceilalți demnitari ai Libertaliei: „...mai întâi, pater Caraccioli, ministru al justiției și vicepreședinte, despre care auzisem multe. Era cel mai vechi tovarăș și omul cel mai de încredere al lui Misson... Lângă el stătea un evreu tânăr și înalt, pe nume Antonio Pereira; se trăgea din părinți sefarzi (așadar, evrei de rit spaniol, siliți să emigreze din Spania în 1492 - H.M.), dar se născuse la Lima și avea în Libertalia funcția de ministru al economiei și finanțelor. Ideea lui era moneda-hârtie și desenase cu mâna lui niște bancnote pe care le comandase într-o tipografie din Pekin, deoarece chinezii nu voiseră să-i destăinuie secretul de fabricație al hârtiei de bancnote. Când am dat mâna cu cel de-al patrulea, am simțit imediat pe cine am în față: nu

putea fi decât Thomas Tew. Mă îmbrățișă, proferând tot felul de injurături prietenești și-mi jură că în această primă noapte petrecută în Libertalia îmi va oferi toate desfătările de care atât de des ne-am bucurat, împreună, pe vremuri la Tortuga. Tew, mai în vârstă decât ceilalți miniștri, era locțiitorul lui Misson în toate chestiunile legate de apărare și de războiul comercial (căci de expediții piraterești bineînțeles că nu era îngăduit să se vorbească aici, în metropola unei republici independente”).

Interesant de reținut e faptul că, dacă este să-i dăm crezare lui Nicolo Barbaro, Libertalia este unul dintre primele „state” din lume care a emis monedă-hârtie. Relatarea lui Barbaro se plasează în jurul anului 1710, iar moneda-hârtie a fost emisă, pentru prima oară în cantități mai mari, în 1716-1720, în Franța, de către financiarul englez John Law, a cărui bancrută avea să zdruncine din temelii întreaga economie a țării.

Moravurile nu erau cătuși de puțin austere în această republică a piraților: la ospățul dat în cinstea lui Barbaro au participat trei sute de comeseni și s-au mâncat „bucatele cele mai alese, servite de negrese înalte care nu erau îmbrăcate, ci doar încălțate cu sandale aurii” și care „purtau pe cap, cu o grație inimitabilă, platouri și panere întinse cu feluri de mâncare”. Cam în același fel s-a servit și vinul de palmier. Totuși, Barbaro nu uită să menționeze că ospățul s-a desfășurat

într-o atmosferă de cumpătare, că nu s-a transformat nicidecum în orgie, cum era obiceiul în asemenea ocazii la Tortuga sau în alte refugii ale piraților.

Libertalia n-a avut, însă, viață lungă. Câteva recolte proaste, o epidemie, apoi faptul că între conducătorii ei s-au ivit unele neînțelegeri, au slăbit comunitatea și au înveninat atmosfera. În sfârșit, un atac neașteptat din partea unor triburi băștinașe - până atunci prietenoase - l-a silit pe Misson să se îmbarce pe nava lui, împreună cu oamenii care mai rămăseseră în viață, și să pornească din nou pe mare. Scurtă vreme după aceea, nava fii surprinsă de o furtună puternică și se scufundă cu toți oamenii de pe bord. Astfel se sfârși neobișnuita aventură a căpitanului Misson și a fostului călugăr Caraccioli, promotori ai unei experiențe pe care un autor mai nou (Ph. Gosse în op. Cât.) o caracterizează drept *piracy without tears* („piraterie fără, lacrimi”).

Unii autori pun desființarea coloniei lui Misson în legătură cu activitatea altui pirat, anume James Plantain, care se stabilise de asemenea în Madagascar. Plantain își făcuse ucenicia într-ale pirateriei pe vasul „Terrible”, comandat de John Williams, care împreună cu alte două nave piraterești, sub comanda căpitanilor Edward England și Bartholomew Roberts, terorizase câțiva ani apele din largul coastelor Africii și îndeosebi ale Oceanului Indian pe unde treceau rutele

vaselor comerciale spre Indiile răsăritene.

Despre James Plantain găsim date cuprinzătoare într-o lucrare ceva mai recentă (J. Biddulph, *The Pirates of Malabar*, London, 1907), care ni-l prezintă cu trăsături adesea contradictorii: excelent navigator, spaima navelor portugheze și „maure” din Oceanul Indian, arborând un pavilion negru cu cap de mort și două tibii încrucișate: în același timp generos, cu înclinații spre acțiuni romantice și foarte iubit de băștinașii din vecinătatea golfului Ranters Bay din Madagascar, pe care și-l alesese ca refugiu. La Ranters Bay clădise un fort și se „căsătorise” cu vreo zece băștinașe care „erau îmbrăcate în cele mai scumpe mătăsurii, iar unele dintre ele purtau coliere de diamante”. Își spunea „Regele din Ranters Bay”, iar supușii săi malgași compuneau și cântau cântece întru lauda lui.

Curând, lui James Plantain i se păru prea strâmt „regatul” de pe malurile micului golf și se gândi că n-ar strica să supună întreaga insulă scepstrului său (un teritoriu de circa 500.000 km<sup>2</sup>; prin urmare aproape cât Franța). Încercarea a reușit, dar numai pentru scurtă vreme; aflând că triburile băștinașe s-au unit împotriva lui, Plantain fugi cu o goeletă, împreună cu soția lui favorită (despre care J. Biddulph ne spune că se numea Eleanor Brown și că era fiica unei „prințese” malgașe și a unui pirat englez), găsind refugiu pe coasta Malabar din India, la piratul

Angria, care-l primi cu mare cinste.

Unii autori nu exclud posibilitatea ca această răscoală a populației malgașe împotriva lui James Plantain să fi contribuit la abandonarea Libertaliei de către Misson și oamenii săi: cercetări recente au arătat însă că „regatul” din Ranters Bay a



Pavilioanele câtorva căpitani de piraiți (după Hans Leip: „Bordbuch des Satans“).

supravețuit câțiva ani „republicii” utopice a lui Misson și Caraccioli, abandonarea lui situându-se, probabil, în anul 1726. Oricum, Ranters Bay n-a fost decât unul dintre sutele de refugii ale piraților, spre deosebire de interesanta experiență, unică în felul ei, care a fost Libertalia.

## 10.

### **VIAȚA AVENTUROASĂ A LUI ANNE BONNY ȘI MARY READ**

Perioada 1700-1730 poate fi caracterizată pe drept cuvânt drept „cele trei decenii de aur ale pirateriei”. În afară de Edward England și Bartolomew Roberts - pe care l-am menționat în legătură cu James Plantain - în perioada aceasta se plasează și activitatea unor pirați vestiți ca Stede Bonnet, Cristopher Condent, Charley Vane, Edward Teach și numeroși alții. Unii dintre ei aveau, ocazional, și alte ocupații. Stede Bonnet, de pildă, efectua transporturi de sclavi între coasta Africii și cea a Americii, iar Cristopher Condent se ocupa cu comerțul de mirodenii. Bineînțeles însă că termenul „comerț” nu trebuie luat aici într-un sens unilateral, deoarece, de cele mai multe ori, sclavii lui Bonnet și mirodeniile lui Condent nu erau o marfă cumpărată, ci luată ca pradă de pe alte vase.

În această perioadă se generalizează și folosirea

pavilionului negru cu hârcă (poreclit, nu se știe de ce, - „Jolly Roger”), pe care flibustierii francezi din regiunea Antilelor îl arboraseră, ocazional, încă din ultimii ani ai veacului precedent. Faptul se explică prin aceea că nu mai avem de a face cu corsari, posesori ai unei patente, a unei *Lettre de marque* care le dădea dreptul să arboreze pavilionul vreunui stat, ci cu pirați scoși în afara legii, cu tâlhari ai mării lucrând pe cont propriu. La abordare și în cursul luptei pentru capturarea vreunei nave comerciale, arborarea pavilionului negru era o chestiune de mândrie (de „onoare” am putea spune...) pentru un căpitan de pirați; nu trebuie să uităm că ne aflăm la începutul veacului al optsprezecelea, când chestiunile de onoare, de prestigiu, jucau un rol însemnat.

Pavilioanele navelor piraterești din acea perioadă erau toate de culoare neagră, diferind între ele numai prin desenul emblemei. Al lui Stede Bonnet, de pildă, avea o singură tibie sub hârcă; la pavilionul lui Henry Every, hârca era desenată din profil, cu un... cercel în ureche (mai bine zis în locul unde trebuia să se afle urechea); Christopher Condent arbora o flamură lungă, pe care se aflau, în șir, trei hârci cu câte două tibii încrucișate; în sfârșit, Thomas Tew, cel care mai târziu avea să ajungă „ministru” în Libertalia avea pe pavilion un braț ținând o sabie pregătită să lovească. Unele embleme aveau și o clepsidră, simbol al timpului (acordat ca ultimatum...) care



se scurge, o cupă de vin, o lopată de gropar și altele. De asemenea, sub emblemă se aflau uneori inițialele căpitanului sau o deviză în genul celor de pe blazoanele nobilimii; se cunosc și câteva inscripții cu caractere criptografice pe care până astăzi n-a reușit nimeni să le descifreze.

Rărirea patentelor eliberate unor corsari și folosirea pe scară largă a pavilionului negru coincide, după cum e și firesc, cu o frecvență mai mare a proceselor intentate piraților și cu numeroase condamnări la moarte. Piratul care aborda navele comerciale și le jefuia sub flamura cu cap de mort nu mai ajungea la cele mai mari onoruri ca Francis Drake, și nici nu putea să speră că va primi o slujbă bine remunerată în colonii, ca Henry Morgan; prins asupra faptului, el era judecat și condamnat la moarte prin spânzurătoare - unica pedeapsă rezervată piraților. Stede Bonnet a fost judecat, condamnat și executat (la Charleston, în 1718) prin spânzurătoare, împreună cu treizeci dintre oamenii săi; sentința în procesul echipajului lui Bartholomew Roberts prevedea cincizeci și două de condamnări la moarte, toate executate prin spânzurătoare.

Sentințele și condamnările cele mai frecvente și severe aveau loc în Anglia și în coloniile ei - aceeași Anglie care vreme de două veacuri își ocrotise corsarii, ba chiar îi răsplătise tratându-i uneori ca pe eroi naționali. Dar vremurile se schimbaseră și

justiția ținea pasul cu vremea; într-o țară în care navigația și comerțul constituie activități esențiale pentru economie, era firesc ca pirateria să fie socotită printre crimele cele mai grave și pedepsită ca atare.

Dintre numeroșii pirați care infestau în acea vreme regiunea Antilelor se desprind două nume - Anne Bonny și Mary Read, vrednice urmașe ale anticei Teuta și ale ceva mai modernei Lady Killigrew. Fiindcă atât Anne Bonny cât și Mary Read, întocmai ca și înaintașii lor de tristă celebritate, par să stea mărturie că ceea ce unii obișnuiesc să numească „sexul slab” nu este întotdeauna slab, ba uneori întrece în temeritate pe cei mai vajnici dintre bărbați.

Anne Bonny era fata unei servitoare, din legătura nelegitimă a acesteia cu un avocat dintr-un orașel irlandez situat nu departe de Cork. De mică se îmbracă băiețește și, mai târziu, când tatăl ei a emigrat în Carolina de Sud, luând-o cu el, a continuat să ducă viața obișnuită a unui băiat. Era o fire impulsivă.

Totuși, Anne era femeie și înzestrată cu toate atributele femeii: când l-a întâlnit pe ucenicul-marinar James Bonny s-a îndrăgostit de el; cum tatăl ei i-a interzis această legătură, a fugit de acasă, s-a căsătorit cu Bonny și l-a urmat pe insula New Providence (în Arhipelagul Bahamas) care - după Tortuga, San Domingo și Jamaica - devenise un refugiu foarte agreat de pirații din

Indiile apusene.

Aici, într-o tavernă din Nassau, Anne și James Bonny l-au cunoscut pe John Rackam, poreclit Calico Jack. Acesta colindase mărilor sub cei mai vestiți căpitani de pirați ai vremii; fusese secundul lui Edward Teach, zis Blackbeard („Barbă-neagră”), iar acum își cheltuia banii obținuți dintr-o expediție întreprinsă ca timonier pe brigantina lui Charley Vane care, între Maracaibo și Curaçao, reușise să abordeze și să jefuiască o fregată spaniolă și o navă comercială olandeză. În timp ce pesoșii spanioli și guldenii olandezi răsunau pe tejgheaua cârciumii, iar cei de față închinau cările cu rom în cinstea lui, Calico Jack făcea planuri pentru o nouă expediție.

„Vino cu noi”, îi propuse el lui James Bonny. „Dar cu mine ce se va întâmpla?” voi să știe Anne. Când văzu cum o privea Calico Jack pe soția lui, James Bonny o apucă de mână: „Să plecăm de-aici!” Piratul îl dădu deoparte cu un gest. Atunci Bonny, după obiceiul locului, trase cuțitul. Câtva timp după aceea se trezi, rănit, în uliță. Se târi înapoi până la cârciumă, dar Calico Jack dispăruse, Anne de asemenea...

Cum a reușit Calico Jack s-o strecoare pe Anne pe bordul navei „Dragon”, a căpitanului Charley Vane, nu se știe. Legile neoficiale ale pirateriei erau respectate cu strictețe, iar una dintre ele prevedea că, sub niciun motiv, femeile nu erau admise la bord, căci (după cum ne spune textul

unui regulament păstrat în arhivele britanice) „erau mai periculoase ca zarurile și ca băutura, zăpăcind mințile oamenilor și stârnindu-i la ceartă”; iar un alt paragraf (citat de H. Leip în lucrarea de care am mai vorbit aici) prevedea că: „oricine va convinge o fată îmbrăcată în straie bărbătești să-l urmeze pe mare, va fi pedepsit cu moartea”.

Anne Bonny avea să primească foarte curând botezul focului. Se afla de Câteva zile pe bord, când în portul Nassau sosi căpitanul Woodes Rogers cu o navă de război și cu ordinul să grațieze, în numele regelui, pe piraii care se vor preda și vor declara sub jurământ că se lasă de piraterie. Ordinul nu era însă valabil și pentru piraii înrăiți ca Vane; căpitanul Rogers refuză să primească delegația acestuia, din care făcea parte și Calico Jack, ba chiar deschise focul asupra brigantinei „Dragon”. Vane ridică pânzele și ieși în grabă din port, punând între el și vasul de război o altă navă - cea olandeză capturată la ultima expediție - menită să primească ghiulelele slobozite de tunurile lui Rogers.

Câteva zile mai târziu, pe bordul navei pirateresti izbucni o revoltă; oamenii erau nemulțumiți că Vane lăsase să-i scape o navă militară franceză care transporta lefurile funcționarilor din Antilele franceze. Echipajul alege căpitan, în unanimitate, pe John Rackam, zis Calico Jack. Se pare că Anne Bonny a jucat și

ea un rol destul de important în această acțiune, ațâțându-i pe oameni împotriva lui Charley Vane.

Charles Johnson, biograful piraților din Antile, pretinde că nimeni - în afară de Calico Jack - n-a știut că pe bord se află o femeie. Mai verosimilă ni se pare cealaltă versiune; la un moment dat, Calico Jack acum căpitan al navei, a obținut ca Anne să fie primită la bord cu drepturi egale, prin urmare și cu dreptul la partea din prada obținută; la abordaje, Anne se îmbrăca în haine bărbătești și participa la luptă, folosind pistolul și sabia cu o îndemânare cu nimic mai prejos de a celorlalți pirați. De altfel, Anne Bonny nu va fi singura excepție pe bordul „Dragonului”: curând se va ivi aici încă o femeie, Mary Read.

Întâmplarea s-a produs scurtă vreme după ce Anne Bonny s-a întors la bord (lipsise câteva luni, pe care le petrecuse pe o mică plantație din Cuba, aparținând lui Calico Jack, unde, sub îngrijirea unei negrese, dăduse naștere unui copil). Oamenii de pe „Dragon” salvaseră un naufragiat care rătăcea, în plină mare, pe jumătate mort de sete, într-un canoe. Era un marinar spân, cu voce subțire, având tatuat pe braț un cap de mort cu două tibii încrucișate și care declară că se numea Mac Read.

Câteva zile după aceea, Anne Bonny, care avea unele bănuieli, îl înghesui pe marinar într-un colț și-și văzu bănuielile confirmate: era o femeie. Anne Bonny o îmbrățișă cu căldură, fericită că va avea o

tovarășă pe bord. Johnson ne povestește că tocmai în clipa aceea apăru Calico Jack care, neștiind despre ce e vorba, trase cuțitul și probabil că scena s-ar fi sfârșit tragic dacă Anne n-ar fi smuls, cu un gest brusc, cămașa „marinarului”, dovedindu-i lui Calico că gelozia lui e neîntemeiată...

Mary Read, născută la Londra, dusesese o viață aventuroasă. Copil nelegitim, moștenise dorul de ducă al tatălui ei, care fusese marinar; la vârsta de treisprezece ani, îmbrăcată băiețește, se îmbarcă pe o navă militară, ca mus; doi ani mai târziu,



Mary Read. Avea pe braț un tatuaj, reprezentând o hârcă și două tibii încrucișate și, întocmai ca Anne Bonny, lua parte la abordajele brigantinei „Dragon” de sub comanda lui Calico Jack.

dezertează într-un mic port olandez, deoarece oamenii de pe bord începuseră să aibă unele bănuieli că ar fi fată. În Olanda, Mary se angajează într-un regiment de dragoni, unde învață meșteșugul armelor. Curând se îndrăgostește de un tânăr dragon flamand, dezertează împreună cu el și, după ce se căsătoresc, deschid în apropiere de fortăreața Beda o cârciumă: „La cele trei potcoave”. Rămasă văduvă - soțul ei moare într-un accident - Mary Read își reia hainele marinărești și se îmbarcă pe o navă comercială olandeză cu care pleacă în Indiile apusene.

Cum a ajuns Mary Read - respectiv marinarul Mac Read - în echipajul unei nave pirateresti, nu se știe. Fapt este că a făcut parte dintre pirații care, la Nassau, au obținut grațierea de la căpitanul Woodes Rogers (între timp acesta fusese numit guvernator la New Providence). Așadar, Mac Read, conform promisiunii făcute, se lăsă de piraterie și se angajă pe o navă comercială. Din echipaj făceau parte însă și alți foști pirați, care se revoltară, puseră mâna pe navă și hotărâră să se apuce iarăși de vechea îndeletnicire. Dar într-o ciocnire cu o mică escadră spaniolă, nava lor fu scufundată. Cei care n-au murit, au rătăcit multă vreme pe mare - în mici ambarcații sau agățați de butoaie, lăzi, scânduri - până ce o parte dintre ei au fost pescuiți de o navă trimisă de Rogers, aduși la New Providence și... spânzurați. Mary Read a avut șansa să fie salvată de oamenii lui Calico

Jack.

Scurtă vreme după aceea, Mary Read se recăsători cu un tânăr flamand, care fusese luat captiv pe bordul „Dragonului”, de pe o corabie franceză, deoarece era meșter în confecționarea velelor. N-a fost o căsătorie cu „forme legale” cum se spune, dar - cum avea să declare mai târziu Mary Read la procesul ce i-a fost intentat - ea se socotea unită pe vecie de soțul ei „în fața lui Dumnezeu”. Se pare că, o dată cu această căsătorie, a fost primită în rândurile echipajului cu drepturi egale, întocmai ca Anne Bonny. Dovadă este însuși faptul că i s-a acordat dreptul să se bată în duel, conform codului „onoarei” piraterești, cu un anume Cachalot.

Acest Cachalot (o poreclă care spune multe: cașalotul este un soi de balenă uriașă, foarte feroce) devenise insistent și, după câteva impertinențe, fusese pălmuit de Mary Read și ceruse satisfacție. Mary solicită dreptul să se bată ea în duel, iar nu soțul ei, cerere care fu pusă la vot și aprobată. „Dragonul” ancoră într-un mic golf dintr-o insulă pustie. Cei doi dueliști se așezară spate la spate, într-o mână ținând pistolul, în cealaltă sabia. La comanda arbitrului făcură câte zece pași, apoi se întoarseră și traseră. Mary își răni adversarul la braț, iar în lupta cu sabia care urmă îl ucise.

Cam în aceeași perioadă - suntem în toamna anului 1720 - brigantina lui Calico Jack reuși una



dintre cele mai importante capturi ale sale: o fregată de război spaniolă, încărcată cu o mare cantitate de aur și numeroase butoaie cu rom. După ce urcară echipajul spaniol în diferite ambarcații, pirații scufundară fregata, apoi „Dragonul” porni cu toate pânzele sus, lăsându-i pe marinarii maiestății sale catolice în voia sortii.

Împărțirea prăzii avu loc pe plaja pustie a unui golf din insula Green Key („Cheia Verde”). Partea fiecăruia a fost atât de mare, încât unii dintre oamenii lui Calico Jack își făcură socoteala că au cu ce trăi până la sfârșitul zilelor, drept care își luară rămas bun de la ceilalți și porniră - cu canoe, cu plute, cu ce găsiră la îndemână - spre diferite porturi din Antile, aflate la distanțe nu prea mari. Ceilalți - vreo două duzini de oameni, între care Anne Bonny și Mary Read - nu părăsiră „Dragonul”, de care se legaseră în cei doi ani de viață aventuroasă petrecută pe bordul lui.

Cum brigantina avea nevoie de reparații - curățirea chilei, călăfătuire, refacerea velaturii - și cum aveau din belșug alimente, provenite din cambuza fregatei spaniole capturate, hotărâră să rămână câtva timp pe insulă; a fost o greșeală pe care Calico Jack și oamenii lui aveau s-o plătească scump, fiindcă și în acele vremuri, când telegrafia fără fir nu se inventase încă, veștile circulau destul de repede în Antile...

Pirații nu se grăbeau cu repararea navei: mizele pentru jocul cu zaruri nu lipseau, butoaiele cu

rom păreau nesecate. Așa se face că, în seara când oamenii guvernatorului de Jamaica năvăliră în mica tabără din Green Key, numai Anne Bonny și Mary Read erau capabile să țină o armă în mână. Se luptară ca niște leoaice și numai printr-o minune scăpară neatinse. A doua zi dimineața, nava amiralității din Jamaica porni spre Kingston (după cutremurul care distrusese Port-Royal, reședința guvernatorului se mutase aici); în cala ei se aflau pirații lui Calico Jack, puși în lanțuri.

Procesul a durat două zile, în 16 și 17 noiembrie 1720, execuțiile urmând să aibă loc în 18 noiembrie. Toți acuzații au fost condamnați la moarte prin spânzurătoare, cu o singură excepție: reparatorul de vele, care reuși să aducă dovezi că fusese silit să-i urmeze pe pirați. În actele procesului, aflate actualmente în Arhivele statului din Londra (acte care atestă încă o dată că relatarea căpitanului Johnson se bazează pe fapte reale), rezultă că Anne Bonny și Mary Read au fost judecate după aceeași procedură ca și ceilalți oameni ai lui Calico Jack; nu se pomenește nicăieri că ar fi femei, ceea ce ne duce la concluzia că au ascuns acest fapt Curții.

La urmă, însă, se produse lovitura de teatru. Când judecătorul întreabă, conform procedurii, dacă are cineva vreo obiecție în legătură cu sentința, Anne și Mary se ridicară, făcând un pas înainte și declarară, conform unei formule consacrate: *My lord, we plead our bellies* - ceea ce

(în traducere liberă) înseamnă: „Domnule judecător, obiectăm deoarece suntem gravide”. Era pentru prima oară că un asemenea incident se producea într-un proces intentat unor pirați...

Un examen medical stabili că Anne și Mary spusese adevărul, astfel că, în conformitate cu legile engleze, execuția lor fu amânată până după naștere.

Ultima dorință a lui John Rackam, alias Calico Jack, a fost s-o mai vadă o dată pe Anne. A fost o slabă consolare pentru el, deoarece Anne se mulțumi să-i spună: „îmi pare rău să te văd astfel. Dar dacă te-ai fi purtat ca un bărbat, n-ai muri acum ca un câine”.

Mary Read a murit imediat după ce a născut, în primăvara anului 1721, de febră puerperală, pe salteaua de paie a celulei ei din închisoare. Anne Bonny a fost grațiată, în urma intervenției tatălui ei care era, după cum am văzut, avocat. Ce s-a întâmplat cu ea după aceea, nu se știe.

## 11.

### **JEAN ȘI PIERRE LAFITTE: „PIRATERIE, SOCIETATE PE ACȚIUNI”**

Istoria pirateriei din Marea Caraibilor și Golful Mexicului cuprinde trei perioade distincte; prima, cea a „Fraților Coastei”, a „Cavalerilor Flibustei” (de care ne-am ocupat mai pe larg) este

caracterizată prin expediții de amploare, desfășurate, în general, după un plan bine stabilit, cu sprijinul oficial (sau oficios) al autorităților coloniale din anumite centre (Tortuga, San Domingo, Jamaica) - autorități care veneau astfel în întâmpinarea politicii guvernelor din metropole. Când Franța se afla în război cu Anglia, flibustierii francezi abordau cu predilecție navele engleze, iar când Anglia se afla în război cu Spania, flibustierii englezi jefuiau navele comerciale și coloniile spaniole. Această „perioadă de glorie a flibustei” - cum o numește un autor mai nou - a ținut până către sfârșitul veacului al șaptesprezecelea și s-a limitat, în ce privește teatrul de operațiuni, la regiunea caraibă și coastele Americii Centrale, cu excepția unor expediții de mare anvergură către sud (Venezuela), sau dincolo de Istmul Panama, în apele Oceanului Pacific.

A doua perioadă atinge un maximum de intensitate după tratatul de la Utrecht (1712), care a stabilit pacea între Anglia, Franța și Spania; flibustierii devin treptat pirați în adevăratul înțeles al termenului, arborează pavilionul negru cu cap de mort („Jolly Roger”), își extind activitatea până pe coasta apuseană a Africii și în Oceanul Indian - deși regiunea caraibă rămâne unul dintre centrele pirateresti cele mai active. Căpitani de pirați ca Stede Bonnet, Charley Vane, Christopher Condent, Bartholomew Roberts, James Plantain, Edward Teach terorizează mările și sunt la rândul

lor vânați fără milă de navele militare ale tuturor națiunilor interesate în comerțul pe mare.

Piratul acestei perioade este, într-un fel, piratul „clasic” al povestirilor și reportajelor evocatoare din publicațiile cu caracter de magazin și a numeroase romane de aventuri pentru tineret. John Silver, de pildă, celebrul erou al lui Robert Louis Stevenson, i-a fost inspirat acestuia din urmă de unul dintre oamenii care navigase multă vreme sub căpitanii Edward England și James Plantain și care avea un picior de lemn... în alegerea acestor surse de inspirație autorii au ținut mai puțin seama de proporțiile activității (din punctul de vedere al istoriei pirateriei, Charley Vane sau Calico Jack, de exemplu, sunt niște palizi pigmei față de Drake sau Morgan), cât de unele aspecte pitorești: felul de a se îmbrăca, limbajul colorat, modul spectaculos de a comite isprăvile, legendele despre comori ascunse.

Într-adevăr, aspectele pitorești nu lipseau din viața acestor tâlhari ai mărilor. Edward „Blackbeard” Teach, de pildă, avea o barbă neagră (de unde și porecla) până la brâu, pe care și-o împletea în cozi legate cu panglici; distracția lui favorită era ca la sfârșitul unui ospăț, să stingă lumânările și să tragă cu, pistoalele la nimereală, silindu-i astfel pe comeseni să-l imite; cine avea noroc, scăpa cu viață... Un alt căpitan de pirați, Lewis, organiza în fiecare seară o slujbă religioasă în cinstea lui Satan. Căpitanul Low, un sadic de

genul l'Olonnois, tăia urechile prizonierilor și-i silea să le mănânce cu sare și piper. Căpitanul Fly era celebra prin vastul său repertoriu de înjurături, care circulau în tavernele din New Providence și din toate porturile Antilelor.

De asemenea „celebritate” se bucurau și Stede Bonnet, care se, apucase de piraterie la șaiszeci și cinci de ani și suferise nu mai puțin de zece naufragii - Bartholomew Roberts, care era totdeauna îmbrăcat cu eleganță și întreținea o orchestră pe bordul navei sale „Royal Rover” („Vagabondul regal”), și mulți alții. Majoritatea au sfârșit în ștreang, cu excepția celor care au avut șansa să moară în luptă sau într-un naufragiu. Unii dintre ei practicau umorul negru; întrebat care este ultima lui dorință, un pirat a răspuns că, înainte de a i se pune ștreangul de gât, să i se scoată cizmele, fiindcă i se prezisese că va muri în cizme și voia ca prezicerea să nu se împlinească.

În sfârșit, a treia (și ultima) perioadă, care durează până către mijlocul veacului trecut, cuprinde pirați de mare anvergură, ca frații Jean și Pierre Lafitte, conducători ai unor organizații specializate, care se ocupau, între altele cu contrabanda, cu transportul de sclavi negri, cu traficul de stupefiante. Oficial, frații Lafitte erau armatori, aveau firmă înscrisă în registrele comerciale din New Orleans, frecventau saloanele lumii elegante a orașului, întrețineau avocați bine plătiți care le apărau interesele. Cu totul altfel se

petreceau lucrurile pe insula Barataria, situată în fața deltei Mississippi-ului, unde își amenajaseră o ascunzătoare bine păzită și unde se duceau la bun sfârșit tranzacțiile cu mărfuri de contrabandă și sclavi negri.

Pentru prima oară justiția a fost sesizată de această activitate când frații Lafitte au împușcat un ofițer de poliție care inspecta o navă de-a lor sosită de la Lagos (în Golful Guinea) și având la bord sclavi negri. Arestați, au fost eliberați în schimbul unei cauțiuni foarte mari. Mai târziu, în timpul războaielor napoleoniene, frații Lafitte



Sentința de condamnare la moarte a cincizeci și doi de piraiți de sub comanda căpitanului Bartholomew Roberts (2 aprilie 1722).

arborează pavilionul francez și jefuiesc navele comerciale engleze pe care le abordează în Golful Mexicului și în regiunea caraibă. După Waterloo (1815), ei nu-și mai pot păstra aureola de corsari în slujba unei cauze și activitatea lor devine pur piraterească - oamenii lor abordează și jefuiesc nu numai navele engleze și spaniole, ci și pe cele franceze.

Se pare că Jean Lafitte participa personal la unele abordaje, în timp ce fratele său Pierre, mai în vârstă, se ocupa de treburile administrative: aprovizionarea navelor, plasarea avantajoasă a mărfurilor obținute prin jaf, contactul cu autoritățile. De altfel, guvernatorul Claiborne al Louisianei puse curând un premiu de cinci sute de dolari pentru prinderea lui Jean Lafitte, lipind afișe pe toate zidurile orașului New Orleans; a doua zi dimineața, afișele, modificate de „necunoscuți” în cursul nopții, prezentau suma de cinci mii de dolari, iar în locul numelui Lafitte se putea citi Claiborne...

Poliția n-a putut (sau n-a vrut...) să-l aresteze pe Jean Lafitte, dar ceva mai târziu, în 1816, l-a arestat pe Pierre. Acesta n-a stat prea multă vreme închis, ci a reușit să evadeze din penitenciarul orașului New Orleans; culmea ironiei: bătrânul neguțător de sclavi Pierre Lafitte a evadat cu ajutorul a trei negri, pe care a reușit să-i convingă de bunele sale intenții și de atașamentul său față de ideea abolirii sclaviei.



După 1816, frații Lafitte își mută sediul pe insula Galveston (în Golful Mexicului), de unde își vor organiza expedițiile vreme de peste cinci ani, până în 1821. Cum le plăcea să treacă drept corsari, arborează pe navele lor pavilionul... Venezuelei, țară care, sub conducerea lui Simon Bolivar, fusese eliberată de curând de sub dominația spaniolă. La Campeachy, cum botezase Jean Lafitte mica așezare care-i servea de ascunzătoare, se adunară câteva sute de aventurieri veniți din toate colțurile lumii; peste noapte răsăriră colibe, taverna, case de joc, varietouri, bordeluri. Prăzile erau bogate și „...monezile de aur erau la fel de comune ca pesmeții”, avea să declare la un proces Sam Culsquit, marinar pe una dintre navele fraților Lafitte (Culsquit a fost condamnat la moarte prin spânzurătoare).

Jean Lafitte comisese greșeala să atace și să jefuiască o navă comercială americană; scurt timp după aceea, nava militară de coastă „Alabama” captură goeleta piraților și-i duse pe toți oamenii de pe bord, în lanțuri, la New Orleans, pentru a fi judecați. Între timp reapăruse în oraș și Pierre Lafitte - nimeni nu știa unde stătuse ascuns după evadarea din închisoare - care începu să organizeze apărarea fratelui său, prin persoane influente, o susținută campanie de presă și chiar organizând demonstrații de stradă. Totul a fost însă în zadar - membrii echipajului pirateresc au

fost condamnați și spânzurați, în afară de unul singur: Jean Lafitte. Datorită avocaților săi - cei mai buni din Statele Unite - nu numai că a scăpat de ștreang, dar a fost achitat.

După proces, care a arătat cât de vaste erau legăturile întreprinderii fraților Lafitte cu cercurile de afaceri și politice din sud-estul Statelor Unite, guvernatorul Kearny a primit de la Washington dispoziția să pună capăt, cu toate mijloacele legale care-i stăteau la dispoziție, activității piraterești organizate de la Campeachy. Guvernatorul se deplasă personal în micul golf al insulei Galveston, fu primit cu curtoazie (se organizează chiar un



Planul amplasamentului unei comori, cuprinzând treizeci și șase de butoiașe de aur, ascunse de căpitanul William Read, în 1819, undeva pe coasta Perului (după Hans Leip: „Bordbuch des Satans“).

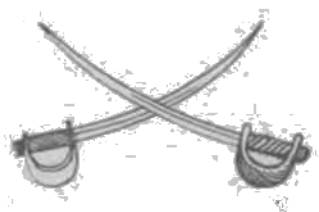
banchet în cinstea lui), dar rămase neclintit în hotărârea luată: după scurgerea termenului acordat (șaizeci de zile), Campeachy fu abandonat, clădirile sale căzură pradă insectelor, rozătoarelor și umezelii tropicale, locuitorii permanenți ai așezării se răspândiră în cele patru colțuri ale lumii, iar căpitanii și oamenii din echipaje plecară să-și caute norocul pe alte meleaguri, îndeosebi în Marea Caraibilor și pe Mările Sudului - regiuni unde activitatea piraterească era încă aducătoare de câștiguri și mai puțin periculoasă.

Ce s-a întâmplat după aceea cu Jean și Pierre Lafitte, nu se știe precis. Se pare că onorariile avocaților și sumele enorme plătite pentru mituirea unor înalți funcționari au consumat o mare parte din averea celor doi frați. Se crede că fratele mai vârstnic, Pierre, a murit în 1828, la New Orleans unde trăise ca simplu cetățean cu venituri modeste; ziarele nici măcar n-au menționat decesul lui.

Cu celălalt frate lucrurile sunt mai complicate. Unele surse arată că Jean Lafitte ar fi continuat să comande o navă piraterească și ar fi murit pe coasta Cubei, în urma unui naufragiu. Altele pretind că a trăit cinstit, ca armator, la Charleston. În sfârșit, unul dintre căpitanii săi, Manuel Lopez, care servise sub ordinele lui pe insulele Barataria și Galveston, pretinde că l-ar fi transportat cu bricul său până într-un port din Peninsula Yucatan, unde armatorul-pirat a

coborât cu câteva lăzi grele; scurtă vreme după aceea, Jean Lafitte se îmbolnăvise și murise în satul indian Sisan, unde a și fost înmormântat. Manuel Lopez, relatând cele de mai sus, căuta amatori care să finanțeze o expediție pentru căutarea acelor lăzi grele, încărcate cu aur și bijuterii...

Un cercetător american mai nou (Stanley C. Arthur, în *Jean Lafitte, gentleman rover*, New Orleans, 1952) susține - de altfel bazat pe unele documente ce prezintă garanții de autenticitate - că Jean Lafitte ar fi supraviețuit mulți ani fratelui său, efectuând o îndelungată călătorie în Europa; între altele, a stat la Paris și la Bruxelles. Întors în Statele Unite, el a trăit câțva timp la Saint Louis, cu soția sa Emma, mult mai tânără ca el, și cu fiul lor Jules, ocupându-se cu negoțul. În 1854 familia Lafitte se mută la Alton (Illinois), orașel situat pe malul stâng al Mississippi-ului, unde marele aventurier care a fost Jean Lafitte moare pașnic în patul lui, la vârsta de șaptezeci și doi de ani, de o banală pneumonie. În micul cimitir din Alton se află gravată și data exactă a morții: 5 mai 1854.



## ÎNCHEIERE

De pe la jumătatea veacului trecut și până în zilele noastre, activitatea piraterească devine sporadică, iar abordajele în plină mare se răresc (fără a dispărea totuși complet). Cauzele sunt multiple; una dintre cele mai importante o constituie dezvoltarea flotelor militare, prin urmare și a eficacității mijloacelor de combatere a pirateriei. Această eficacitate a crescut enorm în urma introducerii pe scară largă a navigației cu aburi și cu motoare Diesel, prin înzestrarea navelor cu telegrafie fără fir și radio, precum și datorită folosirii aviației în operațiile pe mare.

Vremurile romantice ale navigației cu vele, în care de îndemânarea căpitanului de pirați în a folosi vântul și a găsi ascunzătorile cele mai potrivite depinde succesul unei expediții, au trecut de mult.

Progresul tehnic, de care navigația s-a bucurat din plin în ultima sută de ani, face ca, practic, orice navă piraterească să fie reperată și capturată în cel mai scurt timp, oriunde ar încerca să se ascundă. De altfel, astăzi nu mai există teritorii de apartenență incertă sau insule pustii care să ofere posibilități de a fi amenajate ca adăposturi pentru nave pirateresti și ca baze de aprovizionare. Goeletele și brigantinele se aprovizionau cu câteva butoaie cu apă potabilă și câteva lăzi cu pesmeți și carne sărată - energia o furniza vântul. O navă din

zilele noastre necesită cantități enorme de cărbuni sau păcură, care nu se pot procura pe nicio insulă pustie din Atlantic sau Pacific.

Și totuși, pirateria n-a dispărut complet nici în a doua jumătate a veacului trecut (și nici în zilele noastre...) în 1871, de pildă, o bandă de pirați care se intitula „Vulturii șerpari” și-și avea sediul la San Bias (în Mexic) a atacat și jefuit vreme de trei zile portul Guayama din Puerto Rico (nava piraterească era acționată de o mașină cu aburi de patruzeci de cai putere...) Cam în aceeași vreme se situează isprăvile pirateresti ale lui Natty Gordon, originar din Maine și ale lui Bully Hayes; acesta din urmă care se ocupa și cu contrabanda de arme în apele Oceaniei, a fost ucis, în 1878, într-o încăierare.

Veacul nostru nu duce nici el lipsă de unele isprăvi ce amintesc de celebrii căpitani de pirați din regiunea caraibă. În primele decenii se înregistrează o activitate piraterească destul de intensă în mărilor orientale unde vasele comerciale sunt uneori abordate și jefuite. În 1914, de pildă, chiar un vas de pasageri de pe ruta Hong Kong - Makao este atacat de pirați.

Metodele piraților se schimbă și ele cu vremea. Într-un atac pirateresc din 1927, asupra vasului britanic Yatsing (capacitate: două mii și trei sute de tone convenționale!), care a avut loc în Marea Chinei de Sud, pirații se îmbarcaseră ca pasageri; după ce au jefuit pe ceilalți pasageri de bani și alte

bunuri în valoare de peste o sută de mii de dolari, l-au silit pe căpitan să-i ducă într-un mic port din Oceania.

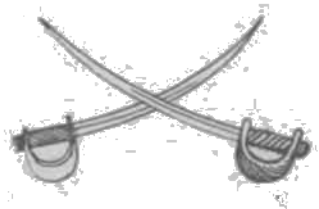
Lista vaselor jefuite de pirați în această regiune este destul de lungă. Deosebit de activă era o bandă de pirați originari din Canton, conduși de o femeie: Lai Cio San. Ei aveau și o mică flotilă, compusă din douăsprezece jonci foarte rapide. Până la urmă Lai Cio San a fost capturată, judecată (în 1938) de un tribunal din Canton și condamnată la închisoare pe viață.

Mai aproape de zilele noastre, în 1963, o bandă de pirați, folosind două bărci cu motor, atacă un trauler malaiez, jefuiesc echipajul și incendiază nava.

În ciuda acestor acțiuni uneori spectaculoase, pirateria este sortită dispariției și va dispărea în mod inevitabil, așa cum a dispărut, de pildă, sclavia. Urmașii căpitanilor de pirați se ocupă în zilele noastre cu traficul de stupefiante și cu contrabanda - activități ilegale ca și pirateria (și se pare, tot atât de remuneratorii), dar ele nu mai au acel suflu de romantism care a inspirat atâția scriitori de seamă și ne-a încântat copilăria și adolescența.

Este firesc ca romanul și filmul de aventuri să găsească în istoria pirateriei inepuizabile surse de inspirație, fiindcă eroii și întâmplările care o străbat, romantice și brutale, generoase și violente, desfășurându-se în spațiile nemărginite

ale mărilor lumii și pe țărmurile unor țări depărtate și străni, îi vor atrage totdeauna pe oameni, purtându-i pe aripile fanteziei.





## GLOSAR

**ABORDAJ:** așezare bord la bord cu nava atacată, permițând echipajelor angajarea luptei.

**AED:** poet-cântăreț la vechii greci.

**AGA:** ofițer în armata otomană.

**ALBION:** numele celtic al Marii Britanii, folosit astăzi în sens poetic; expresia „perfidul Albion” a fost utilizată pentru prima oară în Franța, în 1793, pentru a desemna politica de duplicitate a guvernului englez de atunci față de Republica Franceză proclamată în 1792.

**ALCADE:** primar (span.).

**AMBRĂ:** v. CHIHLIMBAR.

**AMBUSCADĂ:** loc ascuns, de unde o mică unitate militară poate năvăli pe neașteptate asupra dușmanului; acțiune de luptă cu efective mici bazându-se pe surpriză.

**AMFORĂ:** vas antic, de formă ovoidală, cu două toarte, în care se păstrau și se transportau vinul și untdelemnul.

**ANCABLURĂ:** unitate de lungime egală cu a zecea parte dintr-o milă marină - prin urmare cu 185,2 m.

**APUNTAMENT:** punte de lemn de-a lungul malului, servind la acostarea navelor.

**ARBALETĂ:** armă veche, formată dintr-un arc montat pe un pat de lemn prevăzut cu un resort, folosind la aruncarea săgeților.

**ARBORE:** v. CATARG.

**ARBORET:** partea superioară a catargului.

**ARCHEBUZĂ:** veche armă de foc, cu țeava lungă.

**ARIMAJ:** v. ARMARE.

**ARMARE:** așezarea și fixarea încărcăturii pe o navă, ținând seama de condițiile de echilibrare.

**ARMADA:** flotă - de la expresia „Invincibila Armada” - flota uriașă pe care Filip al II-lea, regele Spaniei, a trimis-o împotriva Angliei în 1588 și care a fost distrusă în parte de furtună și în parte de flota engleză.

**ASTROLAB:** instrument de navigație folosit în trecut, alcătuit dintr-un disc prevăzut cu o vergea fixată pe o axă, care se rotea într-un plan paralel cu al discului împărțit în grade și minute.

**ATIC:** referitor la Atica, la vechii atenieni.

**ATOL:** insulă în formă de inel, caracteristică mărilor calde, formată din corali (v.).

**BABORD:** partea din stânga a navei, privind de la pupă spre proră.

**BALENIERĂ:** navă folosită la vânătoarea de balene.

**BARATERIE:** Prejudiciu voluntar creat unor armatori, negustori sau societăți de asigurare - de pildă prin naufragiul sau scufundarea intenționată a unei nave.

**BARBARESC:** care aparține de regiunile din nord-vestul Africii și de locuitorii lor (înv.).

**BARCAZ:** ambarcație de capacitate mică, acționată de obicei cu ajutorul velelor, folosită astăzi mai ales de pescari.

**BASORELIEF:** lucrare de sculptură în care figurile ies în relief pe un fond cu care fac corp comun.

**BEDUINI:** populație nomadă din Arabia și Africa de Nord.

**BEGLERBEG:** guvernator general al unei provincii turcești (înv.).

**BEI:** guvernator al unui oraș sau al unei provincii supuse turcilor (înv.).

**BIBLIOMANTIE:** pseudo-știință a prevederii viitorului din citirea, la întâmplare a unor pasaje din anumite cărți; în antichitate se folosea „Iliada” lui Homer și „Eneida” lui Virgiliu, în vremurile mai noi Biblia sau Coranul.

**BOCAPORȚI:** deschideri în puntea unei nave, pentru introducerea și scoaterea încărcăturii din magazie.

**BOMPRES:** primul dintre catargele unei nave cu pânze, foarte înclinat și așezat la capătul prorei.

**BORD:** părțile laterale ale punții unei nave.

**BORDAJ:** fâșiile, de lemn sau de metal, care învelesc coastele sau traversele unei nave.

**BRIC:** navă cu pânze, de obicei cu două catarge.

**BRIGANTINĂ:** navă ușoară și rapidă, cu vele mixte și câte 16 rame în fiecare bord, folosită mai ales în marina militară.

**BUCANIER:** vânător de bizoni din America, în secolele al XVI-lea și al XVII-lea, din care s-au recrutat mare parte a flibustierilor din regiunea Indiilor Occidentale.

**CABOTAJ:** navigație de-a lungul coastei, la

distanță mică.

**CAIAC:** ambarcație ușoară, acționată de padele și confecționată, inițial, din piei întinse pe o osatură din fanoane de balenă, iar mai târziu din lemn.

**CAIC:** navă cu vele, de proporții reduse, având prora și pupa mai înalte decât restul bordajului.

**CALAFAT:** amestec de smoală și câlți folosit pentru călăfătuire (v.).

**CALĂ:** magazie plasată în interiorul unei nave.

**CAMBUZĂ:** magazia de provizii a unei nave.

**CANADIANĂ:** v. CANOE.

**CANOE:** ambarcație ușoară, cu prora și pupa ascuțite și înălțate, confecționată inițial din coajă de mesteacăn și răspândită mai ales la indienii nord-americani.

**CANU:** v. CANOE.

**CAPUCIN:** călugăr aparținând unei ramuri a ordinului franciscan.

**CAPUDIN-PAȘA:** comandant al flotei turcești.

**CATARG:** stâlp care servește la susținerea velor.

**CĂLĂFĂTUIRE:** astuparea crăpăturilor unei nave cu ajutorul calafatului (v), în vederea obținerii etanșeității.

**CHILIMBAR:** produs organic fosil, divers colorat, mai ales în nuanțe de galben, întrebuințat la fabricarea unor obiecte de artă și la prepararea lacurilor fine.

**CHILĂ:** piesă longitudinală fixată pe fundul navei și constituind elementul de bază al osaturii.

**CIRIPIE:** cumpăna dulgherului.

**COASTĂ:** piesă a osaturii transversale a navei, pe care se fixează elementele bordajului.

**COCĂ:** corpul navei, format din osatură, bordaj și punți.

**CODEX:** codice, manuscris cuprinzând culegeri de texte vechi.

**COMES:** v. COMITE.

**COMITE:** conducător administrativ al unei provincii romane de graniță.

**CONFRERIE:** asociație constituită în scopuri religioase sau caritabile.

**CONTRAFORT:** întăritură masivă în formă de pilastru, formând corp comun cu un zid și servind la mărirea rezistenței lui.

**CORALI:** nume dat mai multor specii de animale care trăiesc în colonii marine, formate din mai mulți indivizi de culoare albă, înfipti pe un schelet calcaros roșiatic; mărgean.

**CORDAJ:** totalitatea frânghiilor, sforilor și parâmelor unei nave cu vele.

**COROI:** nume dat mai multor specii de păsări răpitoare mici, în special șoimului.

**CORONAMENT:** partea superioară a unui chei, a unui dig, a unui zid de sprijin.

**CORVETĂ:** navă rapidă cu două catarge, servind în marina militară ca navă de legătură.

**COVERTA:** puntea superioară a unei nave.

**CREOL:** persoană născută în America Latină sau în colonii, urmașă a coloniștilor spanioli, portughezi sau francezi.

**CREVETĂ:** mic crustaceu marin comestibil.

**CRİPTOGRAFIE:** scriere secretă, cu ajutorul unui cod de semne convenționale.

**CUTER:** ambarcațiune mică, de formă alungită, cu un singur catarg sau cu motor.

**DEI:** nume dat în trecut guvernatorului din Alger.

**DELI:** v. DELIU.

**DELIU:** soldat în cavaleria ușoară turcă; îndrăzneț, nebun (turc.).

**DIERĂ:** navă a vechilor greci cu două rânduri de vâsle.

**DIREG:** butuc, par, bârnă.

**DIREMĂ:** navă romană cu două rânduri de vâsle.

**DRAHMĂ:** monedă greacă antică; veche unitate de măsură, egală cu 4, 38 grame.

**DRAKKAR:** ambarcațiune normandă lungă, cu prora și pupa ascuțite și curbate în sus, acționată îndeosebi prin vâsle.

**DROMON:** navă bizantină, cu două catarge, purtând vele triunghiulare și având rame.

**DUNETĂ:** partea mai înaltă la pupa unei nave, unde se află cabinele căpitanului și ofițerilor.

**ECLUZĂ:** construcție specială care permite trecerea navelor dintr-o porțiune a traseului cu nivel de apă mai ridicat, în alta cu nivel de apă mai scăzut, și invers.

**EFENDI:** titlu de politețe pus după un nume propriu (turc.).

**EFIGIE:** reprezentare a chipului unei persoane pe monede, medalii etc.

**ESCADRĂ:** unitate de nave, de obicei militare, constituită în vederea unor acțiuni de luptă.

**ESPERANTO:** limbă artificială bazată pe o gramatică simplificată și pe un vocabular împrumutat din cele mai răspândite limbi europene, inventată la sfârșitul secolului al XIX-lea de medicul polonez Zamenhof cu scopul de a deveni limbă internațională.

**ESTACADĂ:** punte fixă, construită la țărmul unei ape către larg, mijlocind accesul la navele care nu pot acosta la chei.

**ESTUAR:** gura largă, în formă de pâlnie, a unor fluvii mari, care iau naștere prin înaintarea mării înspre uscat, de obicei prin efectul eroziv al fluxului și refluxului.

**ETAMBOU:** piesă rezistentă cu care se termină chila la pupă și care susține uneori cârma.

**ETERIE:** nume dat unei organizații politice secrete, cu ramificații și în țările noastre, înființate la începutul secolului al XIX-lea de patrioții greci, pentru eliberarea țării lor de sub jugul turcesc; revoluția făcută de greci, în 1821, împotriva turcilor.

**ETRAVĂ:** piesă rezistentă cu care se termină chila la proră.

**FELUCĂ:** navă îngustă, de tonaj redus, acționată cu vele și vâsle.

**FETIȘ:** obiect considerat ca fiind înzestrat cu virtuți magice, supranaturale și capabil să dea ajutor celui care i se închină.

**FILDEȘ:** colț de elefant, format dintr-o substanță osoasă de culoare albă, din care se fac diferite obiecte ornamentale și de toaletă.

**FLIBUSTIER:** pirat din regiunea Indiilor Occidentale, care aborda și jefuia îndeosebi navele spaniole, care transportau aur și mărfuri din posesiunile coloniale americane ale Spaniei.

**FLOTĂ:** puternic ansamblu de luptă, compus din nave militare din diferite tipuri; totalitatea navelor unui stat.

**FLUX:** ridicarea periodică a nivelului apei unui ocean sau unei mări, sub influența mișcării de rotație a pământului și a atracției lunii și soarelui.

**FOC:** velă triunghiulară aflată pe catargul de la proră.

**FREGATĂ:** navă ușoară și rapidă, cu vele triunghiulare și câte 6-12 rame în fiecare bord, folosită în marina militară în acțiuni de recunoaștere și pază.

**FUSTANELĂ:** fustă scurtă, largă și creață, făcând parte din costumul național al grecilor și al albanezilor.

**GABIE:** coș sau platformă fixată pe catarg, folosită ca loc de unde se manevrează parâmele și ca post de observație.

**GALEASĂ:** galeră cu trei catarge, de dimensiuni mai mari și folosind îndeosebi forța vântului.

**GALERĂ:** navă având ca principal mijloc de propulsie vâslele, mânuite de obicei de sclavi sau prizonieri și folosită până în secolul al XVIII-lea.



**GALION:** navă cu 2-4 catarge, folosită de spanioli și portughezi pentru comerț, mai ales la traversarea Oceanului Atlantic, iar mai târziu și în luptele navale.

**GALIOTĂ:** galeră ușoară și relativ rapidă, folosită în bătăliile navale.

**GHIULEA:** proiectil folosit la tunurile de tip vechi; spre deosebire de obuz, ghiuleaua nu exploda la atingerea obiectivului, ci avea numai putere de izbire.

**GOLETĂ:** navă ușoară și rapidă, cu două până la șase catarge.

**GREEMENT:** totalitatea catargelor, velelor și manevrelor unei nave cu vele.

**GULDEN:** monedă medievală din apusul Europei, având la început valoarea fiorinului, apoi a ducatului din argint.

**HANSA:** uniune comercială și politică a unor orașe din nordul Germaniei, începând cu secolul al XIII-lea, al cărei nucleu l-au format orașele Hamburg, Lubek și Bremen.

**HOGEA:** preot la musulmani; învățător, cărturar.

**HUGHENOT:** nume dat protestanților din Franța, în secolele al XVI-lea și al XVII-lea.

**ICOSAR:** v. ICUSAR.

**ICUSAR:** monedă turcească de aur sau de argint, care a circulat și în țările românești.

**INCUNABUL:** exemplar dintr-o carte tipărită în primii ani ai introducerii tiparului, până în anul 1500.

**INDIGO:** materie colorantă albastru-închis, extrasă din frunzele mai multor plante tropicale, cunoscută încă din antichitate.

**ISLAM:** totalitatea țărilor sau popoarelor de religie mahomedană.

**ISTORIOGRAF:** persoană însărcinată în mod special să scrie istoria unei epoci, a unei domnii etc.

**IVORIU:** v. FILDEȘ.

**JARL:** conducător normand, mai târziu vasal al regelui în țările scandinave.

**JOCURILE ELEUSINE:** ceremonii religioase, urmate de manifestații literare și sportive în cinstea zeiței Demeter, care se desfășurau periodic în orașul Eleusis, la nord-est de Atena.

**JOLLY ROGER:** denumire, de origine necunoscută, dată pavilionului negru cu hârcă și tibii încrucișate, arborat de navele piraterești din secolele al XVII-lea și al XVIII-lea.

**JONCĂ:** ambarcațiune cu rame sau vele, folosită pe fluviile din răsăritul Asiei și în bazinul apusean al Oceanului Pacific.

**JURNAL DE BORD:** registru în care se consemnează, cronologic, faptele care interesează mersul unei nave.

**LAGUNĂ:** întindere de apă de mică adâncime, pe malul unei mări, comunicând uneori cu aceasta prin unul sau mai multe canale.

**LATITUDINE:** distanța în grade, măsurată pe arcul meridian, între paralela care trece prin

punctul unde se află nava și ecuator.

**LEGIUNE:** mare unitate militară și administrativă romană - o legiune avea zece cohorte, alcătuite din centurii cuprinzând câte o sulă de ostași.

**LETTRE DE MARQUE:** patentă, privilegiu eliberai de rege sau de guvernatorul unei colonii care autoriza pe căpitanul unei nave să abordeze și să jefuiască navele comerciale aparținând unei țări inamice.

**LIBURNĂ:** navă romană ușoară, cu un singur rând de rame, construită după modelul navelor folosite de locuitorii coastelor dalmațiene.

**LIGA HANSEATICĂ:** v. HANSA.

**LISTOPIRAT:** răufăcător care se ocupă atât cu tâlhăria la drumul mare, cât și cu pirateria (grec).

**LOGHIOTAT:** titlul dat dascălilor greci din epoca fanariotă.

**LONGITUDINE:** distanța în grade, măsurată pe ecuator, dintre meridianul care trece prin punctul unde se află nava și meridianul 0.

**MACETE:** v. MACHETĂ:

**MACHETĂ:** cuțit cu lama lungă și curbată, folosit la tăierea hățișurilor în regiunile tropicale ale Americii.

**MAHARADJAH:** prinț indian.

**MAHMUDEA:** monedă turcească de aur, care a circulat și în țările românești.

**MAHON:** arbore din regiunile tropicale ale Americii, cu lemn foarte rezistent de culoare brun-roșiatică.

**MAMELUC:** soldat din garda personală a sultanilor din Egipt.

**MANILA:** fibră textilă extrasă din frunzele unei plante exotice, folosită la fabricarea sforilor rezistente.

**MAREE:** mișcarea zilnică și alternativă, de înaintare sau retragere de la țărm, a apelor mării, v. FLUX și REFLUX.

**MARKGRAF:** principe medieval (îndeosebi german) comandant al unei provincii militare de frontieră.

**MASCOTĂ:** ființă sau lucru despre care cei superstițioși cred că aduce noroc.

**MĂTĂNII:** șirag de mărgele pe care credincioșii numără rugăciunile pe care le rostesc.

**MERCATOR:** negustor (lat.).

**MERIDIAN:** fiecare dintre cele 360 de linii imaginare, în formă de cerc, care trec prin polii globului pământesc, tăind ecuatorul printr-un unghi drept și care servesc la stabilirea poziției longitudinale a punctelor de pe glob.

**MIRODENII:** frunzele, coaja, florile, fructele unor plante aromatice, de obicei exotice, folosite pentru condimentarea mâncărurilor.

**MUSCHETĂ:** armă de foc cu fitil, folosită înainte de inventarea puștii.

**NOD:** unitate de viteză marină - o milă marină pe oră.

**ODALISCĂ:** slujitoare într-un harem.

**OSATURĂ:** sistemul de legătură al unei nave,

constituind scheletul de rezistență.

**PADELĂ:** vâslă cu două pale, nefixată de bordaj și cu care se poate vâsli alternativ în cele două borduri.

**PAGAIE:** vâslă scurtă, cu o singură pală, nefixată de bordaj, folosită mai ales la canoe.

**PALICAR:** voluntar grec în războiul din 1821.

**PALISADA:** obstacol folosit la lucrările primitive de fortificații, alcătuit din pari bătuți în pământ, legați între ei cu scânduri, frânghii etc., și având între spații împletituri de nuiele, mărăcini etc.

**PARĂMĂ:** frânghie folosită pe nave.

**PATENTĂ:** v. LETTRE DE MARQUE.

**PATRICIAN:** membru al clasei dominante din Roma antică, bucurându-se de toate privilegiile.

**PENTERĂ:** navă antică, de origine cartagineză, cu cinci rânduri de rame suprapuse.

**PESCAJ:** adâncimea de cufundare în apă a corpului unei nave, variind în funcție de încărcătură.

**PICIOR:** veche unitate de lungime, de valoare variabilă (între 30, 5 cm. și 33, 5 cm.).

**PINASA:** navă de escortă cu trei catarge și vele triunghiulare.

**PINTEN:** prelungire a rostrului galerelor, pentru facilitarea abordajului; rostru.

**PIROGĂ:** ambarcație cu vâsle, lungă și îngustă făcută dintr-un trunchi de copac scobit, din scoarță de copac sau din piei, folosită în diverse regiuni de coastă și îndeosebi din insulele

Oceanului Pacific.

**POGHIAZ:** ceată de jefuitori; expr. În

**POGHIAZURI:** fără rost, rătăcind în voie.

**PRIVILEGIU:** act prin care se acorda în trecut un avantaj, datorită unei situații speciale: acele Lettres de marque (v.) acordate corsarilor constituiau privilegii.

**PROCONSUL:** magistrat roman, guvernator al unei provincii, investit cu autoritatea unui consul.

**PRORĂ:** partea dinainte a corpului navei.

**PROVA:** v. PRORĂ.

**PUNIC:** care aparține de Cartagina sau de locuitorii ei.

**PUNTE:** planșeu orizontal situat în corpul unei nave sau la partea superioară a ei; covertă (v.).

**PUPĂ:** partea dinapoi a corpului navei.

**PURPURĂ:** materie colorantă roșie-violacee, extrasă în antichitate dintr-o moluscă; stofă scumpă, vopsită cu această materie.

**QUAKER:** membru al unei secte religioase fondată în secolul al XVII-lea și răspândită mai ales în Anglia și Statele Unite; quakerii nu admit botezul, nu depun jurământ în justiție, refuză să poarte arme și privesc războiul ca pe o luptă fratricidă.

**RADĂ:** parte a unui port, închisă natural sau prin diguri, ferită de vânturi, valuri și curenți, servind la adăpostirea navelor.

**RAPSOD:** cântăreț, îndeosebi la vechii greci, care umbla din oraș în oraș recitând fragmente din poeme epice.

**REFLUX:** retragere periodică a apelor unei mări sau ale unui ocean, datorită atracției lunii și a soarelui.

**REFORMAT:** care ține de cultul religios protestant. Reforma, mișcare religioasă și social-politică din secolul al XVI-lea, era îndreptată împotriva papalității și a feudalismului.

**REIS:** căpitan de vas, mai târziu comandant de escadră, în țările turcești și arabe.

**ROSTRU:** un fel de pinten plasat la proră, adesea sub apă, destinat străpungerii navelor dușmane în luptele navale din antichitate și evul mediu.

**RUNE:** caractere grafice ale vechilor scrieri germanice.

**SABORD:** deschizătură în bordul navei, de obicei pentru amplasarea tunurilor.

**SABORDAJ:** v. SABORDARE.

**SABORDARE:** scufundare intenționată a unei nave de către propriul ei echipaj.

**SAGA:** numele generic al vechilor povestiri și legende scandinave, redactate în mare parte în Islanda, între secolele al XII-lea și al XIV-lea.

**SARAZIN:** nume pe care, în evul mediu, popoarele îl dădeau musulmanilor din Europa și Africa.

**SAVANĂ:** câmpie întinsă din zonele tropicale, acoperită cu ierburi înalte și presărate cu tufe de arbuști spinoși sau copaci pitici.

**SCALD:** numele dat vechilor poeți și recitatori scandinavi.

**SCORBUT:** boală cauzată de lipsa vitaminei C în

alimentație și care se manifesta, între altele, prin slăbirea forței musculare și apariția unor plăgi deschise.

**SERAI:** palat turcesc; apartament destinat cadânelor într-un palat turcesc.

**SESTERȚ:** monedă romană divizionară.

**SKALD:** v. SCALD.

**SIBARIT:** persoană care trăiește în lene, lux și desfrâu (de la numele orașului antic Sybaris).

**STIGMAT:** marcă aplicată cu fierul roșu pe corpul sclavilor și delicvenților.

**STRANDHUG:** jefuirea unei așezări de coastă de către normanzi, bazându-se îndeosebi pe surpriză.

**STUPEFIANTE:** substanțe care, introduse în organism, produc la început un efect amețitor, urmat de o stare de euforic trecătoare, iar când sunt folosite în mod sistematic duc la intoxicare lentă a organismului.

**SUBARBĂ:** frânghie care susține bompresul (v.) unei nave.

**TALANT:** monedă de aur sau de argint, folosită în Grecia antică.

**TAMBUCHIU:** deschizătură în punte, servind pentru accesul oamenilor în interiorul navei.

**TERSANA:** șantier naval (turc.).

**TIMONĂ** roată cu spițe și mânere, servind la acționarea cârmei.

**TONAJ:** capacitatea unei nave, exprimată în tone-registru (v.).

**TONĂ-REGISTRU:** unitate de volum egală cu



2,832 m<sup>3</sup>.

**TRIBORD:** partea din dreapta a navei, privind de la pupă spre proră.

**TRICLINIU:** sufragerie din palatele romane și bizantine, având trei paturi pe trei laturi ale mesei.

**TRIERĂ:** navă a vechilor greci, cu trei rânduri de vâsle.

**TRIREMĂ:** navă romană cu trei rânduri de vâsle.

**TROPICE:** zone calde, aflate în jurul celor două paralele terestre situate la 23°27'27" nord și sud de ecuator.

**TRUBADUR:** poet-cântăreț rătăcitor din evul mediu.

**VAREGI:** denumire sub care erau cunoscuți normanzii de către slavii de răsărit și bizantini.

**VELATURĂ:** totalitatea pânzelor unei nave cu pânze.

**VELĂ:** pânză de corabie.

**VELĂ LATINĂ:** velă triunghiulară.

**VERGI:** bare așezate perpendicular pe catarg, folosite la susținerea velelor.

**VINTRELE:** pânze de corabie, vele.

**VÂSLA:** ramă cu o coadă lungă și o singură pală, fixată pe bordajul ambarcațiunii.



# Piraiți și Corsari



EDITURA UNIVERSAL DALSI

ISBN 973 - 9166 - 41 -5

LEI 9000