

INFIINȚAREA PRIMELOR INSTITUȚII NAȚIONALE DE NAVIGAȚIE CIVILĂ LA SFÎRȘITUL SEC. AL XIX-LEA

de CARMEN ATANASIU

În anul 1834, sub domnia lui Alexandru Dimitrie Ghica Vodă s-a recunoscut de către Turcia dreptul Principatului Valahiei de a naviga cu pavilion național și, la finele aceluiași an, prima corabie arborînd pavilion valah, cu numele de „Mărița”, pleca de la Sulina spre Constantinopol. Totuși, abia mai târziu, după unirea Principatelor sub domnitorul Alexandru Ioan Cuza și în urma războiului de independență, va începe pentru români o epocă de vertiginoasă prosperitate economică.

Redobîndirea Dobrogei, în urma războiului din 1877—1878, și prezența României pe un litoral maritim de peste 220 km au deschis noi perspective activității românești pe mare. În anul 1878, marina comercială a României se compunea dintr-un vas mare și din aproximativ 90 de nave mici, cu vele, cele mai multe dintre ele, vase de servitudine în porturi. În condițiile unui activ export de cereale, lemn, mai în urmă petrol și alte bogății naturale ale solului nostru, majoritatea navelor ce navigau pe apele românești se aflau sub pavilioane străine. Din 1452 de bastimente care au părăsit porturile României în 1885, cu un tonaj de 895.824 t, numai trei corăbii cu pinze, însumînd o capacitate de 555 t, se aflau sub pavilion românesc¹.

În această situație, oameni politici cu vederi înaintate au militat cu tărie pentru o navigație autohtonă, o marină comercială proprie, pentru înființarea unei societăți naționale de navigație, combătînd vehement ideea de a se concesiona la străini transporturile românești de pe Dunăre și Marea Neagră.

Unul din principalii promotori ai dezvoltării marinei comerciale și al lărgirii rețelei portuare maritime, al creării unui sistem feroviar care să facă legătura între interiorul țării și porturi, a fost economistul P. S. Aurelian, care a îndeplinit funcția de prim ministru în perioada 1896 decembrie—aprilie 1897. Într-un articol publicat încă din anul 1876, recomandînd întemeierea unui puternice industrii la noi în țară, autorul relevă însemnătatea acesteia pentru dezvoltarea unei marine comerciale moderne. „În privința transporturilor pe apă, industria manufacturieră este fundamentul navigațiunii, cu cît se dezvoltă manufactura, cu atît se sporește și navigațiunea comercială”².

În anul 1887, constatînd că „România nu posedă încă o marină națională civilă” (se referea în special la vasele cu aburi), P. S. Aurelian adăuga : „Nu doară că nu s-a simțit lipsa, din contra, sînt ani de cînd cu toții am recunoscut absoluta necesitate a unui serviciu de navigațiune”³.

Pentru atingerea acestor obiective se impunea rezolvarea unei serii de probleme de importanță majoră : asigurarea unei legături directe între Dobrogea și restul țării ; mărirea și modernizarea portului Constanța, care va deveni principalul

¹ P. S. Aurelian, *Înființarea unui serviciu național de navigație*, în „Economia națională”, an. XI, 1887, nr. 49 din 14 decembrie 1887, p. 1153—1157.

² P. S. Aurelian, *Opere economice*, Studiu introductiv de Costin Murgescu, București, Edit. Academiei, 1967, p. 119, și articol : *Necesitatea industriei române*, p. 113—120 în „Economia rurală” an. I, 1876, nr. 11, p. 244—250 și nr. 12 p. 274—277.

³ P. S. Aurelian, *Opere economice*, p. 252 și în articolul *Istoricul înființării unui serviciu...*, p. 1153—1157.

port maritim al României; crearea unei flote maritime de comerț moderne, factor de prim ordin în dezvoltarea economiei naționale; crearea unei forțe maritime pentru apărarea litoralului, porturilor și traficului român în Marea Neagră.

Prima dintre măsurile citate mai sus a fost răscumpărarea de către guvernul român, la 1/13 iulie 1882, a căii ferate Cernavoda-Constanța și a portului Constanța de la compania engleză ce le primise în concesiune de la guvernul nostru. La 29 septembrie/10 octombrie 1895 este dat circulației podul de la Cernavoda — operă a inginerului Anghel Saligny. Tot în 1895 s-au luat măsuri pentru construirea unui mare port maritim modern la Constanța⁴. Lucrările au început în aprilie 1899 sub conducerea antreprenorului francez Hallier. Acesta însă va da faliment și întreaga lucrare va fi preluată și dusă la bun sfârșit de către constructorii români în frunte cu Anghel Saligny.

Problema consolidării și lărgirii structurilor maritime a fost pusă la rîndul ei, după cum am mai arătat de fapt, cu destul de multă acuitate în toți acești ani. Politica de dezvoltare a unei marine naționale s-a impus cu stringență în anul 1886, cînd în fața guvernului român s-a ivit o problemă ce trebuia rezolvată urgent, și anume, de a asigura transporturile de sare în Serbia, cu care se încheiase un contract pe termen lung. Cu această ocazie guvernul a acceptat ca Ministerul Lucrărilor Publice să aibe două bacuri pentru transportat vagoane, șlepul „Tuzla”, 2 mahoane, 1 navă de salvare căreia i s-a dat numele de „Constanța” și o pilotină cu numele de „Mangalia”. Ultimile două au fost construite de societatea franceză „Claparde” din Paris⁵.

Recepționarea acestor vase, destinate portului Constanța, a fost făcută la 7/19 ianuarie 1887 de către lt. col. Vasile Urseanu⁶.

În același an, pentru prima oară guvernul român s-a ocupat — din inițiativa lui P. S. Aurelian, ministrul lucrărilor publice — cu chestiunea organizării unui serviciu național de navigație pe Dunăre și pe Mare⁷. În acest scop s-a cerut Corpurilor legiuitoare votarea unei legi prin care se deschidea în același timp Ministerului Lucrărilor Publice un credit de 6 milioane pentru cumpărări de vase. Legea, depusă pe biroul Camerei Deputaților în 1887, votată, promulgată și publicată în „Monitorul oficial” în anul 1888⁸, nu a fost aplicată niciodată. Transporturile au continuat să se facă de la un port la altul cu vase particulare, cu șleपुरi remorcate, cu brigantine și golete. Nu de puține ori transportul sării se făcea cu bastimente ale marinei militare.

În anul 1890, ziarul „Universul” atrăgea atenția asupra celor două companii de navigație pe Dunăre, cea austriacă și cea rusă, încheind: „Datoria și interesul nostru e să scuturăm jugul cît mai curînd. Am răscumpărat cu sacrificii drumul de fier, trebuie să facem același lucru și în privința navigației”⁹. În 1889, în urma unei noi convenții încheiate între Direcția Regiei Monopolurilor Statului și guvernul sîrb, de a aproviziona Serbia cu cantități sporite de sare, guvernul român a acordat un credit cu care s-a cumpărat de la Societatea „Danubius” un remorcher și 4 șleपुरi. Remorcherul a primit numele „Despina Doamna”, în memoria soției domnitorului Țării Românești, Neagoe Basarab. În 1890, au mai fost comandate încă trei remorchere și opt șleपुरi. Remorcherele s-au numit: „Gherdap”, „Petru Rareș”, „Severin”. Cu aceste nave la dispoziție, Regia Monopolurilor Statului (R.M.S.) a înființat în același an: Serviciul de Navigație Fluvială Română¹⁰.

Cel care a jucat un rol deosebit în înființarea Serviciului N.F.R. a fost directorul R.M.S., Grigore Manu. După ce, în anul 1890, a pus bazele N.F.R.-ului, Grigore Manu, a cărui deviză era reînvierea vechii noastre flote, s-a străduit să înfăptuiască și al doilea mare pas: Serviciul Maritim Român.

⁴ N. Fleva, *Flota necesară pentru organizarea serviciilor pe mare și pe Dunăre*, București, 1896, p. 3—4.

⁵ Arh. St. Buc., Fond M.L.P., dos. 10/1885.

⁶ Ibidem, f. 17.

⁷ P. S. Aurelian, op. cit., p. 252.

⁸ „Monitorul oficial”, nr. 221 din 21 ianuarie 1880.

⁹ „România maritimă și fluvială”, an. II, nr. 6, iunie 1933, p. 132.

¹⁰ Th. Gălcă, *Navigația fluvială și maritimă în România*, București, 1930, p. 64—65.

Această problemă a fost pusă în 1895 într-un raport adresat delegaților secțiunii Adunării Naționale. Se consemna acolo că, prin așezarea ei geografică la Dunăre și la Marea Neagră, România era destinată să devină antreprenorul Europei Centrale cu piețele orientale, îndeplinind prin această rolul Belgiei și Olandei în apusul Europei¹¹.

În sprijinul aceleiași idei, ministrul Lucrărilor Publice, P. S. Aurelian, referindu-se la rolul României în comerțul internațional de tranzit, scria: „un rol important în traficul de tranzit al voiajorilor și al mărfurilor care se va stabili pe de o parte între Nord și Occident, iar pe de alta, între Orient și Constantinopol“ va trebui să-l joace țara noastră. El arăta că o funcție importantă în exercitarea acestui rol o vor avea flota comercială și rețeaua portuară¹². Toate aceste intervenții nu vor rămâne fără rezultat. În urma referatului nr. 8656 din 19 mai 1895, bazându-se și pe hotărârea Consiliului de Miniștri din 25 aprilie același an, Grigore Manu a obținut însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigație maritimă“, dependent de Ministerul Lucrărilor Publice și în subordonarea directă a Direcției Generale a Căilor Ferate¹³. În acest scop i-a fost pusă la dispoziție suma de 2,5 milioane lei, luată cu împrumut din fondurile porturilor dunărene, potrivit legii din 9 iunie 1888, cu un procent de 4%¹⁴ pe an¹⁴. Această sumă era menită să acopere primele cheltuieli de exploatare pentru construirea clădirilor și instalațiilor, de agenții și magazii de mărfuri, precum și pentru cumpărarea primelor vapoare¹⁵. Subordonarea Serviciului Maritim Direcțiunii Generale a Căilor Ferate era la acea dată o măsură normală, deoarece o mare parte din sistemul feroviar era sau urma să fie legat de principalele porturi ale țării¹⁶.

Ținând seama de hotărârea guvernului, exprimată în mesajul de închidere al Corpurilor Legiuitoare, ca noul serviciu să-și înceapă activitatea odată cu inaugurarea noului pod peste Dunăre, s-a renunțat la închirierile de vapoare, care costau prea scump, și s-a cumpărat la 18 mai 1895 vaporul „Medeea“ de la Societatea austriacă de navigație pe Dunăre, cu 150 000 lei; iar la 21 mai vaporul „Meteor“ de la Casa „John Carlisle“ din Londra, cu prețul de 800 000 lei¹⁷.

Prima călătorie în serviciul navigației maritime române a făcut-o vaporul „Medeea“, care a plecat de la Brăila la 14 august orele 6 seara cu destinația Constantinopol, având la bord 25 pasageri și 600 tone mărfuri generale. La 26 august „Meteor“ a făcut a doua călătorie, iar la 14 septembrie s-a inaugurat oficial prima linie regulată de călătorii deservită de nave aparținând unei instituții de stat românești, linia Constanța—Constantinopol¹⁸. Evenimentul s-a produs odată cu inaugurarea podului de la Cernavodă¹⁹.

Ca urmare a legii din mai, la 30 noiembrie 1895 Consiliul de Miniștri a hotărât trecerea Navigației Comerciale Maritime sub administrația Direcțiunii Generale a Căilor Ferate al cărei director general era Anghel Saligny. Acesta era la curent cu problemele și nevoile S.M.R., deoarece avusese preocupări în acest domeniu încă din anul 1888, când guvernul i-a dat însărcinarea să studieze posibilitățile înființării unui asemenea serviciu la noi. În 1895, preluând această sarcină, Saligny va numi în funcția de director general al Serviciului Maritim pe Alexandru Cottescu²⁰.

¹¹ Scarlat Vârnay, *Marina de comerț*, București, 1897, p. 43.

¹² P. S. Aurelian, op. cit., p. 263 și studiul *Situațiunea economică a României din punct de vedere al căilor de comunicație*, p. 255—264, în „Economia națională“, XIII, 1889, nr. 5 din 6 februarie, p. 105—112 și nr. 6 din 13 febr., p. 126—133.

¹³ Scarlat Vârnay, op. cit., p. 41—42 (textul Legii pentru înființarea unui serviciu special de navigație maritimă).

¹⁴ C. Ciuchi, *Istoria marinei române — în curs de 18 secole*, Constanța, 1906, pp. 368—369.

¹⁵ „Marea noastră“, an. III, nr. 7—8, iulie-august, 1934, p. 163—164.

¹⁶ Sc. Vârnay, op. cit., p. 41—42 și în C. Ciuchi, op. cit., p. 368.

¹⁷ „Marea noastră“, an. III, nr. 7—8, iulie-august, 1934, p. 163—164.

¹⁸ N. Fleva, op. cit., p. 23—32. Vezi și C. Ciuchi, op. cit., p. p. 386—387.

¹⁹ „Marea noastră“, nr. 7—8 din 1934, p. 163—164.

²⁰ I. Ionescu, *Anghel Saligny*, în „Buletinul Societății Politehnice“, an. XXXIX, nr. 11—12, 1923, p. 416.

Deși începutul fusese promițător, foarte curînd a devenit limpede faptul că numai două vapoare nu puteau deservi în bune condiții această linie. Pentru a satisface cerințele mereu crescînde, la 29 octombrie 1895 a fost închiriat vaporul cu zbaturi „Cobra“ de la „Ballins-Dampfschiff-Shederei“ din Hamburg, cu prețul de 15 000 lei pe timp de șase luni. La 16 martie 1896 contractul a fost prelungit încă un an cu prețul de 32 000 lei pe lună și cu condiția de a rămîne în sarcina societății germane rezolvarea tuturor avariilor pe care nava le-ar fi suferit în timpul voiajelor²¹.

La 3 mai 1896, Ion C. Brătianu, purtătorul de cuvînt al celor care doreau să dea o mai mare dezvoltare navigației maritime, a prezentat în fața Camerei un proiect de lege, care va fi votat, prin care s-a deschis, pentru Serviciul Maritim, un nou credit de 10 000 000 lei în vederea continuării cheltuielilor de exploatare și construirii de noi vapoare²².

Ținînd seama de faptul că întotdeauna începuturile unei asemenea întreprinderi au nevoie de oameni cu vederi largi, cu spirit organizatoric deosebit, oameni cu dragoste de mare și foarte buni administratori, în luna iunie a anului 1896 director al S.M.R. a fost numit lt. comandor Ion Coandă *, detașat din marina militară. Nimic nu ni se pare mai potrivit pentru caracterizarea acestuia ca director al S.M.R., decît cele cîteva cuvinte rostite de opt. comandor Pavel Popovăț în anul 1908, la retragerea lui Ion Coandă din funcția amintită. Potrivit acestora, Coandă a lucrat cu „rîvnă și fără preget, cu încredere în viitor, pentru punerea bazelor primei instituții de navigație a Țării Românești. Sarcina ce și-a asumat pe acele vremuri era din cele mai grele... acum 12 ani, nimeni în țara noastră nu se gîndea că românul plugar s-ar putea îndeletnici cu meseriile marinărești. Nici noi singuri nu ne credeam capabili să ajungem vreodată căpitani, ofițeri, mecanici pe vapoare și să fim în stare a le conduce pe mări, pe oceane ca și vechii marinari ai flotelor bătrîne, a trebuit să ne fie dat norocul de a avea în capul nostru un om energic, cu dorința și voința de a reuși, ca într-un timp relativ scurt să se îndeplinească în țara noastră, pe marginile mării, o evoluție pe care acum 25 de ani nici un român nu o visa“. Coandă „era convins cu încredere că românul e apt la toate meseriile marinărești“²³.

Pentru organizarea instituțiilor românești de navigație, în special a S.M.R., pentru comanda navelor s-a făcut apel la ofițerii și membrii echipajelor marinei militare, care constituiau prin pregătirea lor un personal de înaltă calificare²⁴. Această măsură avea o tradiție mai veche. În anul 1906, în Legea pentru reorganizarea flotei din 9 iunie a fost introdus un Articol privind trecerea ofițerilor din marina militară în marina comercială. Aceasta prevedea: „ofițerii din serviciul activ al marinei militare sînt autorizați a servi doi ani cu gradul lor și prerogativele lui, în marina comercială, comandînd bastimente de ale statului“²⁵.

Cîțiva ani mai tîrziu un factor de răspundere al guvernului scria: „Între marina de război și cea de comerț există și o legătură tot atît de importantă ca aceea a materialului, anume *chestiunea personalului*“.

Voind să ne îngrijim de perspectivele marinei noastre viitoare trebuie să ne mai gîndim că dacă în țările străine marina de comerț poate da marinei de război, la prima cerere, un număr ridicat de oameni, pentru a-și completa echipajele vaselor pentru nevoile războiului, apoi, în țara noastră rolul este momentan

²¹ „Marea noastră“, nr. 7—8 din 1934, p. 163—164.

²² Sc. Vârnav, op. cit., p. 41—42.

* Născut în 1862, termină cu distincție Școala de ofițeri în 1882. Ca locotenent e trimis să urmeze Școala de torpile de la Toulon, după absolvirea căreia e îmbarcat în escadra mediteraneană. Întors în țară în 1888, e îmbarcat pe „Mircea“, „Grivița“, „Elisabeta“, cu care, în calitate de secund, ia parte la serbările columbiene de la Genova și Lisabona. Avansat maior în 1893, reprezintă țara cu bricul „Mircea“, pe care-l comanda, la serbările de la Kiel (1895). În 1896 primește sarcina de a organiza S.M.R.

²³ „Marea noastră“, an. V, nr. 2 și 3, 1937, p. 107 (număr festiv).

²⁴ Lt. comandor Constantin Bălescu, *Războiul maritim*, f. a., p. 13—14.

²⁵ „Monitorul oficial“, nr. 57 din 1/26 iunie 1886, p. 1146—1151.

invers și va trebui încă mult timp să fie la fel. Pentru moment singurele școli pentru formarea personalului marinăresc, oricât de limitat ar fi numărul lor, sînt școlile aparținînd marinei militare și oricît de sumară statistică a diverselor servicii de navigație : S.M.R., N.F.R., Serviciul Hidraulic etc., precum și toate societățile particulare de navigație va arăta că aproape tot personalul inferior e format, în cea mai mare parte, din oameni care și-au făcut ucenicia pe bordul vaselor de război²⁶.

Aceste elemente, instruite și pregătite în arta navigației, trecînd în marina civilă au contribuit la „naționalizarea echipajelor născîndei noastre marine comerciale, care pînă atunci, deși purta pavilionul român, își avea echipajele compuse numai din străini”²⁷. În special vasele poștale ale S.M.R. comandate numai de ofițeri români și cu echipaje pur românești, datorită excelenței conduceri a vaselor, disciplinei de bord și a exactității orașelor în orice timp, ajunseseră să fie preferate pe liniile deservite, înaintea vaselor străine²⁸. Alături de lt. comandor Ion Coandă, adus în fruntea S.M.R. încă de la înființarea sa, la 1 aprilie 1898 a fost numit subdirector al acestei întreprinderi, lt. comandor Pavel Popovăț**, iar ca inspector de vapoare opt. Teodor Atanasiu. În ajunul primului război mondial majoritatea vapoarelor românești erau comandate de ofițeri detașați din marina militară, printre care : lt. comandar Ionescu Nicolae (Johnson), cpt. comandor Periețeanu Constantin, lt. comandor Tăutu Eugen, lt. comandor Stoianovici Constantin, cpt. Negulescu Aurel (Moș Delamare), cpt. Ionescu Gheorghe, cpt. comandor Mihăilescu Mihail, cpt. comandor Zalomit Constantinescu, lt. comandor Dumitriu Dumitru etc.²⁹.

La noi în țară marina militară a fost aceea care „a transformat recrutul în desăvîrșit marinar”, căutat, preferat de armatorii străini³⁰.

Rezultatele obținute de serviciile noastre de navigație au dat încredere în personalul românesc format pe „Mircea” și pe „Elisabeta”. Prin calitățile marinărești nebaneuite multă vreme la poporul nostru, prin curățenia și disciplina militară ce domnea la bord, prin delicatețea manierelor și a felului de a se prezenta al personalului, de la bucătar și chelner pînă la comandant, în contrast cu cel al altor vapoare, S.M.R. a determinat chiar pasagerii de peste ocean să rețină telegrafic cabine la navele noastre³¹.

Este remarcabil faptul că în afară de limba română, personalul de serviciu de pe navele românești vorbesc în mod curent franceza, engleza, germana, rusa, italiana, greaca, turca și araba.

Odată cu vapoarele noastre s-a dus și faima bogățiilor țării. Dacă la venirea vaselor S.M.R. la Alexandria exportul României în Egipt era de 400 000 lei, în cîțiva ani a ajuns la 12 000 000 lei³². Pe bună dreptate rostea comandorul Ion Coandă în momentul retragerii sale : „prin Serviciul Maritim Român ne-am afirmat și în dezvoltarea noastră economică și în existența unei Marine Comerciale Române. Este mare și de veci mulțumirea mea sufletească cînd văd azi că după rezeșele noastre vapoare albe se desfășoară mîndru tricolorul național și filfilie tot atît de demn și de falnic ca și pavilioanele națiunilor celor mai mari”³³.

²⁶ Arh. Stat. Buc., Fond casa regală, dos. 11/1921, fila 21.

²⁷ „România maritimă și fluvială”, sn. II, nr. 4, aprilie 1933, p. 53.

²⁸ Ibidem, vezi articolul Cpt. comandor Emil Oprișan, *Educația profesională pe navele școlii*, p. 53.

** Cîteva date biografice : 1883, Pavel Popovăț este imbarcat pe bricul „Mircea” cu grad de evenimentele declanșate de furtună ; 1897, comandă bricul „Mircea” în campania din acest an ; 1898, este subdirector S.M.R. ; 1908, director S.M.R. ; 1924 demisionează.

²⁹ *Calendarul maritim*, București, 1914, p. 294—298.

³⁰ Moș Delamare, *Pe urmele bricului Mircea*, în „Marea noastră” numărul festiv, 1937, p. 76.

³¹ Comandor Negulescu Aurelian, *Dobrogea și marina*, în *Dobrogea. 50 de ani de viață românească*, Edit. Cultura Națională, București, 1928, p. 336.

³² Ibidem.

³³ B.C.S., Mss. Fond Saint Georges, Arhiva amiral I. Coandă, CCXCVI/1.

**LA CREATION DES PREMIERES INSTITUTION
NATIONALES DE NAVIGATION CIVILE A LA FIN DU
XIX-ème SIÈCLE**

R é s u m é

Après avoir acquis de nouveau la Dobroudja, à la suite de la guerre de 1877—1878, le développement socio-économique et politique de la Roumanie indépendante imposait avec nécessité, pour le commerce du pays, le développement des transports fluviaux et maritimes.

Dans les conditions où la marine marchande de la Roumanie était très réduite, la plupart des navires qui naviguaient dans les eaux roumaines étant étrangères, les hommes politiques progressistes tels que Mihail Kogălniceanu, Ion C. Brătianu, P. S. Aurelian, Grigore Manu et d'autres militaient pour une navigation autochtone. En luttant contre l'idée de concéder aux étrangers les transports roumains sur le Danube et sur la mer Noire, ils soutenaient la nécessité de créer des sociétés nationales de navigation.

Cette politique, basée sur les exigences objectives du développement économique de la Roumanie à l'époque, a déterminé la création, en 1890, du Service de Navigation Fluviale Roumaine (N.F.R.), et en 1895, du Service Maritime Roumain (S.M.R.), les premières entreprises d'Etat qui transformaient la marine marchande roumaine en facteur essentiel de l'économie nationale.