

Motto:

*„E o datorie patriotică pentru toți românii să dorească dezvoltarea neîntreruptă a Serviciului Maritim Român; trebuie să fim gata la orice jertfă ca și pentru puterea armată”*

„Universul”, septembrie 1897

## **MARINA COMERCIALĂ ROMÂNĂ SCURT ISTORIC**

*dr. Carmen-Iréne ATANASIU*

În spațiul carpato-dunărean pontic, navigația are rădăcini istorice milenare. Dunărea, râurile interioare și litoralul vestic al Mării Negre configurează dintotdeauna o rețea hidrografică bogată și armonios alcătuită, oferind condițiile necesare apariției și dezvoltării tradițiilor navale.

Activitatea maritimă și fluvială în spațiul românesc s-a practicat de-a lungul secolelor, chiar dacă drumurile maritime și fluviale au fost controlate de greci, romani, bizantini italieni și, de la sfârșitul secolului al XV-lea până la 1878, de către otomani. În această lungă perioadă istorică românii au avut în navigația comercială locul și prezența lor, așa cum dovedesc: pânzarele din vremea lui Ștefan cel Mare, bolozanele și șăicile care, în baza *Hrisovului pentru corăbiile Țării Românești ce sunt a umbla pe Dunăre*, au constituit, în anul 1793, prima flotă comercială românească aparținând statului (1793) sau caicele brâncovenești<sup>1</sup>.

Consecință a clauzelor Tratatului de la Adrianopol (1829), potrivit cărora navigația pe Dunăre și Marea Neagră a fost declarată liberă, prin firmane speciale Moldova și Țara Românească, aflate încă sub suzeranitate otomană, au căpătat, în 1834, libertatea de navigație pe Dunăre sub pavilion național, înlesnire extinsă și pentru navigația pe mare, în anul 1836.

Drept urmare, la sfârșitul anului 1834, sub domnia lui Alexandru Dimitrie Ghica, bricul „Marița”<sup>2</sup>, construit în șantierul naval din Giurgiu, a

---

<sup>1</sup> Vezi Andreea Atanasiu-Croitoru, *Navigația în spațiul românesc din cele mai vechi timpuri și până în zorii epocii moderne*, în *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, coordonatori: Carmen-Iréne Atanasiu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.

<sup>2</sup> Prima corabie care după sute de ani de monopol turcesc de navigație pe Dunăre și Marea Neagră, a navigat sub pavilion românesc. În unele scrieri, picturi ș.a., bricul este denumit eronat goeletă, brigantină sau chiar vaporas, afirmații demontate de-a

părăsit portul Sulina „sub bandieră românească”, având la bord „300 chile<sup>3</sup> mari de grâu” cu destinația Constantinopol sub comanda lui Ioan Cristescu, „supus născut chiar în Țara Românească”. Evenimentul deschidea pentru românii conștienți de rostul marinei comerciale în viața unei națiuni o epocă „așa de fericită, încât ei se credeau iar vechii domni ai Dunării și Mării Negre”.

În anii ce vor urma, oameni capabili să înțeleagă o clipă mai devreme importanța unor descoperiri ce revoluționau tehnica pe plan mondial, avantajele pe care acestea le puteau aduce dezvoltării economice, au declanșat bătălia pentru sfărâmarea barierelor conservatoare, pentru introducerea noului în scopul propășirii proprii dar și naționale. Un interes fără precedent au suscitât în rândurile boierimii și burgheziei românești mijloacele de transport cu aburi, ale căror avantaje au fost sesizate cu ușurință. „Navigația vapoarelor – scria Ion Ghica în 1848 – a venit să dea omului putere deplină asupra mărilor (...) produsele găsesc în navigația vapoarelor un mijloc repede și regulat de transport și omul un mijloc neostenitor și plăcut”. Conștient de importanța transporturilor pe apă, într-o epocă în care, la noi, ideea își făcea loc cu greu, Ion Ghica dădea ca exemplu valea râului Mississippi unde, de la 1820, când Robert Fulton a lansat acolo primul vapor, populația a crescut de aproape șapte ori. Tot astfel cum navigația Dunării și „slobozenia” comerțului au înzecit valoarea moșiilor din Principate.

Dar, vor mai fi necesare cel puțin trei mari momente de răscruce în istoria României – Unirea Principatelor sub Alexandru Ioan Cuza, urcarea pe tron a domnitorului Carol I, în 1866, obținerea Independenței, în 1877-1878 – pentru ca intențiile înaintașilor să se contureze în ceea ce va deveni o instituție de bogăție și mândrie națională, Marina Comercială Română.

Realizarea Unirii Principatelor în anul 1859, a deschis largi posibilități de dezvoltare în toate sectoarele de activitate, între care și cel naval.

Propunându-și să realizeze o stare de echilibru între economia românească și viața socială, Alexandru Ioan Cuza, sfătuit de primul său ministru Mihail Kogălniceanu, a pus în aplicare o serie de legi menite să rezolve marile probleme ale societății românești. Pe de altă parte, ca fost pârcălab al districtului Covurlui, din care făcea parte și portul Galați, Cuza a avut posibilitatea să cunoască problemele care stăteau în fața navigației comerciale românești, la fel ca și problemele privind porturile și, în general,

---

lungul timpului de comandorul Neculai Pădurariu, cercetător asiduu al acestei probleme.

<sup>3</sup> Aproximativ 150 tone.

comerțul și transporturile maritime și fluviale. Ca domnitor, Cuza a cunoscut și Dobrogea, cu prilejul călătoriilor din anii 1860 și 1864 făcute la Constantinopol. Prezentat cu detalii în revista „Curier d’ Orient” din 18 iunie 1864, voiajul din acel an s-a efectuat de la Cernavoda, prin Medgidia, la Constanța, de unde domnitorul s-a îmbarcat pentru capitala Imperiului otoman. În toate aceste localități i s-au organizat ceremonii oficiale, la care, alături de autoritățile civile și militare, trebuie să fi participat și o numeroasă populație, deoarece, mai târziu, revista „Analele Dobrogei” consemna amintirile rămase vii, ale unui locuitor român, despre memorabila vizită. Cu acel prilej domnitorul României probabil că a reflectat asupra necesității înființării unui port românesc la Marea Neagră, proiect despre care a și vorbit, în același an, în fața Corpurilor Legiuitoare. Astfel, în mesajul de deschidere al Corpurilor Legiuitoare din 6/18 decembrie 1864, domnitorul Unirii aprecia cu luciditate că „necesități comerciale și politice totodată reclamă înființarea unui port la Marea Neagră”. Cauze multiple l-au împiedicat pe Alexandru Ioan Cuza să pună în aplicare acest deziderat.

Un eveniment cu profunde semnificații sub domnia sa, l-a constituit **adoptarea pavilionului Țării Românești pentru bastimentele și navele comerciale ale ambelor Principate**. La 22 iunie 1861, printr-un Jurnal domnesc, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a aprobat modelul noului pavilion, autorizând Ministerul Afacerilor Străine (M.Af.S) să aducă la cunoștința Turciei, încă putere suzerană, hotărârea Principatelor Unite și să se ceară recunoașterea ei<sup>4</sup>.

În domeniul transporturilor navale și al activității căpităniilor de port se resimțea, de asemenea, necesitatea introducerii unor reglementări clare, menite să apere interesele țării și să fie, totodată, în consens cu legislația celorlalte state europene.

Fiecare corabie românească ori străină, ce naviga spre sau dinspre porturile românești, efectua voiajul pe baza unui act emis de M.Af.S. sau de Agenția diplomatică a României de la Istanbul. Prevederile acestui act nu mai corespundeau realității și necesităților, fiind, de altfel și încălcate de armatori și căpitani de port. În același timp, pavilionul românesc era utilizat, de nenumărate ori, în mod abuziv de către nave străine în dauna

---

<sup>4</sup> Vezi Ileana Căzan, *Simboluri heraldice arborate de pavilioanele navelor militare și comerciale românești. De la tradiția medievală la România modernă*, în *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, coordonatori: Carmen-Irène Atanasiu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.

statului român. Pentru eliminarea neajunsurilor, la 2 august 1862, domnitorul a semnat la București **Regulamentul de navigație pentru Marina Comercială a Principatelor Unite**, necesar, după cum se preciza în expunerea de motive, „spre a nu da nici un prilej navelor străine de a se putea împărtăși prin fraudă sau abuzuri de privilegiile de care se bucurau navele națiunii noastre și a se reglementa ca pavilionul național să fie întrebuițat numai conform cu reguli bazate pe legiile în ființă și a căror lipsă s-a simțit până astăzi, care lipsă poate avea ca rezultat a se leza nu numai interesele dar și demnitatea țării”. De asemenea, se sublinia că Regulamentul avea ca țintă „mai cu seamă a pune marina noastră, în această privință, pe un asemenea picior cu celelalte țări civilizate din Europa”.

A fost încă una din acele măsuri luate în timpul domniei Alexandru Ioan Cuza care au stat la baza creării României moderne, deoarece a pune de acord legislația marinei comerciale române cu cea a statelor europene dezvoltate în acest domeniu era o condiție nu numai a programului transportului maritim național, ci și al modernizării lui. Regulamentul (16 articole), stabilea, printre altele: condițiile în care o navă putea dobândi naționalitatea română; dreptul de a arbora „bandiera națională” de către corăbiile construite în șantierul altor state, cu condiția ca navele să fie cumpărate de unul sau mai mulți cetățeni români; taxele ce se plăteau pentru certificatul de naționalitate, stabilite în funcție de tonajul bastimentului, documentele pe care orice navă trebuia să le aibă în mod obligatoriu la bord: rolul de echipaj, jurnalul de bord oficial, cartea de pedeapsă, patenta de sănătate, inventarul obiectelor mobiliare, ale căror modele au fost aprobate de către domnitor odată cu Regulamentul.

Încuviințând punerea în aplicare a acestor documente, Cuza a întărit controlul statului în transporturile navale și a creat noi surse de venituri la buget. În același timp, documentele la care am făcut referire, au constituit baza formării și dezvoltării dreptului maritim modern.

Acest act privind transporturile navale, cel mai important de până atunci în domeniu, a fost urmat în anul 1863, de primele măsuri reale privind organizarea porturilor românești, subordonate în acel moment M.Af.S. Astfel, la 18 noiembrie 1863, a fost promulgată **Legea perceperii unei taxe de ½ % din valoarea mărfurilor importate și exportate**, venit din care urmau să se construiască porturile și să se execute lucrările necesare navigației. Această lege, care a rămas în vigoare, cu unele modificări, și în perioada interbelică, a marcat începutul participării țării noastre la lucrările pentru îmbunătățirea navigației danubiene, de modernizare a porturilor fluviale și fluvial-maritime.

Interesul autorităților de la București pentru dezvoltarea căilor de transport spre Marea Neagră reiese și din atenția acordată construcției liniei

ferate Cernavodă-Constanța și portului Constanța, obiective concesionate de Turcia, la 1 septembrie 1845, companiei engleze „Danube and Black Sea Railway and Küstendge Harbour Company Ltd.” La festivitățile de inaugurare a căii ferate, la 22 septembrie/4 octombrie 1860, a participat și o delegație oficială din Principate, din care făceau parte, printre alții, ministrul de externe, Dionisie Pop Marțian și șeful Oficiului Statistic, personaj din anturajul domnitorului Alexandru Ioan Cuza.

Dionisie Pop Marțian avea să scrie în „Analele economice” că „inaugurarea căii ferate Cernavodă-Constanța este de foarte mare importanță pentru Principate (...) și va cauza însemnate prefaceri nu numai în mișcarea comerțului nostru ci va tăia mai adânc în chestiuni mai înalte ale economiei și politicii române”.

Cu toate că porturile Galați, Brăila, precum și cele de pe litoralul vestic au fost utilizate mai intens de nave sub pavilion românesc, problema ieșirii *curat românească* la Marea Neagră a continuat să preocupe înalte oficialități românești în această perioadă. Este semnificativ faptul că după Unirea Principatelor traficul maritim a sporit constant. Numai în anul 1860, la Istanbul s-au înregistrat 400 intrări de vase sub pavilion românesc, iar în anii ce vor urma această cifră a continuat să crească.

Politica domnitorului Alexandru Ioan Cuza de încurajare a dezvoltării transporturilor fluviale și maritime prin intermediul porturilor românești, a constituit începutul de drum către înființarea unor instituții naționale care să coordoneze activitatea în acest domeniu, să dezvolte o marină comercială națională, apărând astfel interesele statului roman.

Redobândirea Dobrogei, în urma războiului din 1877-1878, și prezența României pe un litoral maritim de peste 220 km au deschis noi perspective activității românești pe mare. În anul 1878, marina comercială a României se compunea dintr-un vas mare și din aproximativ 90 de nave mici, cu vele, cele mai multe dintre ele, vase de servitudine în porturi. În condițiile unui export activ de cereale, lemn, petrol, majoritatea navelor ce navigau pe apele românești se aflau sub pavilioane străine. Din 1.452 de bastimente care au părăsit porturile României în 1885, cu un tonaj de 895.824 t, numai trei corăbii cu pânze, însumând o capacitate de 555 t, se aflau sub pavilion românesc.

În această situație, oameni politici cu vederi înaintate au militat pentru o navigație autohtonă, o marină comercială proprie, pentru înființarea unei societăți naționale de navigație, combătând vehement ideea de a concesiona companiilor străine transporturile românești de pe Dunăre și Marea Neagră.

Unul din principalii promotori ai dezvoltării marinei comerciale și lărgirii rețelei portuare maritime, al creării unui sistem feroviar care să facă

legătura între interiorul țării și porturi, a fost economistul P.S. Aurelian, prim-ministru în perioada decembrie 1896 – aprilie 1897. Într-un articol publicat încă din anul 1876, recomandând întemeierea unei puternice industrii la noi în țară, autorul relevă însemnătatea acesteia pentru dezvoltarea unei marine comerciale moderne: „În privința transporturilor pe apă, industria manufacturieră este fundamentul navigațiunii, cu cât se dezvoltă manufactura, cu atât se sporește și navigațiunea comercială”.

În anul 1887, constatând că „România nu posedă încă o marină națională civilă” și referindu-se în special la vasele cu aburi, P.S. Aurelian adăuga: „Nu doară că nu s-a simțit lipsa, din contra, sunt ani buni de când cu toții am recunoscut absoluta necesitate a unui serviciu de navigațiune”.

Pentru constituirea și dezvoltarea marinei comerciale naționale se impunea rezolvarea unei serii de probleme de importanță majoră: asigurarea unei legături directe între Dobrogea și restul țării; mărirea și modernizarea portului Constanța, care va deveni principalul port maritim al României<sup>5</sup>; crearea unei flote maritime de comerț moderne, factor de prim ordin în dezvoltarea economiei naționale; crearea unei forțe navale pentru apărarea litoralului, porturilor și traficului român în Marea Neagră.

Realizarea acestor mari obiective, pentru că au fost realizate, a presupus nu numai depășirea unor dificultăți de ordin tehnic și material, dar și o luptă îndârjită pe care au dus-o mari oameni ai nației pentru a convinge că românul este apt pentru „toate îndeletnicirile marinărești”, pentru a nimici și înlocui falsa convingere potrivit căreia Marina Comercială este un „*prea mare lux național*”, cu cea adevărată că „*marina este o necesitate*”.

În anul 1887, din inițiativa lui P.S. Aurelian, ministrul Lucrărilor Publice, guvernul român s-a ocupat, pentru prima oară, cu chestiunea organizării unui serviciu național de navigație pe Dunăre și pe Mare. În acest scop s-a cerut Corpurilor legiuitoare votarea unei legi prin care se deschidea Ministerului Lucrărilor Publice un credit de 6 milioane lei pentru cumpărarea de vase. *Legea pentru înființarea unui serviciu de navigațiune*

---

<sup>5</sup> Primele măsuri au fost: răscumpărarea de către guvernul român, la 1/13 iulie 1882, a căii ferate Cernavoda-Constanța și răscumpărarea portului Constanța de la compania engleză „Danube and Black Sea Railway and Küstendge Harbour Company Ltd.”. La 29 septembrie-10 octombrie 1895 a fost dat circulație podul de la Cernavodă, operă a inginerului Anghel Saligny. Tot în 1895 s-au luat măsuri pentru construirea unui mare port maritim modern la Constanța. Lucrările au început în aprilie 1899 sub conducerea antreprenorului francez Hallier. Acesta însă a dat faliment și întreaga lucrare a fost preluată și dusă la bun sfârșit de către constructorii conduși de Anghel Saligny.

*fluvială și maritimă* a fost depusă pe biroul Camerei Deputaților în 1887 și a fost votată, promulgată și publicată în „Monitorul Oficial” în anul 1888. Din păcate, această lege nu a fost aplicată. Transporturile au continuat să se facă de la un port la altul cu vase particulare, cu șleपुरi remorcate, cu brigantine și goelete. Nu de puține ori transportul sării se făcea cu bastimente ale Marinei Militare.

Cel care a avut un rol deosebit în înființarea Serviciului Maritim Român (S.M.R.) a fost directorul Regiei Monopolurilor Statului (R.M.S.), Grigore N. Manu. După ce, în anul 1890, a pus bazele Navigației Fluviale Române (N.F.R.)<sup>6</sup>, Grigore Manu, a cărui deviză era „reînvierea vechii noastre flote”, s-a străduit să înfăptuiască și al doilea mare pas: Serviciul Maritim Român.

Această problemă a fost pusă în 1895 într-un raport adresat delegațiilor secțiunilor Adunării Naționale. Se consemna acolo că, prin așezarea ei geografică la Dunăre și la Marea Neagră, România era destinată să devină antrepozitul Europei Centrale cu piețele orientale, îndeplinind prin aceasta rolul Belgiei și Olandei în apusul Europei.

În sprijinul aceleiași idei, ministrul Lucrărilor Publice, P.S. Aurelian, referindu-se la rolul României în comerțul internațional de tranzit, scria: „un rol important în traficul de tranzit al voiajorilor și al mărfurilor care se va stabili pe de o parte între Nord și Occident, iar pe de alta, între Orient și Constantinopol” va trebui să îl joace țara noastră. El arăta că o funcție importantă în exercitarea acestui rol o vor avea flota comercială și rețeaua portuară.

Toate aceste intervenții nu au rămas fără rezultat. În urma Referatului nr. 8.656 din 19 mai 1895 și în conformitate cu hotărârea Consiliului de Miniștri din 25 aprilie același an, Grigore Manu a obținut însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigațiune maritimă” dependent de Ministerul Lucrărilor Publice și în subordinea directă a Direcției Generale a Căilor Ferate, care se va numi Serviciul Maritim Român (S.M.R.). În acest scop i-a fost pusă la dispoziție suma de 2,5 milioane lei, luată cu împrumut

---

<sup>6</sup> În 1889, în urma unei convenții încheiate între Direcția R.M.S. și guvernul sârb, de a aproviziona Serbia cu cantități sporite de sare, guvernul român, la insistențele lui Grigore N. Manu, a acordat un credit cu care s-a cumpărat de la Societatea „Danubius” un remorcher și 4 șleपुरi. Remorcherul a primit numele „Despina Doamna”, în memoria soției domnitorului Țării Românești, Neogoe Basarab. În 1890, au mai fost comandate încă trei remorchere și opt șleपुरi. Remorcherele s-au numit: „Gherdap”, „Petru Rareș”, „Severin”. Cu aceste nave la dispoziție, R.M.S. a înființat, în același an, Serviciul de Navigație Fluvială Română.

din fondurile porturilor dunărene<sup>7</sup> cu un procent de 4 % pe an. Această sumă era menită să acopere primele cheltuieli de exploatare pentru construirea clădirilor și instalațiilor, de agenții și magazii de mărfuri, precum și pentru cumpărarea primelor vapoare. Subordonarea noului serviciu Maritim Direcțiunii Generale a Căilor Ferate era la acea dată o măsură normală, deoarece o mare parte din sistemul feroviar era sau urma să fie legat de principalele porturi ale țării.

Ținând seama de hotărârea guvernului, exprimată în mesajul de închidere al Corpurilor Legiuitoare, ca noul serviciu să-și înceapă activitatea odată cu inaugurarea noului pod peste Dunăre, s-a renunțat la închirierile de vapoare, care costau prea scump și s-a cumpărat la 18 mai 1895, vaporul „Medeea” de la Societatea Austriacă de Navigație pe Dunăre-DDSG, cu 150.000 lei; iar la 21 mai, vaporul „Meteor” de la Casa „John Carlisle” din Londra, cu prețul de 800.000 lei.

Prima călătorie în serviciul navigației maritime comerciale române a făcut-o vaporul „Medeea”, care a plecat de la Brăila la 14 august orele 6 seara cu destinația Constantinopol, având la bord 25 de pasageri și 600 tone mărfuri generale. La 26 august „Meteor” a făcut a doua călătorie, iar la 14 septembrie, în prezența Regelui Carol I, s-a inaugurat oficial prima linie regulată de călători deservită de nave aparținând unei instituții de stat românești, linia Constanța-Constantinopol. Evenimentul s-a produs odată cu inaugurarea podului „Regele Carol I” de la Cernavodă.

Ca urmare a Legii din mai, la 30 noiembrie 1895, Consiliul de Miniștri a hotărât trecerea Navigației Comerciale Maritime sub administrația Direcțiunii Generale a Căilor Ferate al cărei director general era Anghel Saligny. Acesta era la curent cu problemele și nevoile S.M.R. deoarece avusese preocupări în acest domeniu încă din anul 1888, când guvernul i-a dat însărcinarea să studieze posibilitățile înființării unui asemenea serviciu la noi. În 1895, preluând această sarcină, Saligny a numit în funcția de director general al Serviciului Maritim pe Alexandru Cottescu<sup>8</sup>.

Deși începutul a fost promițător, foarte curând a devenit limpede faptul că numai două vapoare nu puteau asigura în bune condiții această linie. Pentru a satisface cerințele mereu crescânde, la 29 octombrie 1895, a fost închiriat vaporul cu zbatouri „Cobra” de la „Ballins-Dampfschiff-Shederei” din Hamburg, cu prețul de 15.000 lei pe timp de șase luni. La 16

---

<sup>7</sup> Conform Legii din 9 iunie 1888, luată acum în considerare.

<sup>8</sup> Vezi Carmen Atanasiu, *Serviciul maritim român și personalul navigant. Particularități*. Directorii generali ai S.M.R., în *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, coordonatori: Carmen-Irène Atanasiu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.



martie 1896 contractul a fost prelungit încă un an cu prețul de 32.000 lei pe lună și cu condiția de a rămâne în sarcina societății germane rezolvarea tuturor avariilor pe care nava le-ar fi suferit în timpul voiajelor.

La 3 mai 1896, Ion C. Brătianu, purtătorul de cuvânt al celor care doreau să dea o mai mare dezvoltare navigației maritime, a prezentat în fața Camerei un nou proiect de lege, care va fi votat, prin care s-a deschis pentru Serviciul Maritim Român un nou credit de 10.000.000 lei în vederea continuării cheltuielilor de exploatare și construirii de noi vapoare<sup>9</sup>.

În anii ce vor urma, sub conducerea eficientă a unor directori precum comandorii Ioan Coandă și Pavel Popovăț, au intrat în dotarea Serviciului Maritim Român acele „lebede albe” ale Mării Negre, superbe pasagere „Regele Carol”, „Principesa Maria”, „România”, „Împăratul Traian”, „Dacia” și se va înființa, în 1897, *Serviciul de mărfuri al S.M.R.*, care a funcționat, la început, cu un parc de cinci cargouri: „Dobrogea”, „București”, „Iași”, construite la Glasgow în același an, „Turnu-Severin” și „Constanța”, construite la Kiel, în 1898. Numărul acestora va crește în anul 1913 cu două cargouri de același tip, botezate „Carpați” și „Bucegi”, construite în Anglia, la care se va adăuga, în anul următor, nava mixtă „Durostor”, construită în Danemarca<sup>10</sup>.

Încă din iulie 1897, când primele cargouri se aflau în drum spre țară, s-a pus în mod acut problema portului occidental cu care ar fi fost avantajos să ne legăm și care trebuia să ofere cel puțin două condiții: concurență redusă și asigurarea încărcământului la întoarcere. Portul ales a fost Rotterdam, în pofida vocilor care susțineau că lipsa unei legături române la Haga ar putea constitui un handicap. În septembrie 1897, cargoul „București” a inaugurat prima linie maritimă de mărfuri a S.M.R., Dunăre – Rotterdam, demonstrând materializarea unei politici în domeniul transportului naval ce adevăratele cuvintele Regelui Carol I: „De la luarea în

---

<sup>9</sup> Spicuim din noua *Lege asupra serviciului de navigațiune maritimă*: Art. 1. Serviciul de navigațiune maritimă, prevăzut de lege din 12 decembrie 1887 și trecut, în urma încheierii consiliului de miniștri cu Nr. 2 din 30 octombrie 1895, la administrațiunea Căilor Ferate Române va forma pe viitor un serviciu special în această administrațiune; art 2. a) Transporturile de călători, poștă și mărfuri între porturile Dunărei (de la Brăila în jos) și porturile maritime române și porturile maritime străine; b) Transporturile de călători, poștă și mărfuri între porturile maritime române și porturile maritime străine; c) Comandarea și supravegherea construcțiunei vapoarelor în străinătate. Urmău precizări legate de conducerea serviciului, dispoziții privitoare la administrarea acestuia, precum și un regulament de recrutare a personalului.

<sup>10</sup> La acestea se adăgau navele de servitudine: remorcherele „Sulina” și „Ovidiu” și șalupa „Viitorul”.

stăpânire a Dobrogei, prin care s-a deschis României coastele mării, trecut-au douăzeci de ani, în cursul cărora neîncetat, Eu și Poporul Meu ne-am gândit și am muncit să nu lăsăm fără rod mijloacele puternice de propășire pe care le-am redobândit Țării în resbelul Independenței prin vitejia Oștirii Noastre”.

Navele maritime comerciale intrate în dotare până la intrarea noastră în Primul Război Mondial au oferit mari avantaje exportatorilor români, au deschis țării noi perspective în relațiile comerciale cu alte state, înscriind România, încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea și primii ani ai secolului al XX-lea, ca o prezență activă în transporturile maritime europene.

Dezlănțuirea primei conflagrații mondiale, a întrerupt pentru un timp dezvoltarea Marinei Comerciale române. Datorită închiderii strâmtorilor, cursele vapoarelor care deserveau linia Constanța-Pireu-Alexandria au fost sistate la 23 iulie 1914, iar la 23 octombrie 1914 și cursele pe liniile Constanța-Constantinopol și Constanța-Balcic.

La operațiunile militare impuse de desfășurarea războiului, a luat parte activă și Marina. Evoluția evenimentelor evidențiază faptul că acțiunile Marinei Civile nu pot fi tratate separat de misiunile Marinei Militare și aceasta pentru că atunci când necesitățile războiului au cerut-o, MARINA ROMÂNĂ a acționat ca un tot unitar.

La 21 octombrie 1914, Turcia, intrând în război alături de Puterile Centrale, vapoarele de pasageri și cele de marfă ale S.M.R. și ale Societății „România”<sup>11</sup>, au fost retrase în porturile noastre, mai puțin cele surprinse în afara strâmtorilor, care au executat transporturi de muniții pentru România și Aliați prin Oceanul Înghețat de Nord: cargoul S.M.R. „București” și cele aparținând societății particulare „România”, „Bistrița” și „Jiul.

Doi ani mai târziu, în urma unui contract aprobat de Consiliul de Miniștri în 30 septembrie 1916, pasagerele și cargourile rămase în țară, au fost închiriate guvernului rus pentru a fi transformate în crucișătoare auxiliare sau pentru a fi folosite de Serviciul Transporturilor Flotei Ruse din Marea Neagră. Toate celelalte nave civile maritime și fluviale au fost folosite de Comandamentul Marinei Militare (C.M.M.), conform necesităților de război pentru diverse servicii.

Indiferent de tipul de misiune executat, de aprovizionare, transport sau ciocniri efective cu navele inamice, echipajele și navele comerciale

---

<sup>11</sup> Societatea Națională de Navigație Maritimă „România”, constituită la 27 noiembrie 1913. A fost prima societate privată românească în domeniul transportului maritim.

românești au fost parte din strategia navală a țării. Contribuția marinei civile la război s-a înscris ca un capitol deosebit în istoria Marinei naționale, un argument puternic privind locul și rolul Flotei Maritime Comerciale într-o eventuală conflagrație.

Crearea României Mari a dus la creșterea potențialului economic al țării, inclusiv la evidențierea importanței rolului transporturilor pe apă. În încercarea de a răspunde mai bine noilor cerințe, organizarea administrativă a instituțiilor de navigație a cunoscut dese modificări.

În 1920, s-a înființat Ministerul Comunicațiilor cărui i s-a subordonat și **Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă** (P.C.A.), fiind precizat în lege că fac parte din acest minister și serviciile de navigație comercială. După nouă ani, prin *Legea pentru reorganizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice*, serviciile de navigație au fost trecute de la Ministerul Comunicațiilor la Ministerul Industriei și Comerțului. În Articolul 53 din lege se preciza că S.M.R.-ul intra în administrarea unei regii publice comerciale: **Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă**.

Lucrurile nu s-au oprit aici pentru că, în anul 1932, prin unirea Ministerului Lucrărilor Publice cu Ministerul de Comunicații, Regia Autonomă P.C.A. a fost inclusă, conform unui Jurnal al Consiliului de Miniștri din luna iunie 1933, în structura Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor.

În anul 1934, Regia s-a transformat în **Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă**. Principiile de funcționare și conducere a noii administrații au fost fixate de *Legea privitoare la Regiile Autonome*, publicată în „Monitorul Oficial” nr. 102 din 4 mai 1934 și regulamentele speciale incluse în același periodic din 11 august și 12 decembrie același an. Prin aceasta s-a urmărit realizarea unei mai mari unități în conducere, lărgirea autonomiei administrative și financiare, simplificarea formalităților de stat.

La jumătatea deceniului patru al secolului XX, numeroase voci pledau pentru întocmirea și realizarea unui program unic de dezvoltare și eficientizare a flotei comerciale maritime, considerând că organizarea de până atunci nu mai asigura o dezvoltare eficientă. Din acest motiv, guvernul României a constituit prin Decretul-lege nr. 2.620 din 14 noiembrie 1936, Ministerul Aerului și Marinei pe structura Subsecretariatului de Stat al Aerului. Conform decretului de înființare, noul minister trebuia să coordoneze „întreaga activitate aeriană și maritimă a națiunii, conducând și administrând în mod unitar toate mijloacele aeriene și maritime, mijloacele

de apărare A.A. a teritoriului și apărarea coastelor, mijloacele de protecție și ale navigației aeriene și maritime, mijloacele de transport comercial, aerian și maritim și să supravegheze activitatea asociațiilor particulare de orice fel și manifestațiile particulare de promovare ale aeronauticii și marinei” („Monitorul Oficial”, nr. 266, 14 noiembrie 1936).

În cadrul procesului de reorganizare a Marinei Civile române, Ministerul Aerului și Marinei a aprobat înființarea Direcției Marinei Comerciale, al cărui principal obiectiv a fost de a coordona activitatea transporturilor maritime și fluviale și de a urmări dezvoltarea acestor sectoare.

Pe baza *Legii pentru înființarea, organizarea și funcționarea Ministerului Aerului și Marinei* din 14 noiembrie 1936 s-au reorganizat pe baze noi și instituțiile propriu-zise de navigație civilă. Astfel, S.M.R.-ul și N.F.R.-ul au fost separate de Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Ape, funcționând în continuare ca societăți economice, subordonate direct Ministerului Aerului și Marinei.

În toamna anului 1940, ca urmare a marilor probleme de natură militară cu care se confrunta țara, s-a produs o nouă reorganizare a instituțiilor ce conduceau activitatea flotelor comerciale românești. Factorii de decizie au hotărât desființarea Ministerului Aerului și Marinei și crearea a două subsecretariate de stat: al Aerului și Marinei, care au fost subordonate Ministerului Apărării Naționale.

Prin Decretul-lege nr. 3116 din 21 septembrie 1940, Direcția Marinei, Direcția S.M.R., Direcția N.F.R. și Administrația P.C.A. au fost trecute la Ministerul Lucrărilor Publice.

Perioada interbelică a fost o epocă în care Flota Maritimă Comercială a cunoscut greutăți dar și împliniri. Împlinirile au constat, în primul rând, în dotarea cu nave noi moderne, creșterea numărului liniilor maritime și a porturilor în care acostau și operau navele românești.

După război, numărul navelor noastre comerciale nu mai corespundea nici pe departe necesităților țării întregite, aproape dublată ca suprafață. În aceste condiții, se impunea, în primul rând, constituirea unui parc de nave moderne de pasageri și mărirea parcului de cargouri.

Urmărind aplicarea acestei politici, în anul 1932 a fost achiziționat vaporul mixt „Ardealul”, urmat, în anul 1933, de încă trei vapoare de același tip: „Alba Iulia”, „Peleş” și „Suceava”. La 15 august 1933, a avut loc botezul celor patru nave mixte. În aceeași zi s-a inaugurat Gara Maritimă și s-a pus piatra fundamentală la construcția noului dig din portul Constanța.

Totuși, noile vapoare reușeau cu greu să umple golul rămas în urma ieșirii din serviciu a vechilor cargouri: „Turnu Severin”, „Iași” și „Dobrogea”.

Nevoia de vapoare continua să fie stringentă, cu atât mai mult cu cât, în 1935, S.M.R. era pe cale să devină unul din factorii principali de atragere a tranzitului prin România.

De aceea trecerea Serviciului Maritim la Ministerul Aerului și al Marinei, după înființarea acestuia în noiembrie 1936, a fost privită ca un act deosebit de important. Ca urmare a aplicării noului program de dezvoltare, în luna septembrie a anului 1938, au intrat în serviciu motonavele „Transilvania” și „Basarabia”, moderne, elegante, de mare viteză la acea dată (viteza maximă 25 Nd).

Cele șase linii maritime deservite de S.M.R. la sfârșitul anilor '40 și perspectivele de extindere a acestora, au determinat comandarea în anul 1939, în Italia, la Palermo, a încă patru motonave mixte de 5500TDW, tonaj considerat mare pentru flota maritimă românească în acel moment. Navele au primit numele unor porturi dobrogene: „Sulina”, „Cavarna”, „Mangalia” și „Balcic”. În anul 1940, după sosirea în țară a m/n „Sulina”, prima din cele patru, a luat ființă prima linie maritimă regulată Constanța-New-York. În mai 1940, „Sulina” și „Mangalia” se aflau deja în drum spre America.

În ceea ce privește inițiativa particulară, deși după 1918 s-a înregistrat o prezență mai mare a acesteia în domeniul transporturilor pe apă, statul a continuat să fie principalul armator<sup>12</sup>.

Toată această promițătoare dezvoltare a fost întreruptă de intrarea României în cel de-Al Doilea Război Mondial. Marea conflagrație a secolului XX a avut consecințe nefaste pentru economia națională, în transporturile de toate genurile și dezastruoase pentru flota noastră maritimă comercială.

În pofida preocupărilor existente în perioada interbelică pentru creșterea capacității de apărare a țării și, implicit a forțelor navale maritime, în momentul intrării României în război, la 22 iunie 1941, superioritatea U.R.S.S. în forțe navale și aeriene era covârșitoare.

Pozițiile strategice, deosebit de avantajoase, dădeau posibilitatea marinei sovietice să stăpânească incontestabil bazinul Mării Negre.

În această situație, flotele maritime și de litoral românești, inferioare numeric și prezentând deficiențe din punct de vedere calitativ, majoritatea navelor fiind vechi și uzate, au fost obligate, cu mijloacele modeste de care

---

<sup>12</sup> După 1918, societățile particulare de navigație românești s-au confruntat cu mari greutăți determinate de lipsa navlurilor și a resurselor financiare, statul nefiind în măsură să sprijine activitatea acestora. În consecință, societățile „România”, „Navigația Română”, „Generală Română”, și „Lloydul Maritim Român” și-au încetat activitatea. Singura care a mai rezistat câțiva ani a fost Societatea „Maritima” din Brăila.

dispuneau, să îndeplinească misiuni importante și deosebit de grele. Între acestea, referindu-ne numai la cele în care au fost implicate navele comerciale maritime, la bordul cărora au fost ambarcate echipe mixte alcătuite din marinari militari și marinari civili, mobilizați pe loc, se numără: operațiuni de minare, transporturi de trupe și material de război în bazinul de Vest al Mării Negre și de-a lungul litoralului, contribuția adusă la „Operațiunea 60.000”, de evacuare a Peninsulei Crimeea (aprilie-mai 1944), patrulări în afara zonelor minate de la Constanța la Sulina și asigurarea comunicațiilor maritime din Marea Neagră. Merită subliniat faptul că până la căderea Sevastopolului, la 2 iulie 1942, toate misiunile de luptă din Marea Neagră, au fost executate exclusiv cu mijloacele Marinei române, implicit al vechilor vapoare comerciale, chemate încă o dată și, din nefericire, pentru ultima oară să servească țara<sup>13</sup>.

La sfârșitul războiului, majoritatea navelor care purtasera pe mări și oceane însemnele Serviciului Maritim Român, nave care împliniseră nevoia vitală a țării de comunicare cu lumea pe calea apelor, zăceau pierdute în adâncurile Mării Negre, împreună cu rămășițele pământești ale celor care au dat cea mai mare jertfă de sânge în operațiunile militare din Marea Neagră, marinarii Flotei Maritime Comerciale.

Evenimentele și acțiunile din Marea Neagră în anii celui de-al doilea război mondial, transformarea unor nave comerciale în nave de război – crucișătoare auxiliare, purtătoare de hidroavioane, puitoare de mine – misiunile îndeplinite de acestea, la care s-au adăugat și transporturile pentru armata de uscat, **relevă din perspectiva istorică, importanța strategică a Flotei Comerciale de transport.** Scufundarea, rechiziționarea și capturarea navelor noastre comerciale în perioada operațiunilor militare și chiar după încetarea lor, au făcut ca la sfârșitul războiului, Flota Maritimă aparținând statului să numere numai două nave – „Transilvania” și „Ardealul” – din cele 16 unități care alcătuiau parcul naval al S.M.R. la începutul conflagrației<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Vezi: Florin Stan, *Câteva date privind marina civilă română în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial* și Ioan Damaschin, *Cargourile românești masacrate în cel de-Al Doilea Război Mondial*, în *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, coordonatori: Carmen-Irène Atanasiu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.

<sup>14</sup> În ceea ce privește parcul de nave fluviale civile, la 23 august 1944, acesta număra 96 de unități cu propulsie proprie, totalizând 36.111 C.P. (pasagere, remorhere, șlepuri, tancuri cu motor) și 512 unități fără propulsie, totalizând o capacitate de transport de 431.431 tone metrice (șlepuri, ceamuri, tancuri). La 1 martie 1945, după cedarea primului lot de vase conform art. 11 al Convenției de Armistițiu, în folosința economiei naționale românești au rămas 14 unități cu propulsie (6.632

Refacerea și dezvoltarea Flotei Maritime Comerciale Române, cu suprastructurile necesare, a fost un proces de lungă durată și deosebit de dificil în condițiile existenței societăților mixte sovieto-române – în acest caz SOVROMTRANSPORT – prin care partea sovietică a putut controla și impune politica proprie în cele mai importante sectoare ale economiei naționale<sup>15</sup>.

În anul 1954, când guvernul sovietic a transmis guvernului României cota sa de participare la SOVROM-uri, navele Marinei Comerciale au trecut în proprietatea Întreprinderii de Navigație Maritimă și Fluvială NAVROM care a demarat în dificila misiune de a reconstitui și dezvolta Marina Comercială Română.

Începând cu anul 1960, s-au alocat sume importante în domeniul construcțiilor de nave și pentru achiziționarea de nave din șantiere străine, astfel încât, în anul 1989, Flota Maritimă românească număra 297 de nave, iar cea fluvială peste 650 de unități. În pofida acestei creșteri numerice, numeroși factori de ordin tehnic, economic și strategic au influențat negativ activitatea flotei, pe fundalul greutăților cu care s-a confruntat întreaga economie.

După 1990, procesul de reorganizare a flotei comerciale a demarat având ca bază juridică Hotărârea Guvernului României nr. 494 din 9 mai 1990, care a prevăzut divizarea Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM în trei companii de navigație independente: NAVROM, ROMLINE și PETROMIN. Evoluția acestora a fost marcată atât de moștenirea negativă menționată, cât și de șocul descentralizării unor structuri din Ministerul Transporturilor, de vidul legislativ creat ca urmare a abrogării subiective a unor acte normative, de reducerea drastică a importului și exportului de marfă, la care s-au adăugat dispariția monopolului flotei în derularea acestora, liberalizarea transportului internațional, lipsa unei strategii clare privind rezolvarea numeroaselor probleme apărute în acest sector de activitate, condițiile în care s-au angajat diversele forme de cooperare cu parteneri români și străini, schimbările din conducerea companiilor ș.a.

---

C.P.) și 232 unități fără propulsie (217.403 tone metrice capacitate de transport). Ceea ce a însemnat reducerea cu aproximativ 45% a capacității de transport fluvial a României.

<sup>15</sup> Vezi: Jeni Cîmpineanu, *Marina comercială română (1944-1954). Sovromtransport*, în *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, coordonatori: Carmen-Irène Atanasiu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.

Devenea din ce în ce mai limpede că viitorul flotei maritime comerciale românești depindea de adoptarea legislației specifice tranziției și dezvoltării economiei de piață în domeniul transporturilor navale, de sursele de finanțare ale acestui proces complex ai cărui principali pionieri erau rețehnologizarea, construcția de noi nave și sprijinirea privatizării, în esență, de politica guvernelor care s-au succedat la putere.

„Creșterea și descreșterea” Flotei Maritime Comerciale românești este un proces pe care semnatarii acestui volum, mare parte dintre ei profund implicați, în anumite etape, în destinele marinei comerciale române, caută să-l explice prin prisma experienței directe și să propună soluții pentru viitor. Acești oameni, cărora li se alătură istorici pentru care *Istoria Marinei* a devenit o profesiune de credință, se străduiesc să răspundă la întrebarea, care de peste un secol revine periodic în actualitate: „*Este marina comercială națională un lux sau o necesitate ?*”.

Rândurile de mai sus, sunt o încercare de a acoperi acele aspecte din evoluția Flotei Maritime Comerciale române mai puțin sau deloc surprinse în acest volum, dorindu-se un liant între problemele abordate, un mijloc de a sublinia unitatea subiectului, în pofida diversității sale.

Întregul volum, de altfel, se constituie într-un *ARGUMENT* în favoarea existenței unei istorii străvechi a îndeletnicirilor legate de ape, care au evoluat în timp parcurgând etapele firești ale oricărei evoluții, contrazicând, prin el însuși, teoria, din nefericire adesea adusă în discuții, potrivit căreia *avem tradiții în a nu ne păstra tradițiile*.

#### **BIBLOGRAFIE SELECTIVĂ:**

1. ATANASIU, Carmen, *Participarea Marinei Comerciale românești la primul război mondial*, în „Revista de istorie”, Tom. 32, octombrie, 1979, nr. 10
2. ATANASIU, Carmen, *Înființarea primelor instituții naționale de navigație civilă la sfârșitul secolului al XIX-lea*, în *Volum omagial dedicat aniversării a 2050 de ani de la primul stat dac centralizat condus de Burebista*, Muzeul Național de Istorie, tom V, București, 1981.
3. ATANASIU, Carmen, *Politica navală a României în perioada interbelică. Dezvoltarea Marinei Comerciale*, în „Orizonturi marine”, anul XX, nr. 39, 1988.
4. ATANASIU, Carmen, *Contribuții la o posibilă istorie a marinei comerciale române*, în „Revista istorică”, serie nouă, Tom 1, 11-12, noiembrie-decembrie, 1990.
5. ATANASIU, Carmen, *Marina Comercială Națională – lux sau necesitate?*, în „Telegraf”, nr. 31 din 28-29 februarie 1992.



6. ATANASIU, Carmen, *100 de ani de la înființarea Serviciului Maritim Român*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul V, nr.14, ianuarie-martie 1995, nr. 15, aprilie-iunie 1995, nr. 16, iulie-septembrie, 1995.
7. ATANASIU, Carmen, *Rolul marinei civile române în desfășurarea operațiunilor militare din primul război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Tipografia Ministerului Apărării Naționale, 1998.
8. ATANASIU, Carmen, *100 de ani de la înființarea Serviciului Maritim Român*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul V, nr.14, ianuarie-martie 1995, nr.15, aprilie-iunie 1995, nr.16, iulie-septembrie, 1995.
9. ATANASIU, Carmen, *În primejdie de moarte: flota maritimă comercială română (1917-1918)*, în „Dosarele istoriei”, an VI, nr.3(55), 2001.
10. ATANASIU, Carmen, *Marina comercială română sub control sovietic*, în „Dosarele istoriei”, an VI, nr.3(55), 2001.
11. ATANASIU, Carmen, *Flota maritimă comercială română în procesul de tranziție*, în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XX, nr.2 (75), aprilie-iunie 2010.
12. ATANASIU, Carmen-Irène, ATANASIU-CROITORU, Andreea, coord., *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011.
13. AURELIAN, P., S, *Necesitatea industriei române*, în „Economia rurală”, an I, 1876, nr. 11 și 12.
14. AURELIAN, P., S., *Înființarea unui serviciu național de navigație*, în „Economia națională”, an XI, nr. 49 din 14 decembrie 1887.
15. AURELIAN, P., S., *Opere economice*, Studiu introductiv de Costin Murgescu, Editura Academiei, București, 1967.
16. BEJAN, Comandor (r) Anton (coordonator), STĂNESCU, contraamiral (r) Raymond, PĂDURARIU, comandor (r) Neculai, ATANASIU, dr. Carmen, IONESCU, comandor (r) Ovidiu Victor, IONESCU, comandor (r) Paul, *Dicționar Enciclopedic de Marină*, volumul I, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006.
17. BEJAN, Comandor (r) Anton (coordonator), STĂNESCU, contraamiral (r) Raymond, ATANASIU, dr. Carmen, PĂDURARIU, comandor (r) Neculai, *Dicționar Enciclopedic de Marină*, volumul II, Editura SEMNE, București, 2008.
18. CIORBEA, Valentin, ATANASIU, Carmen, *Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de Istorie Modernă. 1895-1995*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995.
19. CIUCHI, Constantin (locotenent-comandor), *Istoria Marinei Române în curs de 18 secole. De la Împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a Regelui Carol I*, Tipografia „Ovidiu” H. Vurlis, 1906.

20. HAMANGIU, Constantin, *Codul general al României (Codurile, legile și regulamentele uzuale în vigoare). 1856-1907*, Edițiunea a II-a revăzută, completată și adusă la curent până azi, vol. I, Editura Librăriei Leon Alcalay, București, f.a.
21. IONESCU, I., *Anghel Saligny*, în „Buletinul Societății Politehnice”, an XXXIX, nr. 11-12, 1923.
22. „Monitorul Oficial” nr. 221, din 21 ianuarie 1880.
23. MOȘNEAGU, Marian, *Dicționarul Marinarilor Români*, Editura Militară, București, 2008.
24. PĂDURARIU, Neculai, *Goeleta cu chip de brigantină „Marița”, era de fapt... bric !*, în „Marea Noastră, anul IV, nr. 13, octombrie-decembrie, 1994, p. 3 și 11.
25. VÂRNAV, Scarlat, *Marina de comerț*, București, 1897. Legea pentru înființarea unui serviciu special de navigație maritimă.