

CONTRIBUȚII LA ISTORIA MARINEI ȘI NAVIGAȚIEI ÎN ROMÂNIA, 1829—1866

de SERGIU COLUMBEANU

Într-un mesaj trimis dogelui Veneției la 8 mai 1478, Ștefan cel Mare semnala amenințarea tot mai mare a puterii otomane, care viza în acei ani cucerirea cetăților maritime ale Moldovei. „Queste do terre — spunea marele domn — sono tuta la Valachia“ („aceste două ținuturi — cetățile portuare cucerite în 1484 — sînt toată Valahia“; Valahia în sens de Moldova)¹. Marea pondere a traficului maritim și fluvial pentru dezvoltarea țărilor române este subliniată, citeva secole mai tîrziu, în 1844, de consulul francez de la Iași, Duclos, într-un raport trimis lui Guizot. Într-un pasaj al raportului, Duclos se referă la importanța portului Galați pentru economia Moldovei: „La principauté ne touche que par ce point au Danube; c'est de là seulement qu'elle reçoit la richesse et la vie“². Accente pentru ceea ce a însemnat în istoria noastră un trafic pe apă, la care participam activ în sec. al XV-lea, găsim și la Bălcescu și Kogălniceanu. Pierderea în 1484 a cetăților de la mare „îngroapă viitorul maritim al Moldovei“, scria Bălcescu în 1846³, iar Kogălniceanu sublinia, nu mai puțin semnificativ, „înfruirea maritimă a Moldaviei“ în vremea lui Ștefan cel Mare⁴.

Într-adevăr, pierderea mai întii de către Țara Românească a principalelor porturi de la Dunăre, în frunte cu Brăila, și a litoralului maritim dobrogean, apoi încetarea prezenței moldovene în cetățile-port din Delta și de pe țărmul Mării Negre au încetinit considerabil dezvoltarea noastră economică și politică. Către finele sec. al XV-lea, țările române încetează participarea la traficul maritim internațional, participare realizată prin legăturile cu principalele puteri navale ale vremii: Bizanțul, și mai ales cu republicile maritime italiene (Genova și Veneția). Îndeosebi legăturile cu Genova au avut o importanță considerabilă, nu numai în ce privește înscirerea noastră într-un comerț maritim foarte activ, ci și în ce privește crearea unei marine românești⁵.

Dominația otomană ce se consolidează la începutul sec. al XVI-lea, durînd apoi peste trei secole, a transformat Moldova și Țara Românească în surse de aprovizionare ale capitalei de pe malurile Bosforului. De la un trafic maritim care, în perioada prezenței italiene, se desfășura în dublu sens, se trece în perioada

¹ Ion Bogdan, *Documentele lui Ștefan cel Mare*, vol. II, București, 1913, p. 346.

² Hurmuzaki, *Documente...*, vol. XVII, doc. CMLIV, p. 1015.

³ N. Bălcescu, *Puterea armată și arta militară la moldoveni în timpul marelui lor*, în „Magazin Istoric pentru Dacia“, tom. III, 1846, p. 60.

⁴ M. Kogălniceanu, *Opere*, vol. I, ediția A. Oțetea, București, 1946, p. 624.

⁵ Sergiu Columbeanu, *Aspecte din istoria navigației în România (din cele mai vechi timpuri pînă la tratatul de la Adrianopol — 1829)*, în „Studii“, nr. 4, XXV (1972), p. 730—732.

otomană la un trafic care se făcea, în mare măsură, într-un singur sens. Veritabile flote comerciale acostau, la Brăila și la Galați, cu navele, în marea lor majoritate descărcate, și plecau încărcate cu mari cantități de produse. În afară de mărfuri cu caracter alimentar, țările române furnizau Porții materii prime necesare construcțiilor navale, oameni pentru echipajele marinei de război; aveau de asemenea pe teritoriul lor șantiere navale care lucrau la comanda amiralității turcești⁶.

După tratatul de la Adrianopol din 1829, comerțul Țării Românești și al Moldovei devine liber, porturile lor sînt deschise navelor din toate țările. Cele două principate reintră, după o absență de trei secole, în marele circuit maritim internațional. Tot în această perioadă se crează marina română modernă, comercială și militară, fapt care a însemnat de fapt reluarea, pe o scară mai largă, a unor vechi tradiții românești de navigație⁷.

Ca urmare a acestei noi situații șantierele navale încep să lucreze pentru țările pe teritoriile cărora erau instalate. În septembrie 1833, la vechiul șantier naval din Giurgiu era lansată nava *Marița*, cu o capacitate de 300 chile (circa 150 tone), construită din „materialuri românești”. *Marița* era o navă de mare și inițiatorul construcției ei a fost, fapt semnificativ, aga Alexandru Vilara, cunoscut autor al memoriilor care cereau emanciparea Țării Românești de sub tutela otomană. Jurnalul de bord al navei, păstrat la Arhivele Statului din București, descrie prima călătorie tur-retur efectuată în decembrie 1834—iunie 1835, pe traseul maritim Sulina—Constantinopol sub „bandieră românească”, aflată astăzi la Muzeul Marinei din Constanța, și sub comanda lui Ioan Cristescu, „supus și născut chiar în Țara Românească”⁸.

Nave maritime încep a fi construite și la Brăila, unde, la 14 august 1838, are loc lansarea „în apa Dunării a corăbiei neguțătorului Gilcivici, supus sardinez”⁹. Activitatea cea mai laborioasă în domeniul construcțiilor navale o avea însă tot vechiul șantier din Galați: 7 nave construite în 1839 și 10 în 1840¹⁰. Șantierele din cele două porturi ale Dunării maritime — Brăila și Galați — dobîndiseră un bun renume internațional, deoarece pe calele lor se executau și comenzi străine: firma comercială Pedemonte din Genova a contractat construirea a trei nave, din care două de cîte 200 tone fiecare¹¹.

Există și unele date privind numărul navelor românești. În 1839, diplomatul francez Felix Colson aprecia că marina comercială a Principatelor însuma 20 de nave¹². Numele unora dintre ele s-a păstrat: în afară de *Marița*, avem pe *Dachia*

⁶ C. C. Giurescu, *Construcții navale în principatele române în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea*, în voi. *Omagiul lui P. Constantinescu—Iasi*, București, Edit. Academiei, 1965, p. 317—329; *Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV—inceputul secolului XIX*, București, Edit. Științifică, 1973, p. 96—124; I. Toderășcu, *Din activitatea șantierului naval Galați în prima jumătate a secolului al XIX-lea*. (Iasi), 1970 (extras); *Informații noi privind șantierul naval din Galați (sfîrșitul sec. al XVIII-lea — prima jumătate a sec. al XIX-lea)*, (Iasi), 1972 (extras); S. Columbeanu, *op. cit.*, p. 733—740.

⁷ Sergiu Columbeanu, *op. cit.*, p. 719.

⁸ I. Cojocaru, *Documente privitoare la economia Țării Românești (1800—1850)*, vol. II, Edit. Științifică, București, 1958, doc. 416. p. 558; doc. 437, p. 586; Arh. St. Buc., Vistieria, nr. art. 3857/1835.

⁹ I. Cojocaru, *Documente...*, II, doc. 536, p. 106.

¹⁰ N. Suțu, *Opere economice*, Edit. Științifică, București, 1957, p. 211; vezi și I. Toderășcu, *Din activitatea șantierului naval...*, p. 72, nota 40.

¹¹ I. Toderășcu, *op. cit.*, p. 73 (cf. D. Bodin, *Politica economică a regatului Sardiniei în Marea Neagră și pe Dunăre, în legătură cu Principatele Române*, extras, București, 1940, p. 9 și urm.).

¹² I. Toderășcu, *op. cit.*, p. 72 (după Felix Colson, *De l'état présent et de l'avenir des Principautés de Moldavie et de Valachie...*, Paris, 1839, p. 222—223).

— nume simbolic —, apoi *Speranța, Zimnicea, Elena, Alexandru, Elisabeta, Sf. Dimitrie, Sf. Nicolae, Csenocrat, Atena*, toate sub pavilionul Țării Românești¹³. În ce privește pavilionul trebuie relevat că Poarta a acordat Principatelor dreptul ca navele lor să navigheze sub pavilion propriu : pe Dunăre începînd din 1834, iar pe mare din 1836¹⁴. Acest fapt este important nu numai din punct de vedere al dreptului internațional maritim, care începe să cuprindă în sfera lui de acțiune și Principatele, ci și din punct de vedere al lărgirii autonomiei pe calea dobîndirii unei depline suveranități.

După 1850, marina comercială a Principatelor ia un avînt considerabil, Moldova, de pildă, avînd sub pavilionul ei 75 de nave¹⁵. În 1860, conform unor date statistice din arhiva lui Cuza, se înregistrează 440 nave sub pavilion român. După 5 ani însă, în 1865, din cauza unei politici fiscale greșite, numărul lor scade la 40¹⁶. Evoluția marinei comerciale a Principatelor poate fi urmărită și în patentele păstrate în arhive, prin care se acordă permisiune diferiților negustori să devină și armatori ai unor nave avînd „deplină voe de a pluti slobod... și a călători pe Marea Neagră și alte mări“¹⁷. Trebuie de asemenea reținut și faptul că tonajul navelor muntene și moldovene ajungea pînă la 3—400 tone și chiar mai mult, tonaj similar cu al multor nave străine care acostau la Brăila și la Galați¹⁸.

Se dezvoltă de asemenea și navigația pe apele interioare. Cele două Regulamente Organice prevăd măsuri pentru ameliorarea navigabilității râurilor mai importante : Jiul, Oltul, Argeșul, Dîmbovița, Ialomița, Siretul, Prutul, Moldova, Bistrița¹⁹. Plutăritul de pe Bistrița ia o mare extindere ; mari cantități de lemn destinat construcțiilor, îndeosebi celor navale, coboară pe Bistrița și Siret spre Galați²⁰. În afară de cherestea se transportă și sare²¹.

Tot pe râurile interioare se transportă și mari cantități de cereale. În Moldova, asemenea transporturi cu șlepuri remorcate de vapoare se semnalează pe Prut și Siret, cu destinația Galați²².

În Țara Românească, așa cum o arată recentul studiu al lui I. Neacșu, o mare parte din producția de grîne destinată vînzării era transportată cu caicele pe râurile care debușau în Dunăre, iar apoi, pe marea cale fluvială, pînă la Brăila, unde așteptau numeroase nave străine²³. Tot pe calea apei se făcea în mare măsură și aprovizionarea cu cereale a Bucureștilor. Caicele aduceau grîu pe Argeș pînă

¹³ „Buletin, gazeta oficială“ (a Țării Românești), 1839 (liste de nave la pagini diferite).

¹⁴ L. Boicu, *Încercări de navigabilitate a râurilor moldovenești în primă jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie“, Iași, II (1965), p. 105 ; I. Toderașcu, op. cit., p. 71.

¹⁵ I. Toderașcu, *Din activitatea șantierului naval Galați...*, p. 75.

¹⁶ C. C. Giurescu, *Viața și opera lui Cuza Vodă*, Edit. Științifică, București, 1966, p. 396.

¹⁷ Arh. St. Iași, Secretariatul de Stat, dos. 421, f. 21 ; vezi și f. 10, 14, 15, 20, 24, 26, 28, 34 ; ibidem, Documente, pach. 153, doc. 84 ; Arh. St. Buc., Vistieria Țării Românești, dos. 453/1835, dos. 2457/1840 ; Muzeul Marinei Constanța, ms. 113.

¹⁸ S. Columbeanu, *Aspecte ale istoriei navigației...*, p. 741.

¹⁹ *Regulamentul Organic...*, București, 1847, p. 177—178 ; *Regulamentul Organic al Principatului Moldovei*, Iași, 1839, cap. V, p. 3—4.

²⁰ Vezi Arh. St. Iași, *Isprăvnicia Neamț*, dos. 101/1829, dos. 112/1829, dos. 161/1830 ; I. C. Filitti, *Domniile române sub Regulamentul Organic*, București, 1915, p. 582—583.

²¹ L. Boicu, op. cit., p. 103—104.

²² Ibidem, p. 99—114 ; C. C. Giurescu, op. cit., p. 394—395.

²³ Ioan I. Neacșu, *Comerțul intern cu cereale în Țara Românească în perioada regulamentară*, în *Studii și materiale de istorie modernă*, vol. IV, Edit. Academiei, București, 1973, p. 277, 287, 289, 301, 360, 363.

la Negoești, unde era debarcat și transportat eu carele la București²⁴. Alt itinerariu era pe Dunăre pînă la Oltenița și de aici pe Argeș, în direcția regiunii capitalei²⁵.

Necesitățile tot mai mari, ridicate de creșterea volumului traficului pe apă local, au impus și o activizare a construcțiilor de nave. În această privință, inițiativa locuitorilor din Zimnicea este deosebit de semnificativă. Într-o cerere din mai 1832, adresată Vorniciei trebilor din Lăuntru, ei spun: „Noi dar, ca unii ce ne aflăm hălăduind la schela Zimniciei, *avînd trebuință de caice* (subl. ns.), am voi unii dintre noi să facem...”. În continuare, ei solicită „să nu întîmpinăm la aceasta vreo împiedecare...”²⁶.

Pentru buna desfășurare a traficului pe apă, cu o atenție deosebită pentru Brăila și Galați, se iau o serie de măsuri pentru amenajări portuare — construcții de cheuri, depozite, căi de acces, precum și măsuri de reglementare privind taxele plătite de navele care vin în porturile românești, stabilindu-se în același timp și reguli de acostare și ancorare²⁷. Voluminoase dosare de documente păstrate în arhive ne ajută să reconstituim activitatea din porturile românești în deceniile care au urmat tratatului de la Adrianopol.

În aceste noi împrejurări, în care se desfășoară activitatea comercială a Principatelor, avem de-a face cu o dezvoltare considerabilă a traficului maritim internațional la gurile Dunării după 1829.

Prezentăm în continuare unele date statistice privind dezvoltarea traficului maritim în porturile Brăila și Galați după tratatul de la Adrianopol. Astfel, în binecunoscutul său memoriu asupra Principatelor, Bois le Comte consemnează numărul navelor intrate la Brăila și la Galați în anii 1831—1833: 1831, Galați (185), Brăila (111); 1832, Galați (186), Brăila (486); 1833, Galați (236), Brăila (384)²⁸. Spre 1840, traficul crește în mod considerabil. Așa, de pildă, în 1839, intră în Brăila 685 nave²⁹, iar în Galați 938 nave³⁰. Creșterea producției cerealiere, îndeosebi în Cîmpia Dunării, determină și evoluția comerțului maritim. În 1847, la Brăila, numai pentru a încărca cerealele au acostat un număr de 1553 vase³¹.

În primii ani de după 1829, în afara navelor țarilor din zona noastră geografică, atrage, îndeosebi, atenția numărul mare al navelor sarde, majoritatea avînd ca port de bază Genova. Rezultă că, după o întrerupere de trei secole și mai bine, armatorii italieni (în speță cei genovezi) au reluat drumul maritim al predecesorilor lor din sec. XIII—XV. Se redeschidea deci între țările române și regatul Sardiniei o cale maritimă tradițională. Remarcăm de asemenea și numărul care crește cu repeziciune al navelor din statele occidentale, mai ales al navelor engleze; în 1835 acostează în Brăila 13 nave sub pavilion britanic, iar peste 12 ani, în 1847, numărul lor ajunge la 418³².

Amploarea traficului maritim la Dunărea de jos apare și în datele statistice centralizate ale Comisiei Europene a Dunării. Timp de 10 ani (1847—1856) au ieșit de pe Dunăre 19 498 nave (19 096 cu vele și 402 cu aburi), cu un tonaj de 3 492 000 tone. Dintre acestea, constatăm 611 ieșiri de nave muntene și 129 mol-

²⁴ *Ibidem*, p. 286.

²⁵ *Ibidem*, p. 287, 288, 350.

²⁶ Arh. St. Buc., Administrative, Țara Românească, Vornicia din Lăuntru, dos. 386/1832, f.l.

²⁷ Vezi I. C. Filitti, op. cit., p. 328, 473—474, 498; C. C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila, din cele mai vechi timpuri pînă astăzi*, Edit. Științifică, București, 1968, p. 167—171, 202.

²⁸ Hurmuzaki, *Documente...*, vol. XVII, p. 377.

²⁹ „Buletin, gazetă oficială”, 1839 (pagini diferite).

³⁰ N. Șuțu, *Op. cit.*, p. 212.

³¹ *Ibidem*, p. 213.

³² C. C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila...*, p. 159.

dovene. Remarcăm și prezența a 7 nave americane³³. Date interesante ne oferă și statistica, recent descoperită la Iași, a mișcării de nave (intrări și ieșiri) din portul Galați pe anul 1855. Sînt înregistrate 1480 intrări de nave și 1403 ieșiri de nave, deci în total 2883 intrări și ieșiri de nave³⁴. Traficul deci se menține ridicat, cu toate că absentează navele turcești, engleze, franceze și rusești, din cauza războiului Crimeii. Întîlnim în schimb două nave venite din America de Nord (Statele Unite) și o navă din America de Sud, de la Buenos-Aires (Argentina). Apariția navelor de dincolo de Atlantic la Brăila și la Galați ilustrează în mod concludent dezvoltarea în spațiu a comerțului maritim al țării române. Un raport statistic asupra Principatelor, întocmit în 1863 de W. W. Thomas, vice-consulul S.U.A. de la Galați, arată că prima navă americană a intrat pe Dunăre în 1843. Apoi între 1851 și 1858 numărul navelor americane venite în porturile românești a fost foarte redus : 1—3 pe an. Numărul lor va crește la 11 în 1859, scade la 8 în 1860, apoi iar crește la 19 în 1861, și la 22 în 1862³⁵. Registre ale consulatului S.U.A. din Galați, cercetate la Arhivele Naționale din Washington, menționează și portul de reședință al navelor de peste ocean, acostate în portul dunărean. Astfel, bricul *Black Swan* vine de la Georgetown (South-Carolina), iar nava *Kershaw* de la Cleveland (Ohio)³⁶. Iar într-unui din aceste registre găsim consemnat textul unui raport din 28 octombrie 1865, trimis de la Galați, de consulul Oscar Malmros lui William Seward, secretarul Departamentului de Stat. Malmros scrie că, deoarece Brăila este un oraș „de considerabilă importanță comercială... vizitat anual de cîteva nave americane...”, este necesară înființarea unui vice consulat american în portul muntean³⁷. Interesul Statelor Unite pentru traficul maritim în Marea Neagră și la gurile Dunării reiese și dintr-un mare raport privind relațiile comerciale ale acestei țări, înaintat în 1856 de Departamentul de Stat Camerei Reprezentanților. Găsim aici date statistice asupra mișcării de nave la Brăila și Galați, bilanțuri evaluate la milioane de dolari, asupra situației importurilor și exporturilor din cele două porturi românești. Astfel, în 1850, valoarea importurilor la Galați se ridica la 2 175 000 dolari, iar cea a exporturilor la 3 877 660 dolari³⁸. De observat, conform statisticilor din același raport, că, în aceeași perioadă (ani foarte apropiați de 1850), valoarea exportului la Salonic și Beirut, porturi la mările deschise, apare ca inferioară valorii exportului la Galați : 3 000 000 dolari în 1851 la Beirut și 3 476 000 dolari la Salonic în 1853³⁹. Tot în legătură cu relațiile maritime transoceanice ale Principatelor mai trebuie menționat și proiectul tratatului de comerț și navigație din 1859 dintre Principatele Unite și Statele Unite, care însă nu a fost nici semnat și nici ratificat⁴⁰. Proiectul ilustrează însă puternica tendință de autonomie a noului stat român unitar. Și în

³³ *Commission Européenne du Danube...*, p. 42—43.

³⁴ S. Columbeanu, *Aspecte din istoria navigației...*, p. 741.

³⁵ I. Stanciu, *Considérations sur l'évolution des rapports commerciaux entre la Roumanie et les Etats Unis d'Amérique jusqu'en 1914*, in „Revue roumaine d'histoire”, nr. 4, 1972, p. 604 (cf. *Despatches from the U. S. Consulate in Galatz, Microcopy T. 384, roll 1*).

³⁶ *The National Archives, Washington, D. C., U. States Consulate at Galatz, Ships Daily Journal, no. 1/1863, no. 2/1863*.

³⁷ *Ibidem*, 4—A, no. 15/1865.

³⁸ *U. S. Dept. of State...*, *Report on the commercial relations of the United States with all foreign nations...*, Washington, C. Wendell printer 1856—1857, p. 449.

³⁹ *Ibidem*, p. 442 (Salonic) ; p. 446 (Beirut).

⁴⁰ Georges FOÏNO, *Un projet de traité „d'amitié, de commerce et de navigation” entre les Principautés Unites et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord en 1859*, in „Revue roumaine d'histoire”, III (1964), nr. 4, p. 697—726.

același timp este interesant de relevat că, în ordine cronologică, tocmai un proiect de tratat de comerț și navigație (subi. ns. — S.C.), ca cel din 1859, reprezintă prima încercare majoră a Principatelor de a ieși din dependența în care erau ținute de Poartă ⁴¹.

Noile împrejurări politico-economice apărute după tratatul de la Adrianopol, care au dus, așa cum am văzut mai sus, la dezvoltarea și internaționalizarea traficului pe apă al țărilor române, au ridicat și problema creării unei marine militare naționale, pe lângă cea comercială. Principalele ei misiuni, care se degajau din însăși situațiile noi ivite după 1829, erau următoarele: poliția porturilor ale căror activități erau în permanentă creștere; supravegherea frontierei fluviale a celor două Principate; asigurarea respectării regimului carantinelor, această din urmă misiune decurgând de fapt din primele două.

Formarea unui nucleu de forțe navale fluviale românești a fost prevăzută de cele două Regulamente Organice: pentru Țara Românească „18 caice într-armate“, avînd fiecare un ofițer și 8 vislași, plus soldați ambarcați ⁴²; pentru Moldova crearea la Galați a unei grupări de 8 ambarcații mai mici ⁴³.

Istoricul nucleului de forță navală fluvială moldovenească a mai fost cercetat în trecut, iar recent noi investigații de arhive au completat informația. Despre forța fluvială munteană s-a știut mult mai puțin. Cercetări efectuate nu demult în fondurile Departamentului Ostășesc al Țării Românești, de la Arhivele Statului, ne-au îngăduit să reconstituim în parte începuturile marinei militare muntene, care pot fi considerate și începuturi ale marinei noastre militare moderne.

Cercetările mai vechi și mai noi pentru Moldova au stabilit că aici a funcționat o goeletă *Emma*, construită la Galați în 1843, scoasă din serviciu în 1844, propulsată cu vele și cu rame, armată cu 5 tunuri de bronz, calibru 120 mm, comandată de locotenentul Steriade, care mai târziu va comanda flotila dunăreană a Principatelor Unite. Goeleta *Emma* asigura supravegherea fluviului între Siret și Prut. S-au mai construit și două ambarcații staționare: *Ștefan cel Mare* pentru gura Prutului și *Galați* pentru gura Siretului, fiecare cu cîte un tun de 75 mm. Pavilionul marinei era albastru, cu patrate roșii în colțuri și capul de zimbru la mijloc ⁴⁴. Între 1844 și 1851 s-au elaborat diferite planuri pentru construirea fie după proiecte austriece, fie după proiecte rusești a uneia sau două șalupe canoniere, apoi a unei nave mai mari și a 3 șalupe mai mici. S-a adoptat în cele din urmă proiectul austriac, după care s-au construit și șalupele canoniere din Țara Românească. Într-o corespondență din august 1847, păstrată la Arhivele Statului — București, comandamentul armatei moldovene cere celui muntean „a-i împărtași lămurire prin ce mijloace s-au făcut șalupele canoniere a portului Ibraila“; se solicită și o copie după planul de construcție al acestor șalupe ⁴⁵. În cele din urmă, în 1851 s-a construit tot la Galați o șalupă mare *Natalia*, de 17 metri lungime, cu 2 catarge și 18 visle, avînd ca armament cele 5 tunuri de pe *Emma*. Comandant a fost sublocotenentul Anton Barbieri, ajuns și el mai târziu șeful flotei fluviale a României. S-au mai construit de asemenea și două ambarcații pentru supravegherea gurilor Siretului și Prutului ⁴⁶.

⁴¹ *Ibidem*, p. 720.

⁴² *Regulamentul organic...*, București, 1847, p. 185, art. 184.

⁴³ *Regulamentul Organic al Prințipatului Moldovei*, Iași, 1837, cap. VI, p. 2.

⁴⁴ *Vezi* Locot. Comandor C. Ciuchl, *Istoria marinei române în curs de 18 secole*, Constanța, 1906, p. 80—88; I. Toderășcu, *Din activitatea șantierului naval Galați...*, p. 73—75.

⁴⁵ *Arh. St. Buc.*, Departamentul Ostășesc, dos. 40/1847, f. 126.

⁴⁶ C. Ciuchl, *op. cit.*, p. 93; I. Toderășcu, *Informații noi privind șantierul naval din Galați...*, p. 298—213.

Pentru flotila fluvială a Țării Românești, documente din februarie—noiembrie 1833 conțin o bogată corespondență în legătură cu construirea a 12 caice „pă toată linia Dunării“, cu 10 oameni fiecare. Suma investiție pentru efectuarea lucrărilor la șantierul din Giurgiu a fost de 27 003 lei⁴⁷.

Despre șalupele-canoniere, intrate mai târziu în funcție, găsim mențiuni în raportul publicat al consulului prusian din 2 mai 1844 și în culegerea de documente asupra domniei lui Gheorghe Bibescu⁴⁸. Un număr de dosare din fondurile Departamentului Ostășesc, amintite mai înainte, ne oferă numeroase detalii asupra flotei muntene de șalupe-canoniere. Astfel, un „ofis“ domnesc din 5 ianuarie 1845 hotărăște cumpărarea, pentru suma de 63 000 lei, a trei vase, urmînd ca ulterior să fie achiziționate alte două. Acestea însă n-au mai fost cumpărate, primele trei navigînd pînă după 1860. Recepționarea lor a fost încredințată locotenentului Constantin Petrescu, care va funcționa ca șef al flotei Țării Românești și apoi al flotei reunificate a Principatelor Unite. Avem păstrată și o machetă a pavilionului _navelor : tricolorul dispus orizontal, cu vulturul la mijloc și cu 15 stele. La 10 iulie 1845, navele au sosit din Austria la Vîrciorova cu echipajele austriece, conduse de un locotenent. Una din nave, mai mare, avea 4 tunuri, celelalte două cîte un tun. Baza lor era Brăila, iar stațiunile navale mai importante de unde activau erau, în afară de Brăila, Calafat și Giurgiu. Ceilalți doi comandanți au fost locotenenții Brătescu și Serghie. Împreună cu locotenentul Petrescu, ei au fost printre primii ofițeri ai marinei noastre militare moderne. Echipajele celor trei șalupe canoniere însumau 113 oameni, din care 8 unter-ofițeri și 8 artileriști. Primii soldați de marină români proveneau din marea majoritate a județelor țării, atît de la cîmpie cît și de la munte⁴⁹.

O nouă navă, *Hector*, cu doi arbori (catarge) și 6 tunuri s-a adăugat flotei în august 1847, donată de negustorul Spiridon Copciovici ca act de grațitudine față de guvernul țării care i-a facilitat afacerile comerciale⁵⁰.

Activitatea flotei dunărene a Țării Românești a rămas consemnată în numeroase dosare de documente, actualmente în curs de cercetare.

Datele prezentate în mod succint în articolul de față ne-au arătat cu prisosință că în deceniile imediat următoare tratatului de la Adrianopol s-au desfășurat în Principate intense activități legate de navigație. Acestea au fost axate pe sporirea considerabilă a traficului maritim și fluvial și pe crearea primelor structuri ale unei marine moderne, care relua și continua vechi tradiții marinărești ale românilor.

CONTRIBUTIONS A L'HISTOIRE DE LA MARINE ET DE LA NAVIGATION EN ROUMANIE, 1829—1866

— Résumé —

Le Traité d'Adrianople de 1829, qui internationalisait le trafic maritime de la Mer Noire, a ouvert les ports roumains aux navires de tous les pays. Dans les ports du Danube maritime : Sulina, Galatzi, Braïla, une intense activité commer-

⁴⁷ Arh. St. Buc., Ad-tive, Ț. Rom., Vornicia din Lăuntru, dos. 686, 4353 din 1833.

⁴⁸ Hurmuzaki, *Documente...*, vol. X, p. 485 ; Gh. Bibescu, *România (1843—1859)*. *Domnia lui Bibescu*, tom. II, București, 1894, p. 560 ; I. C. Filitti, *Principatele române*, p. 326.

⁴⁹ Arh. St. Buc., Departamentul Ostășesc, dosarele 72 și 145 din 1845.

⁵⁰ *Ibidem*, dos. 40/1847.

ciale se développe, étant consigné dans les statistiques du temps. Ainsi, pendant la période 1847—1856, 19 498 navires sont sortis sur le Danube (dont 19 096 aux voiles et 402 aux vapeurs), ayant un tonnage de 3 500 000 tonnes. On enregistre aussi l'arrivée du premier navire américain dans les eaux roumaines (Braïla, le 2 octobre 1843).

La rentrée des Principautés Roumaines dans le grand circuit maritime international, après une absence de trois siècles, a déterminé aussi la création de la marine roumaine, commerciale et militaire. On reprenait ainsi, sur une échelle plus grande, les anciennes traditions roumaines de navigation.

A Giurgiu, Braïla, Galatzi, où fonctionnaient des chantiers navals dès le XVII^e et XVIII^e siècles, ont construit des navires pour les flottes commerciales des deux Principautés, qui reçoivent de la Porte le droit de naviguer sous pavillon propre sur le Danube (1834) et sur la mer (1836). En 1860, pendant le règne de Ioan Alexandru Cuza, les statistiques enregistrent 440 navires sous pavillon roumain.

On crée aussi un nucléé de marine militaire nationale — les flottilles fluviales — ayant comme principales missions : la surveillance de la frontière fluviale des deux Principautés ; le contrôle de l'activité portuaire ; l'assurance de l'observation du régime de la quarantaine.

Dans les ports on construit des quais, des dépôts, on prend des mesures pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises.