

LBRIS

We know
books

Ionel Constantin Mitea

**COMPANII DE NAVIGAȚIE
LA GURILE DUNĂRII
(1830–1939)**

 **CETATEA
DE SCAUN**

Lista tabelelor.....	9
Lista ilustrațiilor.....	11
Cuvântul autorului.....	13
Prefață.....	15
Introducere.....	21
1. Dunărea ca arteră a mobilității internaționale.....	21
2. Obiectivele lucrării.....	24
3. Surse și istoriografie.....	25
4. Structura lucrării.....	28
Capitolul I Porturile Dunării Maritime în rutele companiilor străine de navigație (1830–1878).....	31
I.1. Contextul intern și internațional.....	31
I.1.1 Dunărea în tratatele internaționale (1829–1853).....	31
I.1.2. Înființarea și activitatea Comisiei Europene a Dunării (1856–1878).....	34
I.2. Integrarea porturilor românești în rutele companiilor de navigație.....	40
I.3. Activitatea companiilor de navigație.....	44
I.3.1. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG).....	44
I.3.2. Österreichischer Lloyd.....	50
I.3.3. Messageries Maritimes (MM).....	51
I.3.4. Companiile rusești de navigație.....	54
I.3.5. Alte companii de navigație prezente în porturile Dunării Maritime.....	57
I.4. Impresii de voiaj.....	58
I.5. Concluzii.....	62
Capitolul al II-lea Companii străine de navigație în porturile românești și începuturile companiilor naționale românești (1878–1918).....	63
II.1. Generalități privind reglementarea navigației dunărene după 1878.....	63
II.2. Înființarea companiilor românești de navigație.....	70
II.3. MAS și administrarea navigației românești.....	75
II.4. Impunerea drepturilor teritoriale ale României în porturile dunărene.....	81
II.5. Agențiile companiilor străine de navigație și relațiile lor cu autoritățile române.....	85

II.6. Litigii ale companiilor de navigație cu autoritățile statului român sau terțe părți	89
II.7. Lucrări de infrastructură portuară, organizarea navigației și avantajele companiilor poștale și de pasageri	94
II.8. CED și avantajele acordate companiilor poștale și de pasageri	99
II.9. Activitatea companiilor de navigație maritimă în porturile românești.	104
II.9.1. Serviciul Maritim Român (SMR)	107
II.9.2. Österreichischer Lloyd	120
II.9.3. Compagnie Fraissinet	125
II.9.4. Florio & Rubattino (Navigazione Generale Italiana)	129
II.9.5. Johnston Line	131
II.9.6. Messageries Maritimes (MM)	135
II.9.7. Deutsche Levante Linie	138
II.9.8. Compania Egeeană (Courtgi)	141
II.9.9. Compania Ionică (Destounis & Ianulatos)	142
II.9.10. Alte companii de navigație maritimă	143
II.10. Activitatea companiilor de navigație fluvială pe Dunărea de Jos	145
II.10.1. Navigația Fluvială Română (NFR)	147
II.10.2. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft	159
II.10.3. Companii rusești de navigație	163
II.10.4. Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR)	170
II.10.5. Alte companii de navigație fluvială	174
II.11. Câteva informații despre traficul de călători	177
II.12. Concluzii	180

Capitolul al III-lea Companii de navigație la Dunărea de Jos în perioada interbelică (1919–1939)

III.1. Regimul internațional al Dunării	183
III.2. Organizarea navigației în porturile românești. Instituții, reglementări, infrastructură	187
III.3. Dunărea între internaționalizare și naționalizare	195
III.3.1. Un arbitraj internațional și urmările sale pentru flota dunăreană	196
III.3.2. Regimul navigației prin Porțile de Fier	200

III.3.3. Cabotajul rezervat riveranilor ca formă de protecționism economic	202
III.3.4. Linia de cabotaj Dunăre – Bugaz.....	207
III.3.5. Dunărea - între rivalități economice și alianțe regionale.....	210
III.3.6. Marile puteri neriverane și navigația dunăreană.....	213
III.3.7. Criza transporturilor dunărene	216
III.4. Companii de navigație fluvială.....	220
III.4.1. Navigația Fluvială Română	220
III.4.2. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG).....	227
III.4.3. Bayerischer Lloyd.....	231
III.4.4. Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság	232
III.4.5. Societatea Anglo-Română de Navigație pe Dunăre.....	233
III.4.6. Société Française de Navigation sur le Danube	236
III.4.7. Alte societăți de navigație fluvială	237
III.5. Companii de navigație maritimă.....	240
III.5.1. Serviciul Maritim Român (SMR).....	242
III.5.2. Johnston Line și alte companii britanice	256
III.5.3. Compagnie Fraissinet	260
III.5.4. Lloyd Triestino.....	262
III.5.5. Navigazione Generale Italiana.....	265
III.5.6. Societa Italiana Transporti Marittimi (SITMAR)	265
III.5.7. Alte companii de navigație maritimă.....	266
III.6. Câteva informații despre traficul de călători al companiilor de navigație	272
III.7. Concluzii	281
Concluzii	283
Bibliografie	289
Lista anexelor	299

1. Dunărea ca arteră a mobilității internaționale

De-a lungul celor 2.850 km pe care îi străbate între izvoarele din Munții Pădurea Neagră și vărsarea în Marea Neagră, Dunărea traversează sau mărginește teritoriul a 10 state europene: Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Bulgaria, Moldova și Ucraina. Al doilea fluviu ca mărime din Europa (după Volga), al doilea cel mai internațional fluviu din lume (după Nil), Dunărea este navigabilă pe o lungime de 2.415 km, fiind parte din infrastructura vitală pentru prosperitatea a zeci de milioane de locuitori.

Din punct de vedere istoric, fluviul a reprezentat mai degrabă o frontieră și o barieră între entitățile politice din regiune decât o arteră de transport care să faciliteze legăturile dintre diferite comunități riverane. Două motive principale explică acest fapt: pe de o parte situația politică a cursului Dunării, care a fost în perioada ultimelor două milenii o zonă de graniță între imperii rivale; pe de alta obstacolele naturale de pe cursul fluviului, cu defileuri înguste, stânci și bancuri de nisip ce periclita navigația pe anumite sectoare fluviale. Cele mai cunoscute exemple, cu referire la spațiul românesc, sunt desigur Porțile de Fier și bara Sulina. Astfel, Dunărea a fost fragmentată în mai multe segmente, importante în economia comunităților riverane, dar fără a juca un rol major în asigurarea schimburilor internaționale.

O descoperire tehnologică – navigația cu vase cu aburi – avea să revoluționeze funcția Dunării ca arteră continentală de comunicație. După tentative ale unor alți investitori, doi antreprenori britanici, John Andrews și Joseph Prichard, au înființat la Viena, în 1829, Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG), mai bine cunoscută sub numele de Prima Companie Austriacă de Navigație cu Vapoare pe Dunăre. În septembrie 1830, pirosciful „Francisc I” a navigat cu succes între Viena și Budapesta și retur, demonstrând curând atât funcționalitatea rutei, cât și profitabilitatea sa. În următorii ani DDSG a investit în construcția de noi piroscafe, cu care a extins serviciile de navigație până la intrarea în Defileul Dunării. În 1834, când nivelul Dunării era suficient de scăzut pentru ca stâncile din albia fluviului să devină vizibile, o navă a fost trecută dincolo de Porțile de Fier, DDSG reușind să extindă navigația pe linia Dunării de Jos, până la Galați. Apoi, în 1836, pachebotul maritim „Ferdinand I” a început să opereze pe linia Mării Negre între Galați și Istanbul, completând veriga lipsă ce permitea să se călătorească, după standardele epocii, sigur, rapid și confortabil între două dintre cele mai

importante capitale ale lumii. Astfel, mulțumită serviciilor DDSG, Dunărea a ajuns să joace un rol tot mai important pentru schimburile economice internaționale, fiind vreme de câteva decenii, până la construirea de căi ferate în regiune, principala rută a mobilității persoanelor și bunurilor între Centrul Europei și spațiul levantin, dar jucând în fapt rolul de arteră de legătură între Occident și Orient.

Și factori politici au contribuit la această importantă transformare geopolitică. Actul Final al Congresului de la Viena (1815) marcase începutul reglementării moderne a navigației pe fluviile internaționale. Treptat, prevederile referitoare la fluviul Rin și la alte căi navigabile din spațiul germanic au fost extinse și la celelalte căi navigabile din interiorul Europei. Statutul Dunării a rămas oarecum incert, în principal din cauza rivalităților dintre imperiile riverane. Prin consecințele sale politice și economice, Tratatul de Pace de la Adrianopol (1829) sporea relevanța geopolitică a Dunării. Anexarea Gurilor Dunării, privită prin prisma echilibrului de putere în Europa, transforma regiunea într-un nou spațiu de înfruntare simbolică între Rusia și puterile occidentale. În același timp, instituirea libertății de navigație în Marea Neagră și pe Dunăre și mai ales eliminarea prevederilor restrictive privind comerțul exterior al Moldovei și al Țării Românești transforma principatele într-un furnizor important de cereale pentru piețele Europei mediteraneene și occidentale. Începea astfel integrarea economiei celor două state în sistemul capitalist mondial, cu Galați și Brăila transformate în debușeurile unei regiuni tot mai prospere. Piroscafele DDSG, din 1845 cele ale companiei Österreichischer Lloyd (Lloyd Austriac) și din 1846 cele ale Companiei rusești de navigație (ce făceau curse între Odessa și Galați) au contribuit din plin la integrarea economică a celor două principate, ele asigurând mobilitatea negustorilor, mostrelor, corespondenței și informației către marile piețe ale lumii.

La finalul Războiului Crimeii, Tratatul de Pace de la Paris (1856) a produs modificări importante în funcția Dunării ca arteră a mobilității internaționale. Principiile Actului Final al Congresului de la Viena erau extinse și la Dunăre, al cărei statut a continuat să rămână fragmentat, urmare, în principal, a rivalității dintre puterile occidentale neriverane și imperiile riverane în legătură cu înțelegerea diferită a liberalizării cabotajului între porturile interioare. Rivalitatea era direct legată de situația companiilor de navigație care, indiferent dacă erau private sau proprietate a statului, erau tot mai importante ca instrumente de expansiune economică și politică.

Activitatea hidraulică și de reglementarea a Comisiei Europene a Dunării (CED) a contribuit la îmbunătățirea vizibilă a condițiilor de navigație pe Dunărea Maritimă, făcând legătura porturilor Brăila și Galați cu marile centre maritime ale

Mării Mediterane și ale Europei Nordice. Transformări tehnologice facilitau construirea unor vapoare de dimensiuni tot mai mari, dotate cu motoare tot mai puternice. Cu sprijin guvernamental mascat sau direct, și alte companii de navigație au profitat de internaționalizarea Dunării, organizând linii de navigație către porturile românești. O mențiune specială merită companiile franceze de navigație, Messageries Maritimes și Fraissinet, extrem de active în întregul bazin al Mării Negre. În același timp, DDSG a investit masiv în parcul său naval, devenind cea mai mare companie de navigație fluvială din lume, o contribuție tot mai semnificativă în afacerile sale aparținând transportului de mărfuri de-a lungul întregului sector navigabil al fluviului. Tranziția de la vase cu pânze la vapoare este clar vizibilă începând din anii 1860, când tot mai multe companii periodice de navigație au început să includă în rutele lor și porturile dunărene Brăila și Galați, punctul de convergență al companiilor maritime și al celor fluviale.

Obținerea independenței de stat a României a fost urmată de transformări importante în privința Dunării ca arteră a mobilității internaționale și ca axă a conexiunii spațiului românesc cu lumea. Trei aspecte se cuvin menționate: integrarea Dobrogei în statul român și investițiile masive în amenajarea infrastructurii portuare de la Constanța, care treptat a devenit principalul port maritim al României; construirea unei dense rețele de căi ferate ce împânzeau întreaga țară și concurența făcută de transportul feroviar celui fluvial; decizia statului român de a-și constitui propriile sale companii de navigație fluvială în 1890 (Navegația Fluvială Română, NFR) și maritimă în 1895 (Serviciul Maritim Român, SMR). Toate aceste măsuri făceau din statul român un actor important în apărarea intereselor sale naționale, fiind dornic să reducă dependența economiei românești de serviciile de transport ale companiilor străine și, totodată, să utilizeze aceste companii naționale pentru a asigura dezvoltarea industriei românești, prin a-i asigura costuri reduse de transport către anumite piețe strategice. Ministerul Afacerilor Străine (MAS) a jucat un rol determinant în această privință în apărarea și în promovarea intereselor românești.

Acestea au fost principalele coordonate ce au marcat istoria prezenței și activității companiilor de navigație în marile porturi dunărene la finalul secolului al XIX-lea și până la izbucnirea celui de al Doilea Război Mondial. Reașezarea geografiei politice a bazinului dunărean după Primul Război Mondial a modificat radical rutele mobilității regionale și a făcut ca noi actori să apară în scenă, cu companii de navigație stipendiate de stat sau private existente, înființate în toate statele riverane. Conflictul a modificat și structura flotelor comerciale, ca și determinarea statelor naționale de a-și rezerva monopolul cabotajului intern. Statutul internațional al Dunării, cu navigația reglementată de două comisii internaționale, ca și interesele economice și geopolitice ale puterilor occidentale,

faceau ca „încleștarea” dintre riverani și neriverani să se manifeste și prin societățile de navigație pe care le dețineau pe Dunăre. În toate aceste privințe, MAS a avut un rol vital în relația cu societățile străine care operau în porturile românești, dar și pentru promovarea intereselor românești în materie de navigație și comerț în porturile străine în care operau navele companiilor NFR și SMR.

2. Obiectivele lucrării

Lucrarea de față își propune să analizeze rolul Dunării ca principală axă economică și geopolitică a legăturilor dintre România și lume, conexiuni realizate prin intermediul companiilor de navigație fluvială și maritimă ce operau în apele românești. Totodată, are în vedere acțiunile desfășurate de statul român pentru apărarea drepturilor sale suverane și a intereselor naționale în relație cu companiile străine, modul în care aceste societăți de navigație erau utilizate de diferiți actori europeni drept pârgii de influență geopolitică și economică asupra statului român, dar și felul în care MAS a promovat interesele societăților românești de navigație în statele în care NFR și SMR activau.

Ca obiectiv specific, lucrarea își propune să identifice și să urmărească, în abordare tematică și cronologică, apariția, organizarea și evoluția activităților companiilor de navigație fluvială și maritimă la Dunărea de Jos și în Marea Neagră și să analizeze rolul lor crucial în dezvoltarea porturilor românești. În subsidiar, vom prezenta și acțiunile MAS de promovare a intereselor economiei românești în concurența lor cu respectivele entități comerciale și modul cum statul român a gestionat relația cu aceste companii străine după înființarea societăților naționale Navigația Fluvială Română și Serviciul Maritim Român. Așadar, tema lucrării privește formele prin care România s-a conectat la transportul internațional de mărfuri, pasageri sau corespondență. Trebuie să facem și mențiunea, de la bun început, că vom avea în vedere companiile de navigație care au oferit servicii periodice, la intervale regulate, pentru transportul de pasageri, poștă sau mărfuri.

Din această perspectivă, lucrarea este originală și inedită în cercetarea românească. Există, cum vom arăta mai jos, studii dedicate unora dintre cele mai mari companii de navigație străine sau volume dedicate companiilor naționale, însă nu cunoaștem nici o lucrare care să analizeze aceste companii în mod sintetic și comparativ, incluzând și companiile românești în ecuație. Demersul nostru are ca punct de plecare identificarea principalelor companii de navigație, prezentarea contextului în care au început să opereze în porturile românești, repere calitative și cantitative privind activitățile desfășurate de respectivele societăți, relațiile lor cu autoritățile române.

De asemenea, ne propunem să prezentăm principalele inițiative, acțiuni și măsuri cu caracter legislativ asumate de statul român, atât ca partener al acestora în anumite operațiuni economice, cât și ca entitate statală în măsură să acționeze ca element reglator pentru păstrarea liberei concurențe în porturile românești. Prin astfel de acțiuni, statul român, aflat în plin proces de întărire a instituțiilor sale, avea ca motivație eliminarea unor privilegii comerciale și a unor efecte juridice ce grevau asupra exercitării drepturilor sale suverane asupra navigației pe Dunăre.

Pe parcursul lucrării, vom prezenta și exemplifica acele acțiuni asumate de statul român pentru identificarea și implementarea unor soluții care să elimine sau reducă privilegiile de care se bucuraseră companiile aflate sub protecția unora dintre marile puteri europene. De aici au rezultat o bogată experiență și jurisprudență de natură să „călească” România în disputele sale internaționale în domeniu, dar și o politică de stat activă pentru dezvoltarea porturilor și a infrastructurii portuare naționale. Ne propunem să scoatem astfel la lumină un aspect puțin cunoscut legat de rolul MAS în apărarea intereselor economice naționale în porturile românești, dar și de promovare a acestor interese în porturile străine. De aceea, am dorit ca legătura diplomație – navigație să răzbată pe parcursul întregii lucrări, ea fiind relevantă prin diverse semnalări privind numirea în funcții diplomatice/ consulare a unor foști agenți economici ai acestor companii, ca exponenți ai categoriei de buni cunoscători ai realităților politico-administrative din porturile românești.

3. Surse și istoriografie

Baza cercetării de față valorifică un corpus consistent de documente edite și inedite, ultimele identificate pe parcursul cercetărilor la Arhivele Ministerului Afacerilor Externe al României (AMAE), precum și în diferite servicii arhivistice din cadrul Arhivelor Naționale ale României.

Identificarea, analiza și interpretarea critică a acestor surse primare ne-au permis să relevăm aspecte puțin cunoscute ale contextului în care companiile de navigație străine au început să activeze pe cursul Dunării românești și la Marea Neagră, dar și factorii economici, politici sau militari implicați în aceste operațiuni și relațiile lor cu autoritățile statului român.

La AMAE am identificat așa numita *Problema 68. Societăți de navigație fluvială, maritimă și aeriene, române și străine*, care reprezintă arhiva corespunzătoare legăturilor dintre funcționarii MAS și problematica navigației prin porturile românești în perioada secolului al XIX-lea și în prima jumătate a secolului al XX-lea. *Problema 68* cuprinde un număr de 65 de volume de documente, structurate cronologic pe tematici ce țin de tipuri de activități, organizate atât pe spații de interes (ex. Austro-Ungaria, Anglia, Rusia, Germania

etc.), cât și pe probleme tehnice conexe navigației în porturile românești: organizare portuară, activitate porturi, situația porturilor, regimul porturilor, petiții și reclamații etc.

Din cele 65 de volume cu documente, am selectat ca fiind relevante pentru tema abordată un număr de 42 volume, din cuprinsul cărora am identificat, extras, analizat și valorificat în lucrarea de față aproximativ 3.000 de file. Întreg acest portofoliu selectat conține date și informații relevante pentru înțelegerea problematicii prezenței societăților de navigație fluvială și maritimă pe Dunărea românească, avantajelor juridice și comerciale ale acestora, modului cum agențiile acestor companii străine erau utilizate ca pârghii de influență geopolitică și economică de către statele mamă și, evident, acțiunilor întreprinse de statul român pentru curmarea acestei situații și afirmarea dreptului său suveran în domeniu.

Pe scurt, portofoliul documentar selectat cuprinde următoarele tipuri de documente:

- informări privind activitățile curente ale birourilor societăților străine de navigație în porturile românești;
- corespondența acestora cu MAS, instituția competentă cu reglementarea problemelor de navigație, inclusiv poliția fluvială și marină;
- note de informare ale legațiilor României din diferite capitale, cu referire directă la probleme de navigație și la legislația din statul de acreditare, însoțite de propuneri în beneficiul navigației naționale;
- informări privind numirea agenților societăților de navigație străine în porturile Dunării românești;
- chestiuni litigioase ale societăților de navigație cu statul român;
- acte administrative încheiate cu autoritățile locale (contracte de închiriere terenuri pentru debarcadere și alte facilități, solicitări de acordare de facilități etc.);
- corespondență între instituțiile de stat cu atribuții în buna desfășurare a navigației în apele teritoriale românești etc.;
- note privind incidente, accidente sau alte chestiuni de acest gen petrecute în porturile românești;
- note ale ministerelor cu atribuții în monitorizarea străinilor prezenți în țara noastră adresate MAS;
- situații privind mișcarea navelor străine pe Dunărea românească și evidențe privind circulația vapoarelor de călători.

Pe lângă acest corpus de mare interes istoric, necesitatea unor completări pe linia atribuțiilor MAS în coordonarea și în gestionarea navigației naționale și străine în apele teritoriale românești ne-a îndreptat atenția și asupra inventarului

arhivistic intitulat *Problema 82. Legi de Organizare ale Ministerului Afacerilor Străine*, din aceeași arhivă. Cu referire directă la tema acestei lucrări, am utilizat conținutul *Volumului 2 din Problema 82*, care acoperă perioada 1880-1884, din care am selectat și valorificat în conținutul tezei de doctorat aproximativ 30 de documente, inedite.

De asemenea, cercetarea celor două fonduri de problemă din AMAE a fost completată de studierea altor surse identificate în cadrul *Serviciilor Județene ale Arhivelor Naționale ale României*, îndeosebi cele de la Galați: *Comisia Europeană a Dunării – Secretariatul General, Inspectoratul General al Navigației și Porturilor Galați, Căpitănia Portului Galați* etc. De altfel, conținutul cercetării de față este întregit de o bogată anexă documentară ce conține surse inedite selectate din fondurile arhivistice menționate.

Din rândul surselor editate am utilizat diferite colecții de legi, rapoarte statistice, volume de documente locale. De asemenea, sunt prezentate comparativ statistici privind stadii evolutive ale diverselor companiilor de navigație, volumul și natura comerțului desfășurat, numărul de nave, utilizarea lor în serviciu, programul de lucrări al statului român pentru modernizarea infrastructurii navale și maritime, construcția și evoluția flotei naționale (numeric, cantitativ și calitativ), înființarea unor instituții naționale care să vegheze reglementarea navigației și exercitarea controlului suveran al statului român în domeniu etc.

Istoriografia problemei este, cum spuneam relativ săracă și cel mai adesea atinge doar tangențial tema acestei lucrări.

Astfel, o primă categorie de lucrări care se referă, în context internațional mai larg, la aceste companii de navigație este cea care studiază problema Dunării. Amintim aici volumele mai vechi ale lui Constantin I. Băicoianu sau cele mai noi ale lui Ștefan Stanciu, Constantin Ardeleanu sau Arthur Tuluș. Toate acestea studiază în principal CED și politica românească în relație cu gurile Dunării, atingând și aspecte legate de companii de navigație. La fel, autorii preocupați de istoria marilor porturi românești au atins și tema companiilor de navigație. Între aceștia îi menționăm pe Moise N. Pacu, Constantin Bușe, pe Emil Octavian Mocanu pentru Brăila, pe Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu sau Mariana Cojoc pentru Constanța.

Și autori interesați în sens mai larg de istoria transporturilor au atins problema navigației. Îi amintim între aceștia pe Al. Cebuc sau Sergiu Columbeanu. O mențiune specială merită specialiștii în domeniul transporturilor. Un interes special a acordat istoriei temei inginerul Thoma Gâlcă, directorul Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, în subordinea căreia funcționau și companiile românești de navigație. Acesta a

fost un activ susținător al dezvoltării companiilor românești, dar și autor al mai multor studii de istorie. Grigore Vasilescu a avut preocupări similare legate de rolul Dunării în dezvoltarea transporturilor și economiei naționale.

Exact cu referire la tema companiilor de navigație, câteva lucrări dedicate firmelor franceze în domeniu, parte din interesul privind istoria relațiilor franco-române în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, au fost publicate de Lucia Taftă, istoric la Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”. Un volum recent și de interes în domeniu (cu informații publicate și separat în diferite articole), din care am sintetizat mai multe informații, este cel al lui Cristian Constantin, *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*, cercetător căruia i-am pus de altfel la dispoziție cea mai mare parte a documentelor care au servit studiului său. Toate aceste lucrări fac parte din bibliografia prezentei cercetări și vor fi citate acolo unde va fi cazul.

4. Structura lucrării

Prezenta lucrare este structurată pe trei perioade distincte, corespunzătoare unor evenimente majore din istoria românilor. Pentru fiecare dintre aceste perioade vom detalia prezența și activitatea societăților de navigație în porturile românești și relația acestora cu autoritățile statului român.

În capitolul I este analizată perioada cuprinsă între semnarea Tratatului de Pace de la Adrianopol (1829), care a deschis navigația internațională pe Dunăre, și obținerea independenței de stat a României, urmare a Războiului ruso-româno-otoman din anii 1877–1878. Este perioada corespunzătoare unei noi faze a „revoluției industriale”, în care s-a generalizat utilizarea navigației cu aburi, fenomen vizibil și la Dunăre începând cu anii 1860. După realizarea unui scurt istoric al importanței fluviului Dunărea în dezvoltarea economică a poporului român, capitolul își propune să explice problematica reprezentată de „Chestiunea Dunării” în raport cu interesele marilor puteri, prin evidențierea modului în care navigația pe fluviu a fost inclusă în diferite tratate internaționale, cu referire la aspecte legislative și instituționale diverse, generate de înființarea CED (1856) ca organism internațional menit să reglementeze și să gestioneze problema navigației internaționale pe Dunărea maritimă. Într-o parte consistentă a capitolului, elementul central este prezentarea și evoluția activității companiilor de navigație străine active în porturile românești, relațiile acestora cu statul român și interesele României în domeniu.

Capitolul al II-lea acoperă perioada cuprinsă între obținerea independenței de stat și finalul Primului Război Mondial (1918). Aceasta este perioada marcată de apariția României ca stat independent și subiect de drept pe scena internațională, perspectivă din care guvernul român a dus o politică susținută

pentru a-și impune autoritatea suverană de-a lungul întregului său teritoriu, inclusiv asupra navigației pe Dunăre și Marea Neagră. În acest sens, pe baza cercetării literaturii de specialitate și a documentelor din arhive, multe inedite, se relevă principalele momente ale întăririi autorității statului român în relațiile sale cu companiile de navigație străine, sunt prezentate soluțiile identificate și aplicate de către autorități în acțiunea de limitare sau de eliminare a privilegiilor deținute de aceste companii, cu înfățișarea cadrului legal în care acestea își desfășurau activitatea, cu numeroase și sugestive referințe la activitățile și problemele specifice navigației, dar și chestiuni legate de efortul statului român în dezvoltarea infrastructurii portuare pe Dunărea Maritimă.

Un rol major în această parte a lucrării l-am acordat procesului de instituționalizare a navigației românești de stat, în forma apariției societăților NFR și SMR. De asemenea, ne-am orientat atenția către studierea atribuțiilor MAS în coordonarea și gestionarea activităților specifice din porturile românești. Elementele surprinse în lucrare evidențiază viziunea statului român asupra importanței strategice a Dunării – definită de autoritățile noastre drept coloana vertebrală a economiei naționale, precum și importanța Dobrogei (și în special a portului maritim Constanța), provincie nou încorporată României.

În continuarea acestui capitol, sunt trecute în revistă societățile străine de navigație care s-au remarcat printr-o prezență relevantă în porturile românești la finalul secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului al XX-lea, cu evidențierea influenței politico-economice pe care marile puteri nu s-au sfiit s-o exercite asupra statului român prin aceste companii. În acest context, prin apelul la documentele primare ale epocii, vom prezenta diversele societăți de navigație din state precum Austro-Ungaria, Marea Britanie, Franța, Germania, Italia, Belgia, Rusia, Grecia, Bulgaria și Imperiul Otoman, cu detalii despre organizare, evoluție, dispute cu autoritățile locale etc.

Ca element de noutate pentru istoriografia domeniului sunt prezentate aspecte referitoare la relațiile dintre reprezentanțele societăților de navigație străine cu instituțiile statului român (autorități portuare, MAS, primării etc.), precum și diverse detalii privind agenții acestor societăți, respectiv procedura de numire și atribuțiile lor în activitatea specifică – toate acestea din perspectiva statutului de sine stătător al României în relațiile internaționale. Ambele categorii de reprezentanțe, diplomatice și economice, ale actorilor europeni în porturile românești au constituit și o expresie a pârghiilor utilizate de către aceștia în acțiunea de control a sferelor de influență.

În capitolul al III-lea, rolul economic al activității societăților de navigație străine în porturile românești este analizat din perspectiva apariției României Mari. Era vremea unei noi configurații geopolitice în Europa, cu o altă relevanță a

chestiunii Dunării în cadrul relațiilor internaționale. Astfel, complementar aspectelor analizate în capitolele anterioare, raportat la noile realități politice și economice naționale și regionale, este cercetat noul cadru european legal aferent navigației, instituțiilor și societăților de navigație românești, prin diverse analize și comparații referitoare la activitățile și la problemele specifice domeniului navigației, a elementelor privind infrastructura portuară națională, inclusiv despre aspectele legislative, instituționale și comerciale interne care au reglementat navigația și porturile de pe Dunărea românească și de la Marea Neagră.

Respectând obiectivul principal al lucrării, substanța acestui capitol o constituie, prin raportarea directă la documente de arhivă, atestarea prezenței societăților de navigație românești și străine în porturile fluviale și maritime românești; rolul acestora în economia națională, cu referiri la societățile din Austria, Ungaria, Marea Britanie, Franța, Germania, Italia, Belgia, Bulgaria, Iugoslavia, Cehoslovacia și chiar Brazilia, precum și, evident, acțiunea dusă de statul român în afirmarea dreptului său suveran asupra controlului activității acestora în apele românești, în scopul servirii intereselor naționale românești.