

# UN DOCUMENT AL INSPECTORATULUI GENERAL AL NAVIGAȚIEI ȘI PORTURILOR DESPRE ACTIVITĂȚEA PE DUNĂRE ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI BALCANIC

Andreea ATANASIU-CROITORU\*  
Gabriel-Felcian CROITORU\*\*

## Abstract:

*The Romanian county modern constitution is tide especially, in the Romanian historiography, by the culmination moment of the united Romania, from 1918. So is easy to omit the fact that in the process of The Great Romania constitution a phase it was the Second Balkans War and his consequences.*

*In this context, in the action developed on the Danube during the Second Balkans War, we choose to integral publish, a document emitted by the Giurgiu Harbor Master's Offices found in the Inspectorate Of Navigation And Harbors from the Galați National Archives County Office in which are noted, in details (with hours and days) for a month, the main events happened in the Giurgiu Harbor jurisdiction area and all the dictates received from the superiors, this document is very important also for knowing the naval history and the Romanian Harbors history.*

Formarea statului român modern este legată îndeobște, în istoriografia românească, doar de momentul culminant, al constituirii României întregite, din 1918, trecându-se astfel destul de ușor cu vederea faptul că în procesul de constituire a României Mari, o etapă a reprezentat-o al Doilea Război Balcanic și de consecințele sale.

Una din explicațiile cele mai comode ar fi că, exceptând lucrările de dinainte de izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, în intervalul cuprins între 1945 și 1989, conflagrația amintită a fost, de regulă, un subiect dificil de abordat, în condițiile în care politica oficială a regimului comunist propovăduia obsesiv neamestecul în treburile interne ale altor state. Situația era în mod clar de evitat, dacă mai ținem seama de faptul că în perioada cuprinsă între primii ani ai secolului al XX-lea și începutul Primului Război Mondial, România ajunsese la un grad de dezvoltare în care, prin factorii de decizie politico-diplomatici, să poată cochetă cu gândul implicării în unele proiectele ce priveau spațiul balcanic.

---

\* Expert Patrimoniu Naval, Muzeul Marinei Române Constanța.

\*\* Institutul de Turcologie și Studii Central-Asiatice, Universitatea „Babeș Bolyai” Cluj-Napoca.

După ce Primul Război Balcanic s-a încheiat cu înfrângerea Turciei în fața aliaților balcanici (Bulgaria, Grecia, Serbia și Muntenegru) fără însă a rezolva problemele zonale – România păstrându-și o neutralitate cu rezerve<sup>1</sup>, soluțiile oferite prin Tratatul de la Londra (17/30 mai 1913) s-au dovedit a fi departe de a soluționa așa-numita „problemă balcanică”. Această stare de lucruri a determinat izbucnirea celui de-al Doilea Război Balcanic, cu o nouă structură a beligeranților, Bulgaria aflându-se de această dată singură împotriva foștilor aliați. În noile condiții, România a ales să renunțe la neutralitate, schimbarea atitudinii fiind legată de rectificarea graniței dobrogene, trasată în 1878.

Acțiunea militară a României împotriva Bulgariei a avut la bază planul de operațiuni militare elaborat de Marele Stat Major, condus de generalul de divizie Alexandru Averescu, în prima jumătate a anului 1913, sub denumirea cifrată de „Ipoteza nr. 1 bis”; potrivit planului, armata română urma să fie concentrată rapid de-a lungul Dunării și în Dobrogea, în scopul declanșării unei ofensive viguroase, cu totalitatea forțelor, la sud de fluviu<sup>2</sup>.

După mobilizarea armatei, Comandamentul român a ales ca puncte de trecere a Dunării două sectoare: Bechetul, în fața Rahovei (Oreahovo) și Corabia, în dreptul vărsării Iskerului, unde s-a instalat și Marele Cartier General. Aici s-a hotărât ca majoritatea unităților române să treacă fluviul pe podul de vase de la Siliștioara, lângă Corabia, aproape de podul unde fusese construit podul din 1877<sup>3</sup>.

Cu toate că evenimentele din perioada 1912-1913 au fost serios abordate după 1990, rămân încă destule contribuții ce mai pot fi aduse pentru interpretarea subiectului, care să poată contribui, câtuși de puțin, la o analiză pertinentă a premizelor declanșării Primului Război Mondial, cele două conflicte balcanice nefiind, în fond, decât o avanpremieră a primei mari conflagrații mondiale.

În acest context, în cadrul cunoașterii acțiunilor desfășurate pe Dunăre în perioada celui de-al Doilea Război Balcanic, am ales să publicăm integral, un raport al Căpitaniei portului Giurgiu, aflat în Fondul Inspectoratului General al Navigației și Porturilor din cadrul Direcției Județene a Arhivelor Naționale Galați, în care sunt cuprinse, detaliat pe zile și ore, timp de o lună, evenimentele derulate în zona de jurisdicție a portului Giurgiu, și toate ordinele primite de la forurile superioare, actul constituindu-se într-un document important și pentru cunoașterea istoriei marinei și porturilor românești<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Istoria României în date*, Editura Enciclopedică, București, 1971, p. 293.

<sup>2</sup> *Istoria militară a poporului român*, V, Editura Militară, București, 1988, p. 275-276.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 277.

<sup>4</sup> Documentul a fost trimis cu adresa de înaintare nr. 1.012 din 22 iulie 1913, în care căpitanul portului Giurgiu specifică: „Domnule Inspector General, la ordinul circular 2.685 din 5 Iulie 1913, am onoarea a înainta alăturatul memoriu, iar evenimentele ce se vor succede în perioada următoare, vor forma un alt memoriu. Cu acest prilej, țin a depune la cunoștința dumneavoastră, și e de datoria mea a o face, că personalul acestui oficiu m-a secondat cu tot zelul în realizarea diferitelor însărcinări primite, de n-am destule cuvinte de mulțumire și laudă, în special pentru copistul cl. II Spiru Florescu” (Direcția Județeană a Arhivelor Naționale (în continuare D.J.A.N.) Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 18/1913, f. 198).

## «Fapte și date după Decretarea Mobilizării»

În virtutea ordinului de mobilizare<sup>5</sup> nr. 264/1913 ce am primit de la Comandamentul Marinei Militare, prin care mi-se indică misiunea mea de Comandant Militar al portului Giurgiu în cas de mobilizare și după decretarea mobilizării, am luat contact cu Comandamentul trupelor de acoperământ – grănicerii continuând serviciul lor de patrulare în port și pe frontieră – dând toate lămuririle de care avea nevoie, pe lângă instrucțiunile militare ce avea, și fixând numărul posturilor fixe de santinelă pentru o mai deosebită supraveghere. Astfel, s-a stabilit în comun acord a fi santinele în port<sup>6</sup>, la dana petroliferă; atelierile Serviciului Hidraulic; podul peste bazinul Sfântu Gheorghe; fabrica de cherestea din insula Cioroiu; insula Sfântu Gheorghe unde trebuia a se concentra toate bărcile pescarilor; în largul cheului Ramadan pentru paza mărfurilor neridicate de la magaziile diferitelor agenții din port; în bazinul Sfântu Gheorghe, unde se efectuau încă operațiuni reduse de încărcări; și la depozitele de lemne de salcie de la tabia mică și mare ce învecinește orașul, iar pe linia de frontieră se exercită patrularea cu trupe de acoperământ ce aparțineau sectorului din care face parte portul.

Trupele active primind ordinul de plecare, ele au fost înlocuite cu milițieni, care mai târziu au fost retrași din port, nefiind uniform echipați și nici apti pentru serviciul chemat a îndeplini, rămânând numai grănicerii, iar milițienii în posturile mai secundare.

De tot ce se observa de aceste posturi, în zona portului, se ordonase a mi se raporta imediat și pe lângă consemnul ce aveau, mai aveam îndatorirea de a controla identitatea celor ce frecventau portul, cerându-le actul de legitimație, liberat de mine, că sunt funcționari din port, personal de la agenții, sau echipaje de pe vasele ce staționau în port sau în limitele portului<sup>7</sup>, iar pe cei suspecți a-i aduce în port, unde în stabilimentul reședință, spre a fi confrunțați și recunoscuți cu concursul siguranței în port.

---

<sup>5</sup> Mobilizarea generală a fost ordonată de regele Carol I la 22 iunie/5 iulie 1913, prin Înaltul Decret nr. 4.809, publicat în „Monitorul Oficial” și în presă (Mihai Macuc, *România, Balcanii și Europa*, II, Editura ANI, București, 2007, p. 118).

<sup>6</sup> Noul port al orașului Giurgiu, terminat în mare parte în 1910, dar inaugurat oficial în anul 1906, denumit Ramadan, după numele fostului ostrov, era așezat la km. 493 al Dunării, la o altitudine de 21,18 metri, fluviul având în dreptul său o largime cuprinsă între 1.143 și 2.828 metri și o adâncime medie de 10,7 metri. Din structura portului Giurgiu făcea parte punctele Ramadan (cu bazinul de iernat și zona petroliferă), Sf. Gheorghe și Smârda, la care se adăugau atelierile Serviciului Hidraulic și Șantierul Naval (Gabriel-Felician Croitoru, *Evoluția portului Giurgiu de la origini până în 1945*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2007, p. 109-110).

<sup>7</sup> Afirmațiile căpitanului portului Giurgiu erau întemeiate, atâta vreme cât la 14/27 iunie 1913, Peter Herges, comandantul vasului poștal „Karl Ludwig”, sub pavilion austro-ungar, semnala într-un memoriu către Căpitania portului Giurgiu, un caz de dezertare al unor soldați bulgari: „Astăzi, 14/27 iunie 1913, venind cu vaporul meu sub pavilion austro-ungar în portul Ramadan, au dezertat, părăsind vasul, trei soldați bulgari, ce făceau parte din călătorii aflători la bordul vasului. Un sergent bulgar, care de asemenea făcea parte din pasagerii de pe bord, observând dezertarea, s-a luat după dezertor, fără a-și da seama ce face, cu intenția de a împiedica dezertarea. Grănicerii români împiedicându-l de a urmări dezertorii, sergentul bulgar s-a opus ordinelor lor, din care cauză sergentul bulgar a fost arestat. Văzând aceasta, militarii bulgari,

Cu aceste măsuri, s-a reușit a se atinge atât scopul siguranței mărfurilor, al operațiunilor, al stabilimentelor, etc. și al nestrecurării oamenilor fără câpătâi, mai ales în punctele ce meritau o mai mare atențiune.

La 24 Junie a.c., se primește de noi, ordinul telegrafic extra urgent și secret No. 54 al Dlui. Comandor Spiropol<sup>8</sup>, șeful statului major al Marinei Militare, de a rechiziționa remorchere oricare și a expedia la Corabia, șlepurile „Antonios”<sup>9</sup>, „Zisimos” și „Polixenia” încărcate cu cărbuni.

Aceste trei șleपुरi sub pavilion Elen, încărcate cu cărbuni de Cassa Wender la Brăila, aveau destinația a merge la Rusciuk, primul a preda materialului Dlui. Jean Apostolide, iar celelalte două Dlor. Culmi și Miteff, toți din Rusciuk.

Or, atingând portul Giurgiu, și aflând de noile complicațiuni, Căpitanii șlepurilor au refuzat a mai merge la destinație, și pentru mai multă siguranță, s-au prezentat la acest oficiu cerând să li se permită de a părăsi locul de acostare ce-l aveau în amonte la Ramadan și să meargă pe canalul Smârda<sup>10</sup> în direcția malului Roșu, de la coada ostrovului Mocanu<sup>11</sup>.

---

care în frunte cu un locotenent, se aflau în număr mare pe bordul vasului meu, s-au revoltat și împiedicând plecarea vaporului meu, cu amenințări grave, cerceau liberarea sergentului bulgar arestat” (D.J.A.N. Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 18/1913, f. 50).

<sup>8</sup> Ion Spiropol (1864-?), contraamiral. Absolvent al cursurilor Școlii Navale din Brest, Franța, cu gradul de sublocotenent (1882). După revenirea în țară a fost repartizat la Corpul Flotei. În 1890, a primit comanda canonierei „Bistrița”, iar în 1892 a fost numit comandant secund al bricului „Mircea”, la bordul căruia a participat la serbările columbiene de la Genova. Comandant al portului Constanța, căpitan de port cl. I la Galați și, apoi, la Brăila, comandant al Apărării submarine (1897), comandant al Diviziei de Dunăre (1898), al crucișătorului „Elisabeta” (1902) și al Monitorului „I. C. Brătianu” (1907), director al Arsenalului Marinei din Galați (1909), profesor la Școlile Marinei din Constanța (1903-1904) ș.a. În anul 1913 a participat la cel de-al doilea război balcanic, iar la începutul campaniei din 1916, în grad de contraamiral, a îndeplinit funcția de șef de Stat Major în cadrul Comandamentului Marinei Militare. În anul 1917, a fost numit comandant al Flotei române de transport pusă în serviciul armatei ruse, calitate în care a supravegheat evacuarea navelor la Odessa și mai târziu la Kerson. Ultima funcție deșinută în serviciul activ al marinei, a fost cea de comandant al Diviziei de Dunăre (1918). În aprilie 1919 a trecut în rezervă. De-a lungul întregii sale cariere, a elaborat valoroase studii asupra apărării strategice, a întocmit lucrările pentru amenajarea portului militar de la Brăila, a poligonului Mahmudia ș.a. (*Dicționar enciclopedic de marină* (în continuare DEM), I, coordonator comandor (r) Anton Bejan, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 469).

<sup>9</sup> Șlepul „Antonios”, pavilion elen, cu corp și punte de fier, a fost construit în anul 1904, la Șantierul naval „Hartmann”, având dimensiunile 51,90 x 9,70 x 4,08 m., pescaj maxim 3,75 m., capacitate maximă de încărcare 1.412 tone (Al Vasilescu (căpitanul portului Brăila), *Anuarul Dunărei – 1930*, Imprimeria Națională, București, 1930, p. 80-81).

<sup>10</sup> Canal navigabil al Dunării, pe care se afla unul din porturile orașului Giurgiu. Până la construirea portului Ramadan (1906), portul Smârda a constituit principala alternativă a portului „oficial” al orașului, Sf. Gheorghe. Spre deosebire de acesta din urmă, portul Smârda avea avantajul portului natural și al unei deschideri largi, ceea ce îndepărta riscul eșuării sau înnămolirii navelor, dar și dezavantajul depărtării de oraș (circa 3 kilometri) și inexistenței unor drumuri ușor accesibile, în special toamna și primăvara (Gabriel-Felician Croitoru, *op. cit.*, p. 104).

<sup>11</sup> Insulă din imediata apropiere a orașului Giurgiu, situată între Dunăre și brațul Smârda.

În acea zi, remorcherul „Ernest” ce voia a adăuga la convoiul său încă un șlep și să continue apoi drumul la vale, a luat și aceste vase de le-a dus la punctul dorit, și în aceeași zi primind sus menționatul ordin categoric și care nu suferea nici discuție și nici întârziere, am notificat Căpitanului Remorcherului „Ernest” să fie gata de plecare la deal.

Furnizându-i materialul de care mai avea nevoie: 27 kilograme ulei Schubarff (net) marca 2 nule, 81 kilograme și 500 de grame ulei regal din țară marca 2 nule și 7 tinichele goale pentru pus aceste unsori și pentru care i-a liberat comerciantului furnizor Dl. Grigore Marinescu<sup>12</sup> chitanță provizorie cu sigiliul Căpitaniei și contrasemnată de Căpitanul remorcherului, că a primit acest material la bord; în ziua de 25 Junie, ora 12.30 a.m. (noaptea de 24-25 Junie), a pornit la deal numai cu șlepurile „Antonios”, „Zisimos”, ca să meargă mai iute.

În ziua de 25 Junie, ora 5.30 p.m. după ce am dat remorcherului „Cuza Vodă”<sup>13</sup> – trimis aici de Căpitania Brăila – cu 150 kilograme ulei Schubarff, marca OD, dând iar chitanță Dl. Grigore Marinescu cu sigiliul Căpitaniei și contra semnată de Căpitanul Vasului c-a primit acest material la bord; a pornit la deal cu șlepul „Polixenia”, recomandându-i ca ajungând pe „Ernest”, să formeze un singur convoi.

Ca delegat a însoți convoiul am numit pe gardianul Marinescu Simion<sup>14</sup>, de la această Căpitanie, care sosind la Corabia la 26 Junie ora 12 noaptea, s-a prezentat a doua zi, 27 Junie dimineața Domnului Comandant al Diviziei de Dunăre<sup>15</sup>, spre a-i raporta de sosirea a 3 șleपुरi cu cărbuni la remorca lui „Ernest” și „Cuza Vodă”.

Remorcherul „Cuza Vodă” a pornit apoi de acolo la deal, spre Calafat să ia 2 șleपुरi „Muntenia”, ale Băncii Agricole, și să le înapoieze, să ia din Turnu Măgurele șlepul „Fred”<sup>16</sup>, continuând apoi urgent drumul la Brăila. Șleपुरile cu cărbuni au rămas acolo,

---

<sup>12</sup> Impieगत în cadrul Agenției N.F.R. din Giurgiu. În anul 1913, în cadrul agenției locale își desfășurau activitatea: Ioan Raicovici – agent principal, Luca Economu – agent cl. 3, Grigore Marinescu – impieगत cl. 2, Gheorghe Bărbulescu – impieगत cl. 4, Constantin Economu – impieगत cl. 2, Constantin Nicolaescu – impieगत cl. 5, Ioan Zamfirescu – impieगत cl. 3, Ioan Georgescu – impieगत cl. 3, Al. Stegărescu – impieगत cl. 4, Eugeniu Clement – impieगत cl. 3, Constantin Anastasin – impieगत cl. 3, Ulpiu Sterian – impieगत cl. 4, Petre Donovici – impieगत cl. 4 și Alexandru Damboianu – impieगत prov. (*Calendarul maritim – 1913*, an. V, Tipografia „G. Ionescu”, București, 1913, p. 303).

<sup>13</sup> Remorcherul „Cuza Vodă”, construit în anul 1894; deplasament 58,32 tone, dotat cu un motor ce dezvoltă 100 CP, avea în anul 1913 portul de bază la Brăila (*Lista de bastimentele române (războiul și comerț) aflate înscrise la 1 ianuarie 1913*, Tipografia „Nouă”, Galați, 1913, p. 14).

<sup>14</sup> Vezi nota 12.

<sup>15</sup> Divizia de Dunăre, mare unitate tactic-operativă a Marinei Militare, înființată la 26 februarie 1896, odată cu Divizia de Mare, prin reorganizarea Corpului Flotei, cu misiunea de a coopera cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial și de a asigura transporturile fluviale necesare armatei și economiei. Ca și Divizia de Mare, Divizia de Dunăre a primit o organizare și înzestrare corespunzătoare, având ca elemente de bază în compunerea inițială: Forța navală fluvială cu bastimentele „România”, „Bistrița”, „Oltul”, „Siretul”, „Alexandru cel Bun”, „Șoimul” ș.a.; Apărarea fixă fluvială (mine torpile, obstrucții etc.) și Baza navală fluvială cu elementele necesare de logistică. Prin organizarea și dotarea succesivă, Divizia de Dunăre a devenit cea mai puternică forță fluvială de pe Dunăre (*DEM*, I, p. 173).

<sup>16</sup> Șlepul „Fred” (ex „Fritz”), cu corp și punte de fier, a fost construit în anul 1895, la Budapesta, având dimensiunile 51,70 x 8,65 x 4,14 m., pescaj maxim 3,81 m., capacitate maximă de încărcare 1.256 tone (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 24-25).

Dnul. Comandor Poenaru<sup>17</sup> spunând că nu are nici un ordin în privința lor, care declarație comunicând-o D-lui Comandor Spiropol, când a trecut cu torpilor p-aici, a zis să le lasă să stea în portul Corabia. Remorcherul „Ernest” s-a înapoiat cu gardianul, sosind aici la 27 Junie, ora 12 noaptea, iar a doua zi, 28 Junie dimineața, a fost pus în libertate, ne mai având nici un ordin a-i da și nici instrucțiuni de a-l reține în rezervă.

La 25 Junie, se primește ordinul telegrafic no. 45.710 de la Dnul. Comandor Spiropol de a trimite la kilometrul 457 un remorcher în ajutorul șalupei „Smârdan”<sup>18</sup>, ce are șlepul N.F.R. 620 cu cărbuni la remorcă. Or, acest ajutor nu mai era necesar, căci șalupa „Smârdan” cu șlepul, sosise în acest port mai înainte de primirea telegrammei și puțin în urmă a sosit și „România”<sup>19</sup> de la deal, care, luând șlepul 620 la remorcă și-a reluat drumul spre Corabia, iar șalupa „Smârdan” urmând după puțin timp; acest vas, reușise a-și repara avaria ce alarmase autoritățile militare din aval și amonte, grăbindu-se a le trimite ajutoare, după cum se va vedea și din cele ce urmează.

Cazul cu șlepurile „Antonia”, „Zisimos” și „Polixenia” m-a făcut să semnez Comandamentul Marinei Militare, sosirea în curând în acest port a șlefului „Leonie”<sup>20</sup>, sub pavilion francez, informat a fi încărcat de la Reni cu orz pentru

---

<sup>17</sup> Dimitrie Poenaru (1860-1932), absolvent al Școlii Navale din Brest (1882). A îndeplinit funcțiile de ofițer la Depozitul Flotilei, Diviziunea Echipajelor; comandant al puitorului de mine „Alexandru cel Bun”, ofițer secund pe bricul „Mircea” (I) (1890); ofițer la bordul crucișătorului „Elisabeta”, cu care a participat la voiajul ocazionat de inaugurarea canalului Kiel (1895); comandant al Diviziei de Dunăre (1897) și al Școlii de Aplicație a Sublocotenenților de Marină (1898); director al Marinei în Administrația Centrală a Războiului (1900-1902); căpitan al portului Galați (1905); șef de Stat Major în Comandamentul Marinei (1905); comandant al crucișătorului „Elisabeta” (1906-1909); comandant al Diviziei de Mare (1910); director al Arsenalului Marinei (1912-1915), de unde a trecut în rezervă cu gradul de comandor (*Dicționar enciclopedic de marină* (în continuare DEM), II, coordonator comandor (r) Anton Bejan, Editura Semne, București, 2008, p. 146).

<sup>18</sup> Șalupa „Smârdan” se afla în dotarea Marinei Militare.

<sup>19</sup> „România” (ex „Ceocan”, ex „Prințul Vogoride”) a fost construită la Neuburg Kloster, lângă Viena, iar mașinile cu aburi care îi asigurau propulsia, erau fabricate la Florisdorf, în Boemia. După achiziționarea sa de către statul român, nava a fost dusă în Austria, la șantierul „Meyer” din Linz și transformată contra sumei de 181 300 lei, în navă de război. Refăcută, nava a fost rebotezată „România”, având următoarele caracteristici: lungime 35 m., lățime 4,80 m., pescaj 1,10 m. și depalsament 130 de tone, zburile cu diametrul de 1,50 metri și cârma de 2 metri asigurându-i o viteză de 10 noduri. Vasul dispunea de un armament format din 4 tunuri, cumpărate din Piemont și un echipaj format din 32 de oameni, care aveau în dotare puști cu capse. Primul comandant al navei, a fost numit căpitanul Anton Barbieri, fost instructor al fostei flotele a Moldovei. După readucerea în țară, „România” a fost încadrată în flotilă, printr-o cercemonie desfășurată în ziua de 2 august 1864, în portul Smârda din Giurgiu. Odată cu modernizarea marinei române, fluviale și maritime, „România” a intrat într-un con de umbră, fiind din ce în ce mai puțin folosită în cadrul manevrelor militare sau la misiuni importante militare sau civile, rolul său limitându-se la acela al unei nave de servitudine, efectuând misiuni de remorcare sau transport (spre exemplu, în anul 1913, nava era trecută pe lista bastimentelor de război ca „remorcher cu roate”) (Gabriel-Felician Croitoru, „România” – prima navă modernă de război, în „Orizont giurgiuvean”, an III, nr. 49 (74), 31 ianuarie-13 februarie 2007, p. 9).

<sup>20</sup> Șlepul „Leonie”, pavilion francez, cu corp și punte de fier, a fost construit în anul 1893, la Șantierul Naval „Sch. Hartmann”, având dimensiunile 52,00 x 9,75 x 4,00 m., pescaj maxim 3,77 m., capacitate maximă de încărcare 1.300 tone (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 98-99).

Bulgaria, pe care șlep, remorcherul „Valerianos”, sub pavilion grec ce-l remorca, îl va trece aici remorcherului „Aliance”<sup>21</sup>, sub pavilion rus; la întrebarea ce am făcut-o: dacă să-l rețin sau nu, răspunzându-mi-se să-l las liber, m-am conformat. Acest caz s-a supus detaliat la cunoștința Onor Inspectoratului General al Porturilor cu raportul nostru no. 774 din 28 Junie a.c.

În aceeași zi de 25 Junie, s-a dispus încetarea curselor N.F.R. între Giurgiu și Rusciuk, cum și ridicarea pontoanelor de către Serv. Hidraulic<sup>22</sup>.

La 26 Junie, sosește aici remorcherul „Horia”<sup>23</sup>, trimis de Căpitănia portului T. Măgurele, care ne informează că pune acest vas rechiziționat la dispoziția noastră în urma ordinului ce are de la Dnul. Comandor Spiropol cu telegrama no. 56, și bănuind că e trimis în ajutorul șalupei „Smârdan”, care cu propriile sale mijloace sosise aici și plecase la deal cu „România”, și acum nu mai aveau nevoie de el, l-am pus în libertate, plecând la vale.

La 27 Junie, Căpitănia Brăila ne semnaleză cu telegrama no. 34, de a opri șalupa „Cuvioasa Parascheva”, chiar din drum de e posibil, a nu merge la Rusciuk; ori, cu toată atenția dată, nu s-a zărit acest vas, decât în ziua de 4 Julie, când a sosit în acest port sub pavilion belgian, cu numele de „Gand” și ca proprietate a Societății Belgiene a Fabricii de Zahăr din Rusciuk.

Am mai aflat că în tot acest interval a fost reținută la Călărași și întrebuințată pentru trecerea trupelor la Silistra.

La 28 Junie, ora 10.30 a.m. sosește, și după puțin timp pleacă, torpilorului „Smeul”<sup>24</sup>, având la bord pe Domnul Amiral Eustațiu<sup>25</sup> și Comandor Spiropol, cari primesc și dau telegrame cifrate prin acest oficiu.

---

<sup>21</sup> Remorcherul „Alliance”, construit în anul 1897, la Lyon; dimensiuni 26,00 x 5,50 x 3,00; pescaj maxim 1,80 m.; propulsie 2 elice, propulsate de 2 motoare Compound, de câte 316 CP; viteză 17 km/h (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 148-149).

<sup>22</sup> Cu doar două zile înainte, prin adresa nr. 2.469 din 23 iunie 1913, Inspectoratul General al Navigației și Porturilor transmisese o telegramă către Căpitănia portului Giurgiu, prin care specifica: „Comunicați tuturor vaselor sub pavilion român a nu mai acosta în porturile bulgare, exceptând vapoșul N.F.R. care face cursa Rusciuk” (D.J.A.N. Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 5/1913, f. 107).

Aceste ordine au fost urmate de serie de telegrame, prin care Marele Stat Major cerea raportări urgente și exacte, cu privire la cantitățile de grâu, făină, orz, ovăz și lemn existente în porturi, încărcate pe vase sau depozitate în magazii, precum și situații privind numărul remorcherelor și șlepurilor disponibile sau a transporturilor făcute prin porturile românești dunărene.

<sup>23</sup> Remorcherul „Horia”, vas cu zbaturi, corp de fier și punte de lemn, a fost construit în anul 1903, la Șantierul Naval din Kiev, avea dimensiunile 44,25 x 4,78 x 2,23 m., deplasament 180 t., era propulsat de o mașină oscilantă cu dublă expansiune, ce dezvoltă 180 CP, având capacitatea de încărcare 200 de călători (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 254-255).

<sup>24</sup> Flota română a fost dotată după Războiul de Independență cu trei torpiloare, Năluca, Sborul și Smeul, intrate în serviciu în 1888, care au servit și în Primul Război Mondial. Caracteristici: deplasament 56 t.; motor 578 CP; dimensiuni 36,25 x 3,45 x 2,20 m.; viteza: 7 mile (*Calendarul maritim – 1913*, p. 262-263).

<sup>25</sup> Sebastian Eustațiu (1856-1943), absolvent al Școlii de ofițeri din București (1875). A participat la Războiul de Independență, distingându-se în luptele de la Grivița și Smârdan. În 1881, cu gradul de locotenent, a fost trimis în Franța, unde a urmat cursurile Școlii Navale de la Brest. A fost ambarcat pe nava cu vele „Le Loire”, cu care a făcut ocolul Pământului. În 1888, a fost numit comandant al bricului „Mircea” (I) și director al Școlii Copiilor de Marină. La 18 mai 1888, a ieșit în mare pentru exerciții cu elevii și a reușit să scoată cu bine nava dintr-un ciclon.

Din această zi, vasele poștale austriace și ungare, încetează cursele de pasageri și iau dispozițiuni pentru ridicarea pontoanelor.

În dimineața zilei de 29 Junie, ora 8 a.m., sosește din Sofia prin Rusciuk, adus cu vaporășul N.F.R. „Giurgiu”<sup>26</sup>, domnul Ghica, ministrul României la Sofia<sup>27</sup>, cu personalul Legațiunii și al Consulatului român de la Rusciuk, după care apoi, pornesc la București cu trenul.

La 30 Junie, se răspunde Comandamentului Marinei Militare cu telegrama no. 787, la ordinul no. 259, că acest oficiu, afară de remorchererele „Ernest” și „Cuza Vodă”, cari au remorcat cele trei șlepuri cu cărbuni la Corabia și care șlepuri sunt și acum la dispoziția Diviziei de Dunăre, iar remorchererele fiind libere după venirea lor acolo, nu mai avem și nu s-a mai rechiziționat nici un alt vas.

În această zi, prin telegrama fără fir dela stația Slobozia, suntem întrebați de D-nul Comandor Spiropol din Corabia, cu telegrama no. 107, a-i da relații despre convoaiele Marinei Militare așteptate la Turnu Măgurele; și cum despre ele nu aveam nici o știre precisă, am intervenit către Agenția locală N.F.R. a-mi da un vaporăș, cu care gardianul

---

Cu nava avariata, a intrat în Constantinopol, unde echipajul și nava au fost elogiata de sultanul Abdul Hamid, care a ordonat repararea gratuită a navei. Între 1909 și 1917 a fost comandant al Marinei Militare, cu gradul de contraamiral. A condus operațiunile Marinei Militare în timpul celui de-al doilea război balcanic (1913) și a asigurat trecerea armatei române peste Dunăre, pe podurile de la Săliștioara și Turnu Măgurele (pod din șlepuri). În Primul Război Mondial, în organizarea de război, a asigurat partea logistică a Flotei în operațiuni. În 1916 a organizat evacuarea parcului de nave civile în Deltă. A fost transferat în Ministerul de Război, de unde a trecut în rezervă în anul 1917. În 1938, în vârstă de 82 de ani, a participat la Galați, la comemorarea a 50 de ani de la furtuna din 1888 (*DEM*, I, p. 200).

<sup>26</sup> N.F.R. „Giurgiu”, vas cu corp de fier și punte de lemn, a fost construit în anul 1901, la Șantierul Naval de la Turnu Severin; avea dimensiunile 32,00 x 5,00 x 2,50 m., pescaj maxim 1,70 m., deplasament 84 t., era propulsat de o mașină verticală cu triplă expansiune, ce dezvoltă 190 CP, având capacitatea de încărcare 200 de călători și o tonă de marfă (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 254-255).

În anul 1913, echipajul N.F.R. „Giurgiu” era format din Lascăr Constantin, căpitan secund cl. 2 și S. Constantinescu, mecanic cl. 1 (*Calendarul maritim – 1913*, p. 304).

<sup>27</sup> La 27 iunie/10 iulie 1913, primul-ministru Titu Maiorescu a remis o telegramă către Dimitrie I. Ghica, ministrul plenipotențiar al României la Sofia, prin care îl informa cu privire la ordinul dat armatei de a intra în Bulgaria: „Legația Regală a României este însărcinată de Guvernul său să comunice Guvernului Regal al Bulgariei cele ce urmează: Guvernul român a prevenit la timp pe Guvernul bulgar că dacă aliații balcanici s-ar afla în stare de război, România n-ar putea să păstreze rezerva ce-și impusese până acum în interesul păcii, și s-ar putea vedea silită să intre în acțiune. Guvernul bulgar n-a crezut necesar să răspundă acelei comunicări; dimpotrivă și din nenorocire, războiul a izbucnit mai întâi prin atacuri fără veste bulgărești contra trupelor sârbești, chiar fără a observa regulile elementare de notificări prealabile. În fața acestei situații, Guvernul român a dat ordin armatei de a intra în Bulgaria”.

În aceeași zi, ministrul plenipotențiar al României la Sofia a primit ordine precise referitoare la prezența sa în capitala Bulgariei: „Îndată ce veți fi remis Guvernului bulgar nota de astăzi pentru intrarea armatei noastre în Bulgaria, binevoiiți a anunța și plecarea dumneavoastră, a remite arhivele colegului dumneavoastră italian și a părăsi Sofia cu personalul Legației” (Titu Maiorescu, *România, războaiele balcanice și Cadriaterul*, volum editat de Stelian Neagoe, Editura Machiavelli, București, 1995, p. 218-219).

De asemenea, Legației italiene i-a fost transferată și arhiva Consulatului României de la Rusciuk, condus de consulul Pădeanu (Titu Maiorescu, *op. cit.*, p. 133).



N. Cristescu<sup>28</sup> de la acest oficiu, a plecat la ora 5 p.m. până dincolo de punctul Cetatea Veche și s-a întors seara la ora 9 fără să fi zărit convoiurile, ceea ce s-a comunicat D-lui Comandor Spiropol; și de luat act de executarea ordinului telegrafic no. 138 tot al Domniei Sale, de a dirijea convoiurile de șlepuri, pontoane, pasarele, etc., cum vor sosi, spre Turnu Măgurele.

S-a mai primit apoi, ordinul extra-urgent al Ministerului de Răsboi no. 5.660 din aceeași zi, prin care cere a i se raporta imediat ce cantitate de grâu, făină, orz, ovăz, lemne, etc., se găesc în port, pe uscat, sau îmbarcate pe vase; la care făcând o amănunțită cercetare în toată raza portului, cuprinzând Ramadanul, Canalul Sf. Gheorghe, Smârda până la Mocanu, am comunicat detaliat cele constatate.

La 1 Iulie s-a primit telegrama no. 138 a Marelui Cartier General al Armatei, Serviciul transporturilor pe Apă, de a i se trimite zilnic și telegrafic, o situație exactă și numerică de remorchele și șlepurile disponibile aflate în port, precum și acelea cari sunt destinate la vreun serviciu oricare, dispozițiune care se execută strict și astăzi.

Tot în aceeași zi, la ora 2.40 p.m., sosește în port ministrul bulgar Kalincoff<sup>29</sup> cu familia și personalul legațiunei bulgare din București și la ora 3 p.m., cu vaporul N.F.R. „Giurgiu”, a trecut la Rusciuk.

La 2 Iulie, prin telegrama fără fir, se primește telegrama no. 47 a D-lui Comandant militar al portului Cerna-Vodă, Dl. Căpitan Comandor Niculescu Rizea<sup>30</sup>, prin care ne întreabă unde este vasul „Alexandru cel Bun”<sup>31</sup>, căruia să-i ordonăm a se întoarce imediat înapoi la Cerna-Vodă, cu sau fără șlepuri. Cum în acest port nu se află și fiind informați de la vasele din convoiurile Marinei Militare – ce tocmai veniseră în port – că s-ar afla la Oltenița, am comunicat imediat și telegrafic această dispozițiune Căpitaniei Oltenița spre executare, care ne-a răspuns că a executat și „Alexandru cel Bun” a plecat la Cerna-Vodă cu un șlep.

În aceeași zi, la ora 7 a.m., a început să sosească treptat în port convoiurile Marinei Militare, sub conducerea oficerilor din rezerva Marinei, Locotenentul Nestor și Sublocotenentul Păcioianu.

---

<sup>28</sup> Gardianul cl. I Nicolae Cristescu se regăsește cu suma de 1 leu, pe „Lista de subscripție pentru sporirea fondului ce se colectează de funcționarii Căpitaniiilor de porturi în scop de a se construi vase de răsboiu”, întocmită la nivelul Căpitaniei portului Giurgiu, în urma ordinului circular nr. 285/1913 al Inspectoratului General al Navigației și Porturilor. Alături de acestea se găseau și ceilalți angajați ai Căpitaniei portului Giurgu, respectiv șeful portului, Lt. Comandor Ion Goveanu, cu 14 lei și 50 bani, copist cl. II Spiru Florescu, cu 1 leu și 60 bani și gardianul cl. II Simion Marin, cu 80 bani (D.J.A.N. Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 18/1913, f. 75).

<sup>29</sup> Kalincoff, ministrul plenipotențiar al Bulgariei la București.

<sup>30</sup> Constantin Niculescu-Rizea (1870-?), elev al Școlii Copiilor de Marină, absolvent al Școlii Navale din Livorno (Italia), promoția 1891. După absolvire, a fost ambarcat pe navele „România” și „Oltul”. A devenit comandant pe navele „Năluca”, „Elisabeta”, „Mihail Kogălniceanu” ș.a. Comandant al Școlii de Marină (1899-1901), al Apărărilor sub Apă (1914-1917), al Arsenalului Marinei (1917-1918) și director al Serviciului geografic al Armatei și autor a numeroase lucrări de specialitate. A trecut în rezervă în anul 1939 cu gradul de contraamiral (*DEM*, I, p. 360).

<sup>31</sup> „Alexandru cel Bun”, remorcher, construit în anul 1900, la Șantierul Naval Turnu Severin, deplasament 92 t, motor de 380 CP (*Lista de bastimentele române (războiu și comert) aflate înscrise la 1 ianuarie 1913*, p. 7).

După ce vasele și-au făcut proviziunile necesare, în după amiaza acestei zile au început în aceeași ordine să plece spre Turmu Măgurele, trecând prin fața Rusciukului sub paza și supravegherea artileriei de colată de la Slobozia, cu al cărei Comandant luasem înțelegere și stabilisem toate precauțiunile în cazul unui eventual atac al convoiurilor, de către trupele sau vasele de război bulgare din Rusciuk.

Convoiuil vaselor Marinei era compus din 11 remorchere, 1 yacht mic, 4 șleपुरi N.F.R., 6 șleपुरi particulare, 1 ponton atelier al Marinei Militare, o șalupă cu motor, o barcă scafandru cu toate aparatele necesare complete și mai multe pasarele pe 24 de pontoane al Serviciului hidraulic, în ordinea următoare (...).

În aceeași zi de 5 Iulie, ora 4 p.m., a sosit în acest port vaporul rus de tarif „Belgrad”, care a raportat că pe drum în spre Giurgiu, între Samovid – Nicopole, soldați bulgari de pe frontieră au tras un foc de armă de pe malul bulgar în spre vapor, iar un glonte a spart o scândură de la comanda vasului, care s-a văzut și de noi; victime n-au fost, iar Comandantul vasului ne-a declarat că a raportat cazul autorităților Ruse respective.

Apoi, la ora 4.15 p.m., primind prin telegrafia fără fir telegrama no. 87 a D-lui Căpit. Comandor Zaharia Ionescu<sup>32</sup>, de la Unitatea Lahovari<sup>33</sup>, prin care ne întreabă dacă avem în port un șlep cu cărbuni și un tanc cu păcură necesar vaselor Marinei, să le încercăm, în care caz va trimite un remorcher să le aducă la Turmu Măgurele. Am rechiziționat apoi imediat șlepul „Ester A”<sup>34</sup>, cu tonaj de 560 tone capacitate, sub

---

<sup>32</sup> Zaharia C. Ionescu (1867-?), a absolvit Școala Fiilor de Militari, Școala de Ofițeri Secția Armelor Speciale (1888), Școala de Torpile din La Spezzia (Italia) și Școala de Aplicație a Ofițerilor de la Livorno (Italia). A deținut mai multe funcții în Marina Militară, fiind avansat la gradul de contraamiral la 15 februarie 1925 (Marian Moșneagu, *Dicționarul marinarilor români*, Editura Militară, București, p. 249)

<sup>33</sup> „Alexandru Lahovari”, monitor fluvial cuirasat, dintr-o serie de 4 unități de același tip („I. C. Brătianu”, „Lascăr Catargiu”, „Mihail Kogălniceanu” și „Alexandru Lahovari”), prevăzute în planul de dezvoltare a Marinei Militare, între anii 1906-1908. Construit la Triest pe secțiuni, a fost asamblat la Arsenalul Marinei Militare (Galați). A intrat în serviciu în anul 1907 și a fost botezat cu numele marelui om politic Al. Lahovari (1841-1897). Caracteristici: deplasament 680 t., dimensiuni 63 x 10,1 x 1,6 m.; două mașini cu aburi de 800 CP; viteză 23 km/h. Artilerie: III x 120 mm, IV x 47 mm, II x 120 mm obuziere, 2 mitr. Cuirasă 50-75 mm. A participat la războiul balcanic (1913), asigurând, împreună cu celelalte monitoare, trecerea armatei române peste Dunăre, în Bulgaria. Între 1916 și 1918, a făcut parte din Flota de operațiuni româno-rusă, care a sprijinit trupele româno-ruse ce operau în Dobrogea. Nava s-a distins în bătăliile de la Turtucaia, Cernavodă și Rasova. A fost avariată de focul artileriei germane, când escadra de monitoare a forțat trecerea de la Rasova (21 septembrie 1916). A participat la apărarea Deltei și la reocuparea porturilor din sudul Basarabiei. În perioada interbelică a fost modernizată. În al doilea război mondial a participat la operațiunile de pe Dunărea maritimă și în Deltă, fiind avariată de două ori. După 23 august 1944, a acționat împotriva convoaielor germane de pe Dunăre, capturând numeroase nave și a împiedicat trecerea trupelor germane din Muntenia în Dobrogea. După 5 septembrie 1944, nava a fost luată de marina sovietică, primind numele de „Mariupol”. În 1952, „Alexandru Lahovari”, împreună cu celelalte monitoare au fost înapoiate Marinei Române, formând Dn. 407 monitoare din Flotila de Dunăre. Sub indicativul M 404 a contribuit la pregătirea de luptă a flotei militare ce se refăcea după război. În 1955 a fost casată și dezmembrată (*DEM*, I, p. 10-11).

<sup>34</sup> Șlepul „Esther A”, cu corp și punte de fier, a fost construit în anul 1893, la Șantierul „Danubius”, având dimensiunile 52,50 x 9,31 x 4,02 m., pescaj maxim 3,69 m., capacitate maximă de încărcare 1.245 tone (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 22-23).

pavilion român, proprietatea D-lor Mayer&Aftalion, ce se găsea deșert și disponibil în port, la punctul Smârda și pe care, cu vaporul N.F.R. „Giurgiu”, pus la dispoziție – în urma informării noastre – de către agenția N.F.R. locală, l-am remorcat de la Smârda la Canalul Sf. Gheorghe pentru a fi încărcat cu cărbuni, la ora 6 p.m.

A doua zi s-a început încărcarea în acest șlep a 101 tone cărbuni de la depozitul Vasile Colontes, apoi a treia zi alte 100 tone cărbuni de la depozitul L. Daponte Comersanti din Giurgiu<sup>35</sup>. După aceasta, am cerut și șalandul S.H. No. 6, de 42 tone capacitate, pe care l-am încărcat cu 40 tone de păcură din depozitul N.F.R. și apoi la ambele aceste vase s-au sigilat hambarele, după care apoi primind încunoștiințarea Unității Lahovari că n-am remorchere disponibile, am cerut chiar D-lui Director N.F.R.<sup>36</sup> ce era în port, vasul N.F.R. „Giurgiu”, care în seara zilei de 10 Iulie, a luat la remorcă atât șleplul „Ester A” cu cărbuni, cât și șalandul S.H. No. 6 cu păcură și a plecat cu ele la Turnu Măgurele, unde le-a lăsat la dispoziția Unității Lahovari, care le ceruse, iar vaporul „Giurgiu” s-a reîntors în portul nostru în ziua de 12 Iulie, ora 11½ a.m., când a fost lăsat în pace.

Tot în ziua de 5 Iulie, ora 10 seara, s-a observat că vaporul austriac spital „Albrecht” a acostat la portul Rusciuk – gară, unde a debarcat o misiune sanitară. În ziua de 6 Iulie, ora 7 a.m., vasul spital austriac „Albrecht” a sosit în acest port, de la Rusciuk – gară, și a început a face proviziuni de cărbuni.

Tot în dimineața de 6 Iulie și după acostarea vaporului spital austriac „Albrecht” în portul Giurgiu, am primit telegrama no. 23 a D-lui Comandor Poenaru, cu următorul conținut: „Comunicați din partea ministerului e Răsboi vasului austro-ungar „Albrecht” telegrama următoare: „Să se comunice misiunii sanitare de pe vaporul „Albrecht” ce vine din Ungaria pe Dunăre, dispozițiunea Legațiunii austro-ungare ca să se întoarcă la Pesta și de acolo cu trenul la Constanța și apoi la Burgas. Semnat: Ministru de Răsboi, General de Divizie Herjea<sup>37</sup> și Comandantul Diviziei de Dunăre, Comandor Poenaru””.

La această telegramă și după ce mai întâi m-am dus la bordul vasului „Albrecht”, ce era în port la cărbuni și am luat informațiunile necesare, am stabilit și răspuns Diviziei de Dunăre cu telegrama no. 871 din aceeași zi, ora 9 a.m. următoarele: „„Albrecht” debarcat misiunea sanitară eri seară, ora 10, la Rusciuk, mai înainte de a lua contact cu Giurgiu. Aici sosit azi dimineață, ora 7 și îmbarcă cărbuni. Comunicând dispozițiunea Legației austro-ungare s-a decis a se întoarce la Rusciuk să se intereseze dacă comisiunea are șanse a atinge destinația, contrariu să aștepte a o reîmbarca ca să urneze itinerariul fixat de Legațiune””.

---

<sup>35</sup> Daponte, familie de comercianți din Giurgiu, de origine grecească (Constantin Enache, *Giurgiu-compendiu monografic*, Editura „Universul familiei”, București, 2005, p. 462).

<sup>36</sup> Nicolae Ștefănescu, inginer, director al Navigației Fluviale Române (N.F.R.), în perioada 1898-1914 (Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, Editura NELMACO, București, 2003, p. 53).

<sup>37</sup> Constantin Hârjeu (1856-1928), a studiat la Școala Politehnică de la Fontainebleau, apoi în țară la Școala Militară din București (1874-1876). A fost profesor de artă militară la Școala Superioară de Război, Școala de artilerie și geniu și Școala de poduri și șosele, fiind și autor al unor lucrări de specialitate. Director al Geniului în Ministerul de Război; în 1912 a fost avansat la gradul de general de divizie; a deținut funcția de ministru de Război între 14 octombrie 1912 și 31 decembrie 1913, în cabinetul condus de Titu Maiorescu și între 5 martie-24 octombrie 1918, în cabinetul condus de Alexandru Marghiloman (Ion Mamina, Ion Bulei, *Guverne și guvernanți (1866-1916)*, Editura Silex, București, 1994, p. 206).

În ziua de 7 Iulie, ora 5.30 p.m., a sosit în portul Giurgiu vasul „Domnița Florica”<sup>38</sup>, având la bord pe Dl. Amiral Barbieri<sup>39</sup>, Inspectorul General al Navigației și Porturilor și Dl. Inginer N. Ștefănescu, Directorul N.F.R., iar la ora 2 noaptea, vasul a plecat la deal, cu aceleași persoane oficiale la bord.

La 8 Iulie, ora 6 dimineața, a sosit în port yachtul „Ștefan cel Mare”<sup>40</sup>, având la bord pe Dl. Vice-amiral Urseanu<sup>41</sup>, căruia m-am prezentat la ordine.

---

<sup>38</sup> „Domnița Florica”, remorcher, corp de fier și punte de lemn, a fost construit în anul 1902, la Șantierul Naval din Turnu Severin, avea dimensiunile 31,50 x 5,70 x 1,95 m., pescaj maxim 1,59 m., deplasament 105 t., era propulsat de două mașini Compound, ce dezvoltau 200 CP (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 276-277).

<sup>39</sup> Nicolae Barbieri (1858-1920), s-a înrolat la vârsta de 16 ani în Corpul Flotilei, unde a fost avansat la gradul de caporal (1875) și apoi de sergent (1876). A participat la Războiul de Independență, îndeplinind misiuni de luptă la bateriile de coastă de la Calafat, apoi în calitate de comandant al șalupei „Rândunica”. După război, a avansat în grade militare și a făcut parte din statele majore ale canonierei „Grivița” (1881) și bricului „Mircea” (I) (1883). În anii următori, a primit noi funcții de răspundere, între care: comandant al Companiei Porturi (1886-1890), căpitan al portului Galați (1891, 1892-1896) și al portului Brăila (1892), comandant al bricului „Mircea” (aprilie 1892, 1896), calitate în care a participat cu nava, la serbările columbiene de la Genova (1892), comandor al crucișătorului „Elisabeta” (1898), comandant al Diviziei de Dunăre (1901-1906, cu o întrerupere de câteva luni în 1904), comandant al Arsenalului Marinei (1910), funcție din care a trecut în rezerva armatei. A fost avansat la gradul de contraamiral, în 1923 (*DEM*, I, p. 52-53).

În 1913, Nicolae Barbieri deținea funcția de inspector general al Inspectoratului General al Navigației și Porturilor.

<sup>40</sup> Navă de pasageri (ex „Orient”), construită în 1870 pentru Societatea austriacă de navigație pe Dunăre. Toate părțile componente au fost fabricate în Anglia, iar asamblarea s-a făcut la Budapesta. În 1898, nava a fost cumpărată de statul român și folosită pentru cursele de pasageri pe linia Brăila-Galați, primind numele „Ștefan cel Mare”. În 1902, a fost reamenajată ca yacht regal, devenind cea mai elegantă navă ce naviga pe Dunăre, la sfârșitul secolului al XIX-lea. Caracteristici: dimensiuni 76,2 x 8,4 x 1,5 m.; motor de 700 CP; viteză 20 Nd. Pe timp de război putea fi folosită pentru transportul a circa 1.000 oameni. În Primul Război Mondial nava a fost evacuată, odată cu întreaga flotă de Dunăre, la Chilia și apoi la Odessa. Aici, în timpul revoluției ruse din 1917, a fost luată de contrarevoluționarii ruși iar apoi de marinarii germani de pe crucișătorul „Goeben”, care au declarat-o captură de război. A reușit să revină în țară în 1918, devenind Yacht Regal și având ca port de domiciliu Galațiul. În 1924 a întreprins o singură călătorie cu familia regală, după care a fost folosită ca navă de protocol, până în 1938, când a fost scoasă din serviciu (*DEM*, I, p. 484).

<sup>41</sup> Vasile Urseanu (1848-1926), absent al Școlii Militare cu gradul de sublocotenent (1868), repartizat apoi la Flotilă. Secund pe nava „România” (1870). A urmat un stagiu de specializare în Franța (1872-1873), ambarcat pe nava-școala „Jean Bart”. În timpul războiului din 1877-1878, a comandat bateriile „Elisabeta”, „Mircea” și „Renașterea”. În 1882, cu gradul de maior, a fost numit la comanda bricului „Mircea” (I), pe care l-a adus în țară din Anglia. În 1889 a executat prima campanie de instrucție la comanda crucișătorului „Elisabeta”. A fost avansat contraamiral, devenind primul comandant (1896-1898) al nou înființatei Divizii de Mare. Șef al Direcției Marinei din Ministerul de Război. Promotor al primelor manuale și regulamente de marină și al primei reviste a marinei (1898). A trecut în rezervă în anul 1900, cu gradul de viceamiral. A studiat astronomia și a activat pentru înființarea Societății Astronomice Române. A sprijinit material construcția Observatorului astronomic popular (1910), azi Observatorul Astronomic al mun. București „Amiral Urseanu” (*DEM*, I, p. 513-514).

În ziua de 9 Iulie, s-a primit de noi adresa Prefecturii Vlaşca no. 5.120 prin care ne comunică că șlepurile „Freida”<sup>42</sup> și „Felicia”<sup>43</sup>, sub pavilion român, proprietatea Cassei „Meyer&Aftalion”, aflate încărcate în portul Giurgiu cu orz din Rusia pentru Rusciuk, să nu poată părăsi portul până ce nu mai întâi Dl. Ministru de Răsboi nu va hotărâ asupra acestor vase și a caricului lor, și pentru care am luat dispozițiuni în consecință.

În dimineața zilei de 9 Iulie, vasul spital austriac „Albrecht” a plecat la deal, deșert.

Tot în ziua de 9 Iulie, ora 1.30 p.m., a sosit de la deal în port Monitorul „M. Cogălniceanu”<sup>44</sup>, sub comanda D-lui Comandor Gavrilescu<sup>45</sup> și având la bord 20 de ofițeri și 15 soldați trupă, prizonieri bulgari, cari au fost îmbarcați în trenul de 5.30 p.m., cu care au fost porniți la București, sub conducerea Căpitanului de Stat Major V. Economu de la Marele Cartier General<sup>46</sup>.

La 10 Iulie, ora 9.45 a.m., Monitorul „M. Cogălniceanu” a plecat în sus.

În aceeași zi, la ora 10.30 a.m. au sosit în port venind cu trenul din București atașații militari străini și corespondenții de război, cari s-au îmbarcat pe yachtul „Ștefan cel Mare”, cu care la ora 11.30 a.m. au plecat la Turnu Măgurele, aflându-se la bord și Domnul Vice-amiral Urseanu.

La 11 Iulie, ora 11.30 noaptea s-a reîntors în port venind de la Turnu Măgurele „Ștefan cel Mare”, cu atașații militari străini și corespondenții de ziar, cari în dimineața de 12 Iulie, ora 8 a.m. au plecat cu trenul la București<sup>47</sup>.

---

<sup>42</sup> Șleplul „Freyda”, construit în anul 1893, avea capacitatea de 520 tone, în 1913 având portul de bază la Brăila (*Lista de bastimentele române (războiul și comerț) aflate înscrise la 1 ianuarie 1913*, p. 18).

<sup>43</sup> Șleplul „Felicia”, cu corp de fier și punte de lemn, a fost construit în anul 1890, la Șantierul „H. Schoenichen”, având dimensiunile 49,00 x 8,68 x 5,55 m., pescaj maxim 3,33 m., capacitate maximă de încărcare 947 tone (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 24-25).

<sup>44</sup> Vezi nota 33.

<sup>45</sup> Mihail Gavrilescu (1872-?), absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1894). A fost repartizat în gradul de sublocotenent la Diviziunea echipajelor, după care a ocupat diferite funcții la Divizia de Mare, Divizia de Dunăre și la Comandamentul Marinei. A participat la cel de-al doilea război balcanic din 1913. În Primul Război Mondial, cu gradul de Locotenent-Comandor, a comandat grupul de canoniere al flotei de operațiuni în bătăliile de la Turtucaia și Rasova și la acțiunile din Delta Dunării. Cu navele de sub comanda sa, a asigurat protecția evacuării parcului de nave comerciale de la Brăila și Galați pe brațul Chilia și pe Prut. Contraamiral (1921). A comandat Divizia de Dunăre (1921-1925; 1929-1931) și Divizia de Mare (1925-1929). A publicat lucrări de specialitate de artilerie și torpile ș.a., trecând în rezervă în anul 1932, cu gradul de viceamiral (*DEM*, I, p. 226).

<sup>46</sup> Chiar în ziua respectivă, prin telegrama nr. 2.805 din 9 iulie 1913, șeful portului Giurgiu, locotenent-comandor Ion Genoveanu raportase urgent Inspectoratului General al Navigației și Porturilor despre transportul de prizonieri: „Kogălniceanu sosit azi cu 20 de ofițeri inferiori și 15 oameni trupă bulgari, cari în 2 vagoane atașate trenului de persoane, au pornit la ora 5.37 p.m. la București, conduși de un căpitan de la Marele Cartier General” (D.J.A.N. Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 18/1913, f. 75).

<sup>47</sup> După analizarea posibilităților existente, referitoare la trecerea trupelor române peste Dunăre, ofițerii din Statul Major General au propus construirea unui pod de vase permanent la Corabia (Siliștioara), iar pe la Bechet să se folosească vasele Diviziei de Dunăre și alte ambarcațiuni disponibile, ale N.F.R.. Ambele lucrări, asistate personal de comandorul Ioan Spiropol, șeful Statului Major din cadrul Comandamentului Marinei Militare, au fost realizate de trupele de geniu (4 companii din Batalionul Pontonieri de fluviu), sub atenta supraveghere a monitoarelor Marinei Militare. Construcțiile tehnice ale trupelor române au fost apreciate elogios de atașații

În ziua de 12 Iulie, ora 12½ p.m., yachtul „Ștefan cel Mare” a plecat la Galați, avându-l la bord pe Domnul Vice-amiral Urseanu.

Tot în aceeași zi, ora 3 p.m., a venit din București și trecut la Rusciuk 4 ofițeri bulgari, medici și farmaciști, cu soldații și bagajele lor, dintre ofițerii bulgari prizonieri ce au fost aduși de Monitorul „Cogălniceanu”.

La 13 Iulie, ora 8.10 a.m., a sosit în port vasul „Domnița Florica”, de la vale, deșert. Tot în dimineața de 13 Iulie, a trecut prin port la vale, remorcherul „Cuza Vodă”, cu 4 șleपुरi la remorcă.

În ziua de 14 Iulie, ora 9.55 a.m., a sosit din Rusciuk, cu vaporul N.F.R. „Giurgiu”, Comisiunea Bulgară pentru pace, și plecat cu tren special la București.

În noaptea de 14 spre 15 Iulie, a plecat vasul „Domnița Florica” la Călărași.

La 15 Iulie, ora 2.30 p.m., a sosit în port venind de la Corabia, remorcherul „Horia”, având la remorcă șleपुरile grecești „Antonia”, „Zisimos” și „Polixenia” cu cărbuni, care au fost rechiziționate de acest oficiu și trimise Diviziei de Dunăre la Corabia, în ziua de 25 Iunie a.c., după cum am arătat mai sus.

Remorcherul „Horia” a plecat imediat, fiind liber, pe acțiunea lui, iar în privința acestor 3 șleपुरi și a caricului de cărbuni ce aveau încărcat, cerând relațiuni asupra lor, ni s-a răspuns cu telegrama no. 248 bis a D-lui Amiral Eustațiu din Turnu Măgurele, că atât șleपुरile cât și încărcătura lor sunt libere, fapt ce am adus imediat la cunoștința căpitanilor acestor vase și a proprietarilor cărbunilor, care au semnat și au luat la cunoștință. Șleपुरile în cestiune au rămas tot la Giurgiu.

La 16 Iulie, ora 9 dimineața, a sosit în portul Rusciuk – gară, vaporul rus de tarif „Bulgaria”, sub pavilionul Crucea Roșie, după care a sosit și în acest port, de unde a plecat la deal.

Tot la 16 Iulie, ora 11.30 a.m., a venit de sus în portul Rusciuk – gară și vaporul ungar de pasageri „Deak Ferentz”<sup>48</sup>, sub pavilionul Crucea Roșie, de unde a venit și în acest port, la ora 3.30 p.m., iar la ora 4.15 p.m., a plecat la deal. Vasul avea o ambulanță sanitară, în fruntea căreia mi s-a spus chiar de comandantul vasului „Deak Ferentz”, că avea la bord și pe Inspectorul General al Societății Ungare, Dl. Gabriel von Döbrante, că se afla Principesa de Renes<sup>49</sup>, sora M. S. Regina Eleonora<sup>50</sup> a Bulgariei, și contesa Dohna.

La 17 Iulie, ora 2.15 p.m., a sosit în port venind de la Corabia, remorcherul „Antigona”, cu mai mulți soldați bulgari și turci, supuși bulgari, prizonieri și răniți, pentru Turtucaia, debarcând aici, în portul Giurgiu numai trei prizonieri turci, supuși bulgari, cari aveau autorizația autorităților militare, de la Rashova, să fie lăsați a intra liberi în țară, iar remorcherul cu restul de oameni a plecat imediat la Turtucaia.

Tot la 17 Iulie, ora 1.45 p.m., a sosit în port de la Rusciuk, în cursă specială, vasul ungar de pasageri „Graf Szeczeny Istvan”, cu 186 de lucrători forestieri, cari au fost în Bulgaria la tăiat păduri, și care din cauza evenimentelor din Bulgaria, se întorceau în

---

militari și corespondenții de presă străini, care au trecut prin Giurgiu la 11 și 12 iulie 1913 (Mihai Macuc, *op. cit.*, II, p. 131-132).

<sup>48</sup> „Deák Ferenc”, pasager fluvial, pavilion austro-ungar, construit în anul 1896, dimensiuni 75,00 x 15,13 m., pescaj maxim 1,55m., propulsat de motor de 800 CP, cu o capacitate de 1.000 de călători (Al Vasilescu, *op. cit.*, p. 310).

<sup>49</sup> Regina Bulgariei făcea parte din familia germană Reuss-Köstritz.

<sup>50</sup> Eleonora, regină a Bulgariei (1908-1917), a doua soție a regelui Ferdinand I de Saxa Coburg-Gotha (1887-1918).

Galiția, iar la 18 Iulie, ora 6 p.m., au fost trimiși în spitalele de izolare din oraș, pentru dezinfecție și carantină.

Tot în această zi, șleplul N.F.R. 641, sosit în port la 15 Iulie, cu șine de fier ale Ministerului de Răsboi, a început descărcarea materialelor din șleplu și încărcarea în vagoane, pentru a fi trimise la București.

La 18 Iulie, ora 4.30 p.m., a sosit în port vasul „Domnița Florica”, de la Silistra.

Tot în aceeași zi, la ora 7 p.m., a sosit de la Turnu Măgurele, remorcherul „Alexandru cel Bun”, condus de sub-locotenentul de marină în rezervă V. Șuțu, cu șleplul deșert german al Societății Süd-Deutche no. 92, pe care l-a dus în Canalul Sf. Gheorghe pentru a încărca cereale, iar remorcherul, în dimineața zilei de 19 Iulie, ora 5 a.m., a plecat la Turnu Măgurele cu șleplul N.F.R. 308, deșert.

În dimineața zilei de 19 Iulie, ora 7 a.m., cu vaporul N.F.R. „Giurgiu”, a venit în acest port, de la Rusciuk, ultimul delegat al Comisiunii bulgare pentru pace, dl. Sava Ivancef, care a plecat imediat cu trenul la București<sup>51</sup>.

Tot în aceeași zi, la ora 10.20 a.m., a plecat din acest port cu vasul „Domnița Florica”, D-nii. Anghel Saligni<sup>52</sup>, Inginer Inspector General, cu Inginerul N. Ștefănescu, directorul N.F.R. și Inginerul Popescu<sup>53</sup>, sub-directorul S.H., spre Turnu Măgurele.

În aceeași zi, pe la ora 4.30 p.m., a trecut prin fața portului, la vale, remorcherul „Antigona”, având la remorcă șleplul „Carianopol”<sup>54</sup>, încărcat cu prizonieri bulgari și turci.

---

<sup>51</sup> În după amiaza zilei de 17/30 iulie 1913, au fost deschise lucrările conferinței de pace de la București, avându-l ca președinte ales pe primul ministru al României, Titu Maiorescu (*Istoria militară a poporului român*, V, p. 283).

<sup>52</sup> Anghel Saligny (1854-1925), inginer și ilustru om de știință. A absolvit Școala Politehnică din Charlottenburg, devenind apoi profesor la Școala de poduri și șosele. Membru al Academiei Române, președintele Societății Politehnice din România și a altor instituții și societăți de prestigiu. A construit, între anii 1890-1895, podul peste Dunăre de la Cernavodă, cel mai lung pod din Europa la acea dată. În perioada 1884-1889 a realizat silozurile de la Brăila și Galați, iar în 1899-1907, silozul de la Constanța, unde a folosit pentru prima oară în lume betonul armat. Director al Direcției Generale a porturilor și căilor de comunicații pe apă (1908-1910), iar în preajma primului război mondial, al Direcției generale a munițiilor de pe lângă Ministerul de Război (*DEM*, I, p. 444).

În 1905 a conceput și construit, împreună cu inginerul Ion Ionescu-Bizet podul peste bazinul Sf. Gheorghe din Giurgiu (podul Bizet), primul pod în unghi din lume, precum și noul port al orașului, Ramadan, inaugurat în 1906 (Gabriel-Felician Croitoru, *Inegalabilul pod Bizet*, în „Orizont giurgiuvean”, an II, nr. 14 (39), 12-18 aprilie 2006, p. 8).

<sup>53</sup> Gheorghe Popescu (1864-1935) și-a luat diploma de inginer și a intrat în Ministerul Lucrărilor Publice, ocupând diverse funcții, până la cea de director general al Căilor de Comunicație pe Apă; între 1922 și 1926 a fost secretar general al Ministerului Lucrărilor Publice. În ultimii ani de activitate a fost director general al Creditului Industrial și profesor la Școala Politehnică de Navigație Interioară și Maritimă. A fost unul din coordonatorii construcțiilor podului Bizet și portului Ramadan din orașul Giurgiu. Foarte bun cunoscător al problemelor de navigație și transport pe apă și al problemelor dunărene, în general, pe care le-a expus în mai multe publicații. S-a implicat, ca autor, în realizarea unor studii tehnice referitoare la alte aspecte de interes general ale orașului Giurgiu, publicând în anii 1906 și 1907, în „Buletinul Societății Politehnice”, un amănunțit „Memoriu al proiectului alimentării cu apă din Dunărea și iluminatul cu electricitate al orașului Giurgiu”. A decedat la 11 septembrie 1935, la Paris, în vârstă de 71 de ani („Marea Noastră”, an IV, nr. 9, septembrie 1935, p. 125).

La 20 Iulie, ora 10.15 a.m., a sosit în port, venind cu trenul, doi delegați bulgari din Comisiunea financiară de pace din Paris, cari au fost trecuți la Rusciuk cu vasul N.F.R. „Giurgiu”.

Tot la 20 Iulie, a sosit în port de la deal, vasul S.H. „Domnița Florica” și a intrat în bazin.

La 20 Iulie, ora 2.10 p.m., vaporul N.F.R. „Giurgiu” a făcut o cursă specială la Rusciuk, de unde a adus la Giurgiu mai multe familii de români macedoneni, refugiați din Machedonia<sup>55</sup>.

În aceeași zi, la ora 7.30 p.m., vasul N.F.R. „Alexandru cel Bun”, a trecut de la Turnu Măgurele la punctul Albina, pentru a lua 2 șlepuri particulare, cu orz pentru armată, și pe care le duse la Turnu Măgurele.

La 21 Iulie, ora 2 p.m., vasul N.F.R. „Giurgiu” a plecat la Oltenița, pentru a deservi linia Oltenița – Turtucaia, cu proviziuni pentru armată.

Tot în această zi, s-a pus în vedere D-lui Adolf A. Franco, comerciant exportator și reprezentant în localitate al Cassei Mayer&Aftalion, care a și semnat de vedere, dispozițiunile ordinului telegrafic al Onor. Inspectoratului General al Porturilor și Navigației, cu no. 2.974 din 20 Iulie a.c.<sup>56</sup>, de a se pune în vedere Cassei Aftalion, că șlepurile încărcate și destinate porturilor Bulgare, nu vor putea pleca din acest port, de cât cu autorizația Marelui Stat Major al armatei.

Azi, 22 Iulie, ora 5 p.m., a sosit în port remorcherul „Danubius”, de la Turnu Măgurele, având la remorcă 4 șlepuri N.F.R., pe care le-a lăsat în acest port, precum și pe șleplul „Ester A”, cu parte din caricul de cărbuni ce a fost rechiziționat și încărcat de noi în acest port și trimis Unității Lahovari, ca necesar vaselor Marinei, la Turnu Măgurele. S-a luat dispozițiune de a se restitui restul de cărbuni rămase în șleplu comersanților furnizori, rămânând ca în urmă pentru materialul consumat să li se elibereze cuvenitele bonuri, iar remorcherul „Danubius” – conform ordinelor ce avea de la Divizia de Dunăre – s-a pus imediat în libertate.

Toate ordinele primite până azi de la Marele Stat Major, Marele Cartier General, Inspectoratul General al Porturilor, Comandamentul Marinei, Diviziei de Dunăre, Comandamentul Militar al portului Cerna-Vodă etc. privitoare la datele deschiderii navigațiunii pe la porturile militare de la Corabia, Turnu Măgurele și Cerna-Vodă, s-au

---

<sup>54</sup> Șleplul „I. Carieanopol”, construit în 1902, cu o capacitate de 563,39 t., era înscris în 1913 pe lista bastimentelor de comerț, cu portul de bază Brăila (*Lista de bastimentele române (războiul și comerț) aflate înscrise la 1 ianuarie 1913*, p. 19).

<sup>55</sup> Una din preocupările statului român, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul celui următor, a fost reprezentată de protejarea autonomiei școlare și ecleziastice a populației înrudită cu cea română din dreapta Dunării (ai cărei reprezentanți erau numiți, în diferite surse, drept aromâni, cuțo-vlahi, vlahi sau macedoneni/machedoni). Autonomia a unei mari părți a acestora fusese deja oficializată în Imperiul Otoman, la 22 mai 1905, prin emiterea unei Iradele imperiale care îi recunoștea pe aromânii din imperiu drept români (Mihai Macuc, *op. cit.*, I, p. 32).

Chiar și în aceste condiții, a existat un aflus al populației românești sud-dunărene spre România, început în primii ani ai secolului al XX-lea și terminat cu puțin înainte de izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial.

<sup>56</sup> În fapt, ordinul 2.974 fusese trimis de Inspectoratul General al Navigației și Porturilor la 19 Iulie și nu la 20 Iulie, specificând: „Puneți în vedere a Cassei „Aftalion” că șlepurile încărcate destinate porturilor bulgare nu pot pleca decât cu autorizația Marelui Stat Major (D.J.A.N. Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 5/1913, f. 108).



adus imediat la cunoștința agențiilor și navigatorilor, atât formal cât și verbal, prin toate mijloacele posibile.

De asemenea și toate ordinele primite, relativ la prescripțiile și măsurile luate pentru prevenirea introducerii holerei și a boalelor epidemice în țară, s-au executat și se execută și azi cu toată rigoarea și de comun acord cu toate autoritățile din port.

Evenimentele și serviciile ce se vor succede, vor forma un alt memoriu<sup>57</sup>.

Giurgiu, 22 Iulie 1913,

Semnat,

Comandantul Militar al portului Giurgiu,

Locot. Comandor Ion Genoveanu.>>

Cel de-al Doilea Război Balcanic s-a încheiat, așa cum era de așteptat, cu înfrângerea Bulgariei, care, izolată, a fost nevoită să accepte hotărârile tratatului de pace impus de învingători. Tratatul, semnat la București la 30 iulie 1913, pune capăt operațiunilor militare, inclusiv a celor de pe Dunăre și consfințează apartenența Cadrilaterului la România, precum și alte prevederi teritoriale pentru statele beligerante învingătoare, toate în defavoarea Bulgariei.

Chiar dacă implicarea portului Giurgiu a fost modestă în contextul operațiunilor militare – acesta jucând mai degrabă rolul de culoar diplomatic și punct de aprovizionare – raportul întocmit cu acuratețe și exactitate de locotenent-comandor Ion Genoveanu, poate constitui un veritabil instrument de lucru, menit a duce la cunoașterea amănunțită a activităților derulate pe Dunăre de Marina Militară și autoritățile civile, în timpul celui de-al Doilea Război Balcanic.

---

<sup>57</sup> Deși acest aspect era menționat și în adresa de înaintare a raportului, căpitanul portului Giurgiu nu a mai trimis un document asemănător către Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, în condițiile în care la 30 iulie 1913 a fost semnat Tratatul de la București.

