

**INTERESE ECONOMICE RUSEȘTI LA DUNĂREA DE JOS:  
SOCIETATEA RUSĂ DE NAVIGAȚIE PE MAREA NEAGRĂ ȘI  
DUNĂRE (SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA  
– ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA)**

**RUSSIAN ECONOMIC INTERESTS AT THE LOWER DANUBE:  
THE RUSSIAN COMPANY FOR NAVIGATION ON THE BLACK  
SEA AND THE DANUBE (LATE 19<sup>TH</sup> CENTURY  
– EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURY)**

Cristian Constantin\*

**Abstract**

After gaining political independence in 1878, Romania aimed to strengthen its economic presence on the international markets. The new commercial orientation of the country towards Austria-Hungary, through the provisions of the Customs Convention of 1875, had visible results on the overall trade of Romania during the times of the commercial war (1886-1892) against the Dual Monarchy. Profound changes in the structure of the Danubian ports of Brăila and Galați were introduced in 1883. The free-port regime was abolished, and the liberal government in Bucharest started the development of the Romanian maritime ports. This paper aims, beyond recreating the commercial milieu of the 1878–1914 period, to emphasize the rivalry between Romania and Tsarist Russia with regard to the international trade and navigation in the Black Sea area. During the 19<sup>th</sup> century, the Danubian and the Northern Black Sea areas had been the largest producers of grain in Europe. Starting from these premises, this paper analyses the main aspects related to rivalry from the Great Powers and Russia's company in the battle of integration in the international grain deposit-ports. This rivalry contributed to the establishment of the Company of Russian Steamers for Navigation in the Black Sea and on the Danube which competed with other foreign companies. In addition to the economic benefits achieved from its shipping activities, the Russian company had access to detailed information on various fields from the Romanian ports. The activity of the Russian company was expanded and covered almost all Romanian ports on the Danube and Prut, and its

---

\* Cercetător științific dr. asociat la Centrul de studii dunărene al Academiei Române de la Muzeul Brăilei „Carol I”, e-mail: cristian.constantin@hotmail.com.

agents actively promoted the Tsarist interests beyond the field of trade and navigation.

**Keywords:** Odessa, Brăila, navigation, international trade, cabotage.

La sesiunea comună a istoricilor români și sovietici, desfășurată la București în iunie 1958, se considera că „legăturile internaționale, colaborarea științifică între istoricii din diferite țări și studiarea în comun a unor probleme contribuie la progresul științei istorice, [iar] acest lucru capătă o valoare și mai mare când aceste legături se stabilesc între două țări ale căror popoare au străvechi legături de prietenie”<sup>1</sup> (*sic!*). Așadar, în opinia istoricilor din Republica Populară Română, după 23 august 1944 s-au deschis, cu sprijinul cercetătorilor din Uniunea Sovietică, noi orizonturi menite să depășească limitările științifice elaborate anterior celui de-al Doilea Război Mondial. Deși se preconiza o adevărată „revoluție istoriografică”, studiile elaborate de istoricii români și sovietici nu s-au aplecat temeinic, fie și în perimetrul restrictiv al regimului comunist, asupra relațiilor economice dintre România și Rusia în secolul al XIX-lea și prima jumătate a veacului al XX-lea. Cercetătorii epocii s-au mărginit la a evoca prodigioasa colaborare economică și culturală româno-sovietică, fondată „pe baza egalității depline de drepturi, a avantajului reciproc tovarășesc [...] pe drumul construcției socialiste”<sup>2</sup>. De atunci s-au ținut numeroase congrese bilaterale și au fost editate mai multe lucrări de specialitate.

Istoricul actual, liber de constrângerile ideologice și represive ale epocii socialiste, trebuie să cugete atent asupra lucrărilor apărute după sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial și intrarea României în sfera de influență a Uniunii Sovietice, când istoriografia românească, pentru mai bine de jumătate de veac, nu a mai avut posibilitatea de a oferi cititorilor informații veridice cu privire la politica Rusiei (țariste ori sovietice) la Dunărea de Jos. Oare, după cum afirma un istoric

---

<sup>1</sup> P. Constantinescu-Iași, *Problema studierii relațiilor româno-ruse*, în *Studii privind relațiile româno-ruse și româno-sovietice. Sesiunea comună a istoricilor români și sovietici, iunie 1958*, București, Academia Republicii Populare Române. Institutul de studii româno-sovietic, 1958, p. 17.

<sup>2</sup> A se vedea asemenea ineptii la Manea Mănescu, *Colaborarea economică și culturală româno-sovietică*, în *Studii privind relațiile româno-ruse și româno-sovietice. Sesiunea comună a istoricilor români și sovietici, iunie 1958*, p. 190-209.

postdecembrist, vecinătatea cu Rusia a fost pentru poporul român sinonimă cu teroarea<sup>3</sup>?

După revenirea Rusiei la gurile Dunării, ca urmare a Congresului de la Berlin din 1878, România s-a confruntat cu încercările țariste de a rectifica frontiera Prutului. Atât țarul Alexandru al III-lea, cât și moștenitorul acestuia – Nicolae al II-lea – au dus o politică asiduă pentru contracararea intereselor franceze și engleze în bazinul pontic<sup>4</sup>. Modificarea albiei Prutului la sfârșitul secolului al XIX-lea a devenit un laitmotiv al disputelor dintre Petersburg și București și a determinat în 1899 guvernul rus să constituie o comisie însărcinată cu identificarea problemelor pe care le ridică regularizarea frontierei ruso-române pe râul Prut. În următoarele luni a izbucnit un conflict diplomatic ruso-român pe tema retrăsării frontierei de stat dintre cele două țări. La rândul ei, România a creat o comisie care să ofere contraargumente la pretențiile ridicate de Sankt Petersburg. În cursul discuțiilor dintre cele două comisii, diplomații români s-au dovedit rezervați și nu au ridicat problema prezenței rusești pe unul dintre ostroavele formate pe albia râului Prut<sup>5</sup>.

Rivalitatea comercială româno-rusă are o istorie mult mai veche, izbucnind în prima jumătate a secolului al XIX-lea când, pentru a-și satisface propriile interese, cercurile conducătoare de la Sankt Petersburg au exploatat rapid tânăra și neexperimentata piață a Principatelor Dunărene după momentul Adrianopol – 1829<sup>6</sup>. Mirajul înavuțirii rapide și spectrul concurențial cu stepa și porturile nord-

---

<sup>3</sup> Ion M. Oprea, *România și Imperiul Rus*, vol. 1 (1900–1924), București, Editura Albatros, p. 5.

<sup>4</sup> A se vedea descrieri pertinente asupra contextului internațional european de la sfârșitul secolului al XIX-lea la Alexandru Ioachimescu, Victor Ioachimescu, *Istoria Imperiului Rus*, București, Gândirea Românească, 1992; Aurel Popovici, *Stat și națiune. Statele Unite ale Austriei Mari*, București, Editura Albatros, 1997; Camil Mureșan, *Europa modernă*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1997; Charles Jelavich, Barbara Jelavich, *Formarea statelor naționale balcanice 1804-1920*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1999; Daniela Bușă, *Modificări politico-teritoriale în sud-estul Europei între Congresul de la Berlin și Primul Război Mondial (1878-1914)*, București, Editura Paideia, 2003.

<sup>5</sup> Pe larg în subcapitolul *Încercările Rusiei de a rectifica frontiera Prutului*, în I.M. Oprea, *op.cit.*, p. 15-23. Analiza se bazează pe documente din Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României.

<sup>6</sup> Vezi interpretări asupra „Chestiunii Orientale” din perspectivă economică la Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii: 1803–1878*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1986, *passim*; Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: the Sulina*

pontice i-au atras inclusiv pe supușii țarului Nicolae I (împărat: 1825-1855) în jocurile complicate ale schimbului din cadrul comerțului maritim. Bastimentele rusești au navigat la gurile Dunării la scurtă vreme după ocuparea Principatelor de către trupele țariste în timpul războiului ruso-otoman dintre anii 1828 și 1829. Relațiile de schimb intermediare de ambarcațiuni sub pavilion rusec au crescut în intensitate, lăsându-și amprenta asupra modului de dezvoltare economică a celor două Principate Dunărene. Sursele arhivistice conservă mărturia unui itinerariu efectuat de vasele rusești în anul 1847, care includea și porturile Brăila și Galați. Porturile Dunării maritime au făcut parte dintr-un traseu care pornea din Odessa pe Marea Neagră, se avânta pe brațul Sulina până la Brăila, făcea cale întoarsă în bazinul pontic și ajungea la Constantinopol. Încă din anii 1840, interesele politice și economice rusești au vizat construirea unor magazii în portul Brăila, destinate exclusiv produselor transportate de către vaporul rus ce naviga pe itinerariul Odessa – Istanbul<sup>7</sup>.

Epopeea societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre constituie un episod (aproape) neexploatat de istoriografia universală. Referiri sumare au fost publicate într-un articol editat în anul 2016<sup>8</sup>, dar nu s-a insistat asupra întregului cadru geopolitic în care a fost creată această companie în bazinul nord-vestic al Mării Negre. Studiul de față își propune să scoată în evidență contextul înființării, evoluția și climatul în care s-a procedat la lichidarea acestui transportator maritim cu capital rusec. Prezența și activitatea societății ruse de navigație a constituit una dintre expresiile interesului economic și geopolitic al guvernului de la Sankt Petersburg în arealul extins al gurilor Dunării și s-a înscris sub spectrul amplu al contribuției alogene la dezvoltarea porturilor din bazinul extins al Mării Negre în epoca modernă. Interesele companiei ruse nu au reprezentat un prototip de acaparare a navigației și comerțului de pe sectorul maritim al Dunării. Demersuri similare au fost întreprinse de către societățile controlate de capitalul și guvernele unor alte mari puteri europene, precum compania D.D.S.G. [*Erste Privilegirte Oesterreichische Donau Dampfschiffahrts*

---

*Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2014, p. 117–131.

<sup>7</sup> A se vedea corespondența Magistratului Brăila cu Departamentul din Lăuntru și Cărmuirea județului Brăila referitoare la construirea unei magazii pentru mărfurile descărcate de vaporul rusec care făcea legătura între Odessa și Constantinopol, cu escală la Brăila, în Serviciul județean Brăila al Arhivelor Naționale ale României [abreviat: SJAN Brăila], fond *Primăria municipiului Brăila*, inventar 1, dosar 6/1847.

<sup>8</sup> Ionel Constantin Mitea, *Unele considerații cu privire la „Societatea rusă de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”*, în „Studium”, vol. 9, 2016, p. 105-113.

*Gesellschaft*] a Austriei sau numeroasele case de navigație engleze ori grecești, în cazul celor din urmă acțiunile fiindu-le dictate de capitalul londonez<sup>9</sup>.

În realizarea studiului de față au fost utilizate documente inedite conservate la Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României din București, în fondul *Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine)*. Din nefericire, citarea corectă a acestor documente este îngreunată de carențele arhivistice existente la numerotarea filelor, legate uneori aleatoriu, din dosarele fondului anterior menționat. Informațiile inedite din Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe și din fondurile Serviciului județean Brăila al Arhivelor Naționale ale României au fost coroborate cu cele din sursele clasice ale navigației, comerțului și diplomației, privitoare la arealul gurilor Dunării de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul următorului veac.

#### *1. Realități economice la gurile Dunării și nordul Mării Negre*

De la jumătatea secolului al XIX-lea, cabotajul între porturile Dunării fluviale și Brăila, Galați și Sulina a devenit o afacere atractivă, dar recuperarea capitalului investit și obținerea profitului se realiza prin practicarea unei activități pe termen îndelungat<sup>10</sup>. Dacă transporturile pe Dunăre erau efectuate de numeroase case de navigație internaționale și nu se întrevedea un câștig consistent și rapid pe segmentul românesc al Dunării, atunci care a fost interesul primordial care a dus la înființarea „Societății ruse de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”? Dorea Rusia să recupereze controlul asupra unui areal părăsit (fără voia sa) între 1856 și 1877? În spatele acestor întrebări se află răspunsul la crearea unei companii de navigație pe Dunăre și Marea Neagră pusă la dispoziția cancelariei imperiale a țării. Marina comercială a Rusiei a fost cea mai strâns legată de politica națională a Rusiei spre deosebire de a oricărei alte marine comerciale a lumii față

---

<sup>9</sup> Vezi pe larg la P. Cernovodeanu, *op.cit.*; p. 131-203, Ileana Căzan, *Interese austriece la Dunărea de Jos: strategie, navigație, comerț (1526-1791)*, București, Editura Oscar Print, 2006, *passim*; C. Ardeleanu, *International trade*, p. 17-50.

<sup>10</sup> Pe larg în Stephanos Xenos, *Depredations; or Overend, Gurney and Co, and the Greek and Oriental Steam Navigation Company*, Londra, s.e., 1869; și Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829-1940)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2018, p. 190-192.

de propriul stat<sup>11</sup>. Subiectul acestui studiu nu ține exclusiv de lumea afacerilor, ci are nuanțe geopolitice<sup>12</sup>.

Rusia a investit masiv în propria infrastructură feroviară și de navigație în ultimele trei decenii ale secolului al XIX-lea. Guvernul de la Sankt Petersburg a mizat ca prin această investiție masivă de capital să antreneze structurile productive interne. Imperiul Țarist dorea să obțină stocuri comerciale impresionante de grâne, pe care să le plaseze în antrepozitele europene la prețuri sub cele solicitate de bazinele cerealiere din America de Nord și Argentina<sup>13</sup>. Periferia răsăriteană a Europei a fost o piesă importantă pe tabla de puzzle a comerțului internațional din cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea<sup>14</sup>.

Condițiile geografice și solul din sudul Imperiului Rus ofereau premisele unui cadru propice pentru cultivarea cerealelor. Un perimetru întins între Kiev (în

---

<sup>11</sup> Edwin Maxey, *The Russian Merchant Marine*, în „The Mid-West Quarterly”, vol. 1, nr. 3, 1914, p. 209-219.

<sup>12</sup> Controlul navigației în Marea Neagră și pătrunderea propriilor vase prin Strâmtoarea Bosfor și Dardanele a fost politică de stat în Imperiul Țarist din secolul al XVIII-lea; vezi Mose Lofley Harvey, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*, Teză de doctorat, University of California, Berkeley, 1938; Matthew Smith Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923: A Study in International Relations*, Londra, Macmillan, 1966, *passim*; Constantin Ardeleanu, *The Discovery of the Black Sea by the Western World: the Opening of the Euxine to International Trade and Shipping (1774-1792)*, în „New Europe College. Ștefan Odobleja Program Yearbook”, 2012-2013, p. 21-46; idem, *The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)*, în „Euxeinos”, vol. 14, 2014, p. 30-2.

<sup>13</sup> A se vedea analizate amănunțite în Herbert J. Ellison, *Economic Modernization in Imperial Russia: Purposes and Achievements*, în „The Journal of Economic History”, vol. 25, nr. 4, 1965, p. 523-540; Jacob Metzger, *Some Economic Aspects of Railroad Development in Tsarist Russia*, în „The Journal of Economic History”, vol. 33, nr. 1, 1973, p. 314-316; idem, *Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia*, în „The Journal of Economic History”, vol. 34, nr. 3, 1974, p. 529-550; William J. Kelly, *Railroad Development and Market Integration in Tsarist Russia: Evidence on Oil Products and Grain*, în „The Journal of Economic History”, vol. 36, nr. 4, 1976, p. 908-916; C. Knick Harley, *Coal Exports and British Shipping, 1850-1913*, în „Explorations in Economic History”, vol. 26, 1989, p. 311-338; Barry K. Goodwin, Thomas J. Grennes, *Tsarist Russia and the World Wheat Market*, în „Explorations in Economic History”, vol. 35, nr. 4, 1998, p. 405-430; Stuart Thompson, *Tsarist Russia's Investment in Transport*, în „The Journal of Transport History”, vol. 19, nr. 1, 1998, p. 50-67.

<sup>14</sup> Patrick O'Brien, *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, în „The Economic History Review”, Seria Nouă, vol. 35, nr. 1, 1982, p. 1-18.

vest), Volga (la est) și Marea Neagră (la sud) cuprindea un teren neobișnuit de fertil în ochii străinilor aflați în tranzit prin Imperiul Țarist la sfârșitul secolului al XIX-lea. Pentru occidentali, întinderea celor peste 100 de milioane de hectare de câmpuri agricole putea hrăni chiar mai mult decât întreaga populație a Europei acelor vremuri. Datorită zăpezilor abundente din sezonul rece și a dezghețului din primăvară, cele mai bune grâne rusești proveneau din partea occidentală a Siberiei. Majoritatea recoltei era trimisă către porturile de la Marea Neagră, de unde lua calea antrepozitelor europene sau chiar a Statelor Unite ale Americii, așa cum s-a întâmplat în timpul secetei din Kansas din 1912<sup>15</sup>. Acestei „câmpii a abundenței” i s-au suprapus interesele comerciale ale hinterlandului danubian, deținut în cea mai mare proporție de statul român.

După Congresul de Pace de la Berlin din 1878, conjunctura internațională a îndreptat politica externă a României spre o alianță cu Germania și Austro-Ungaria, concretizată în 1883 prin aderarea Vechiului Regat la cauza Puterilor Centrale. La nivel internațional, înclinația României către cele două puteri din Europa Centrală a fost văzută drept o măsură de protecție eficientă a statului de la gurile Dunării în fața influenței crescânde pe care Rusia o exercita asupra slavilor din Balcani<sup>16</sup>. Germania se bucura de o mare simpatie în rândurile tinerei clase politice din România, pe fondul prestigiului câștigat la nivel internațional după victoria din 1871 în fața celui de-al Doilea Imperiu Francez. România, sprijinindu-se pe alianța secretă cu cele două imperii de limbă germană, se dorea un zid în fața intervenționismului rusesc în Europa. Tânărul stat român era un aliat de nădejde împotriva intereselor politice și economice ale Rusiei în Europa de Sud-Est<sup>17</sup>.

România se afla, în ultimul pătrar al secolului al XIX-lea, în sfera de influență politică și economică a Berlinului și Vienei. Schimburile comerciale ale statului român au fost îndreptate preponderent către cele două imperii de limbă germană, iar impunerea intereselor și capitalului central european în cadrul economiei românești s-a simțit pe toate palierele vieții Vechiului Regat. Apariția, dezvoltarea și conectarea căilor ferate române la cele austro-ungare a jucat un rol important în cadrul operațiunilor comerciale. Porturile Dunării maritime au avut o perioadă de regres în timpul funcționării Convenției vamale româno-austro-ungare (1875–1886) și aveau să renască în timpul Războiului vamal dintre România și Austro-

---

<sup>15</sup> E.K. Reynolds, *The Economic Resources of the Russian Empire*, în „Geographical Review”, vol. 1, nr. 4, 1916, p. 258.

<sup>16</sup> Pe larg în D. Bușă, *op. cit., passim*.

<sup>17</sup> Nicolae Ioniță, *Imaginea relațiilor româno-ruse din perioada 1878–1908 în documente diplomatice germane*, în „Revista Arhivelor”, vol. 86, nr. 1, 2009, p. 157-160.

Ungaria (1886–1892). Prin Tratatul de la Berlin din 1878 a fost recunoscută Independența de stat a României și statul român a intrat în posesia părții de nord a Dobrogei, dar în baza prevederilor adoptate în capitala Germaniei, România a cedat Rusiei cele trei județe (Cahul, Bolgrad și Ismail) din nordul gurilor Dunării, oferind acces intereselor țariste la cel mai important fluviu european. Între spațiul românesc și cel rusesc a izbucnit o concurență economică acerbă la jumătatea secolului al XIX-lea. Câmpiile din luncile Dunării, Siretului și Prutului, alături de stepa nord pontică și cea siberiană, constituiau unele dintre cele mai exploatate bazine cerealiere de către capitaliștii europeni până la declanșarea Primului Război Mondial.

Reintrate în componența Imperiului Țarist, porturile Reni, Ismail și Chilia au devenit – alături de Odessa, alimentată de calea ferată – principalele porți de ieșire a debușeurilor cerealiere ale Basarabiei din ultimul sfert al veacului al XIX-lea și până la izbucnirea primei conflagrații mondiale<sup>18</sup>.

Pentru a veni în întâmpinarea mediului comercial din micile porturi rusești de pe Prut și de pe sectorul maritim al Dunării, cercurile conducătoare ruse au decis ca la Reni să se formeze un punct de colectare a produselor agroalimentare de pe ambele maluri ale Prutului. Mărfurile erau transportate pe Prut și îmbarcate la Reni pentru a fi vândute la Odessa marilor angroșiști de cereale<sup>19</sup>. Dar, pentru a îndeplini acest deziderat, rușii aveau nevoie de o întreagă flotă de cabotaj dispusă să opereze aceste manevre la prețuri scăzute în favoarea intermediarilor. În februarie 1888 se aflau în circulație foarte puține ambarcațiuni din cele 50 de bastimente preconizate a fi operaționale în primăvara aceluși an. În paralel cu construcțiile navale, rușii au demarat un program amplu de ridicare a unor magazine pentru depozitarea pe termen lung a cerealelor în portul Reni. Transporturile pe Prut erau mai avantajoase decât utilizarea căilor ferate spre Odessa sau Germania și permiteau acordarea unor subvenții din partea statului rus. Autoritățile de la Sankt Petersburg achitau un avans de 75% din valoarea totală a produselor depuse în magazinele societății ruse, fără a percepe taxe de depozitare<sup>20</sup>. Înaintea declanșării Primului Război Mondial, în magazinele construite de ruși în porturile de pe malul

---

<sup>18</sup> A se vedea un studiu comparativ amănunțit în C. Constantin, *op. cit.*, p. 354-359.

<sup>19</sup> „Bursa de Galați”, anul I, nr. 1, Galați, luni 1 februarie 1888, p. 5. A se vedea condițiile navigației pe Prut după Congresul de la Paris (1856) la Theodor Smeu, *Congresul de Pace de la Paris și navigația pe râurile Prut și Siret*, în „Anuarul Institutului de Istorie George Barițiu din Cluj Napoca”, t. 55, 2016, p. 179-194.

<sup>20</sup> „Bursa de Galați”, 1 februarie 1888, p. 5.



stâng al Prutului se percepea o taxă lunară pentru depozitarea produselor agroalimentare de un leu pentru fiecare 100 chintale<sup>21</sup>.

Importanța porturilor rusești de pe sectorul inferior al Dunării în cadrul comerțului internațional a fost minimă. În termeni cantitativi, de la 2.885,4 tone de cereale exportate prin portul Reni, 18.025,8 tone prin Ismail și 2.030,6 tone prin Chilia pe parcursul anului 1883, momentul abolirii privilegiului de *porto-franco* pentru așezările românești de la Dunăre și Marea Neagră, s-a ajuns în 1890 la 991,4 tone, 29.116 tone, respectiv 8.620 tone. Portul Ismail, cel mai important centru de export rusesc de la Dunărea de Jos din anul 1890, reprezenta 2,36% din exportul portului Brăila (1.231.481,4 tone) și doar 1,37% din totalul ieșirilor de cereale prin bara Sulina (2.119.901,6 tone). Totalul exportului de produse agroalimentare prin porturile rusești de la Dunărea de Jos s-a ridicat în 1890 la 38.727,4 tone, dintr-un total de 2.119.901,6 tone efectuat pe sectorul Dunării Maritime, 1,83%<sup>22</sup>. În 1911, anul de vârf al exportului de cereale prin gurile Dunării (4.123.494,8 tone) înaintea Marelui Război, exportul rusesc prin propriile porturi de pe Dunăre a reprezentat 0,71% din întreaga cantitate ieșită pe Dunărea maritimă și 1,40% din cea declarată la oficiul vamal din Sulina. Cantitățile expediate din Reni și Ismail către Odessa sau antrepozitele Levantului sau Europei oceanice sunt comparabile cu cele tranzacționate prin micile schele dunărene ale Vechiului Regat, precum Tulcea<sup>23</sup>.

Așadar, interesele comerciale ale Rusiei la gurile Dunării au constituit mai degrabă o notă de ambiție politică din partea cercurilor conducătoare ruse, insuflată de tendințele istorice de expansionism țarist, decât un imbold productiv dat dezvoltării propriilor porturi dunărene.

## 2. Companii de navigație pe Marea Neagră și Dunăre cu capital rusesc

Rusia nu a abandonat niciodată ideea de a fi un factor de putere la gurile Dunării și a întreprins tot ce i-a stat în putință pentru a controla, măcar parțial, mediul comercial din porturile dunărene. Așadar, cabinetul de la Sankt Petersburg a întocmit diverse strategii pentru a-și pune planurile în aplicare. Una dintre ideile

---

<sup>21</sup> D.N. Panaitescu, *Starea economică a portului Galați. Conferință ținută la Teatrul Papadopol în ziua de 7 Octombrie 1912*, Galați, Tipografia „Buciumul Român” P.P. Stănescu, 1913, p. 22.

<sup>22</sup> Date calculate de noi pe baza lucrării Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881–1900)*, Galați, Editura Europolis, 2008, p. 235.

<sup>23</sup> Idem, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării. Serii statistice (1901–1914)*, Galați, Galati University Press, 2008, p. 125.

identificate de liderii ruși a vizat intrarea pe piața transportatorilor maritimi din arealul gurilor Dunării. Pentru aceasta, la Odessa, principalul port al Imperiului Țarist, a funcționat din 1876 *Compania de Navigație „Prinț Gagarin”*<sup>24</sup>. Aceasta a trecut prin mai multe reorganizări și redenumiri, pentru ca în anul 1888 să coaguleze interesele politice și comerciale din Rusia într-un proiect amplu numit: „Societatea rusă de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”. Statul român a aprobat statutele companiei din 10 martie 1886<sup>25</sup> tocmai pe 25 mai 1888. Fondatorul oficial al acestui proiect s-a numit „Casa de comerț Principele Gheorghe Gagarin et. C”<sup>26</sup>. Secția comercială a Tribunalului Ilfov a procedat la înscrierea societății în registrul „firmelor sociale” pe 8 mai 1889, iar pe 10 mai 1889 a fost publicată înregistrarea „Societății ruse de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre” în „Monitorul Oficial” din România. Compania rusă de navigație a fost constituită pentru a funcționa pe termen nelimitat. Conducerea societății a fost asigurată de un Consiliu de Administrație compus din patru directori: Principele Gheorghe Gagarin, A. Russof, A. Grimberg și M.F. Mavrocordat, toți domiciliați în Odessa. Pe lângă acest consiliu a fost creată și o comisie de control, alcătuită din A.M. Chamie, L.I. Perlman, A.C. Baliozu, N.P. Sinadino și P.V. Kuchov. D. Constantin Iacovenco (domiciliat în București, str. Clemenței nr. 35) a fost numit director general al societății<sup>27</sup>, în baza unei procuri din 1889 înaintată Ministerului Afacerilor Străine<sup>28</sup>.

Compania a dispus de un capital inițial în valoare de 1.200.000 ruble, împărțit în câte 4.800 acțiuni a câte 250 ruble fiecare. Sediul principal al societății se afla la Odessa, iar pe teritoriul României a fost stabilită o agenție generală la București, pe str. Clemenței nr. 35. La solicitarea Consiliului de Administrație au fost deschise mai multe agenții în principalele porturi dunărene: Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Gura Ialomiței, Hârșova, Cernavodă, Oltenița, Giurgiu, Turnu-

---

<sup>24</sup> Activitatea Societății ruse de navigație a fost deseori prezentată în rapoartele consulare ale atașărilor diplomatice străine din Odessa; vezi *Report by Consul-General Stanley on the Trade and Commerce of Odessa during the Year 1882*, în *British Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*, Londra, Harrison and Sons, 1883, p. 489.

<sup>25</sup> Datele cronologice din acest studiu sunt conforme cu calendarul iulian utilizat la acea vreme în România și Rusia.

<sup>26</sup> Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României, *Problema 68 (Societăți de navigație fluviale maritime și aeriene: române și străine)* [abreviat: A.M.A.E., *Problema 68*], vol. 47, *Rusia: Societăți de navigație pe Dunăre și Marea Neagră (1882-1938)*, nenumărat.

<sup>27</sup> În documentele de constituire funcția purta numele de „procurator”.

<sup>28</sup> A.M.A.E., *Problema 68*, vol. 47, nenumărat.

Măgurele, Corabia, Celeiu, Bechet, Calafat și Turnu-Severin. Conform punctului 9 din Statutele „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”, depuse la Ministerul de Externe al României în anul 1889, capitalul companiei se ridică la suma de 2.200.000 ruble, divizate în 8.800 de acțiuni a câte 250 ruble fiecare. În baza aceluiași articol, se stipula concret în ce sferă de influență se afla casa de navigație. Statutul firmei prevedea că, până la suma de 1.900.000 ruble, acțiunile trebuiau să poarte înscrise numele acționarilor respectivi, exclusiv de cetățenie rusă. Celelalte acțiuni, în valoare de 300.000 de ruble, au fost eliberate la purtător și au făcut uzul mai multor tranzacții. În consecință, 86,36% din acțiunile societății ruse de navigație se aflau în posesia potențailor ruși și la dispoziția decidenților politici din Imperiul Țarist.

Societatea funcționa anual timp de 8 luni, luându-și obligația de a asigura săptămânal trei variante de rute, două de pasageri și una de mărfuri, pe direcțiile:

- 1) Odessa – Ismail – Chilia – Reni – Ismail – Sulina – Odessa;
- 2) Odessa – Sulina – Tulcea – Galați – Brăila – Hârșova – Cernavodă – Silistra – Oltenița – Turtucaia – Giurgiu – Rusciuc – Șistovo și retur;
- 3) Reni – Galați – Brăila – Hârșova – Cernavodă – Silistra – Oltenița – Turtucaia – Giurgiu – Rusciuc – Zimnicea – Turnu Măgurele – Nicopole – Corabia – Bechet – Rahova – Lom Palanca – Vidin – Calafat – Radijevat – Turnu Severin – Cladova și retur, cu șlepuri pentru transportul de mărfuri<sup>29</sup>.

Pe cele două rute de pasageri a existat obligativitatea de a menține două vapoare cu viteza mijlocie de 7 noduri și cu o capacitate de încărcare de 25.000 de puduri. Compania rusă își lua angajamentul ca pentru transportul mărfurilor să mențină trei vase (cu capacitate de încărcare de cel puțin 15.000 puduri) și zece vase de transport produse petroliere (cu o capacitate de transport de cel puțin 15.000 puduri).

Autoritățile de la Sankt Petersburg au acordat mai multe subvenții societății și stipendii anuale de 1 rublă și 95 copeici, fără a se depăși suma totală de 5.332 de ruble, pentru fiecare milă parcursă pe itinerariul Odessa – Sviștov [Șiștovo]. Pentru linia Odessa – Ismail, pe o perioadă de 10 ani, s-a acordat 1 rublă pentru fiecare milă parcursă, fără a se depăși totalul anual de 7.938 ruble. Pentru toate celelalte curse ale societății ruse de navigație se achita anual, la casieria statului rus din Odessa, un maxim de 112.951 ruble<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> Conform punctului 5 din Statutele „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre” depuse la Ministerul de Externe al României în anul 1889, în A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumărat.

În schimbul acestui ajutor financiar primit din partea Guvernului rus, compania avea obligația să transporte gratuit corespondența (scrisorile și coletele poștale), împreună cu personalul de poștă necesar și bursierii statului rus. Cadrele militare și transporturile de tehnică de război ale Imperiului Țarist au beneficiat de o reducere de 50%. Societatea era obligată ca, în cazul declanșării unui război, să pună la dispoziția statului rus ambarcațiunile sale, guvernul urmând să achite doar 6 procente pentru întreținere. Resursa umană a companiei ruse era formată exclusiv din cetățeni ruși, loiali intereselor de stat. Conducerea societății avea libertatea să angajeze tot personalul necesar (ingineri, piloți, mașiniști, medici, mateloți etc.), dar era nevoită să solicite avizul prealabil al autorităților militare ruse<sup>31</sup>.

În anii 1891 și 1892, în conformitate cu legislația din România, autoritățile de la București, prin intermediul Ministerului Afacerilor Străine, au făcut numeroase demersuri pe lângă reprezentanții companiei ruse pentru ca „Societatea rusă de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre” să-și înregistreze toate agențiile la tribunalele pe raza cărora se aflau filiale ale acesteia. În urma acestor acțiuni, a rămas o bogată corespondență conservată în Arhiva Diplomatică a Ministerului Afacerilor Externe din București. Schimbul de corespondență dintre societate și autoritățile române a vizat în principal obținerea unor facilități fiscale și logistice în porturile dunărene românești de către compania din Odessa.

La scurtă vreme după demararea activităților pe teritoriul românesc, agentul C. Iacovenco (reprezentantul general în România al societății ruse de navigație pe Marea Neagră și Dunăre) a încercat să obțină mai multe facilități din partea statului român pentru bunul mers al activităților companiei cu capital rusesc<sup>32</sup>. Printr-o notă adresată la 26 mai 1889, a informat căpităniile porturilor dunărene solicitarea de a nu mai dispune înscrierea fiecărei agenții a societății ruse la tribunalele pe raza cărora își desfășurau activitatea, întrucât a fost obținută autorizația de funcționare pe întreg Regatul României<sup>33</sup>.

Din parcurgerea surselor arhivistice reiese că, pe 6 februarie 1891, Diviziunea Agriculturii, Industriei, Comerțului și Statisticii a înștiințat Ministerul de Externe al României cu privire la suspendarea ordinelor de funcționare ale agenților societății ruse de navigație până în ziua de 15 martie 1891, cu scopul ca în acest interval de timp casa de navigație să se conformeze prevederilor legale din România<sup>34</sup>. Suspendarea a survenit după un proces desfășurat pe 25 ianuarie 1891.

---

<sup>31</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>32</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>33</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>34</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

Consiliul Avocaților din București a considerat că agențiile companiilor de navigație pe Dunăre nu constituiau sucursale din momentul ce funcționarii sau reprezentanții societății îndeplineau doar sarcinile de comisionari-expeditori, adică de simpli intermediari pentru a facilita operațiunile de vămuire a mărfurilor, în conformitate cu articolul 51 din Legea Vămirilor din Regatul României<sup>35</sup>.

În opinia Consiliului Avocaților din București, filialele societăților de navigație deveneau agenții în conformitate cu legislația românească doar când deveneau beneficiarele și altor atribuții din partea Centralei, iar reprezentanții societății desfășurau operațiuni comerciale pentru transportul mărfurilor și al persoanelor, primeau mărfuri în depozit, precizând condițiile, modul și termenul transportului. Concluzia întrunirii a fost că societatea rusă întrunea condițiile de funcționare pe teritoriul României, dar formalitatea înscrierii firmei la tribunalele de care aparținea fiecare port nu suporta cheltuieli și era în interesul comerciantului<sup>36</sup>. În conformitate cu art. 51 al Legii Poliției Porturilor și art. 51 al Legii Vamale din 1882, în vigoare în România la acea dată, agenții nu aveau obligativitatea de a înscrie „agenția” companiei la tribunalele din provincie, aceștia fiind condiționați până la termenul de 15 martie al anului în care își desfășurau activitatea. Dacă agenții exercitau operațiuni comerciale, cum ar fi primirea în depozit a mărfurilor, semnarea documentelor de transport, legislația românească îi obliga să întreprindă demersurile de înregistrare la tribunalele provinciale ale acestora, în caz contrar li se aplicau contravenții conform art. 266 din Codul Comercial al României<sup>37</sup>.

Divergențele și șicanele reciproce dintre autoritățile române și agenții casei de navigație din Odessa au continuat pe tot parcursul funcționării companiei pe teritoriul românesc. În martie 1891, C. Iacovenco a intervenit pe lângă Ministerul de Externe al României pentru ca agenții casei ruse de navigație să nu mai fie urmăriți și sancționați contravențional de către funcționarii Ministerului Agriculturii, Industriilor și Domeniilor Statului, în conformitate cu art. 266 din Codul Comercial românesc, deoarece nu existau probe din care să rezulte că expeditorii companiei ruse ar reprezenta o sucursală<sup>38</sup>.

Autoritățile române au întreprins măsuri energice contra companiei rusești, care continua să-și păstreze atitudinea rebelă în relațiile juridice cu tânărul regat român. C. Iacovenco a intervenit în 2 iulie 1891 pe lângă Ministerul de Externe român pentru a se da curs petiției din 12 iunie 1891. Reprezentantul societății ruse

---

<sup>35</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>36</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>37</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>38</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

a solicitat ridicarea sechestrului pus de către autoritățile române pe Societatea de Navigațiune Rusă în portul Turnu Măgurele, considerând că acest aspect constituia un fapt ilegal și că vânzarea obiectelor societății sechestrare ar fi constituit o stratagemă a statului român<sup>39</sup>. Cu toate acestea, activitatea companiei ruse a continuat pe sectorul românesc al Dunării.

La începutul anului 1892, C. Iacovenco a reînștiințat autoritățile române cu privire la faptul că agențiile societății ruse de navigație nu constituiau sucursale și dorea ca organele constatatoare române să nu procedeze la sancționarea acestora, întrucât agenții companiei erau simpli comisionari, angrenați în efectuarea operațiunilor specifice căpitanilor de vase, înlesnind încărcarea și descărcarea mărfurilor pe propriile bastimente și îndeplinirea operațiunilor vamale<sup>40</sup>.

Conducerea companiei ruse a apelat, în prima parte a anului 1892, la reducerea prețurilor de transport cu 50% pentru civilii și militarii României în vederea captării bunăvoinței autorităților române. Pe 12 martie 1892, C. Iacovenco a demonstrat Ministerului de externe al României că societatea rusă de navigație constituia un instrument folositor românilor prin măsurile tarifare preferențiale adoptate de conducerea companiei<sup>41</sup>.

Afacerile companiei ruse de navigație păreau să prospere și necesitau spații mai vaste pentru desfășurarea activității în porturile românești de la Dunăre. Printr-o adresă datată 28 februarie 1897, agentul P.I. Zenof a solicitat Căpitanului portului Brăila permisiunea de a ocupa, pe lângă pontonul nr. 2 pus la dispoziție de autoritățile române, și jumătate din pontonul Curgi, cu tot cu o gheretă destinată vânzării de bilete și paznicului de noapte<sup>42</sup>. Autoritățile române au răspuns prompt la solicitarea societății ruse și au dispus scutirea de taxe pentru spațiul solicitat (circa 30 m<sup>2</sup>) pe termen de trei zile de la acostarea fiecărui vas al companiei ruse. Totodată le cerea propriilor angajați să aibă în vedere că la același ponton nr. 2 operau și vapoarele Societății Ungare, care la rândul ei avea nevoie de un perimetru bine delimitat pentru activitățile pe care le desfășura pe raza portului Brăila<sup>43</sup>. Demersuri similare au fost făcute de către conducerea companiei ruse în majoritatea porturilor românești în care au activat.

---

<sup>39</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>40</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>41</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>42</sup> A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 48, *Rusia – Activitatea în porturile Bechet, Brăila, Calafat și Corabia (1882-1913)*, nenumerotat.

<sup>43</sup> Nota Căpitanului portului Brăila, datată 10 martie 1897, către subordonați, în A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 48, nenumerotat.

Rusofobia a fost un curent frecvent întâlnit în mediile politice și economice occidentale și nu de puține ori s-a dovedit exacerbant. Pe fondul acestor temeri, activitatea oricărei companii rusești era bănuită de scopuri subversive în interesul și la comanda decidenților din Imperiul Țarist. Din 1711 și până la declanșarea Primului Război Mondial, armatele țariste au invadat de 10 ori teritoriul românesc, provocând în același interval patru modificări ale graniței Rusiei cu țările române. O atitudine suspicioasă și rezervată față de firmele fondate cu capital rusesc a fost adoptată și de autoritățile de la București, conducând la identificarea și combaterea unor activități aflate dincolo de limita legalității.

Compania rusă nu s-a limitat doar la domeniul oficial de transportator de mărfuri și persoane. Personalul societății ruse de navigație pe Dunăre a avut misiunea să transporte în deplină siguranță către Odessa informații confidențiale din arealul gurilor Dunării. Dintr-un raport al Șefului Statului Major al României, colonelul Popovici, către Ministerul de Externe român, datat 7 iulie 1910, reieșea că agentul societății ruse de navigație din Galați, însoțit de agentul bulgar din Silistra, au vizitat portul Călărași, unde exista proiectul înființării unei agenții și posibilitatea ca un vapor rusesc să efectueze curse pe itinerariul Călărași – Silistra. Din informațiile interceptate, cei doi agenți ai companiei ruse au discutat pe larg asupra statutului internațional al brațului dunărean Borcea. Intenția societății ruse de a naviga pe brațul Borcea avea legătură cu întrevederea acestora cu „capii armatei bulgare din Silistra”. Colonelul Popovici le solicitase factorilor de decizie din Ministerul de Externe român să nu răspundă pozitiv la solicitările sosite din partea guvernului rus pentru că ar periclita măsurile de apărare ale României<sup>44</sup>. Dar de unde această stare de nesiguranță la granița de sud a României?

În 1900 a izbucnit o criză între România și Bulgaria provocată de pretențiile ambelor state asupra unei mici insule dunărene, Bujorcanu, situată între localitățile Zimnicea și Șiștovo. Bulgaria a afirmat în mod public că se bucură de sprijinul Imperiului Țarist, iar disputa diplomatică era pe cale să degenereze într-un conflict armat. Intervenția Rusiei la Sofia, pusă pe seama jocului la două capete al diplomației de la Sankt Petersburg, a dus la încheierea conflictului diplomatic dintre români și bulgari<sup>45</sup>.

În toamna anului 1902, în cadrul cercurilor conducătoare ale Imperiului Țarist s-a discutat lichidarea Societății ruse de navigație pe Dunăre și Marea Neagră, cu începere de la 1 ianuarie 1903. Reprezentanții diplomației ai României

---

<sup>44</sup> *Ibidem*, nenumărat.

<sup>45</sup> Nicolae Ioniță, *Imaginea relațiilor româno-ruse din perioada 1878-1908 în documente diplomatice germane*, în „Revista Arhivelor”, vol. 86, nr. 1, 2009, p. 169.

în Rusia au urmărit atent desfășurarea evenimentelor. Gazeta „Odescky Listok” din Odessa scria încă din 6 octombrie 1902 de intențiile ruse de a lichida compania de navigație<sup>46</sup>. La data de 4 noiembrie 1902, misiunea diplomatică a României la Sankt Petersburg a transmis Centralei de la București două articole din ziarul rus „Peterburgskia Wiedomoste” referitoare la apropiata lichidare a societății ruse, cu mențiunea că „prin cercurile financiare se vorbea de ceva timp de această situație”<sup>47</sup>. Printre motivele invocate de autoritățile țariste pentru desființarea societății ruse de navigație s-au numărat și managementul defectuos al directorului companiei, Kocetow. Ziarul „Peterburgskie Vedomosti” a publicat pe 24 octombrie 1902 articolul *Chestiunea Navigațiunii pe Marea Neagră și Dunăre*<sup>48</sup>. În coloanele acestuia se dezbătea pe larg activitatea societății ruse de navigație. Se considera de către autorii articolului că niciunul dintre directorii companiei nu a gestionat corect activitatea societății și au împiedicat prin acțiunile lor dezvoltarea normală a acesteia și realizarea unui pilon al intereselor comerciale la gurile Dunării. Înlocuirea directorului Kocetow s-a produs atât pe fondul unor fapte compromițătoare imputate de către acționari și Guvernul de la Sankt Petersburg, cât și din cauza greșelilor sale, incomplet acoperite. Dar, mai presus de toate, lipsa de experiență a fostului manager a fost principala cauză a eșecului societății. Directorul Kocetow avea competențe restrânse în probleme de comerț internațional și industrie și nu de puține ori au fost semnalate tendințele sale autoritare față de puținii acționari ai companiei<sup>49</sup>.

Factorii politici petersburghezi, prin vocea gazetelor, considerau că au fost „date în vileag” anomaliile existente la nivelul conducerii societății și că guvernul spera să reușească, cu ajutorul companiei, să redreseze situația „Societății ruse de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”. Ziariștii ruși au subliniat că activitatea societății „trebuie să fie comercială în primul rând și nici de cum politică”. Așadar, se credea de cuviință că una din condițiile primordiale pentru funcționarea normală a casei de navigație consta în a nu se interpreta că navigația pe Marea Neagră și pe Dunăre ar fi o întreprindere monopolizată de stat, întrucât majoritatea acțiunilor erau deținute de statul rus. În cadrul Adunărilor Generale trebuia să răzbată vocea cercurilor comerciale din rândurile acționarilor, care nu

---

<sup>46</sup> „Odescky Listok”, nr. 257, 6 octombrie 1902, apud A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumărat.

<sup>47</sup> A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumărat.

<sup>48</sup> *Chestiunea Navigațiunii pe Marea Neagră și Dunăre*, în „Peterburgskie Vedomosti”, nr. 291, 24 octombrie 1902, apud A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumărat.

<sup>49</sup> A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumărat.



trebuia să cedeze diverselor „combinațiuni de caracter politic sau chiar personal”, dirijate de decidenții politici<sup>50</sup>.

Activul companiei ruse era evaluat, la 1 ianuarie 1902, la suma de 2.808.895 de ruble, dintre care circa două milioane de ruble constituiau „averea reală ce garantează capitalul fundamental al Societății, iar restul va acoperi diferite plăți către Stat și alte datorii”<sup>51</sup>. Autoritățile țariste doreau ca prin manevra de lichidare să obțină controlul societății în detrimentul acționarilor privați. Atașatii români în capitala Rusiei au intrat în posesia mai multor informații confidențiale prin intermediul diverselor surse din cadrul Ministerului Imperial de Finanțe din Rusia. Într-o notă transmisă de Legația României din capitala Imperiului Rus către Ministerul Afacerilor Externe de la București se confirma temerea că autoritățile ruse intenționau ca în cadrul Adunării Generale a acționarilor societății ruse de navigație, care urma să se desfășoare la Odessa, să obțină pachetul majoritar de acțiuni ale companiei, iar ulterior să stabilească o nouă orientare în activitatea și dezvoltarea acesteia<sup>52</sup>.

În cadrul Adunării Generale a acționarilor, desfășurată pe 17 noiembrie 1902 la Odessa, a fost aleasă o comisie de lichidare a societății și s-a procedat la destituirea directorului Kocetow și înlocuirea sa cu un anume Antropoff. La baza nemulțumirilor oficiale ale autorităților ruse s-a aflat faptul că societatea primea anual subsidii din partea statului rus, dar nu achita dividende acționarilor. Iar, cum subvențiile acordate de Guvernul rus pe milele maritime parcurse de navele companiei au încetat, s-a recurs la lichidarea rapidă a afacerilor. Cu toate acestea, „Societatea rusă de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre” s-a angajat să-și continue activitatea pe itinerariul dintre Odessa și porturile dunărene<sup>53</sup>.

Ministerul de Finanțe al Rusiei a autorizat comisia de lichidare cu atribuții generale de conducere a companiei, considerându-se că serviciul rus de navigațiune nu își înceta activitatea pe perioada procesului de lichidare, care se întindea pe durata unui an, ci doar se proceda la o restrângere a operațiunilor sale. Din cadrul comisiei de lichidare au făcut parte Prințul Jurj E. Gagarin, consilierul de stat P. Bacorvsky, V. Albul, F. Riller, A. Crunberg, A. Deakoff și I. Sinadino<sup>54</sup>.

Problema reorganizării Societății de navigațiune pe Marea Neagră și Dunăre, de care se preocupau cercurile politice și comerciale din sudul Rusiei, nu a

---

<sup>50</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>51</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>52</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>53</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>54</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

luat direcția care se hotărâse în „Comisiunea presidată de Marele Duce Alexandru Mihailovici” și în care s-a propus „delicata soluție de a lichida erorile din trecut, trecând această Societate la Administrația Statului și lăsând totul pe baze comerciale”. Implicarea politică în activitatea societății asigura, în opinia gazetarilor ruși, dezvoltarea părții comerciale a companiei care până atunci a fost „suferindă și reclama ajutoare de la fisc din ce în ce mai mari”. Decizia lichidării societății i-a alarmat pe acționari și a dat o lovitură regretabilă afacerilor ruse în porturile dunărene<sup>55</sup>.

Atașatii diplomatici români din capitala Rusiei considerau că lichidarea societății nu ar aduce beneficii unei alte companii de navigație din Rusia. Se credea, pe bună dreptate, că, în urma dispariției Societății ruse de navigație pe Marea Neagră și Dunăre, activitățile acesteia urmau să fie preluate de către companii cu capital străin, interesate să servească interesele occidentale în dauna celor impuse la acea dată firmei ruse de cercurile conducătoare petersburgheze. Insuccesul concurenței serviciilor ruse, chiar privilegiate de stat, cu societățile străine se explica în parte prin sistemul sprijinirii lor cu subvenții, care la acel moment asigurau dividendele, încurajând prin aceasta inactivitatea comercială. Prin stabilirea unor legături strânse între societățile particulare ruse de navigație și între cele ale statului se puteau obține succese remarcabile, astfel încât o asemenea întreprindere s-ar fi putut aplica cu ocazia reorganizării „Societății de navigațiune pe Marea Neagră și Dunăre”<sup>56</sup>.

Analizele sosite din partea diplomaților români la Sankt Petersburg conțineau mențiunea că „ruinarea serviciului navigațiunii actuale în folosul concurenței străine nu intra încontestabil în intențiile conducătorilor luminați ai comerțului și industriei naționale ruse și acele nedumeriri despre care se vorbește s-au întâmplat probabil numai din cauza imprudențelor organelor executive”<sup>57</sup>.

Se considera de către analiștii ruși că societatea rusă nu putea concura cu casele de navigație austriece, maghiare și cea română. Simpla dorință a decidenților ruși de a concura cu rivali economici occidentali conducea societatea rusă la „bancrută” sigură. În opinia cercurilor conducătoare din Rusia, casa de navigație a rușilor din Odessa trebuia să se mărginească la operațiuni efectuate între porturile dunărene și ale Prutului cu cele amplasate pe coasta Mării Negre, considerându-se că transporturile de mărfuri între diferitele porturi dunărene nu constituiau obiectul activității rușilor, ci activitatea trebuia desfășurată de către

---

<sup>55</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>56</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

<sup>57</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

străini. Aceeași sursă considera că nu se poate concura cu străinii, mai ales și din cauza a tot felul de șicane din partea caselor de navigație cu capital occidental, aspect de care societatea rusă s-a plâns frecvent autorităților române<sup>58</sup>.

Cercurile conducătoare din Imperiul Țarist, interesate în mod direct de gestiunea propriilor companii care operau pe teritoriul altor state, l-au numit președinte al Comisiei de lichidare a „Societății ruse de navigație pe Marea Neagră și Dunăre” pe Marele Duce Alexandru Mihailovici. Acesta a condus echipa de specialiști ruși care a procedat la lichidarea activelor și a dispus reorganizarea casei ruse de navigație din arealul gurilor Dunării sub directa coordonare a Cabinetului din Sankt Petersburg.

#### *Concluzii*

În urma reorganizării, societatea rusă de navigație s-a limitat la activități de cabotaj între porturile rusești de pe Prut și cele de pe sectorul maritim al Dunării, unde produsele agroalimentare erau transbordate pe vase maritime și luau calea marelui antrepozit rus din Odessa pentru a fi vândute partenerilor comerciali occidentali. Implicarea Rusiei în cadrul comerțului și transporturilor de mărfuri de la gurile Dunării a fost un moft al cercurilor conducătoare petersburgheze, venit pe fondul creșterii ponderii hinterlandului danubian în cadrul pieței cerealiere europene. În linii mari, „Societatea rusă de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre” a fost avangarda expansionismului țarist la Dunărea de Jos și nu a reprezentat un rival adevărat pentru casele de navigație controlate de cancelariile celorlalte mari puteri europene.

Izbucnirea Primului Război Mondial a schimbat radical mersul firesc al lucrurilor în lume; întregul mapamond a început să întrețină cu mari sacrificii economia de război. Abdicarea țarului Nicolae al II-lea, Revoluția bolșevică din Octombrie și declanșarea Războiului Civil Rus au zguduit din temelii societatea rusă. Noul imperiu din Răsăritul Europei nu s-a arătat indiferent față de gurile Dunării, dar a utilizat alte instrumente, spre deosebire de expansionismul țarist care a văzut în „Societatea rusă de navigație pe Marea Neagră și Dunăre” unealta perfectă pentru îndeplinirea propriilor idealuri.

#### **ANEXE**

---

<sup>58</sup> *Ibidem*, nenumerotat.

**Anexa 1 - Actul de constituire a „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”, publicat în „Monitorul Oficial” din 10 mai 1889 (stil vechi).**

**Tribunalul Ilfov, secția comercială**

Conform cererei înregistrată la No. 3.570, subsemnatul certifică că, în registrul firmelor sociale ținut de acest tribunal, s'a înscris la No. 489 din 1889, firma comercială societatea rusă de navigație cu vapoare pe Marea-Neagră și Dunăre având de scop întreținerea comunicației cu vapoare între Odesa și porturile Dunărene. Această societate se administrează de un consiliu de administrație sau direcție compus din patru directori și anume: Principele Gheorghe Gagarin, A. Russof, A. Grimberg și M. Mavrocordat, toți domiciliați în Odesa; pe lângă acest consiliu de administrație există o comisie de control compusă din cinci membri și anume: A.M. Chamie, L.I. Perlman, A.C. Baliozu, N.P. Sinadino, P.V. Kuchov, asemenea domiciliați în Odesa; durata societății este nelimitată, având un capital de 1.200.00 ruble, împărțit în 4.800 acțiuni a 250 ruble fiecare. Sediul principal al societății este în Odesa având o agenție generală în București, strada Clemenței No. 35, iar birouri de comisioane în următoarele porturi: Sulina, Tulcea, Galați, Brăila, Gura-Ialomiței, Hârșova, Cernavodă, Oltenița, Giurgiu, Turnu-Măgurele, Corabia, Celeiu, Bechet, Calafat și Turnu-Severin; procuratorul general este D. Constantin Iacovenco, în baza procurii legalizată pentru traducțiune de ministerul afacerilor străine sub. No. 356 din 1889 și transcrisă la acest tribunal la No. 258 din 1889, domiciliat în strada Clemenței No. 35; statutele cu data 10 Martie 1886, ale acestei asociațiuni, sunt depuse la acest tribunal și trecute în registrul societăților la No. 149 din 1889, pentru care s'a format dosarul No. 663 din 1889, liberându-se acest certificat, spre a se publica în *Monitorul oficial*.

p. Grefier, *Niculescu*.  
No. 4.285, 1889, Maiu 8.

**Sursa:** „Monitorul Oficial”, București, 10 mai 1889 (pe stil vechi), p. 782.

**Anexa 2 – Statutele „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”, depuse la Ministerul de Externe al României în anul 1889.**

**Societatea de Navigațiune pe Marea Neagră și pe Dunăre**

- 1) Autorizată prin înaltă aprobare a statutelor, la 25 Maiu 1888.
- 2) Fondator: „Casa de comerț Principele Gheorghe Gagarin et. C.”

3) În periodul de navigațiune care este de 8 luni pe an, sunt obligatorii următoarele curse:

a) săptămânal: Odessa – Ismail – Chilia – Reni – Ismail – Sulina – Odessa;

b) săptămânal: Odessa – Sulina – Tulcea – Galați – Brăila – Hârșova – Cernavodă – Sliștra – Oltenița – Turtucaia – Giurgiu – Rusciuc – Sîstov și pe aceeași cale și înapoi;

c) săptămânal: cu șlepuri (cu vapoare) pentru transport de mărfuri, de la Reni la Galați – Brăila – Hârșova – Cernavodă – Silistra – Oltenița – Turtucaia – Giurgiu – Rusciuc – Șîstov – Zîmnicea – Turnu-Măgurele – Nicopole – Corabia – Bechet – Rahiva – Lom. Palanca – Vidin – Calafat – Rudujevatz – Turnu-Severin – Cladova și înapoi pe aceeași cale.

4) Este obligatorie întreținerea a 2 vapoare cu viteza mijlocie de 7 noduri pe linia: Odessa – Ismail și Odessa – Șîstov. Capacitatea de încărcare să fie de cel puțin 25.000 pud. Pe linia Reni – Cladova, cel puțin 3 șlepuri (cu vapor) de fluviu, cu o capacitate de încărcare de cel puțin 15.000 pud. Afară de aceasta, cel puțin 10 vase pentru transport de petrol, cu capacitatea de încărcare de minimum 15.000 pud.

5) Guvernul rusesc se obligă a plăti următoarea subvențiune:

a) Pentru linia Odessa – Șîstovo, în timpul celor 12 de la început: 1 rublă și 95 copeici pentru o milă pe an, însă maximum 5.332 ruble în total;

b) Pentru linia Odessa – Ismail, în timpul celor 10 ani de la început: 1 rublă pentru fiecare milă, pe an însă maximum 7.938 ruble:

c) Pentru toate celelalte curse împreună: maximum: 112.951 ruble pe an.

Subvențiunea se va plăti lunar și de către casieria statului din Odessa.

6) Societatea este obligată să transporte gratuit: Curierii statului, scrisori și colete poștale împreună cu personalul de poștă necesar.

Ea va acorda o reducere a tarifului de 50% tuturor militarilor și transporturilor militare.

7) În cas de războiu, toate vapoarele se vor pune – după cerere – la dispozițiunea guvernului care nu va plăti pentru aceasta decât 6% din capitalul de întreținere și va îngriji pentru întreținerea vaselor în tot timpul întrebuințării lor.

În cas de războiu, societatea va ceda guvernului întregul său material pentru prețul ce a costat-o.

8) Societatea este liberă a angaja pentru serviciile sale oficeri, ingineri, piloți, mașiniști, mateloți și medici ai marinei de războiu; – va cere însă consimțământul autorităților militare respective.

9) Nu vor putea face parte din personalul ei – fie pentru orice serviciu – decât supuși ruși.

10) Capitalul de fundațiune al societății se fixază la suma de 2.200.000 ruble și se împarte în 8.800 acțiuni a 250 ruble fiecare.

Până la suma de 1.900.000 ruble, acțiunile vor trebui să poarte numele acționarilor respectivi și vor putea fi liberate decât la supuși ruși. Acțiunile celelalte (în valoare de 300.00 ruble) vor putea fi eliberate: „*au porteur*”.

**Sursa:** A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumrotat.

**Anexa 3 – Extras din ziarul „Odesky Listok” [nr. 257, Odessa, 6 octombrie 1902 (stil vechi)] cu privire la lichidarea Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”.**

Ministerul Afacerilor Străine, Copie, Traducerea,  
Extract din ziarul de Odesa „Odesky Listok” de la 6 Octombrie 1902, No. 257.

Lichidarea Societății de navigațiune pe Marea Neagră și Dunărea.

Secțiunea navigațiunii comerciale a comunicat oficial direcțiunii Societăți de Navigație pe Marea Neagră și Dunăre că expirând la 1 Ianuarie 1903 termenul relațiilor obligatorii ale Societății cu Guvernul în privința întreținerii comunicațiunilor de navigație între Odesa și porturile Dunărene, menționatele relațiuni obligatorii, dupe dispozițiunea Dlui Ministru de Finanțe, nu vor mai fi prelungite și plata după mile de la această dată nu se va mai libera Societății.

Afacerile Societății care primea până acum subsidii în suma de 313.000 ruble anual, au fost de o importanță așa de mică, că, în decurs de mai mulți ani ea n-a dat acționarilor nici-un dividend. Acum încetând plata pe mile, rămâne o singură eșire – grabnica lichidare a afacerilor ei. – În acest scop la 17 Noembrie se va convoca de urgență adunarea generală a acționarilor, care va trebui să aleagă comisiune de lichidare. Directorul din partea guvernelor, E.S. Coceloff, a fost rechemat și în locul lui s-a numit Antropoff.

Pentru conformitatea traducerii, Interpretul Consulatului General  
(s) V. Sămureanu

**Sursa:** A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumrotat.

**Anexa 4 – Traducerea unor articole din presa rusă cu privire la situația „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”; Legația României din Sankt Petersburg, octombrie 1902.**

Legation Royale de Roumanie, St. Petersburg, 25 Octombrie 1902

Legatiunea de la St. Petersburg are onoarea a înainta, aici alăturat în traducere română, Ministerului Regal al Afacerilor Străine două articole publicate în ziarul „St. Peterburgskia Wiedomosti”

I) din 17 Octombrie ct. sub titlul de: „Navigațiunea pe Dunăre”; și

II) din 21 Octombrie ct. sub titlul de: „Societatea de navigație pe M-Neagră și Dunăre”.

Cu această ocaziune Legatiunea crede de cuviință, să adauge, cum că de cât-va timp se vorbea prin cercurile financiare de aici despre apropiata lichidare a Societății ruse de navigațiune pe Marea-Neagră și pe Dunăre, fără însă a se ști ceva precis în această privință; iar acum s-ar fi hotărât ca această lichidare să se înceapă peste o lună.

Spre a verifica aceste svonuri, Legatiunea luând informațiuni de la Ministerul Imperial de Finanțe, a aflat în mod pozitiv, că la 21 ale viitoarei luni Noembrie va avea loc la Odessa adunarea generală a acționarilor, când se va lua hotărârea definitivă, asupra ce o să devie în viitor această Societate de navigațiune.

Cum Guvernul rusesc posedă numărul cel mai considerabil de acțiuni ale sus-zisei Societăți, – se înțelege de la sine, că o să-i fie ușor a interveni pe lângă ceilalți acționari de a nu se prea opune în adunarea generală la luarea unei decisiuni în sensul, ce-i convine mai bine.

Este posibil, ca Guvernul Imperial să aibă intențiunea de a cumpăra toate acțiunile deținute încă de particulari, – pentru ca mântuindu-se astfel de toți acționarii să devie el singur stăpânul absolut al acestei Societăți de navigațiune și după aceea să-i dea, poate, o direcție cu totul alta decât cea până acum.

Dacă este într-adevăr un plan de așa fel, apoi el este de o cam dată ținut în secret; d-aceea Legatiunea n-a putut încă, să afle ceva stabilit în această privință de la Ministerul de Finanțe.

Causele, cari au adus aici Societatea această de navigațiune, ar fi numeroase.

Vina de căpetenie ar cădea însă asupra fostului ei director oficial d. Kocetow. Asupra modului, cum s-a condus de el această întreprindere, i se fac multe imputări, dintre cari unele sunt, se zice, destul de compromițătoare.

Dacă în cazul extrem s-ar decide lichidarea acestei Societăți în felul presupus mai sus, - deținătorii de acțiuni nu ar fi în pierdere. În adevăr: activul Societății de la 1 Ianuarie 1902 a fost evaluat la suma de 2.808.895 ruble, dintre cari aproape două milioane constituie averea reală, ce garantează capitalul fundamental al Societății, iar restul va acoperi diferitele plăți ale Societății către Stat, și alte datorii. Capitalul Societății fiind de 1.737.600 ruble divizat în 11.584 acțiuni, rezultă, că dacă s-ar hotărî lichidarea acestei întreprinderi, apoi de fiecare acțiune se va plăti 175 ruble, deci un câștig de 25 ruble în raport cu valoarea actuală (150 ruble) a fiecărei acțiuni.

**Sursa:** A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumerotat.

**Anexa 5 – Nota Legației României cu privire la situația „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”, datată 29 noiembrie 1902 (stil vechi).**

Legation Royale de Roumanie, St. Petersburg, 29 Noembrie 1902

Notă verbală.

Spre urmare la nota sa No. 718 din 25 Octombrie a.ct., Legațiunea de la St. Petersburg are onoare a înainta Ministerului Regal al Afacerilor Străine, aici alăturat în traducțiune română, două articole din ziarul „St. Petersburgskia Wiedomoski” (din 24 și 25 Noembrie 1902) cu privire la Societatea rusă de navigațiune pe Marea Neagră și Dunăre.

Odată cu aceasta se aduce la cunoscința Ministerului, că Legațiunea luând informațiuni de la Ministerul Imperial de Finanțe a aflat cele ce urmează:

La adunarea generală a acționarilor acestei Societăți de navigațiune, care a avut loc acum o săptămână la Odessa, s-a hotărât lichidarea acestei întreprinderi. Decisiunea aceasta a fost luată atât în urma refuzului categoric al Guvernului de a mai acorda Societății subvenții anuale, fără de cari îi e imposibil de a lucra înainte, cât și în urma raportului Comisiunei de revisuire, din care raport rezultă, cum că fosta administrație ar fi comis lucruri anormale la stabilirea bilanțelor anuale, prezentând meșesugit excedente pentru dividendele acționarilor, de și aceste excedente nu existau de loc în realitate. În Comisiunea de lichidare au fost numiți prințul Jury E. Gagarin și consilierul de stat actual d. P. Barkovsky,; iar în Consiliul de verificare s-au ales dnii. V. Albul, F. Biller, A. Grünberg, A. Deakoff și I. Sinadino.

Cum lucrările de lichidare o să dureze poate până la un an și ceva, apoi Ministerul de Finanțe a autorizat sus-zisa Comisiune de lichidare și cum atribuțiunile direcțiunei generale a acestei Societăți de navigație.

Ori-cum, serviciul rus de navigațiune pe Marea-Neagră și Dunăre n-o să-și curmeze de fel activitatea, cu toate că-și va restrânge poate întrucât-va operațiunile sale în cursul lucrărilor Comisiunei de lichidare, respectând intact toate angajamentele luate în trecut asupra-i prin încheieri de diferite convenții, cum ar fi de pildă învoiela cu Societatea de navigațiune din Serbia.

Legațiunea de la Petersburg crede că Guvernul rusesc, – lămurindu-se asupra situațiunei reale a Societății aceste de navigațiune dintre Odessa și porturile Dunărei, după ce va achita datoriile ei și după ce va plăti toate acțiunile prezentate de particulari după cursul stabilit de Comisiunea de lichidare, – o să rămână



probabil singurul stăpân al acestui serviciu de navigațiune, dându-i Direcțiunea ce o vroi și fixându-i un alt program de acțiune decât cel de până acum.

**Sursa:** A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumerotat.

**Anexa 6 – Nota Legației României cu privire la știrile referitoare la „Societatea rusă de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre” apărute în ziarul „St. Petersburgskia Wiedomoski”, din 24 octombrie 1902 (stil vechi).**

Anexa I la nota nr. 798/1902 a Legațiunei din Petersburg

St. Petersburgskia Wiedomoski nr. 291 din 24 Octombrie publică următorul articol intitulat „Chestiunea navigațiunei pe Marea Neagră și Dunăre”.

În Societatea de navigațiune pe Marea Neagră și Dunăre nu merge totul cum se cade; asupra mersului anormal al acestei întreprinderi s-a vorbit nu o singură dată. Deși ea costă mulți bani fiscului, sus-zisa Societate nu-i aduce în schimb nici un profit fie moral, fie material acolo, unde Rusia are nevoie de aceasta.

Cu toate că s-au schimbat mulți directori-administratori ai acestei întreprinderi, totu-și nici unul dintr’înșii n-a știut să o dirigeze pe drumul adevărat și astfel la baza ei e tot ceva fals, care împedică dezvoltarea-i normală.

Fostul director d. Kocetow a fost înlocuit nu atât din cauza faptelor compromițătoare, ce i se impută, sau din cauza restrânselor sale competențe în chestiunile de comerț și industrie, sau poate din cauza tendințelor sale autoritare față de puținii acționari ai Societății de navigațiune pe Marea Neagră și Dunăre...

Dacă afacerile Societății aceste ar fi mers bine, apoi greșelile dlui. Kocetow ar fi fost acoperite și împăcate; Ministerul Finanțelor a observat însă, că lucrurile merg slab și în această privință, ceea ce însemnează cu alte cuvinte, cum că Societatea de navigație condusă de dl. Kocetow nu satisface nici una din țintele-i propuse.

Constatăm azi cu bucurie, că s-au dau în vileag o parte din acele anomalii, din cauza cărora sufereau afacerile ruse la Dunăre, și că prin schimbarea personalului conducător al Societății Guvernul vrea să vie în ajutorul întreprinderii murinde, care trebuie să fie comercială în primul rând, iar nici de cum politică.

De la schimbarea personalului diriguitor al Societății n-o să dispară tot răul. Ni se pare că una dintre primele condiții a funcționării cum se cuvine a Societății ar fi, ca navigațiunea pe Marea Neagră și pe Dunăre să nu fie o întreprindere aparținând Statului, cum sunt lucrurile azi, când în faptă acționarii nu pot controla mersul Societății și decisiunilor adunărilor generale, din cauză că

majoritatea acțiunilor sunt deținute de Stat. În această condițiune partea comercială a întreprinderii cedează locul său diferitelor combinațiuni de caracter politic, sau chiar personal.

E greu a spune, cum s-ar atrage simpatiile lumii comerciale către Societatea aceasta de navigațiune. Nouă ni se pare că s-ar putea asigura mersul cu succes al Societății, dacă acțiunile deținute în mare parte de Stat ar trece treptat în mâinile particularilor. Pentru aceasta trebuie, sau ca acțiunile să fie puse în circulația pieței comerciale, sau o vremelnică lichidație a tuturor afacerilor Societății. Cât timp întreprinderea se va găsi în mâinile Statului, noi credem că ea n-o să urnească din loc, dar o să reclame pe an, ce trece, din ce în ce mai mari subsidii.

Societatea aceasta rusă nu poate concura cu societățile de navigațiune austriacă, ungară și chiar cea română; dorința de a concura va duce societatea rusă la bancrută sigură.

Noi rușii să ne căutăm câștigul acolo unde lucrul acesta nu e comod societăților mai sus-menționate. De aceea trebuie stabilit un serviciu de relațiuni de navigație între porturile Dunării și Prutului cu porturile Mării Negre. Transportul de mărfuri între diferitele porturi dunărene nu e lucrul nostru, al rușilor, să lăsăm ca străinii să se ocupe de el. Oricum, noi nu putem concura cu ei, mai ales și din cauza a tot felul de persecuții din partea lor, de cari Societatea noastră s-a tot plâns totdeauna în contra României.

Am vrea să spunem aici două-trei cuvinte de agențiile Societății în străinătate, în porturile de pe Dunăre. Prima condiție a succesului activității Societății constă într-aceea, ca posturile să fie ocupate numai de ruși de origine; numai ei pot fi cu totul liberi de influențele locale, în mare parte caracter politic. La aceasta să tindem din răzputeri...

Dacă s-ar ivi teama, că astfel de agenți n-o să cunoască de ajuns condițiile locale, apoi li s-ar putea veni lesne în ajutor, prin numirile de ajutoare sau secretari dintre indigeni locali, interesând pe aceștia din urmă, nu atât cu o leafă fixă, cât cu niște procente fixe din câștigurile realizate de agențiile din transportul de mărfuri. Laolaltă aceste ajutoare ar fi și niște intermediari în afacerile comerciale, de cumpărări și schimburi.

În orice caz trebuie să profităm de reorganizația în perspectivă, spre a sfârși odată pentru totdeauna cu înclinările diplomatice ale Domnilor agenți și cu acele tendințe, cari sileau într-o vreme pe același domn Kocetow, să ridice un toast pe teritoriul rus pentru succesele lui Milan Obrenovici, Vladan Georgievici și Comp. (!!).

Noi credem, că în astfel de condițiuni acțiunile Societății de navigație vor depăși valoarea lor nominală și chestiunea unirei nu numai politice și pur reale cu frații noștri de la Dunăre va merge înainte, nu făcând sărituri, ci lin, egal, liniștit, ca mersul unei întreprinderi comerciale bine chibzuite și solid conduse.

Sursa: A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumerotat.

**Anexa 7 – Notă informativă a Legației României din Sankt Petersburg cu privire la lichidarea „Societății ruse de navigație cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre”, datată noiembrie 1902 (stil vechi).**

Anexa II la nota nr. 798/1902 a Legației de la St. Petersburg  
St Peterburgskia Wiedomoski nr. 292 din 25 Octombrie 1902 publică o corespondență din Odessa asupra „Societății de navigație pe Marea Neagră și Dunăre”

Chestiunea reorganizării Societății de navigație pe M-Neagră și Dunăre, de care se preocupă toți în sudul Rusiei, n-a luat spre regret acea direcțiune, ce se hotărâse în Comisiunea presidată de Marele-Duce Alexandru Mihailovici.

Această comisiune, lucrând în cursul iernei trecute, a luat în considerațiune varietatea de interese, ce se ciocnea la Dunărea de jos, și a propus pentru Societatea de navigație pe Marea-Neagră și Dunăre delicata soluție de a lichida erorile din trecut, trecând această Societate la Administrația Statului și lăsând-o tot pe bazele comerciale.

O astfel de propunere mai presenta și avantajul, că pe măsura consolidării întreprinderii îi asigura dezvoltarea părții ei comerciale, parte ce rămânea până acum suferindă și reclama ajutoare de la fisc din ce în ce mai mari.

Înștiințarea despre hotărârea luată pentru lichidarea Societății acestea de navigație a produs de sigur nu puțină alarmă; o astfel de lichidațiune presenta pierderi deținătorilor de acțiuni; afară de aceasta însă lichidarea hotărâtă va aduce o lovitură regretabilă întregii afaceri ruse pre Dunăre.

Aici pentru navigațiunea și în parte pentru comerțul Rusiei s-a reținut cu mari cheltuieli o regiune de acțiune, de care se vor grăbi acum a se folosi de sigur străinii – concurenții noștri – și deja umblă svonuri despre măsurile luate de ei întru aceasta.

Ar fi inutil, să sperăm, că lichidarea făcută va fi în folosul unei alte întreprinderi particulare ruse de navigație, întru-cât practica a dovedit, cum că o astfel de concurență nu reușește și Societatea rusă de navigație o să cedeze locul său unei societăți străine, sau lucrând cu capitaluri străine o să servească în faptă interesele străine, iar nu cele rusești.

Insuccesul concurenței serviciilor ruse, chiar privilegiate de navigație, cu Societățile străine se explică în parte prin sistemul sprijinirii lor cu subvenții, care în starea actuală de lucruri asigură dividendele și prin aceasta încurajează inactivitatea comercială.

Aici trebuie, să adăugăm, că s-ar obține nise succese bune prin stabilirea unei legături strânse între societățile particulare ruse de navigațiune și între cele ale Statului. Iată ar fi bine aici a se face o astfel de încercare cu ocasiunea reorganizării Societății de navigațiune pe Marea-Neagră și Dunăre.

Trebuie nădejduit, că acei, de cari depinde direcțiunea în principii a dezvoltării navigațiunii din Rusia, o să arate la timp influența lor, întru-cât ruinarea serviciului navigațiunii actuale în folosul concurenței străine nu întră incontestabil în intențiile conducătorilor luminați ai comerțului și industriei naționale ruse și acele neomeniri despre cari se vorbește acum, s-au întâmplat probabil numai din cauza imprudențelor organelor executive.

**Sursa:** A.M.A.E., *Problema* 68, vol. 47, nenumerotat.