

LIBRIS

We know
books

ION GIURCĂ

LA DISCREȚIA AUTORITĂȚILOR DE LA WASHINGTON ȘI LONDRA

*Nave comerciale românești și echipajele lor
în anii celui de-al Doilea Război Mondial*



EDITURA MILITARĂ
BUCUREȘTI, 2024

CUPRINS

ARGUMENT	13
ABREVIERI	21
MARINA COMERCIALĂ ROMÂNĂ DE LA ÎNCEPUTURI PÂNĂ LA DECLANȘAREA CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL	23
Flota comercială românească până la declanșarea celui de al Doilea Război Mondial.....	23
Studii și propuneri pentru dezvoltarea flotei comerciale maritime	37
Construcția cargourilor tip „Sulina”	39
NAVE COMERCIALE RECHIZIȚIONATE ÎN SUA. SOARTA UNOR MEMBRI AI ECHIPAJELOR	47
Cargoul „Mangalia” într-o cursă fără întoarcere	48
<i>Vânzarea mărfurilor de la bordul cargoului „Mangalia” – un eșec previzibil</i>	<i>55</i>
<i>Vânzarea cargoului „Mangalia” un alt eșec al autorităților române</i>	<i>68</i>
Rechiziționarea cargoului „Mangalia” de către autoritățile din SUA	82
<i>Echipajul cargoului „Mangalia”, între loialitate și abandonare</i>	<i>97</i>
<i>Cargoul „Mangalia” în serviciul USS Navy</i>	<i>107</i>
Rechiziționarea de către SUA a motonavei „Prahova”, marinari români din echipajul acesteia	110
<i>„Prahova” în proprietatea lui Alexandru Vlasov</i>	<i>111</i>
<i>Prezența navei „Prahova” în apele teritoriale ale SUA</i>	<i>115</i>
<i>Epopeea unor membri ai echipajului navei „Prahova”</i>	<i>125</i>
Vânzarea navei „Moldova”	127
<i>Nemulțumiri și reacții ale unor membri ai echipajului</i>	<i>129</i>
<i>Marinari de pe „Moldova” transferați la bordul cargoului „Mangalia”</i>	<i>141</i>
NAVE COMERCIALE ROMÂNEȘTI DIN MEDITERANA SUB AMENINȚAREA AUTORITĂȚILOR BRITANICE	151
Dificultăți în colaborarea politică, economică și militară româno-britanică.....	153
<i>Reținerea navei „Alba Iulia”</i>	<i>156</i>
<i>Nava „Suceava” de la Izmir la Malta</i>	<i>161</i>
Reacția autorităților române față de abuzurile englezilor	165

Situația navelor comerciale sub pavilion român după victoria germană în vestul continentului	169
Evoluția relațiilor româno-britanice după detronarea regelui Carol al II-lea	185
Înteruperea relațiilor diplomatice dintre România și Marea Britanie	200
RECHIZIȚIONAREA UNOR NAVE COMERCIALE ROMÂNEȘTI DE CĂTRE AUTORITĂȚILE BRITANICE	209
Retinerea și rechiziționarea navei „Bucegi”	211
<i>Nava „Bucegi” de la Port Said la Haifa</i>	215
<i>Preluarea navei „Bucegi” de către autoritățile britanice</i>	219
<i>Repatrierea echipajului navei „Bucegi”</i>	225
<i>Rechiziționarea cargoului „Bucegi” și repatrierea ultimilor membri ai echipajului</i>	230
Dispute între autoritățile britanice în privința preluării navei și a mărfurilor de pe „Bucegi”	232
RECHIZIȚIONAREA NAVELOR SOCIETĂȚII „STEUA ROMÂNĂ”	237
Rechiziționarea petrolierelor „Oltenia” și „Steaua Română”	239
„Oltenia” și „Steaua Română” în serviciul Ministerului Transporturilor de Război de la Londra	249
Demersuri pentru repatrierea marinarilor rămași la bordul navelor	252
SITUAȚIA NAVELOR SOCIETĂȚII „VLASSOPOL”	259
Zbuciumata istorie a navei „Inginer N. Vlassopol”	262
Nava „Inginer N. Vlassopol” și membrii echipajului în situații dificile și neelucidate pe deplin	267
<i>O moarte suspectă la bordul navei, neelucidată de către autoritățile italiene la Veneția și cele române de la Galați</i>	267
<i>Echipajul navei „Inginer N. Vlassopol” martor la scufundarea HMCS „Bras d’Or”</i>	277
Rechiziționarea navei „Inginer N. Vlassopol”, demersuri ale autorităților române pentru recuperarea pagubei și rezolvarea situației echipajului	279
Demersuri ale armatorului pentru recuperarea pagubei	284
Înalta Curte de Justiție de la Londra decide în favoarea lui Spiridon Vlassopol	294
<i>Intentarea procesului de către Spiridon Vlassopol</i>	294
<i>Desfășurarea procesului</i>	297
NAVELE DIN PROPRIETATEA LUI ALEXANDRU VLASOV	305
„Siretul”	308
„Oltul”	311
MARINARI ROMÂNI ÎN LAGĂRE DE PRIZONIERI ORGANIZATE DE CĂTRE MAREA BRITANIE	317
Lagărul central de internare civili de la Dehradun, India	327
Marinarii români în Lagărul central de internare civili Dehradun	343

DEMERSURI PENTRU RECUPERAREA NAVELOR RECHIZIȚIONATE DE CĂTRE SUA ȘI MAREA BRITANIE	353
Acțiuni ale autorităților române pentru recuperarea cargoului „Mangalia”, procese și litigii în legătură cu mărfuri aflate la bordul navei	353
<i>Procese în legătură cu pieile de Astrahan</i>	356
<i>Litigii privind platina și cuprul de la bordul cargoului „Mangalia”</i>	365
Reluarea demersurilor pentru recuperarea navei „Mangalia” și a unor mărfuri	368
Noi demersuri pentru recuperarea navei „Mangalia” sau a valorii acesteia	372
Reluarea relațiilor diplomatice dintre România și Marea Britanie	382
O tentativă de recuperare a pagubelor generate de rechiziționarea navelor comerciale românești de către autoritățile britanice	388
 ELIBERAREA MARINARILOR ROMÂNI DIN LAGĂRELE DE INTERNARE BRITANICE	403
Eliberarea marinarilor de pe nava „Oltenia”	405
Eliberarea echipajului petrolierului „Steaua Română” din Lagărul de la Dehradun.....	411
Demersuri pentru repatrierea marinarilor români din Marea Britanie	419
Situația marinarilor de pe nava „Prahova”	429
 ÎNCHEIERE	437
 GLOSAR	439
SUMMARY	441
ANEXE	447
LISTA ANEXELOR	447
BIBLIOGRAFIE	501
INDICE DE NUME	507
COLIȚĂ FOTO	517

MARINA COMERCIALĂ ROMÂNĂ DE LA ÎNCEPUTURI PÂNĂ LA DECLANȘAREA CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

În plină perioadă de avânt economic după criza mondială din perioada 1929–1933, inclusiv în privința dezvoltării comerțului internațional la nivel global și european, transporturile maritime aveau o pondere importantă, aspect conștientizat de statele cu ieșire la mare sau ocean, care doreau să valorifice această oportunitate. Prin urmare, puterile navale ale Europei au dezvoltat șantiere navale, capabile să construiască vase cu destinație diferită, cu tonaje din ce în ce mai mari, cu motoare Diesel puternice și economice, cu viteză de deplasare sporită și siguranță în navigație.

După obținerea independenței de stat, care a fost urmată și de revenirea Dobrogei în cadrul statului român¹, România a devenit o țară maritimă, astfel că spre sfârșitul secolului al XIX-lea s-a pus problema creării, alături de flota comercială dunăreană, a unei flote maritime puternice, cu capital de stat și privat, care să contribuie semnificativ la bugetul țării, prin efectuarea transporturilor pentru necesități interne, dar și pentru nevoile altor țări sau companii. În același timp, se dorea și realizarea unei flote maritime și fluviale militare, necesare apărării pe Dunăre și la Marea Neagră, care avea să-și dovedească utilitatea în Războiul de Întregire (1916–1920), în măsură să contribuie și la sistemul de securitate colectivă existent în anii '20 și '30 (Mica Înțelegere și Înțelegerea Balcanică).²

Flota comercială românească până la declanșarea celui de al Doilea Război Mondial

Dezvoltarea vertiginoasă a construcțiilor navale în secolul al XIX-lea a fost determinată inițial de utilizarea motorului ca propulsor, inițial cu aburi, apoi

¹ Pe larg, *Dobrogea 1878–2008. Orizonturi deschise de mandatul european*, coordonator prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008.

² Pe larg, Marian Sârbu, *Marina Română în Primul Război Mondial, 1914–1918*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 2002.

cu ardere internă, astfel că statele riverane fluviilor și cu ieșire la mare sau ocean au căutat să valorifice oportunitățile existente, să le potențeze, iar în scurt timp s-au evidențiat cele mari și puternice, care tindeau la suprașie pe fluvii, mări și oceane, în timp ce altele au fost nevoite să se mulțumească cu crearea și menținerea unei situații favorabile în raport cu necesitățile în zona lor de interes.

Până la Războiul de Independență, România, fără ieșire la mare, a fost legată exclusiv de Dunăre, încercând, fără mari realizări, să dezvolte o flotă comercială și militară. Odată cu obținerea independenței de stat, a revenirii Dobrogei la trupul țării, România avea posibilitatea să valorifice oportunitățile create de ieșirea la Marea Neagră și controlul Gurilor Dunării.

Prin urmare, crearea unei flote comerciale fluviale și maritime, în scopul de a înlesni exportul pe și de pe piețele occidentale, de a deschide noi debușeuri produselor românești în Orientul Mijlociu, a devenit o necesitate care nu putea fi prea mult amânată.

Dezvoltarea marinei comerciale de stat în România își are originea în anul 1895, când Grigore Manu³ a pus bazele unui serviciu de navigație maritimă, acțiuni care s-a concretizat având la bază o lege adoptată la 7/19 iunie 1888. În 1895, Direcția Generală a Regiei Monopolurilor Statului, care luase în administrație Serviciul de Navigație Fluvială, a primit misiunea de a organiza și un serviciu de navigație maritimă, care în 1896 a fost trecut ca o direcție specială, la Direcția Generală a Căilor Ferate Române, înființându-se Serviciul Maritim Român.

În acel an a fost cumpărat primul vas, „Meteor”, creându-se posibilitatea inaugurării primei linii maritime regulate de călători și poștă, cu două călătorii pe lună între Constanța și Istanbul. Achiziționarea celei de a doua nave, „Medea”, a asigurat inaugurarea liniei fluvialo-maritime de comerț între Brăila și Constantinopol, cu efecte pozitive pentru dezvoltarea activității portuare la Brăila și Galați. În anul 1896, SMR a închiriat vapoarele „Cobra” și „Ignazio Florio”, astfel că densitatea curselor de la Constanța la Istanbul s-a dublat. Vaporul „Cobra” a fost returnat proprietarului doar peste șase luni, iar cel de al doilea a fost cumpărat de SMR și redeunită „Principesa Maria”⁴ Prin achiziționarea

³ *Grigore Manu*. 1. Director General al Regiei Monopolurilor Statului (1886–1896), a avut un loc și un rol important în crearea flotei comerciale fluviale și maritime în România. A fost inițiator și realizator al Societății de Navigație Fluvială (NFR) și al Serviciului Maritim Român (SMR). 2. Navă cu zbatouri, pentru transport pasageri, intrată în structura flotei fluviale române după Primul Război Mondial. A fost modernizată în anul 1954, redenumită „Tudor Vladimirescu”, a fost o navă de protocol, apoi a efectuat curse de pasageri de la Galați la Brăila și Sulina. După 1990, situația navei a fost incertă, în cele din urmă fiind privatizată și blocată la mal, din cauza costurilor mari de operare.

⁴ Vaporul „Principesa Maria”, fost „Ignazio Florio”, a fost construit în șantierul naval „Fratelli Orlando” din Livorno (Italia). A fost cumpărat de Guvernul României cu suma de 1 500 000 lei.

acestei nave, SMR beneficia de un vapor de lux pentru pasageri, utilizat conform programului stabilit și activităților de protocol ale Casei regale și guvernului. Tot în 1896 a fost cumpărat remorcherul „Viitorul”, astfel că SMR încerca să devină o companie profitabilă, care să-i asigure posibilitatea dezvoltării prin achiziționarea de noi nave fluviale și maritime. În 1897 se construiesc cinci vapoare de marfă, de același tip, „București”, „Constanța”, „Dobrogea”, „Iași”, „Turnu Severin”⁵, care au fost destinate liniei Dunăre–Occident pentru transporturi de mărfuri.

În 1898 a fost cumpărat și reparat vaporul „Sulina”, destinat întreținerii cablului submarin Constanța–Constantinopol, precum și pasagerul „Regele Carol I”, intrat în serviciu la 14 iulie.⁶ În același an, vaporul „Meteor” a naufragiat și s-a scufundat, fiind considerat pierdut. Accidentul a avut loc în ziua de 11 februarie, la ora 11 și 35 de minute, conform unei informații pe care Direcția Generală a Căilor Ferate a primit-o de la Cavarna: „Vaporul «Meteor», venind spre Constanța, s-a lovit de stânci la localitatea numită Sehableh și că se află în pericol. Imediat, direcțiunea generală a trimis pe subdirectorul serviciului de navigațiune cu un tren special la Constanța, unde s-a dat ordin telegrafic ca, până la sosirea trenului, vapoarele «Medea» și «Dobrogea» să facă tot posibilul pentru a avea presiune și a fi gata de plecare, luând totodată și uneltele de salvare necesare. Până acum nu se știe încă nimic despre ceea ce a urmat, dacă vaporul «Meteor» a fost salvat ori s-a scufundat în mare”⁷. Echipajul, pasagerii și bagajele acestora au fost evacuați și transportați la țârm. Cele trei vapoare de pasageri au efectuat curse regulate pe liniile Constanța–Istanbul și Constanța–Istanbul–Salonic până în 1902, iar cele cinci de marfă pe linia Dunăre–Occident. În anul 1902, vaporul „Medea” este vândut, iar vapoarele „Principesa Maria” și „Regele Carol I” au deservit până în anul 1905 linia Constanța–Istanbul.

În 1905 a fost achiziționat vaporul de pasageri „România”, în anul următor „Împăratul Traian”, iar în 1907, „Dacia”, astfel că, la acea dată, SMR dispunea de vapoare de pasageri competitive cu cele deținute de alte companii de navigație, cărora li se adăugau cele cinci vapoare de transport marfă. Cu noua dotare, începând din anul 1905, liniile regulate de pasageri au fost modificate, înființându-se două linii noi, Constanța–Smirna (Izmir) și Constanța–Pireu, ultima prelungită din 1906 până la Alexandria, în Egipt. Liniile maritime de transport pasageri au fost active până în toamna anului 1914, când, urmare a intrării Imperiului

⁵ Pe larg în *Dicționar Enciclopedic de Marină*, Ediția a II-a revăzută și adăugită, Editura Semne, București, 2010, p. 131, 199, 256, 383-384, 770.

⁶ *Ibidem*, p. 652.

⁷ *Vaporul „Meteor” în pericol*, în „Adevărul”, Anul 11, Nr. 3085, 13 februarie 1898, p. 4.

Otoman în război alături de statele membre ale alianței Puterilor Centrale, strâmtoarele Bosfor și Dardanele au fost închise.

În condițiile dezvoltării țării și ale relațiilor comerciale cu statele europene, printr-o lege din 18/31 martie 1908 a fost înființată Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, structură care reunea toate serviciile portuare și de navigație: Serviciul Hidraulic, Serviciul Porturilor Maritime, NFR, SMR – preluate de la Ministerul Lucrărilor Publice. Docurile și antrepozitele din Galați și Brăila au fost preluate de la Direcția Generală a Căilor Ferate, iar Inspectoratul Poliției Navigației și Porturilor, transferat de la MAS.

În anii 1910 și 1912 au fost vândute remorcherul „Viitorul” și vaporul „Sulina”. Începând din 1911, vaporul „Constanța” a fost destinat să transporte mărfuri pe linia Dunăre–Siria. Chiar în timpul celui de al Doilea Război Balcanic a fost înființată linia de transăport maritim Dunăre–Arhipelagul Mării Egee, pe care a fost destinat vaporul „Iași”. Cererile mari de transport adresate SMR au determinat decizia guvernului de cumpărare a două mari vapoare de marfă, „Carpați” și „Bucegi”⁸, destinate să deservească linia maritimă occidentală. În 1914 a fost cumpărat primul vapor mixt, căruia i s-a dat numele „Durostor”⁹, destinat să deservească nou înființata linie maritimă Constanța–Balcic, activă doar până în vara anului 1916, când Cadrilaterul Dobrogei a fost pierdut ca urmare a desfășurării nefavorabile a operațiilor militare în spațiul dintre Dunăre și Marea Neagră. La izbucnirea Primului Război Mondial, SMR se afla într-o situație bună, afectată imediat grav ca urmare a închiderii strâmtoarelor Bosfor și Dardanele, partea pozitivă fiind că la acea dată, cu excepția vaporul „București”, întreaga flotă comercială a României se afla în porturile românești.

Anul 1914 a marcat și înființarea în România a primelor companii private în domeniul transporturilor fluviale și maritime: „Societatea Română de Dunăre” și Societatea de navigație maritimă „România”, ultima achiziționând în acel an cinci nave: „Bistrița”, „Jiul”, „Milcovul”, „Oltul” și „Siretul”¹⁰, care au fost angajate în transporturi de material militar comandat în Franța și Marea Britanie pentru armata română.

Intrarea României în război în cadrul Antantei, la 14/27 august 1916, a impus o altă destinație pentru navele de pasageri și mărfuri, care, conform înțelegerilor cu autoritățile politice și militare ruse, au fost puse la dispoziția comandantului

⁸ Pe larg în *Dicționar Enciclopedic de Marină*, Ediția a II-a revăzută și adăugită, Editura Semne, București, 2010, p. 129.

⁹ *Ibidem*, p. 278.

¹⁰ *Ibidem*, p. 111, 441-415, 563.

flotei militare ruse din Marea Neagră, pentru transport de trupe și material de război în folosul armatei țariste și române.¹¹ Vapoarele „Bistrița” și „București” au efectuat transporturi de materiale cu destinație militară pentru România la Salonic, Vladivostok, Murmansk și Arhangelsk. Nava „Bistrița” a fost scufundată la 11 octombrie 1916 în zona Capului Nord (Norvegia).

Ruperea relațiilor diplomatice dintre România și Rusia, la 13/26 ianuarie 1918, a generat dificultăți părții române în privința reintrării în posesiunea vapoarelor sale, iar atunci când au revenit în porturile românești, acestea se aflau într-o stare tehnică și de întreținere deplorabilă, statul român fiind nevoit să le aducă la o stare corespunzătoare cu mari eforturi financiare.

Chiar în condițiile în care strâmtoarele Bosfor și Dardanele, Marea Neagră și Dunărea se aflau sub controlul trupelor aliate, Serviciul Maritim Român a reușit, ca urmare a punerii treptate în funcțiune a vapoarelor sale, să redeschidă la începutul anului 1919, linia maritimă de transport Constanța–Istanbul, iar după câteva luni linia Galați–Constanța–Istanbul–Pireu–Neapoli–Marsilia, care în 1920 a fost redusă până la Neapoli, iar în 1921 suprimată, revenindu-se la cea care asigura legătura între Constanța–Istanbul–Pireu–Alexandria, cu o singură cursă pe lună, din cauza indisponibilității navelor, aflate în reparație.

Solicitările de transport către Palestina din partea emigranților evrei din Polonia au impus înființarea liniei Constanța–Haifa–Jaffa, deservită la început de vaporul „Dacia”, iar din anul 1924, de „Durostor”, urmare a distrugerii unei mari părți din nava „Dacia” după incendiul de la bord din ziua de 9 ianuarie 1924, când „flăcările au mistuit comanda vasului, salonul de muzică, fumuoarul, salonul cel mare, cabinele de cl. I și magaziile No. 1 și 2. Până la orele 6.00 dimineața focul a mistuit toată lemnăria și tapetăria vaporului. Din primele evaluări făcute reiese că pagubele ating suma de 40 milioane lei. Ultima reparație a vasului a costat 22 milioane lei”¹².

„Dacia” urma să înceapă de la 15 februarie cursa regulată Constanța–Istanbul–Haifa–Alexandria. Se pare că graba sau superficialitatea lucrărilor de reparații, fără a exclude actele de indisciplină la bord și insuficienta pregătire a echipajelor, încadrate în grabă și fără o pregătire în privința activității la bord în situații critice, au fost cauzele multor incidente cu navele comerciale românești și în perioada care a urmat.

¹¹ Pe larg în Marian Sârbu, *Marina Română în Primul Război Mondial, 1914-1918*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 2002, p. 124-127.

¹² *Vaporul „Dacia” al S. M. R. mistuit de incendiu*, în *Argus*, Anul 15, Nr. 3216, 11 ianuarie 1924, p. 5.

În ianuarie 1925, vaporul „Turnu Severin”, unul dintre cele mai solide unități ale SMR, de construcție germană și având o excelentă mașină bogată în piese de bronz, a eșuat pe coasta Franței, s-a împotmolit la Andreselles, între Calais și Boulogne. Considerându-se că este irecuperabil, a fost vândut firmei Hause Trouvé din Boulogne la prețul de 375 000 de franci.

În acel an, flota comercială română s-a aflat într-o situație critică, vapoarele „Medea”, „Muntenia”, „Cionica” și „Oltu” au fost vândute unor armatori străini, presa consemnând că acele nave „nu mai poartă astăzi pavilionul românesc și ele duc pe mări îndepărtate faima altor popoare care au știut mai bine decât noi să păstreze în patrimoniul lor național nu numai vasele construite de ei, dar chiar și cele cumpărate fie de la noi, fie de la alți armatori străini. Astfel a sporit de pildă flota comercială a Greciei și chiar aceea a Bulgariei, în vreme ce parcul vapoarelor noastre comerciale scade mereu fie prin astfel de vânzări, fie prin catastrofe cum este cazul vaporului «Turnu Severin» pierdut pe coasta franceză la Capul Gris-Nez de pe Canalul Mânecii, în apropiere de Boulogne. Statul nu face nici el eforturi spre a preîntâmpina scăderea parcului nostru de vapoare; el nici nu cumpără și nici nu construiește vase noi, lăsând tot pe seama particularilor să rezolve și această importantă problemă de prim ordin național și economic. Față de această situațiune, d. inginer Eugeniu Varetan, inspector tehnic al Serviciului Maritim Român, a luat o inițiativă care, nu numai că nu poate fi trecută cu vederea, dar trebuiește relevată și încurajată. Societatea de navigație maritimă din Brăila a vândut unui consorțiu englez vaporul «Muntenia» care naviga sub numele de «Danubian» și sub pavilion britanic, iar acum câteva zile se trata de către aceeași societate vânzarea vaporului «Oltenia» unui consorțiu grec. Acordul de vânzare-cumpărare era aproape încheiat, când intervine d. Vareton, inspector la SMR, care, prin relațiunile pe care le are cu lumea marinărească de la noi, reușește să oprească continuarea tratativelor, luându-și obligațiunea de a cumpăra d-sa acest vas. D. inspector Vareton nu posedă însă avere ca să poată achiziționa personal vaporul, dar cuvântul d-sale a fost pentru societatea maritimă o garanție suficientă spre a întrerupe tratativele cu consorțiul. D. Vareton s-a pus atunci în legătură cu camarazii săi, comandanți de vapoare de la Serviciul Maritim Român, agenții serviciului și alți prieteni personali ai acestora și ai marinei care au subscris numai în câteva zile aproape întreaga sumă de patru milioane șapte sute de mii lei, prețul de cumpărare al vaporului în litigiu. Primul pas a fost deci făcut și scopul urmărit a fost atins. Vaporul «Oltenia» nu a mai fost înstrăinat, el a rămas tot în patrimoniul național și a fost înscris la căpitănia portului Constanța sub numele de «Latium». După ce va fi reparat și renovat complet la Brăila, unde se

află actualmente spre a fi primit de către biroul Veritas pentru a figura printre vasele de clasa I, vaporul «Latium» (ex «Oltenia») va sosi în portul Constanța pe la sfârșitul acestei luni, unde va fi luat în primire de către noii săi proprietari români. Această afacere, ca să-i zicem așa, a avut însă menirea să înfăptuiască o operă mare, a făcut să se înființeze la Constanța o instituțiune nouă, «Asociația marinarilor români», compusă din marinari și prieteni ai marinei care urmărește două scopuri: 1) să vegheze ca să nu se mai înstrăineze vapoarele sub pavilion român și 2) să lupte pe toate căile pentru sporirea parcului de vapoare românești. Scopul acestei asociațiuni este atât de frumos încât orice comentarii nu ar putea să fie la înălțimea faptelor”¹³.

„Asociația marinarilor români” și singura navă a acesteia au avut un sfârșit nedorit și păgubos financiar. După câteva călătorii profitabile, în octombrie 1926, vaporul „Latium”, pe când naviga în Marea Marmara, în dreptul punctului Eskifener, voind să evite alt vas, a eșuat și a fost grav avariat, astfel că a trebuit să fie dus în șantierul din Istanbul, tocmai într-o perioadă când navlurile erau urcate. Din această cauză, neputând realiza beneficii din care să-și poată achita ratele datorate restului de preț al cumpărării, circa două milioane de lei, iar navlurile scăzând din cauza concurenței vaselor sub pavilion grec, nava „Latium” s-a aflat în imposibilitate de a răspunde la obligațiile contractuale ale armatorilor. Prin urmare, proprietarii neputând achita datoriile față de furnizorii de cărbune și alimente, nava a fost sechestrată la Istanbul, iar tribunalul Brăila a decis vânzarea prin licitație publică. După două eșecuri, nava a fost achiziționată de armatorul grec Stefanos Sofianos din Galați, care a înregistrat-o sub numele de „Maria”, urmând să navigheze sub pavilion grec. Noul proprietar s-a dovedit a fi incorect în privința declarării valorii mărfurilor aflate la bordul navei, a intrat într-o combinație ilegală cu un alt cetățean grec, D. Gheorghiadis, descoperită de organele fiscale române, care i-au obligat pe cei doi să plătească suma de 307 560 lei, respectiv valoarea impozitului tranzacției dintre cei doi greci, cărora le-au fost aplicate și amenzile cuvenite, conform legii românești.¹⁴ Dispărea astfel o organizație care s-a dorit a fi destinată păstrării navelor comerciale în mâna românilor, dar și nava care a fost pierdută definitiv.

Seria evenimentelor neplăcute pentru navele comerciale românești a continuat, iar consecințele materiale au fost mari. La 6 februarie 1927, aflat în cursă de la Alexandria la Constanța, vaporul „Împăratul Traian” a fost surprins de o furtună cu zăpadă, „ceea ce făcea imposibilă vederea uscatului. Capul și farul Caliacra

¹³ *O acțiune marinărească plină de merit*, în „Argus”, Anul 16, 16 octombrie 1925, Nr. 3747, p. 1.

¹⁴ *Odiseea vasului românesc „Latium”*, în „Dimineața”, Anul 25, Nr. 8181, 26 septembrie 1929, p. 7.

nu au putut fi văzute și vasul și-a continuat drumul spre Constanța. Împlinindu-se numărul de rotații al mașinilor, ce de obicei se face între travers al farului de la ieșirea din Bosfor cu travers al farului Tuzla, comandantul vaporului, d. comandor Peadețeanu, care se găsea pe comandă, a ordonat ca echipajul să treacă la posturile de supraveghere și sondaj și să fie gata de ancorare. În momentul când, după calculele d-sale, credea că se află în dreptul farului Tuzla, a schimbat drumul spre vest, spre a putea recunoaște coasta, care nu se putea vedea din cauza viscolului, micșorând în același timp viteza ambelor mașini la foarte încet. La un moment dat, primul ofițer, ce se găsea în prova vasului, semnalând că uscatul se găsește înaintea, comandantul a ordonat imediat toată viteza înapoi. În același timp, vaporul a atins fundul și, în timp ce mergea înapoi, s-a împotmolit pe un dâmb de colină submarină, ceea ce l-a făcut să vireze spre stânga și să se întepenească în clisa de pe fund, formată din dărâmăturile succesive ale coastei¹⁵.

Evaluându-se situația s-a ajuns la concluzia că nava nu mai putea fi salvată, astfel că s-a decis evacuarea bunurilor transportabile. În acele zile, și alte nave, „Principesa Maria” și „Durostor”, s-au aflat în situații critice încercând să repună pe linia de plutire „Împăratul Traian”.¹⁶ Incidentul a adus în atenție problema sistemului de semnalizare de la țărâm, considerat total depășit la acea dată, fiind lansate chiar acuzații la adresa celor care ar fi trebuit să rezolve o problemă care era cunoscută și genera nemulțumiri în rândul armatorilor și marinarilor.

În pofida tuturor incidentelor cu navele comerciale românești, în noua situație a României Întregite, cu o putere economică mult mai mare comparativ cu perioada anterioară, era evidentă necesitatea dezvoltării transporturilor pe Dunăre și în spațiul maritim, către porturile mediteraneene și chiar mai departe, pe continentul american.

Nevoia reîmprospătării și sporirii flotei noastre naționale se impunea din ce în ce mai mult, însă realizarea planurilor de înzestrare a Serviciului Maritim Român cu noi vapoare, care să corespundă timpurilor și cerințelor, era continuu amânată din cauza resurselor financiare limitate.

O variantă de lucru prin care se spera îmbunătățirea activității în domeniul transporturilor fluviale și maritime a constituit-o adoptarea unei noi legi, votată în Senat la 20 iulie 1929 și de Cameră la 23 iulie 1929, prin care Direcțiunea

¹⁵ *Eșuarea vaporului „Împăratul Traian”*, în „Universul”, Anul 45, Nr. 36, 14 februarie 1927, p. 1.

¹⁶ Situația vaporului „Împăratul Traian”, ca de altfel și a altor nave care au eșuat, a fost analizată de comandorul N. Ionescu-Johnson într-un articol intitulat *Naufragiul de la Constanța*, în „Adevărul”, Anul 48, Nr. 15394, 12 martie 1934, p. 1-2.

Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă a fost transformată în Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, care păstra structura și serviciile existente.¹⁷

Schimbarea cadrului organizatoric nu a dat rezultatele scontate, criza economică din anii 1929-1932 agravând situația, obligând SMR să închirieze pe diferite termene parte din nave companiilor înființate de către Spiridon Vlassopol și Alexandru Vlasov, astfel că în cursul anilor 1932-1933 s-au putut cumpăra patru vapoare mixte de mare tonaj, „Ardeal”, „Alba-Iulia”, „Peleş” și „Suceava”. Dintre acestea, „Ardeal” a fost destinat să deservească linia Dunăre–Levant, iar cu celelalte trei s-a înființat linia Dunăre–Mediterraneană Occidentală, menită a dezvolta exportul românesc în țările din jurul acestei mări și a deschide noi debușeuri produselor naționale.

Anul 1933 a marcat revirimentul SMR, iar cele două companii private aduceau, la rândul lor, venituri consistente la bugetul de stat. Cu toate acestea, SMR nu era o companie profitabilă, fiind subvenționată de la bugetul de stat, ceea ce a impus noi măsuri organizatorice pentru îmbunătățirea situației sub toate aspectele.

Conform unei alte legi, din 4 mai 1934, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă a fost transformată în Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, rămasă în aceeași structură organizatorică.

În acel context, Consiliul de administrație al Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicații pe apă, condusă de inginerul Toma Gâlcă, a aprobat cumpărarea flotei de comerț a societății de navigație maritimă „România”, compusă din marile vapoare de marfă „Siretul”, „Oltul” și „Prahova”. Prin achiziționarea celor trei vapoare de mare tonaj, „SMR spera că va putea răspunde mai bine nevoilor economiei naționale și va ușura schimbul produselor românești în străinătate. Pentru stabilirea prețurilor de cumpărare a celor trei vase, a fost numită o comisie formată din amiral G. Mărgineanu, inginer I. Ghica, subdirector al SMR și comandor Eugeniu Roșca, din marina regală. După o minuțioasă expertiză, membrii comisiei au stabilit prețuri pentru cele trei nave astfel: «Oltul» 7 125 000 lei, «Prahova» 6 439 000 lei și «Siretul» 3 960 000 lei, care au fost aprobate de către consiliul de administrație al regiei porturilor”¹⁸.

Cumpărând aceste vapoare, SMR a urmărit mărirea capacității de transport, scoaterea din circulație a vapoarelor vechi, uzate, care nu mai corespundeau

¹⁷ Pe larg, *Lege pentru crearea Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă*, însoțită de Expunerea de motive a D-lui Ministru V. Madgearu, Avizul Consiliului Legislativ și Raportul de la Cameră, București, Editura Curierul Judiciar, 5. A. Strada Ariei, No. 5, 1929.

¹⁸ S. M. R. a cumpărat nouă vapoare. *Începe construcția vaporului de călători „Regele Carol II”*, în *Curentul*, Anul 7, Nr. 2305, 5 iulie 1934, p. 5.

cerințelor vremii și erau neprofitabile. Navele achiziționate urmau să efectueze transporturi pentru Siria, Palestina și Egipt, cu escale în porturile: Istanbul, Pireu, Haifa, Tripoli, Beirut, Ibia, Port Said, Volo și Alexandria.

În acel context s-a aprobat lansarea comenzii pentru construirea unui vapor modern de călători, care urma să fie numit „Carol al II-lea”, destinat a face curse regulate între Constanța și Alexandria, acesta urmând să aibă următoarele caracteristici: „lungimea de 125 m, lățimea de 16.50 m, adâncimea de 6 m, viteza maximă de 21 mile pe oră. Va putea transporta 70 călători la clasa I, 80 călători la clasa a II-a și 200 la clasa a III-a. Va putea încărca în același timp 600 tone mărfuri. Vaporul va avea instalațiuni frigorifere care vor permite exportul în Orient a cărnurilor, păsărilor tăiate și ouălor. Va fi tot ce este mai nou ca tehnică și confort. Va consta 200 milioane lei. Proiectele acestui vapor au fost făcute de d. ing. Toma Gâlcă. Astfel, Serviciul Maritim Român va putea lupta cu mai mult succes cu concurența vaselor străine”¹⁹.

O schimbare majoră în privința concepției de organizare a marinei comerciale a avut loc în anul 1936, ca urmare a înființării Ministerul Aerului și Marinei, prin Înaltul Decret nr. 2620 din 14 noiembrie 1936, care avea ca atribuții coordonarea tuturor activităților și serviciilor aeriene și maritime. În acord cu noul cadru legislativ, NFR și SMR au fost trecute de la Administrația Comercială a Porturilor la ministerul nou înființat.

Anul 1938, considerat apogeul dezvoltării economice a țării în perioada interbelică, a marcat un salt în activitatea financiară a SMR prin intrarea succesivă în serviciu a motonavelor „Transilvania” și „Basarabia”, ambele construite la șantierele *Burmeister & Wain* din Copenhaga. Sosită la Constanța în ziua de 26 iunie 1938, după două curse de probă și antrenarea echipajului în lungul litoralului Mării Negre, motonava „Transilvania” a plecat oficial în prima cursă pe linia maritimă Constanța–Alexandria la 12 septembrie 1938.

„Basarabia”, sosită în Constanța la 26 septembrie 1939, a plecat în prima cursă tot la Alexandria în ziua de 13 octombrie 1939. Așadar, „Transilvania” și „Basarabia” au fost destinate pentru curse de la Constanța la Alexandria, iar vapoarelor „Dacia”, și „România” le-a fost stabilită misiunea de transport pe nou înființata linie maritimă Constanța–Cipru. Ca urmare a noilor achiziții, în toamna anului 1938, SMR dispunea de cinci vase de pasageri, șapte vase mixte (transport pasageri și mărfuri) și două cargoboturi, care deserveau liniile de navigație existente.

¹⁹ *Ibidem.*

În privința veniturilor realizate din exploatarea navelor la dispoziție, s-a realizat o creștere constantă a acestora:²⁰

Anii	Călători	Mărfuri (tone)	Încasări (lei)
1934/1935	40 573	228 850	141 531 709
1935/1936	41 714	251 069	159 240 371
1936/1937	38 122	333 055	172 470 769
1937/1938	39 996	345 655	201 505 673
1938/1939	44 021	350 063	214 639 303

Rezultatele obținute se datorau creșterii constante a numărului de vase și a tonajului, deschiderii de noi linii de comunicații maritime în Marea Neagră și în bazinele Mării Mediterane. În exercițiul financiar 1938/1939, vapoarele SMR au efectuat 125 de curse, au parcurs 381 957 mile, operând în 46 de porturi situate în 17 state, transporturile executându-se din sau spre porturile românești, precum și între porturi din alte state decât România, în funcție de solicitările primite. În anul 1939, cele șase linii de transport maritime existente executau curse regulate, astfel:²¹

Linia	Denumirea	Nave care operau	Porturi
I și II		„Transilvania”	Alexandria, Port Said, Tripoli, Istanbul, Izmir
		„Basarabia”	
		„Dacia”	
		„România”	
		„Regele Carol I”	
III	Cipru	„Dacia”	Larnaca
		„România”	
IV	Egee	„Durostor”	Pireu, Salonic, Styli, Catacolo
V	Mediterana Occidentală	„Alba Iulia”	Malta, Genova, Marsilia
		„Ardeal”	
		„Suceava”	
		„Peleş”	

²⁰ AMNR, *fond Microfilme*, rola P 3.1161, c. 109.

²¹ *Ibidem*, rola P 3.1164, c. 729-730.

VI	Levant	„Ardeal”	Beirut, Haifa, Jafa, Tel Aviv
		„București”	
		„Oituz”	
		„Peleş”	
		„Suceava”	
VII	Occident	„Bucegi”	
		„Carpați”	
		„Suceava”	

Situația internațională din Europa, îngrijorătoare începând cu anul 1938, marcată de anexarea Austriei și dezmembrarea Cehoslovaciei de către Germania nazistă, a evoluat nefavorabil până la starea de război la începutul lunii septembrie 1939, când, în zilele de 1 și 17 ale lunii, armatele Germaniei și ale URSS au atacat și ocupat Polonia, împărțită în cele din urmă între cele două state în acord cu prevederile Pactului Ribbentrop-Molotov din 23 august 1939.

Deși neutră față de conflictul de la granița sa de nord, România, prin conducerea sa politică și militară, a conștientizat starea de insecuritate în care se afla, mai ales în condițiile în care cele două state agresoare aveau o atitudine inamică față de autoritățile române, care permisese intrarea în țară a autorităților civile și militare poloneze, dar și a unui mare număr de militari și civili din țara ocupată și împărțită, în acord și cu respectarea legislației internaționale. La 30 august 1939, cu două zile înainte de declanșarea celui de al Doilea Război Mondial, navele Serviciului Maritim Român se aflau în diferite situații în porturile în care operau.²²

Denumire	Tonaj	Situația	Plecarea din țară	Destinația	Sosire în țară
VAPOARE POȘTALE					
„Transilvania”	6 672	Beirut			3 septembrie
„Basarabia”	6 672	Constanța, staționează	31 august	Alexandria	10 septembrie
„Dacia”	3 419	Haifa		Beirut	2 septembrie
„România”	3 151	Constanța	3 septembrie	Beirut	16 septembrie

²² *Ibidem*, rola P 3.1164, c. 693.

„Regele Carol I”	2 369	Galați	–	–	–
VAPOARE MIXTE					
„Alba Iulia”	5 695	Constanța, descarcă	21 septembrie	Marsilia	26 octombrie
„Peleş”	5 695	Spre Pireu		Marsilia	27 septembrie
„Suceava”	5 695	Constanța, reparații			
„Ardeal”	5 695	Constanța, descarcă	19 septembrie	Port Said	15 octombrie
„București”	2 499	Galați, încărcă	6 septembrie	Port Said	6 octombrie
„Oituz”	2 525	Beirut		Port Said	18 septembrie
„Durostor”	1 309	Salonic		Pireu	5 septembrie
CARGOBOTURI					
„Carpați”	4 336	Brăila, descarcă	20 septembrie	Hamburg	20 noiembrie
„Bucegi”	4 330	Haifa, descarcă			2 septembrie
„Sulina”	5 700	În construcție la șantierul naval Palermo			
„Mangalia”	5 700				
„Cavarna”	5 700				
„Balcic”	5 700				

La aceeași dată, vasele maritime proprietatea unor companii sau armatori, care navigau sub pavilion românesc, se aflau în următoarea situație: „Carmen Sylva”, proprietatea Companiei „Capato & Macri”, în Orient; „Danubius”, proprietar Mateo Loewensohn, în străinătate; „Siretul”, „Prahova” și „Oltul”, proprietatea Companiei „Ing. Vlasov”, în cursă America–Polonia, America–Italia; petrolierele „Câmpina”, „Steaua Română” și „Oltenia”, proprietatea Companiei petroliere „Steaua Română”, în cursă Italia – America, Italia–Genova, Londra.²³

În anul 1939, navele Serviciului Maritim Român efectuau curse pe trei linii maritime, astfel Linia I: Constanța–Istanbul–Pireu–Alexandria–Beirut cu motonavele „Transilvania” și „Basarabia”, considerate insuficiente. Se aprecia că pentru această linie maritimă era necesară o a treia motonavă, pentru a se putea utiliza

²³ *Ibidem*, c. 692.

constant două, una trebuind să se afle la programul de întreținere, reparație și curățenie. Prin aceasta se urmărea și evitarea suprasolicitării motoarelor principale și auxiliare ale navelor. Linia a II-a Constanța–Haifa–Tel Aviv era deservită de nave vechi, „Regele Carol I”, „România” și „Dacia”, care, deși făceau față cerințelor, aveau o rentabilitate scăzută. Linia a III-a: Dunăre–Mediterraneană Occidentală, de la Brăila–Sulina–Istanbul–Malta–Napoli–Genova–Marsilia–Barcelona, întreruptă temporar din cauza războiului civil din Spania (1936–1939), era deservită de două nave tip „Ardeal”, considerate învechite și mari consumatoare de combustibil (*Anexa nr. 1*).

Pentru navigația pe Dunăre se dorea ca navele maritime să fie de tonaj mai mic, pentru a beneficia de taxe reduse cu 40–60%, stabilite de către Comisia Europeană a Dunării. În perspectiva dezvoltării flotei comerciale, se avea în vedere înființarea Liniei a IV-a Dunăre–Levant, care să fie deservită de trei motonave noi, tip „Sulina”, iar pe Linia a V-a Dunăre–Arhipelag (Marea Egee), nava „Durostor” să fie înlocuită cu una nouă tip „Sulina”. În sfârșit, Linia a VI-a, Dunăre–Occident, neregulată în 1939, deservită de vapoarele „Carpați” și „Bucegi”, pentru a funcționa în regim de curse regulate avea nevoie de încă două motonave a 7 000–8 000 de tone, prevăzute cu instalații frigorifice, construite cu un pescaj de minimum 25 de picioare, care să confere siguranță de navigație în Oceanul Atlantic.

Se aprecia că erau necesare șapte motonave noi, cu tonaj între 3 500–6 500 de tone. Acestea trebuia să li alăture trei tancuri petroliere și două motonave cu pescaj mic, pentru a anihila concurența liniei ungare „Detert”.²⁴ Deși erau ofertanți pentru construirea navelor necesare Serviciului Maritim Român, se considera că o asociere a Șantierelor Navale Galați cu firma germană „Otto-Wolf” era oportună, având în vedere că mijloacele dorite se realizau în țară, iar costurile se plăteau în lei. Pe de altă parte, se aprecia că navele tip „Sulina”, care se fabricau în șantierul naval din Italia (Genova și Palermo), erau cele mai indicat a fi construite, având în vedere rentabilitatea, determinată de consumuri și taxe de navigație.

Necesarul de motonave pe linia Dunăre–Occident a fost completat cu „Mangalia”, dar prima navă românească care a operat pe linia Constanța–New York a fost „Sulina”, care a ajuns în marele port nord-american la 25 septembrie 1939 pentru a încărca materiale comandate de statul român, destinate MÎA și MAM. Rezultă că depășirea perioadei grele a crizei economice și financiare mondiale, din anii 1929–1933, a fost urmată de elaborarea unui program de dezvoltare a flotei comerciale românești, izvorât și din concluziile desprinse în urma analizei activității SMR.

²⁴ *Detert*, companie de navigație maghiară, cu sediul la Budapesta, care opera pe linia Budapesta–Sulina–Istanbul–Alexandria.

Studii și propuneri pentru dezvoltarea flotei comerciale maritime

Problema programului de construcție a navelor pentru flota comercială maritimă a României s-a aflat în atenția specialiștilor în domeniu imediat după realizarea României Întregite, astfel că în anii '30, odată cu relansarea economică după criza din anii 1929–1933, au fost elaborate mai multe studii care au fost supuse atenției factorilor de decizie și luate în considerare în anul 1937, când a fost lansată comanda la „Cantieri Navali Riuniti” cu sediul la Genova.

Programul a fost bine apreciat în anul 1938 de contraamiralul Cesar Boerescu²⁵, atunci președinte al Comitetului de direcție al SMR, care considera că „cele patru motonave tip «Sulina» în construcție la Palermo sunt nave mixte, cu tonaj de registru net mic, cu consumație și viteză economice, dar cu capacitate de încărcământ mare. În acest gen trebuiesc construite motocargourile propuse mai sus”²⁶.

Chiar în contextul declanșării celui de al Doilea Război Mondial, al situației incerte a României determinată de revizionismul care se manifesta în URSS, Bulgaria și Ungaria, sprijinite de Germania și Italia, la Serviciul Maritim Român au fost elaborate studii privind dezvoltarea flotei comerciale a statului român. Astfel, la 27 octombrie 1939, contraamiralul (r) C. Boerescu, președintele Comitetului de direcție al Serviciului Maritim Român, și comandorul (r) Gh. Constantinescu, directorul serviciului, au transmis generalului Paul Teodorescu studiul „Considerațiuni preliminare pentru întocmirea unui program de investiții în scopul dezvoltării flotei noastre comerciale maritime”, care cuprindea un istoric al instituției înființate în anul 1886 și considerații preliminare pentru întocmirea unui program de investiții în scopul dezvoltării flotei comerciale maritime a României, un document amplu, ambițios, cu argumentări considerate viabile, dar și discutabil în contextul imprevizibilității evoluției situației geopolitice și geostrategice pe termen scurt.

Dat fiind faptul că documentul era amplu, de la Ministerul Aerului și Marinei se solicita celor doi autori rezumarea conținutului, astfel că directorul acestuia, Gheorghe Constantinescu, a elaborat un alt document, intitulat „Considerațiuni asupra stării generale a parcului de nave SMR și a programului de construcții noi”²⁷, în care arăta că, la data întocmirii documentului, structura pe care o conducea dispunea de patru nave de pasageri, cinci mixte (pasageri, mărfuri), patru

²⁵ Mariana Păvăloiu, *Viceamiralul Cesar Boerescu în slujba Marinei Militare și a Serviciului Maritim Român*, în „Marina Română”, Nr. 3 (106) 2005, p. 33-34.

²⁶ AMNR, *fond Microfilme*, rola P 3.1173, c. 719.

²⁷ *Ibidem*, rola P II 3. 1170, c. 353-365.