Oana ADĂSCĂLIȚEI

NAVIGAȚIA MARITIMĂ ROMÂNEASCĂ – DIFICULTĂȚI ŞI OBIECTIVE ÎN PRIMII ANI DE DUPĂ PRIMUL RĂZBOI MONDIAL (1918-1923)

Reintegrarea României în circuitul comercial internațional, la sfârşitul primului război mondial, a fost dependentă şi de situația transporturilor maritime. Această problemă a suscitat un viu interes în rândul contemporanilor şi istoricilor, între care îi amintim pe: I.D. Popovici, Th. I. Gâlcă, V. Cotovu, N. Ştefan, C. Mihalopol, C. Tonegaru, V. Ciorbea, C. Atanasiu.

În continuare, ne propunem ca, pe baza materialelor de arhivă şi a lucrărilor apărute în perioada interbelică, să înfățişăm punctul nostru de vedere.

Traficul maritim s-a reluat după terminarea războiului în condiții extrem de dificile pentru economia națională, numărul mare de mine din Marea Neagră constituind un pericol cu consecințe dezastruoase pentru navigația în interesul aprovizionării țării sau pentru mişcarea trupelor aliate. Rapoartele[1] întocmite de Marina Militară în 1919 semnalau existența a numeroase bancuri de mine- estimate la câteva zeci de mii-, aşezate în zona porturilor Balcic, Sulina, Constanța, Akerman, precum şi în alte porturi româneşti de la Marea Neagră, astfel încât se impunea controlul zilnic al şenalului navigabil şi dragarea sistematică. La Marea Neagră, deşi controlul zonelor minate, începând cu noiembrie 1918, revenea statului român, lipsa vaselor specializate a împiedicat luarea oricărei măsuri în acest sens, singura posibilitate fiind pescuirea minelor aruncate la țărm de către echipele de pe lângă căpităniile de port. Puținele vase comerciale care se aventurau în traficul maritim erau recompensate cu prime, în condițiile în care semnalau ori distrugeau mine[2]. Siguranța traficului era amenințată şi de prezența submarinelor bolşevice la Marea Neagră, autoritățile române solicitând, prin căpităniile de port, informații de la comandanții navelor ce soseau în porturile româneşti[3]. Un astfel de

[1]Arhivele Militare Române (A.M.R.), fond C.M.M., dos. nr. 270/1919, f.69-70; A.N.J.C., fond Căpitănia Portului Mangalia, dos. nr. 2/1919, f. 1

[2] A.M.R., fond C.M.M., dos. nr. 280/1919-1920, f. 7

[3] Arhivele Județene Constanța (A.J.C.), fond Căpitănia Portului Constanța, dos. nr. 3/1921-1923, f. 5, 6

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

raport, din 13 aprilie 1921, vorbeşte de *„flota bolşevică ce dispune de două submarine în bună stare care fac poliția Mării Negre în regiunea Odessa-Cetatea Albă şi merg până în dreptul Sulinei"*[4]. Inspectoratul Marinei, prin Serviciul de Stat Major, recomanda *„a se urmări foarte discret, activitatea comandanților de nave străine de război sosite în porturile româneşti, raportând telegrafic sosirea precum şi rostul staționării în apele noastre ale acestor vase"*[5]. Aceeaşi stare de pericol potențial a determinat organizarea pazei la navele flotei comerciale române aflate în porturile româneşti[6]. Aceste condiții, defavorabile pentru traficul Mării Negre şi porturile maritime româneşti au şi făcut ca datele statistice să lipsească cu desăvârşire pentru anul 1918.

Traficul maritim oglindeşte situația reală a economiei unei țări şi, de la această regulă, România nu a făcut excepție. Între 1919-1923, se cerea ca proporția comerțului exterior prin porturile maritime să capete o pondere din ce în ce mai însemnată în cadrul comerțului exterior general al țării[7] şi reorientarea comerțului nostru maritim către țările riverane Mării Negre[8]. Calculul rentabilității demonstrase că transporturile pe cale maritimă erau mult mai ieftine decât cele pe cale ferată şi chiar decât cele fluviale[9]. Acest lucru nu se putea realiza în lipsa unei rețele naționale de transporturi maritime. O rețea națională maritimă necesita, desigur, infrastructură, vase comerciale, porturi naționale cu utilajul aferent, agenții în străinătate etc., pentru care statul român nu a găsit fonduri. Crearea unei flote comerciale naționale ar fi degrevat bugetul țării de tributul pe care era obligat să-l plătească străinilor pentru transportul mărfurilor, importate sau exportate[10]. Plata acestor transporturi se făcea la greutate şi nu la valoare, aceasta în condițiile în care baza exportului românesc o constituiau materiile prime şi semifabricatele, navlul înghițind până la 40% din valoarea mărfurilor transportate, iar statul român pierzând sume imense[11]. Din miopie politică, completată de o reală lipsă de fonduri, inițiativa particulară în domeniul transporturilor maritime nu

---

[4] *Ibidem*, f. 44-45

[5] *Ibidem*, f. 56

[6] *Ibidem*, f. 96

[7] I.D. Popovici, *Necesitatea măririi şi organizarii porturilor noastre. Zonele libere şi autonomia porturilor, Camera de Comerț şi Industrie Galați*, Galați, 1924, p. 8-10

[8] Gheorghe Koslinski, Eugen Roşca, *„Avem nevoie de marină militară?"*, Tipografia Şcoalei Militare de Infanterie, Buc., 1923, p. 11-15

[9] I.D. Popovici, *op.cit.*, p. 8

[10] B.B. Delamare, *Marina de comerț națională*, în „Dobrogea Economică", II, nr. 4, apr. 1923, p. 92-94

[11] Nicolae Ştefan, *Problema porturilor maritime Brăila, Galați, Constanța*, Tipografia Camerei de Comerț şi Industrie Constanța, Constanța, 1936, p. 38

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

a fost sprijinită şi nici încurajată. Fără a-i acorda cel mai mic avantaj, statul a cerut de la navigația maritimă particulare numai impozite şi sacrificii. Drept urmare, puținele societăți de navigație particulare apărute după război fie dispar după o perioadă restrânsă de activitate-ca în cazul societăților „Maritima" Brăila şi „Loydul Maritim Român"-, fie supraviețuiesc grație beneficiilor proprii realizate.

Din cauza complexului de probleme de după război, chestiunea reînnoirii parcului de vase al S.M.R. n-a putut fi examinată mai de aproape, singurul vas care sporise flota, în toamna anului 1918, fiind cargobotul „Oituz" (ex. Leros), de 4 200 tdw., capturat de la germani. Numărul lor nu mai corespundea însă necesităților țării, aproape dublate ca suprafață, starea lor nu mai corespundea timpului[12]. În anul 1919, S.M.R. a primit de la statul român un credit extraordinar, în valoare de 13 000 000 lei, reprezentând reparații la vasele „Oituz", „Carpați", „Bucegi", „Principesa Maria" şi diferite andocări**.** În acelaşi timp, S.M.R. beneficia, din perioada anterioară marelui război, de un fond de asigurare în măsură să acopere riscului accidentelor şi existența vapoarelor sale. Sumele din acest fond erau destinate plății unei părți din costul vapoarelor comandate, reparațiuni de avarii, despăgubiri plătite altor companii în urma accidentelor în timpul navigației, precum şi reparațiile periodice mai importante la intervale de 4 ani, cerute de Biroul „Veritas" pentru a înregistra vapoarele, printre cele aparținând primei clase din punct de vedere al siguranței navigației. Anii 1918-1919 au reprezentat pentru S.M.R. o perioadă dificilă, în care deficitul a ajuns la valoarea de 3 680 179 milioane lei. După acest interval de timp, tabloul de venituri şi cheltuieli indică excedente, semn că situația începea să reintre în normal[13]. Toți anii care au urmat, până în 1920, au fost ani excedentari, cu valori mereu în creştere. După acest an, cu toate că s-au înregistrat excedente, cifrele sunt sensibil mai mici: 14 983 697 milioane lei pentru anii 1921-1922 şi 13 701 834 milioane lei pentru anii 1922-1923. Deficitele care, în anii de navluri ridicate 1920-1923, dispăruseră din buget, încep, odată cu normalizarea navlurilor, să apese, din nou, asupra lui şi din ce în ce mai greu, astfel încât, în 1923, S.M.R. înregistrează primele sale deficite postbelice, respectiv 32 833 502 milioane lei.

Veniturile S.M.R. ar fi fost sporite dacă nu ar fi existat problema taxelor creditate autorităților statului român şi autorităților străine. Astfel, după declanşarea războiului din 1914, S.M.R. a efectuat transporturi pentru diverse administrații ale statului şi pentru autoritățile militare franceze. Unele din acestea au rămas în întârziere

---

[12] *Anuarul statistic al României 1923*, p. 85
[13] *Anuarul statistic al României 1929*, p.157

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

cu plata unei părți din navlurile de regie ce li s-au fixat: autoritățile române, din cauză că n-au dispus de credite suficiente, iar, cele franceze, pe motivul că aveau de primit sume mai mari de la statul român. În orice caz, după plata taxelor cu care s-au creditat autoritățile române numai prin faptul efectuării unor transporturi cu navluri de regie pe timpul cât tonajul disponibil era rar şi navlurile foarte urcate, înlesnirea adusă statului român a fost apreciabilă[14].

Importanța acordată de către statul român vaselor flotei maritime este relevată şi de faptul că, prin Ordinul circular nr. 4271/1922 al D.G.P.C.A., se făceau cunoscute următoarele: *„Se recomandă căpităniilor de porturi că Legea pentru împiedicarea înstrăinării vaselor de comerț sub pavilion român pe timp de cinci ani, cu începere de la 3 august 1918, este încă în vigoare şi prin urmare, nici un vas de comerț sub pavilion român nu este îngăduit a părăsi apele româneşti fără garanția necesară care se va fixa de către autoritățile noastre superioare. În acest scop, vaporul tank Emil Georg von Stauss, Fritz Stauss, remorcherul Adagena şi tankul Arbănaşi, proprietatea Societății Steaua Română, nu li se vor permite a părăsi apele româneşti"*[15].

Politica pe care trebuia să o urmeze România în vederea dezvoltării flotei comerciale maritime trebuia să fie, aşa cum apreciau contemporanii, politica *„pavilionului național"*. De asemenea, statul trebuia să cedeze inițiativei particulare misiunea dezvoltării flotei naționale, deoarece aceasta avea mai multă mobilitate în exploatare şi tranzacții comerciale, modificând tarifele după necesități. Gruparea serviciilor de stat în întreprinderi particulare ar fi asigurat, pe de o parte, micşorarea cheltuielilor generale de exploatare şi întreținere, iar, pe de altă parte, prin intermediul împrumuturilor amortizabile, s-ar fi putut completa şi moderniza parcul de vase, astfel încât acesta ar fi putut satisface orice nevoie, în mod economic, cu un tarif de concurență şi fără a mai recurge la subvenții de stat[16]. S-a propus ca exploatarea întregului parc național de vase maritime şi întreținerea lor printr-un şantier naval să se facă printr-o regie cointeresată de stat sau chiar printr-o societate pe acțiuni, în care statul să aducă ca aport vasele sale. Statul ar fi trebuit să susțină exploatarea prin trafic combinat cu flota fluvială şi cu C.F.R. şi alte ajutoare, asigurând un

---

[14] Arh. Muzeului Marinei Române, dos. I/121, Raport al Direcțiunii Serviciului Maritim Român privind activitatea acestuia de la înființare până la 31 martie 1920, f. 9

[15] A.J.C., fond C.P.M., dos. 4/1922, circulara nr. 3710/1922, f. 90.

[16] Th. I Gâlcă, *Problema transporturilor. Căile de comunicație din România, Directive Generale pentru soluționarea ei*, Tipografia Curții Regale F. Göbll Fii S.A., Buc., 1927, p. 28

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

minim de dividend acționarilor (şi statului), exercitând însă un control în conducerea exploatării şi fixarea tarifelor. În schimb, statul ar fi trebuit să aibă dreptul de a dispune de parcul de vase pentru interesele generale şi să poată impune, printr-o justă despăgubire, anumite cheltuieli suplimentare pentru unele curse nerentabile, pe care interesele politice şi economice generale obligau societatea să le execute[17]. Capitalurile româneşti ar fi devenit astfel cointeresate în subscrieri de capital şi în investiții pentru reînnoirea parcului de vase. Nu era exclusă nici ideea ca societatea astfel formată să intre în cartel de exploatare în comun cu o altă societate străină, care ar fi adus ca aport competențe tehnice şi legături comerciale mondiale, vase moderne pentru traficul de cursă lungă, diminuând şi mai mult cheltuielile generale, având aceiaşi agenți exteriori interesați în mărirea volumului de afaceri şi transporturi. În felul acesta, se câştiga experiență în exploatare şi, mai ales, formarea unui personal maritim specialist, care ar fi ajutat la valorificarea produselor noastre în marile porturi din Orient şi Occident, fiind şi o rezervă pentru flota de război[18].

Începând cu anul 1920, expansiunea marinei comerciale naționale şi înființarea unor noi societăți de navigație redeschidea chestiunea referitoare la pregătirea personalului național necesar conducerii vaselor de comerț. Pe vapoarele comerciale, ca şi înainte de război, se folosea atât personal străin- de punte şi maşini-, cât şi personal din marina militară română, trecut provizoriu în marina comercială, sau personal provenit în parte din absolvenții Şcolii Subofițerilor de Marină[19] sau, direct, din trupă, după eliberare. Acest fapt a fost, deseori, recunoscut de contemporani: *„Marina comercială n-ar fi putut să se dezvolte dacă nu s-ar fi sprijinit pe marina de război, care i-a furnizat personalul pregătit de toate categoriile”*[20]. S.M.R. oferea doritorilor posibilitatea de a îmbrățişa o carieră nautică, de a se îmbarca pe vasele sale, însă acest lucru se realiza fără ca aceştia, înainte de îmbarcare, să prezinte o diplomă de terminare a studiilor teoretice de la uscat, aşa cum ar fi fost firesc. Acest fapt se datora *„lipsei unei şcoli pregătitoare nautice cu secțiuni separate pentru cursurile de navigație maritimă, de navigațiune fluvială, de pilotaj la bară, de fluviu pe Dunărea de Jos şi Cataracte, pentru cursurile pregătitoare pentru personalul căpităniilor de port ca şi pentru ale Serviciului hidraulic”*[21].

---

[17] *Ibidem*, p. 29

[18] *Ibidem*

[19] A.M.R., fond C.M.M., dos. 270/1919, f. 58

[20] „Revista Marinei”, VI, 1 ian. 1923, p. 5

[21] Constantin Tonegaru, *Şcoala nautică comercială*, în „Revista Maritimă”, I, nr. 1, p. 11

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

Începând cu anul 1919, numărul vaselor maritime intrate în porturile maritime româneşti înregistrează o curbă ascendentă, atât ca număr de vase, cât şi ca tonaj- de la 718 746 t, în 1919, la 1 752 582 t, în 1923-. Cu toate acestea, de-a lungul perioadei la care ne referim, tonajul vaselor româneşti maritime este în scădere începând cu 1919, de la 323 895 t la 143 594 t, în 1923, aceasta în condițiile în care tonajul vaselor străine este în creştere de la an la an, atingând un maxim în 1923, cu 874 vase şi 1 608 988 t[22]. Faptul este explicabil prin lipsa investițiilor în flota națională şi prin ştergerea unor vase din registrele matricole, drept urmare a învechirii acestora. Raportat la anul 1914, se poate observa că, în acest an, intraseră, per total, 1 404 vase cu un tonaj de 1 297 609 t, deci, un număr net superior celui înregistrat în perioada 1919-1923, însă tonajul în 1923 este mai mare, respectiv 1 752 582 t. Fenomenul este explicabil prin creşterea tonajului mondial în primii ani de după război. Rezultantă a crizei prin care a trecut economia mondială în 1923, transporturile maritime au trecut printr-o adevărată criză a navlurilor: mişcarea maritimă s-a redus, în ansamblul ei, cu 30%, comparativ cu situația de dinainte de război, în timp ce tonajul mondial disponibil era superior cu 20% celui din 1914[23]. Practic, criza transporturilor maritime s-a datorat enormului surplus de tonaj, în raport cu mărfurile de transportat, condiții în care navlurile continuau să scadă.

Unul din obiectivele flotei comerciale române a fost, în perioada 1918-1923, susținerea refacerii economiei naționale. Statul român a închiriat, la finele anului 1918, cargourile „Milcovul", „Oltul", „Siretul" şi „Jiul" ale Societății de Navigație „România", precum şi cargourile „Muntenia" şi „Oltenia" ale Societății „Maritima", cu scopul de a accelera transporturile de material de război şi mărfuri pentru aprovizionarea țării, încredințând exploatarea lor S.M.R. Ca urmare, în cursul anului 1919, s-a creat linia Galați- Constantinopol- Pireu- Napoli- Marsilia[24]. Timp de un an, ele au fost întrebuințate la transporturi de mărfuri din Anglia, Franța şi Canada, în contul statului, cu un navlu redus cu 30% sub cel plătit armatorilor de

---

[22] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921 (1 ianuarie- 31 decembrie)*, Imprimeria Statului, Buc., 1923, p. 4-5, 74-75 (Numărul şi tonajul bastimentelor naționale şi internaționale intrate şi ieşite); *Comerțul exterior al României şi Mişcarea Porturilor în 1923 (1 ianuarie-31 decembrie)*, Ed. „Cartea Românească" S.A., Buc.,1925, p. 620-621

[23] Vasile Marcu, *Transporturile maritime în 1923*, în „Dobrogea economică", III, nr. 3-5, mar.-mai 1924, p. 8-11

[24] Mihail Negru, *Istoricul şi activitatea S.M.R.*, în „Viața României pe mare şi pe Dunăre", Liga Navală Română, Tipografia Leopold Geller, Buc., 1935, p. 159-161

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

guvernul englez. În toamna anului 1919, aceste cargouri au fost restituite societăților respective, iar cargourile S.M.R. şi-au continuat cursele până la 31 martie 1920. Încărcăturile de marfă transportate pe cale maritimă au fost în creştere- de la 67 006 tone, în 1919, la 2 224 259 t, în 1923-[25]. Comparativ cu situația antebelică, se remarcă faptul că anul 1911, în care ieşeau 3 582 676 tone mărfuri în vase din porturile româneşti, nu a fost depăşită nici în 1923[26]. Diminuarea comerțului în porturile maritime româneşti, în comparație cu cifrele de dinainte de război, trebuia să fie atribuită unei alte cauze decât situația de la Sulina. După rapoartele unuia din consulii din Constanța, exporturile de cereale au suferit o scădere de cca. 50% şi produsele petrolifere, de cca. trei sferturi, față de cifrele de dinainte de război. Această scădere trebuia atribuită reformei agrare din România şi necesității de a revitaliza o populație mai numeroasă din teritoriile revenite la Țară după război, care nu puteau să fie suficiente din punct de vedere al producției agricole şi petrolifere[27]. Taxele foarte mari de export pentru toate cerealele[28] şi interdicția de export a grâului[29] au adus un foarte mare prejudiciu comerțului porturilor maritime ale României şi, astfel, i-au descurajat pe producătorii de cereale. Aceste lucruri demonstrează că prejudiciul principal pe care l-a suferit comerțul nu s-a datorat diminuării pescajului vaselor de la Sulina, ci situației din România. Totuşi, lipsa adâncimii şenalului de la Sulina a cauzat anumite pierderi, urmate de întârzieri şi cheltuieli de alimbare[30].

După război, apar adevărate mutații în ceea ce priveşte pavilionul navelor care participă la traficul maritim: pavilionul austriac, german, bulgar aproape dispar, în timp ce pavilionul turc înregistrează un regres spectaculos. Pavilionul ungar nu va mai fi prezent în traficul românesc decât începând cu anul 1921[31]. Între 1919 şi 1923, pavi-

---

[25] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921 (1 ianuarie- 31decembrie),…*, p. 4-5, 74-75 (Numărul şi tonajul bastimentelor naționale şi internaționale intrate şi ieşite); *Comerțul exterior al României şi Mişcarea Porturilor în 1923 (1 ianuarie-31 decembrie),…*, p. 620-621

[26] *Anuarul statistic al României 1922*, p. 191 (Mişcarea porturilor. Numărul şi tonajul bastimentelor naționale şi internaționale intrate şi ieşite între anii 1911-1914)

[27] Walker D.Hines, *Rapport relatif a la Navigation sur le Danube présenté a la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations, Geneve*, le 20 août 1925, Société des Nations, p. 59-60

[28] *Taxele de export ale cerealelor plătite în valută străină*, în „Dobrogea economică", nr. 3, iul. 1922, p. 122

[29] A.J.C., fond C.P.M., dos. 3/1919, f. 29

[30] Walker D.Hines, *op.cit.*, p. 59-60

[31] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921…*, p. 78-79; *Anuarul statistic al României 1929*, p. 382-383

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

lioanele cu contribuția cea mai importantă în traficul maritim al României au fost: englez, italian, grec, român. Pavilionul englez făcea pe cărăuşul între portul Constanța şi Anvers-Rotterdam-Hamburg, în timp ce pavilionul italian avea, în special, obiectivul de a înlesni transportul mărfurilor proprii. Pavilionul grec scade ca importanță, la sfârşitul anului 1922, ca urmare a rechiziționării vaselor de către guvernul grec pentru transportul trupelor şi refugiaților din Asia Mică[32].

Dintre companiile româneşti, în afară de S.M.R., au făcut transporturi: Societatea „România"- cu vasele „Jiul", „Oltul", „Siretul", „Milcovul" şi „Prahova"-, Societatea „Maritima"- cu vasele „Oltenia" şi „Muntenia"-, Societatea „Troiano"- cu vasele „Ada" şi „Carlotta Maria". Lipsa investițiilor statului român în flota comercială, între 1919-1923, s-a reflectat prin faptul că alte companii au venit să îndeplinească misiunea noastră în apele naționale[33]. Per ansamblu, făcând comparația între pavilionul național şi cel străin, se poate observa că, în ceea ce priveşte numărul vaselor intrate în porturile maritime româneşti, în anul 1919, valorile sunt aproape egale- 446 vase străine şi 450 vase româneşti-, în 1923, regăsim în datele statistice doar 340 vase româneşti şi 2 021 vase străine. În ceea ce priveşte numărul vaselor ieşite, în 1919, vasele româneşti erau 441 față de 339 vase străine, pentru ca, la sfârşitul perioadei, în 1923, să se înregistreze 339 vase româneşti şi 2 008 vase sub pavilion străin[34]. Din datele deținute, reiese şi că numărul pasagerilor în vasele sub pavilion național a descrescut constant până în 1923, iar, pe navele străine, cu excepția anului 1920, când se înregistrează un maxim de 17 424 călători, se remarcă o situație asemănătoare. Explicația constă în faptul că, în cursul anului 1920, comunicațiile între România şi Occident, pe calea ferată, normalizându-se în urma ameliorării mersului trenului „Simplon Expres", călătorii, care până atunci preferau ruta maritimă Galați-Constanța-Pireu-Napoli-Marsilia, au început să prefere ruta spre Occident cu trenul, astfel că, din cauza reducerii numărului de călători şi a greutăților de aprovizionare cu păcură în Franța, S.M.R. a scurtat linia numai până la Napoli. Spre finele anului 1921, terminându-se lucrările de refacere a podului peste Dunăre, care

---

[32] A.B. Plopul, *Mişcarea maritimă şi comerțul exterior prin portul Constanța în 1922*, în „Dobrogea economică", II, nr. 1-2, ian.-feb. 1923, p. 20

[33] *Buletinul Municipal al Oraşului Constanța*, III, nr. 3, 1925, Atelierele Socec&Co. S.A., Buc., p. 119-120; „Dobrogea economică", I, 1922, p. 160-161

[34] Apud *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921…*, p. 77 (Numărul şi toneaul bastimentelor naționale şi internaționale intrate şi ieşite), *Anuarul statistic al României 1929*, p. 373 (Numărul şi tonajul bastimentelor naționale şi internaționale intrate şi ieşite)

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

fusese distrus în toamna anului 1916 din cauza războiului, şi, deci, comunicația cu trenul pe linia Bucureşti–Constanța normalizându-se, S.M.R. a revenit la vechiul itinerar de dinainte de război, cu plecarea din Constanța pentru Constantinopol-Pireu-Alexandria, însă numai o cursă pe lună, deoarece toate vapoarele de pasageri au trebuit să fie reparate, pe rând, ca urmare a deteriorărilor suferite în război. Din cauză că traficul de călători şi mărfuri cu Alexandria era foarte redus, cu începere din octombrie 1922, linia Constanța-Alexandria s-a scurtat numai până la Pireu, însă făcând curse săptămânal cu escală doar la Cospoli[35]. La 1 mai 1923, S.M.R. a înființat o nouă linie Constanța-Haifa-Jaffa, deservită de un vapor de pasageri, făcând o singură o cursă pe lună şi transportând emigranți evrei, în majoritate din Polonia pentru Palestina[36].

Analiza mărfurilor intrate în porturile maritime româneşti relevă faptul că acestea au fost, în primul rând, cereale. Cantitatea de mărfuri intrate în porturile româneşti, în vase naționale şi străine, după un maxim în 1919- 320 985 t mărfuri (cereale şi alte mărfuri), a înregistrat valori mereu ascendente: 240 107 t în 1920, 262 194 t în 1921, 295 187 t în 1922. Începând cu 1923, se înregistrează o scădere sensibilă, la 282 446 t mărfuri[37]. Începând cu anul 1919, cantitatea de mărfuri ieşită în vasele naționale şi străine, prin porturile maritime româneşti, este în continuă creştere: 67 066 t în 1919, 1 483 680 t în 1920, 1 762 219 t în 1921, 1 926 948 t în 1922, 2 224 259 t în 1923[38].

O serie de factori obiectivi au influențat traficul prin cel mai important port maritim, Constanța. În primul rând, diminuarea producției naționale, din cauza distrugerilor războiului, care a atras decăderea considerabilă a exportului. Traficul Constanței– care era, în special, port de export-, a suferit în aceeaşi proporție; lipsa legăturii cu interiorul țării, prin distrugerea podului de peste Borcea. Memoriul adresat regelui Ferdinand atrăgea atenția asupra implicațiilor pe care le avea întârzierea refacerii podului le avea asupra Dobrogei şi, în egală măsură, asupra intereselor generale ale țării[39]. Ca urmare, timp de aproape doi ani, Constanța a fost izolată, lipsindu-i comunicația directă cu calea ferată. Din aceasta cauză, o mulțime de case de comerț

---

[35] Mihail Negru, *op.cit.*, p. 159-161

[36] *Ibidem*

[37] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921…*, p. 10-11, 22-28, 34-35, 80-81; *Comerțul exterior al României şi Mişcarea Porturilor în 1923 (1 ianuarie-31 decembrie),…*, p. 626-627

[38] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921,…*, p. 14-15, 26-27, 38-39, 84-85; *Comerțul exterior al României şi Mişcarea Porturilor în 1923…*, p. 630-631.

[39] Arhivele Naționale Istorice Centrale (A.N.I.C.), fond Casa Regală, dos. 11/1920, f. 5-6

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

şi-au strămutat sediul afacerilor în porturile dunărene, în special la Galați. Un al treilea impediment a fost insuficiența căilor de comunicație cu noile provincii. Din această cauză, comercianții din Ardeal şi-au păstrat vechile legături cu Hamburg şi Triest. Astfel, unificarea economică a României era întârziată. Aceşti trei factori au contribuit la regresul traficului maritim, în ansamblul său, şi s-au răsfrânt asupra activității S.M.R. Concluzia ce se impunea era construirea unui număr de căi de comunicație menite să pună în legătură portul Constanța cu centrele de producție. Propunerile avansate în epocă se refereau la construirea unei linii ferate Galați-Medgidia-Constanța, care ar fi avut rolul să înlesnească, în timpul iernii, descărcarea depozitelor din porturile dunărene, spre mare, pentru export. Până atunci, se impunea reînființarea tarifului de sezon care exista înainte de război. În al doilea rând, construirea diagonalei Buzeul Ardelean-Buzău-Cernavodă-Constanța, care să scurteze calea dinspre Ardeal spre Constanța. Această cale ferată era solicitată de cercurile comerciale ardelene, care doreau o mai strânsă conlucrare cu centrele importante din vechiul regat şi, mai ales, cu primul nostru port maritim. În sfârşit, construirea unui canal navigabil Cernavodă-Constanța, care ar fi permis o adevărată colaborare între porturile româneşti, ce şi-ar vedea astfel împărțite zonele de influență. Odată Canalul construit, Constanța ar fi fost punctul de export pentru ținuturile Dunării de Sus şi Banatului, pe când Brăila şi Galațiul urmau să deservească Moldova, Basarabia, Bucovina şi Transilvania de Est. De asemenea, tranzitul internațional ar fi fost rațional împărțit: Brăila şi Galațiul ar fi avut Polonia şi Cehoslovacia, iar Constanța ar fi deservit Ungaria şi Bulgaria de nord[40]. Construirea unui canal pe porțiunea Dunării de la Brăila la Cernavodă, fiind uşor susceptibilă de a fi organizată pentru a deveni proprie navigației maritime, ar fi scurtat drumul pe Dunăre din centrul European spre Marea Neagră şi se impunea ca o necesitate.

Transportul maritim trebuia pus în legătură cu traficul de cale ferată, care ar fi facilitat legătura industriei româneşti cu Dunărea şi, în special, cu portul Constanța. Traseul propus ar fi trebuit să urmeze linia Cluj, Târgu Mureş, Sighişoara, Braşov, Buzău, Făurei, Constanța. Oraşul Hârşova ar fi devenit un centru de tranzit de mare importanță în legătură cu funcționarea Canalului Carasu, prin prelungirea liniei de cale ferată Făurei, de la Țăndărei până la Piua Pietrei, cu construcția podului de peste Dunăre, la Hârşova, de unde linia urmează a fi continuată, prin Carol I până la Constanța. Portul Cernavodă ar fi avut

[40] A.B. Plopul, *Din nevoile Portului Constanța*, în „Dobrogea economică", I, nr. 7, nov. 1922, p. 243-244

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

de profitat, deoarece convoaiele de şlepuri din susul Dunării, venind tocmai din inima Germaniei, n-ar mai fi avut nevoie să meargă la Constanța, putând transborda, la Cernavodă, caricul lor cu destinație transmaritimă. Forturile de garaj şi cu interes economic local trebuiau să se construiască la Medgidia şi la Murfatlar, dintre care cel de la Medgidia în mod deosebit. Portul Constanța ar fi devenit, prin construcția acestui canal, cel mai important port maritim de tranzit pentru aproape întreaga Europă Centrală deservită de cursul navigabil al Dunării[41]. Dintre porturile maritime, cel mai important ar fi fost Constanța, celelalte porturi, precum Mangalia, Balcic, Cavarna, fiind exploatate de o manieră foarte primitivă, deoarece nu posedau absolut nici o instalație şi nu erau în legătură cu restul țării din cauza lipsei căii ferate.

Traficul prin portul Constanța s-a reluat în condiții grele, determinate de distrugerea instalațiilor portuare în timpul ocupației de către inamic, scufundarea intenționată a navelor în bazinul portuar şi rechiziționarea aparaturii navale, a materialului rulant, a electromotoarelor, a unor cantități însemnate de bronz, oțel, plumb, fier etc[42]. Din datele deținute, rezultă că, în anul 1919, traficul maritim al portului Constanța era reprezentat de 450 de vase, cu un tonaj de 380654 t, ceea ce însemna, raportat la totalul traficului maritim din acel an, 50,2% ca număr de vase şi 40,5% din totalul tonajului. În anul următor, numărul şi tonajul vaselor înregistrează o creştere sensibilă, 544 vase cu un tonaj de 748 560 t. Cu toate că cifrele indică o creştere, în realitate, din totalul vaselor care participau la traficul maritim, în toate porturile maritime, vasele intrate în portul Constanța reprezentau 33,3% din numărul vaselor şi ca tonaj 34,6%. Anii următori vor însemna un progres: în 1921, cele 951 vase reprezentau 37,7% din totalul traficului maritim, iar tonajul lor, de 1 243 708 t, reprezenta 37,4% din tonajul total al traficului maritim pe toate porturile. În 1922, intrau, în portul Constanța, 921 vase, mai puține ca număr decât în anul precedent, însă, ca procent din totalul traficului, 40,9% . Tonajul lor indica, de asemenea, o creştere, semnificând 39,4% din totalul tonajului. Anul 1923 prezenta un trafic de 969 vase, ce reprezenta 41% din totalul traficului maritim, iar, ca tonaj, 1 556 377 t, echivalent cu 38% din ansamblul tonajului vaselor în porturile maritime româneşti[43].

---

[41] Nicolae C.Fleva, *Canalul Cernavodă- Constanța,* în „Dobrogea economică", III, nr. 1-2, ian.–feb. 1924, p. 1-6

[42] A.J.C., fond Direcția Navigației Maritime, dos. 7/1919, f. 5, 7, 39, 62

[43] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921…,* p. 12-13, 24-25, 36-37, 82-83; *Comerțul exterior al României şi Mişcarea Porturilor în 1923…,* p. 628-629

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

În traficul maritim al portului Constanța aportul vaselor româneşti a fost următorul: în 1919, vasele româneşti intrate reprezentau 57%, ca număr, şi 57,2% ca tonaj, cifre foarte mari pentru vasele româneşti, însă acest fapt se datorează primului an de după război, când vasele sub pavilion străin sunt o prezența mai puțin semnificativă. În 1920, cifrele scad dramatic: 28 de vase româneşti cu un tonaj de 122 438 t (5,1% din totalul vaselor care au intrat în portul Constanța şi 16,3% din tonajul lor). Anul următor, numărul vaselor sub pavilion român era 162 (17% din numărul vaselor româneşti şi străine care intrau în portul Constanța), iar, ca tonaj, 162,685 t (13% din tonajul total al vaselor intrate). În 1922, numărul lor era de 148 vase (16% din numărul vaselor) şi 163 498 t (11,9% din totalul tonajului care participa la traficul portului Constanța). Anul 1923 nu aduce schimbări semnificative: 163 vase (16,8% din ansamblul vaselor sub pavilion român şi străin care întrau în Constanța), iar, în privința tonajului, 191064 t (12,2%). Cu toate că vasele româneşti sunt în creştere, atât ca număr, cât şi ca tonaj, raportarea lor la totalul vaselor care au intrat în portul Constanța în perioada respectivă indică o prezență modestă[44].

Porturile Balcic şi Cavarna depindeau economic de portul Constanța, în condițiile în care vapoarele încărcau la Constanța o anumită cantitate de cereale, după care, trimiteau navele la Balcic şi Cavarna pentru completarea încărcăturii. În portul Balcic, operațiunile portuare se desfăşurau cu mahone şi, începând cu 1922, cu remorchere, înlesnind astfel o mai bună manipulare a mărfurilor[45]. Instalațiile portuare devenind nepracticabile şi necesitând refacerea, lucrările au demarat prin aducerea materialelor de către nava „Durostor", în 1923[46]. În portul Cavarna, se constata aceeaşi situație[47].

Spre deosebire de situația de dinainte de război, portul Mangalia nu a mai prezentat o importanța deosebită pentru economia generală a țării. Administrația portului şi-a reluat activitatea în condiții extrem de grele, lipsind materialul necesar desfăşurării activității[48]. După cum atestă arhivele, în anul 1919, au intrat în acest port doar 12 vase, dintre care 7 sub pavilion turcesc, 4 vase româneşti şi un vas bulgăresc, fără să încarce sau să descarce mărfuri. Din luna mai şi până în decembrie 1919, portul a fost, practic, lipsit de activitate, cauzele posibile consemnate de arhive fiind prohibiția exportului de cereale şi

---

[44] *Ibidem*

[45] A.B. Plopul, *Mangalia, Cavarna, Balcic. Importanța lor pentru economia națională*, în „Dobrogea economică", I, nr. 8, dec. 1922, p. 287

[46] A.J.C., fond D.N.M., dos. 10/1923-1925, f. 28

[47] *Ibidem.*, f. 27

[48] A.J.C., fond C.P.M., dos. 3/1919, f. 64, 66, 91, 99.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

epidemiile infecţioase din ţările din jurul Mării Negre[49]. În 1923, portul Mangalia înregistrează cel mai mare număr de vase- 55- sub pavilion britanic, grecesc, bulgăresc, rusesc şi persan, care au încărcat produse cerealiere[50]. Intensificarea traficului a coincis cu încercările de a iniţia lucrări de consolidare a malurilor portului[51].

În ceea ce priveşte vasele româneşti şi străine ieşite din portul Constanţa, se pot trage următoarele concluzii: în 1919, 50,9% din numărul vaselor care au ieşit din porturile maritime, iar, ca tonaj, 41,4%. În 1920, valorile scad la 33,3%, ca număr de vase, şi 34% tonaj, pentru a înregistra o creştere începând cu 1921, la 37,3% din număr şi 36,9% tonaj, iar, în 1922, 40,7% din numărul total al vaselor româneşti şi străine şi 39,3%, din tonaj. Anul următor reprezintă o creştere, în sensul că 41,2% din totalul vaselor maritime române şi străine ieşeau prin portul Constanţa, reprezentând 38,9% din tonajul total ce tranzita prin porturile maritime ale României[52]. Între aceste valori, aportul vaselor româneşti în traficul Constanţei, atât ca număr de vase cât, şi ca tonaj, a fost reprezentat cu o contribuţie importantă: 57,3% ca număr de vase şi 59,1% ca tonaj, în 1919. Cifrele nu sunt semnificative, având în vedere că, în 1919, fiind primul an de după război, pavilionul naţional era firesc să aibă o contribuţie mai însemnată. Situaţia era similară cu a vaselor intrate în acel an. Începând cu 1920, procentual, valorile scad: 24,7% , 16,6% în 1921; 16,% în 1922; 17% în 1923, în ceea ce priveşte numărul vaselor. Tonajul vaselor româneşti în traficul Constanţei, raportat la tonajul total al vaselor româneşti şi străine ieşite din Constanţa, scade şi el, de la 59% în 1919, la 16,7% în 1920, 12,7% în 1921, 11,4% în 1922 şi 12,4% în 1923[53].

Refacerea economică a României după Primul Război Mondial şi reintegrarea sa în circuitul comercial internaţional a fost în intervalul 1918-1923. Un rol important l-a jucat şi situaţia transporturilor maritime. Cu toate eforturi depuse de statul român, mişcarea navigaţiei pe mare a înregistrat variaţii de la un an la altul, fără să atingă cifrele de dinainte de război, ceea ce a făcut ca pavilionul român să fie în regres în perioada 1918-1923. Transporturile maritime au întâmpinat greutăţi în ceea ce priveşte lipsa infrastructurii, a vaselor comerciale, porturile naţionale cu utilajul lor, agenţii în străinătate, pentru care statul român nu a găsit fonduri necesare. De aceea, statul trebuia să cedeze

---

[49] *Idem*, dos. 3/1919, f. 15, 18,19, 22, 23, 28, 29, 30, 34, 35

[50] *Idem*, dos. 6/1923, f. 156, 158

[51] A.J.C., fond D.N.M., dos. 10/1923-1925, f. 66.

[52] *Mişcarea porturilor în anii 1919, 1920, 1921…*, p. 6-17, 28-29, 40-41, 86-87; *Comerţul exterior al României şi mişcarea porturilor în 1923…*, p. 632-633

[53] *Ibidem*

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

inițiativei particulare misiunea dezvoltării flotei naționale, singura care ar fi degrevat bugetul țării de tributul pe care era obligat să-l plătească străinilor pentru transportul mărfurilor.

ROMANIAN MARITIME NAVIGATION – DIFFICULTIES AND OBJECTIVES DURING THE FIRST YEARS AFTER THE FIRST WORLD WAR (1918-1823)

Abstract

During the period between 1918 – 1923, the policy that Romania should have followed, regarding the development of its merchant fleet, had to be, according to the opinion of the contemporaries, the policy of "national flag" and the maritime ports should make a genuine national network to allow the extension of national ways of communication from inland to the ports of the countries with which Romania had commercial connections. Nevertheless, the lack of state subventions, accompanied by difficulties regarding the lack of national ports infrastructure, of merchant vessels, caused a regress of the Romanian flag during the period between 1918–1923. The resulted conclusions pointed out that the state should assign to the private investors the mission of national fleet development. Maritime ports should be connected with the railway and the Danube river traffic, by building a navigation canal from Cernavoda to Constanta, which would allow a real co-operation among the Romanian ports.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com