



STUDII ȘI PROPUNERI PENTRU DEZVOLTAREA ȘI ÎNTREBUINȚAREA FLOTEI COMERCIALE ROMÂNE ÎN TIMP DE PACE ȘI RĂZBOI (1938-1940)

Colonel (rtr.) prof. univ. dr. Ion GIURCĂ

Universitatea „Hyperion”, București

DOI: 10.55535/GMR.2022.2.11

După obținerea independenței de stat, care a fost urmată și de revenirea Dobrogei în cadrul statului român, România a devenit o țară maritimă, astfel că s-a pus problema creării, alături de flota comercială dunăreană, a unei marine maritime, cu capital de stat și privat, care să contribuie la bugetul țării, prin efectuarea transporturilor pentru necesități interne, dar și pentru nevoile altor țări sau companii. În același timp, se dorea și realizarea unei flote maritime și fluviale militare necesară apărării pe Dunăre și la Marea Neagră, care și-a dovedit utilitatea în perioada Războiului de Întregire (1916-1920), în măsură să aducă un sprijin necesar și în cadrul sistemului de securitate colectivă existent în anii '30 (româno-polon, Mica Înțelegere și Înțelegerea Balcanică).

Dezvoltarea marinei comerciale de stat în România își are originea în anul 1895, când Grigore Manu¹ a primit sarcina organizării unui serviciu de navigație maritimă, acțiune care s-a concretizat într-o lege adoptată la 7/19 iunie 1888. Prima călătorie a unei nave sub sigla Serviciului Maritim Român a avut loc la 14/26 august 1895, atunci când „Medeea” a plecat din Brăila spre Istanbul, având la bord 25 de pasageri și 600 de tone de marfă. Câteva zile mai târziu, la 26 august/8 septembrie, „Meteor”² a efectuat prima călătorie cu aceeași destinație, urmând ca, din 14/26 septembrie, să efectueze curse regulate de călători pe linia Constanța – Istanbul³.

Cuvinte-cheie: Serviciul Maritim Român, marina comercială, nava „Sulina”, Ministerul Aerului și Marinei, reguli internaționale.

¹ Director General al Regiei Monopolurilor Statului (1886-1896). A avut un loc și un rol important în crearea flotei comerciale fluviale și maritime în România. A fost inițiator și realizator al Societății de Navigație Fluvială și al Serviciului Maritim Român.

² Vapor mixt de 560 t, cumpărat de Serviciul Maritim Român din Anglia pentru efectuarea de curse de la Constanța la Istanbul. S-a aflat în serviciu până în anul 1897.

³ În Ghica, 1939, pp. 149-150; Samba, *Historia*.



În anul 1897, ca urmare a achiziționării navelor „București”, „Iași” și „Dobrogea”, în cadrul Serviciului Maritim Român a fost înființată o direcție specială de transport marfă, prima linie maritimă inaugurată fiind Brăila-Istanbul-Gibraltar-Rotterdam, deservită de cargoul „București”. În condițiile dezvoltării țării și a comerțului României cu statele europene, în anul 1908 a fost înființată Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, instituție care reunea toate serviciile portuare și de navigație: Serviciul Hidraulic, Serviciul Porturilor Maritime, Navigația Fluvială Română și Serviciul Maritim Român, care au făcut parte din această structură până în anul 1930.

Începând cu iulie 1929, Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă a fost transformată în Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, care păstra vechea structură și serviciile Direcției. Conform legii Regiilor Autonome din 4 mai 1934, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă a fost transformată în Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, rămasă în aceeași structură organizatorică, funcționând și pe baza Regulamentului pentru funcționarea și conducerea financiară a Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Ape, sancționat prin „Înaltul Decret regal nr. 2.358” din 8 august 1934.

Anul 1936 a marcat o schimbare majoră în privința concepției de organizare a marinei comerciale, ca urmare a înființării Ministerului Aerului și Marinei. În acord cu noul cadru legislativ, Navigația Fluvială Română și Serviciul Maritim Român au fost trecute de la Administrația Comercială a Porturilor la ministerul nou înființat, condus succesiv de către Nicolae Caranfil (13 martie 1936-1 ianuarie 1937), Radu Irimescu (7 ianuarie-1937-10 februarie 1938) și Paul Teodorescu (31 martie 1938-10 mai 1940), care avea ca atribuții coordonarea tuturor activităților și serviciilor aeriene și maritime.

După încheierea Războiului de Întregire și realizarea unității naționale, în contextul relansării economice a țării, în anul 1924 a fost

În condițiile dezvoltării țării și a comerțului României cu statele europene, în anul 1908 a fost înființată Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, instituție care reunea toate serviciile portuare și de navigație: Serviciul Hidraulic, Serviciul Porturilor Maritime, Navigația Fluvială Română și Serviciul Maritim Român, care au făcut parte din această structură până în anul 1930.



În toamna anului 1938, Serviciul Maritim Român dispunea de cinci vase de pasageri, șapte vase mixte (transport pasageri și mărfuri) și două cargoboturi, care deserveau liniile de navigație existente.

Înființată linia maritimă Dunăre-Mediterana Occidentală, deservită de patru nave tip „Ardeal” („Alba Iulia”, „Ardeal”, „Peleş”, „Suceava”), care executau curse pe linia Constanța-Haifa, pentru ca, după intrarea în serviciu a navelor „Transilvania” și „Basarabia”, acestea să navigheze până în Egipt, la Alexandria.

Sosită la Constanța în ziua de 26 iunie 1938, motonava „Transilvania”, după două curse de probă și antrenarea echipajului în lungul litoralului Mării Negre, a plecat oficial în prima cursă, pe linia Constanța-Alexandria, la 12 septembrie 1938. „Basarabia”, sosită la Constanța în ziua de 26 septembrie 1939, a plecat în prima cursă tot la Alexandria, în ziua de 13 octombrie 1939. Aceste motonave, moderne și luxoase, au înlocuit vapoarele „Dacia” și „România”, care executaseră curse de la Constanța la Alexandria, fiind destinate, doar după o lună, pentru nou înființata linie maritimă Constanța-Cipru. În toamna anului 1938, Serviciul Maritim Român dispunea de cinci vase de pasageri, șapte vase mixte (transport pasageri și mărfuri) și două cargoboturi, care deserveau liniile de navigație existente. În privința veniturilor realizate din exploatarea navelor la dispoziție, rezulta o creștere constantă: de la 141.531.709 lei, în anul financiar 1934/1935, la 214.639.303 lei în 1938/1939 (AMNR, *fond Microfilme*, rola P 3. 1161, c. 109).

Rezultatele obținute erau urmarea creșterii constante a numărului de vase și a tonajului, a deschiderii de noi linii de comunicații maritime în Marea Neagră și în bazinul Mării Mediterane. În exercițiul 1938/1939, vapoarele Serviciului Maritim Român au efectuat 125 de curse, au parcurs 381.957 de mile, operând în 46 de porturi situate în 17 state, transporturile executându-se atât din sau spre porturile românești, cât și între porturi din alte state decât România, în funcție de solicitările primite. În anul 1939, cele șase linii maritime existente executau curse regulate (Ib., rola P 3.1164, c. 729-730), astfel (*tabelul nr. 1*):

Tabelul nr. 1

Linia	Nave care operau	Porturi
I și II	„Transilvania”, „Basarabia”, „Dacia”, „România”, „Regele Carol I”	Alexandria, Port Said, Tripoli, Istanbul, Izmir
III – Cipru	„Dacia”, „România”	Larnaca

Linia	Nave care operau	Porturi
IV – Egee	„Durostor”	Pireu, Salonic, Styliis, Catacolo
V – Mediterana Occidentală	„Alba Iulia”, „Ardeal”, „Suceava”, „Peleş”	Malta, Genova, Marsilia
VI – Levant	„Ardeal”, „București”, „Oituz”, „Peleş”, „Suceava”	Beirut, Haifa, Jafa, Tel Aviv
VII – Occident	„Bucegi”, „Carpați”, „Suceava”	



CONTEXTUL GEOPOLITIC ȘI GEOSTRATEGIC AL NOULUI PROGRAM DE DEZVOLTARE A FLOTEI COMERCIALE ROMÂNE

Situația internațională din Europa, îngrijorătoare începând cu anul 1938, odată cu ocuparea de către Germania nazistă a Austriei (12 martie 1938) și dezmembrarea Cehoslovaciei (15 martie 1939), a evoluat nefavorabil până la starea de război, cu începere din 1 septembrie 1939, când Polonia a fost atacată succesiv de către armatele germane și sovietice (17 septembrie), în acord cu prevederile Pactului Molotov-Ribentropp din 23 august 1939. Deși neutră față de conflictul în curs de desfășurare la granița sa de nord, România, prin conducerea sa politică și militară, a conștientizat totuși starea de insecuritate în care se afla, mai ales în condițiile în care cele două state agresoare, Germania și URSS, aveau o atitudine neprietenească față de autoritățile române, care, respectând regulile internaționale ale neutralității, permiseseră intrarea în țară atât a autorităților civile și militare poloneze, cât și a unui mare număr de militari și civili din țara ocupată și împărțită. La 30 august 1939, cu două zile înainte de declanșarea celui de Al Doilea Război Mondial, navele Serviciului Maritim Român se aflau în diferite situații în porturile în care operau (Ib., rola P 3. 1164, c. 693), așa cum rezultă din *tabelul nr. 2*.

Situația internațională din Europa, îngrijorătoare începând cu anul 1938, odată cu ocuparea de către Germania nazistă a Austriei (12 martie 1938) și dezmembrarea Cehoslovaciei (15 martie 1939), a evoluat nefavorabil până la starea de război, cu începere din 1 septembrie 1939, când Polonia a fost atacată succesiv de către armatele germane și sovietice (17 septembrie), în acord cu prevederile Pactului Molotov-Ribentropp din 23 august 1939.



Tabelul nr. 2

Denumirea navei	Tonaj	Unde se aflau, situația	Plecate din țară	Destinația	Urmasă să sosească în țară
VAPOARE POȘTALE					
„Transilvania”	6.672	Beirut			3 septembrie
„Basarabia”	6.672	Constanța – staționează	31 august	Alexandria	10 septembrie
„Dacia”	3.419	Haifa		Beirut	2 septembrie
„România”	3.151	Constanța	3 septembrie	Beirut	16 septembrie
„Regele Carol I”	2.369	Galați	-	-	-
VAPOARE MIXTE					
„Alba Iulia”	5.695	Constanța – descarcă	21 septembrie	Marsillia	26 octombrie
„Peleş”	5.695	Spre Pireu		Marsilia	27 septembrie
„Suceava”	5.695	Constanța – reparații	-	-	-
„Ardeal”	5.695	Constanța – descarcă	19 septembrie	Port-Said	15 octombrie
„București”	2.499	Galați – încărcă	6 septembrie	Port Said	6 octombrie
„Oituz”	2.525	Beirut	-	Port Said	18 septembrie
„Durostor”	1.309	Salonic	-	Pireu	5 septembrie
CARGOBOTURI					
„Carpați”	4.336	Brăila – descarcă	20 septembrie	Hamburg	20 noiembrie
„Bucegi”	4.330	Haifa – descarcă	-	-	2 septembrie
„Sulina”	5.700	În construcție la Șantierul naval din Palermo	-	-	-
„Mangalia”	5.700				
„Cavarna”	5.700				
„Balcic”	5.700				



La aceeași dată, vasele maritime proprietate particulară, care navigau sub pavilion românesc, se aflau în următoarea situație: „Carmen Sylva”, proprietatea Companiei „Capato&Macri”, în Orient; „Danubius”, proprietari frații Lowensohn, în străinătate; „Siretul”, „Prahova” și „Oltul”, proprietatea Companiei „Ing. Vlasov”, în cursa America-Polonia și America-Italia; petrolierele „Câmpina”, „Steaua Română” și „Oltenia”, proprietatea Companiei petroliere „Steaua Română”, în cursă: Italia-America, Italia-Genova, Londra (Ib., p. 692).

În anul 1939, navele Serviciului Maritim Român efectuau curse pe trei linii maritime, astfel:

Linia I: Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria-Beyruth, cu motonavele „Transilvania” și „Basarabia”, care erau considerate insuficiente. Se aprecia că era necesară o a treia motonavă, pentru a se putea utiliza constant două, una trebuind să se afle la programul de întreținere, reparație și curățenie. Prin aceasta se urmărea și evitarea suprasolicitării motoarelor principale și auxiliare ale navelor.

Linia a II-a: Constanța-Haifa-Tel Aviv era deservită de nave vechi, „Regele Carol I”, „România” și „Dacia”, care, deși făceau față cerințelor, aveau totuși o rentabilitate scăzută.

Linia a III-a: Dunăre-Mediterana Occidentală, de la Brăila-Sulina-Istanbul-Malta-Napoli-Genova-Marsilia-Barcelona, întreruptă temporar din cauza războiului civil din Spania (1936-1939), era deservită de două nave tip „Ardeal”, considerate învechite și mari consumatoare de combustibil. Pentru navigația pe Dunăre între Sulina și Brăila, se dorea ca navele maritime să fie de tonaj mai mic, pentru a beneficia de taxe reduse cu 40-60%, conform celor stabilite de către Comisia Europeană a Dunării. În perspectiva dezvoltării flotei comerciale maritime, se avea în vedere înființarea Liniei a IV-a maritime, Dunăre-Levant, care să fie deservită de trei motonave noi, tip „Sulina”, iar pe Linia a V-a, Dunăre-Arhipelag (Marea Egee), nava „Durostor” să fie înlocuită cu una nouă, tip „Sulina”. În sfârșit, Linia a VI-a, Dunăre-Occident, neregulată în 1939, deservită de vapoarele „Carpați” și „Bucegi”, pentru a funcționa în regim de curse regulate, avea nevoie de încă două motonave a 7-8.000 de tone, prevăzute cu instalații frigorifice, construite cu un pescaj de minimum 25 de picioare, care să confere siguranță de navigație în Oceanul Atlantic.

În anul 1939,
navele Serviciului
Maritim Român
efectuau curse
pe trei linii
maritime, astfel:
linia I –
Constanța-
Istanbul-Pireu-
Alexandria-
Beyruth,
linia a II-a –
Constanța-Haifa-
Tel Aviv și linia
a III-a – Dunăre-
Mediterana
Occidentală.



Prima navă românească ce a operat pe linia Constanța-New York a fost „Sulina”, ajunsă în marele port nord-american la 25 septembrie 1939 pentru a încărca materiale comandate de către statul român, destinate Ministerului Înzestrării Armatei și Ministerului Aerului și Marinei.

Se aprecia că erau necesare șapte motonave noi, cu tonaj între 3.500-6.500 de tone. Acestea trebuia să li se alătore trei tancuri petroliere și două motonave cu pescaj mic, pentru a anihila concurența liniei ungare „Detert”. Deși erau ofertanți pentru construirea navelor necesare Serviciului Maritim Român, se considera că o asociere a Șantierelor Navale Galați cu firma germană „Otto-Wolf” era oportună, având în vedere că mijloacele dorite se realizau în țară, iar costurile se plăteau în lei. Pe de altă parte, se aprecia că ar fi indicat să fie construite navele tip „Sulina”, care se fabricau în șantierul naval din Italia (Genova și Palermo), având în vedere rentabilitatea, determinată de consumuri și taxe de navigație.

Necesarul de motonave pe Linia Dunăre-Occident a fost completat cu cargoul „Mangalia”, dar prima navă românească ce a operat pe linia Constanța-New York a fost „Sulina”, ajunsă în marele port nord-american la 25 septembrie 1939 pentru a încărca materiale comandate de către statul român, destinate Ministerului Înzestrării Armatei și Ministerului Aerului și Marinei.

STUDII ȘI PROPUNERI PENTRU DEZVOLTAREA FLOTEI COMERCIALE MARITIME

Problema programului de construcție a navelor pentru flota comercială maritimă a României a fost în atenția specialiștilor în domeniu, astfel că, în anii '30, odată cu relansarea economică, după criza din anii 1929-1933, au fost elaborate mai multe studii care au fost supuse factorilor de decizie și luate în considerare în anul 1937, când a fost lansată comanda la „*Cantieri Navali Riuniti*”, cu sediul la Genova. Programul a fost bine apreciat în anul 1938 de către contraamiralul Cesar Boerescu (Păvăloiu, 2005, pp. 33-34), pe atunci președinte al Comitetului de direcție al Serviciului Maritim Român, care considera că: „*Cele 4 motonave tip <Sulina>, în construcție la Palermo, sunt nave mixte, cu tonaj de registru net mic, cu consumație și viteză economică, dar cu capacitate de încărcământ mare. În acest gen trebuiesc construite motocargourile propuse mai sus*”. (AMNR, fond Microfilme, rola P 3. 1173, c. 719).

Chiar în contextul declanșării celui de Al Doilea Război Mondial, al situației incerte a României, determinată de revizionismul care se manifesta în câteva state vecine nouă, sprijinit de Germania și Italia,

la Serviciul Maritim Român au fost elaborate studii privind dezvoltarea flotei comerciale a statului român. Astfel, la 27 octombrie 1939, contraamiralul (r.) C. Boerescu, președintele Comitetului de direcție al Serviciului Maritim Român, și comandorul (r.) Gh. Constantinescu, directorul serviciului, au transmis generalului Paul Teodorescu studiul: „*Considerațiuni preliminare pentru întocmirea unui program de investiții în scopul dezvoltării flotei noastre comerciale maritime*” (Ib., c. 704-714) (Anexa nr. 1), care cuprinde un istoric al instituției înființate în anul 1886 și considerații preliminare pentru întocmirea unui program de investiții în scopul dezvoltării flotei comerciale maritime a României. Acesta era un document amplu, ambițios, cu argumentări considerate viabile, dar și discutabil, în contextul imprevizibilității evoluției situației geopolitice și geostrategice pe termen scurt.

Dat fiind faptul că documentul era amplu, de la Ministerul Aerului și Marinei se solicita celor doi autori rezumarea conținutului, astfel că directorul acestuia, Gheorghe Constantinescu, a elaborat un alt document, intitulat „*Considerațiuni asupra stării generale a parcului de nave SMR și a programului de construcții noi*” (Ib., rola PII 3. 1170, c. 353-365), în care arăta că, la data întocmirii documentului, structura pe care o conducea dispunea de patru nave de pasageri, cinci mixte (pasageri, mărfuri), patru de marfă și patru în construcție în Italia, din care opt aveau peste 25 ani de exploatare, patru – 13 ani și două – un an. Autorul studiului aprecia că, din deplasamentul de 110.000 de tone, majoritatea navelor erau vechi, cu motoare pe aburi, dezvoltau o viteză redusă, generau costuri ridicate de exploatare și, prin urmare, o rentabilitate scăzută, impunând subvenții de la stat.

Se remarcă semnarea contractului de construire în Italia a patru motonave mixte, considerate moderne și rentabile, într-o exploatare bine planificată. Cu toate acestea, se considera că programul de construcții era realizat parțial, apreciindu-se că ar mai fi nevoie de încă un vapor rapid, tip „*Transilvania*”, precum și de nave speciale pentru transportul vitelor și alimentelor refrigerate. Propunerea autorului studiului era să fie realizate încă o navă de pasageri tip „*Transilvania*”, cinci motonave marfă a 8.000 de tone, trei petroliere de 5.000 tone și două de 10.000 de tone, costurile programului fiind estimate la 1.696 de miliarde de lei, iar durata de îndeplinire doi-trei ani.



Studiul:
„*Considerațiuni
preliminare
pentru
întocmirea
unui program
de investiții
în scopul
dezvoltării
flotei noastre
comerciale
maritime*”
cuprinde
un istoric al
instituției
înființate în
anul 1886 și
considerații
preliminare
pentru
întocmirea
unui program
de investiții în
scopul dezvoltării
flotei comerciale
maritime a
României. Acesta
era un document
amplu, ambițios,
cu argumentări
considerate
viabile, dar
și discutabil,
în contextul
imprevizibilității
evoluției situației
geopolitice și
geostrategice pe
termen scurt.



„În cazul transporturilor maritime, navlul – sau costul acestor transporturi – este în funcție de piață și de oferta de tonaj ce se face în acel moment. În consecință, trebuie să avem un număr de nave suficient, ca să satisfacem singuri, într-o largă măsură, nevoile pieței noastre. Actualmente, noi transportăm numai 10% din totalul exportului țării pe mare. Influența nu se va putea simți decât dacă vom achiziționa 50% din el”.

În concepția autorului studiului, „Scopul acestui serviciu, pe lângă transportul de călători și mărfuri pe mare, este și acela de a ajuta la dezvoltarea întregii economii naționale prin asigurarea debușeurilor produselor indigene. Acest lucru nu se poate face dacă unul din factorii principali ai economiei – transportul – nu se poate influența după voie. În cazul transporturilor maritime, navlul – sau costul acestor transporturi – este în funcție de piață și de oferta de tonaj ce se face în acel moment. În consecință, trebuie să avem un număr de nave suficient, ca să satisfacem singuri, într-o largă măsură, nevoile pieței noastre. Actualmente, noi transportăm numai 10% din totalul exportului țării pe mare. Influența nu se va putea simți decât dacă vom achiziționa 50% din el”. (Ib., c. 3540355).

Totodată, se considera că neîndeplinirea programului de înnoire a parcului de nave genera riscul de a pierde piața de transport, atât cât era, recâștigarea acesteia fiind posibilă cu mari costuri. Prin programul propus nu se urmărea numai decît o dezvoltare a pieței de transport, cît menținerea celei existente, în condițiile noilor reglementări internaționale în privința navigației în apele internaționale și în rada porturilor. Un aspect necesar a fi abordat a fost cel privitor la activitatea flotei Serviciului Maritim Român în caz de război, fiind nominalizate navele care vor fi rechiziționate conform planului de mobilizare și prezentate ipotezele în care acestea urmau a fi întrebuintate:

- a) Bosforul închis și flota Serviciului Maritim Român aflată în apele teritoriale (transporturi militare de trupe și materiale, vase portavioane, spitale, crucișătoare auxiliare);
- b) Bosforul închis, iar flota Serviciului Maritim Român rămasă afară în mările libere sau în porturi amice (transporturi militare pentru aliați);
- c) Bosforul liber (transporturi din porturile românești către porturile aliaților).

Autorul studiului conștientiza faptul că erau posibile și alte ipoteze de acțiune, care impuneau alte soluții, ce urmau a fi examinate și stabilite măsurile adecvate. Documentul a fost studiat de către contraamiralul Nicolae Păiș, care, la 8 august 1940, în contextul evenimentelor din acea tragică vară pentru România, a pus următoarea rezoluție: „Chestiunea dezvoltării flotei noastre comerciale maritime se va pune după liniștirea Europei, așa de frământată azi”. (Ib., c. 70).

Evoluțiile în plan politic și militar atât din anii 1939-1940, cât și în anii care au urmat au infirmat ipotezele de acțiune previzionate de Gheorghe Constantinescu, iar programul propus nu a mai putut fi pus în aplicare, în contextul desfășurării războiului, când majoritatea resurselor erau destinate producției militare și susținerii costurilor generate de participarea la operațiile militare.



CONSTRUCȚIA MOTONAVELOR TIP „SULINA” – PARTE A PROIECTULUI DE DEZVOLTARE A FLOTEI COMERCIALE A ROMÂNIEI

La 4 septembrie 1937, în cadrul unei ședințe a guvernului condus de către Gheorghe Tătărescu, la propunerea lui Radu Irimescu, pe atunci ministrul Aerului și Marinei, a fost aprobat „*Jurnalul guvernului nr. 2631*” privind construcția a patru motonave mixte la „*Cantieri Navali Riuniti*” din Genova, armate și finalizate la Palermo, destinate Serviciului Maritim Român, la un preț de 67.787.506 de lire italiene, sumă care urma a fi plătită prin clearingul italo-român (AMNR, *fond Ministerul Aerului și Marinei, Direcția construcției navale*, dosar nr. 3734, f. 10). Cele patru motonave urmau să fie numite „*Sulina*”, „*Mangalia*”, „*Cavarna*” și „*Balcic*”, aceasta fiind și ordinea în care urmau a fi livrate de către constructor. Conform hotărârii de guvern, Ministerul Aerului și Marinei trebuia să avanseze din bugetul său ratele la scadență, urmând ca rambursarea lor să se facă prin creditele bugetare prevăzute în bugetele Serviciului Maritim Român, pe anii 1938/1939 și 1939/1940, cu o decalare de un an. Decizia guvernului a fost întărită prin „*Înaltul Decret Regal nr. 3591*” din 30 octombrie 1937. În aceeași zi de 4 septembrie 1937, între Serviciul Maritim Român și „*Cantieri Navali Riuniti*” a fost încheiat „*Contractul nr. 806*” pentru construcția celor patru motonave, costurile urmând a fi plătite în 17 rate, începând cu exercițiul 1937/1938 și terminând cu exercițiul 1942.

La 4 septembrie 1937, în cadrul unei ședințe a guvernului condus de către Gheorghe Tătărescu, la propunerea lui Radu Irimescu, pe atunci ministrul Aerului și Marinei, a fost aprobat „Jurnalul guvernului nr. 2631” privind construcția a patru motonave mixte la „Cantieri Navali Riuniti” din Genova, armate și finalizate la Palermo, destinate Serviciului Maritim Român.

Plata construcției celor patru nave comandate în Italia a fost o activitate complexă și complicată, care a generat discuții și dispute între Ministerul Finanțelor, Banca Națională a României, Ministerul Aerului și Marinei – Direcția construcțiilor navale și Serviciul Maritim Român. Pentru rezolvarea problemelor ivite, la 5 octombrie 1939, șeful Direcției construcțiilor navale a propus o soluție pentru sursa de finanțare – din Fondul Național al Apărării și Fondul Național al Marinei, care a fost



În situația politică și militară din vara anului 1940, Serviciul Maritim Român a considerat necesar să achite cu anticipație suma de 22 de milioane de lire italiene (114.325.200 de lei), economisind, astfel, sume importante rezultate din evitarea plății dobânzii și primelor de asigurare, fapt ce a generat unele discuții contradictorii cu Ministerul Aerului și Marinei, diferendul fiind rezolvat prin vărsarea sumei de 114.176.063 de lei în contul Serviciului Maritim Român, odată cu toate documentele care se transmiteau în asemenea situații.

aprobată a doua zi, într-o ședință a Delegației interministeriale pentru înzestrarea armatei, din care făceau parte miniștrii: apărării naționale – generalul Ioan Ilcuș, înzestrării armatei – Ion Stănescu, aerului și marinei – generalul Paul Teodorescu, finanțelor – M. Constantinescu – și șeful Marelui Stat Major – generalul Florea Țenescu.

Așa cum rezultă din procesul-verbal al ședinței din 6 octombrie 1939, cei prezenți au decis ca Ministerul Aerului și Marinei să angajeze și să plătească sub formă de subvenție Serviciului Maritim Român suma de 367.286.995 de lei, echivalentul a 67.787.506 de lire italiene, prețul fixat pentru cele patru motonave comandate la „*Cantieri Navali Riuniti*” din Genova (Ib., f. 11).

În aceeași ședință din 6 octombrie 1939, s-a aprobat ca, până în primăvara anului 1942, calendarul plăților să fie următorul (*tabelul nr. 3*) (Ib., f. 10):

Tabelul nr. 3

Exercițiul financiar	Număr rate	Data efectuării plății	Sumă de plată (lei)
1937/1938	1	—	79.007.035
1938/1939	5	15.06.1938, 15.09.1938, 15.12.1938, 15.03.1939	78.604.060
1939/1940	4	15.06.1939, 05.09.1939, 15.12.1939, 15.03.1940	75.350.700
1940/1941	4	15.06.1940, 15.09.1940, 15.12.1940, 15.03.1941	57.162.600
1941/1942	4	15.06.1941, 15.09.1941, 15.12.1941, 15.03.1942	57.162.600

În situația politică și militară din vara anului 1940, Serviciul Maritim Român a considerat necesar să achite cu anticipație suma de 22 de milioane de lire italiene (114.325.200 de lei), economisind, astfel, sume importante rezultate din evitarea plății dobânzii și primelor de asigurare, fapt ce a generat unele discuții contradictorii cu Ministerul Aerului și Marinei, diferendul fiind rezolvat prin vărsarea sumei de 114.176.063 de lei în contul Serviciului Maritim Român, odată cu toate documentele care se transmiteau în asemenea situații. A fost o decizie corectă, în contextul în care exista un disponibil financiar,

care nu putea fi investit în construcția de nave înstrăinate, conform planului de înzestrare navală.

„Sulina”, prima navă din seria celor patru comandate la Genova, a fost pusă sub comanda căpitanului Mișu, având ca mecanic-șef pe Apostoia, care au asistat la finalizarea acesteia în șantierul naval de la Palermo, iar alături de reprezentanții Serviciului Maritim Român, au semnat documentele de preluare a navei. După finalizarea procedurilor de preluare, „Sulina” a fost pusă în marș spre Constanța, unde a ajuns în port în ziua de 25 septembrie 1939, ora 10.30.

Recepția oficială a vasului a avut loc în ziua de 26 septembrie 1939, în prezența generalului Paul Teodorescu⁴, ministrul Aerului și Marinei, amiralului Cezar Boerescu, președintele Comitetului de direcție, și comandorului Gheorghe Constantinescu, directorul general al Serviciului Maritim Român.

După un voiaj în Statele Unite în anul 1940, când a adus în țară materiale destinate Ministerului Înzestrării Armatei, în anul 1941, nava a fost închiriată de către Comandamentul naval german din Marea Neagră, executând transporturi destinate nevoilor de război. În dimineața zilei de 29 mai 1942, a fost torpilată și scufundată. Prin primirea celorlalte nave în primăvara nului 1940 („Mangalia”, „Cavarna” și „Balcic”), Serviciul Maritim Român a înregistrat un salt important în capacitățile de transport naval, care a fost de scurtă durată, în următorii ani toate fiind pierdute.

Construcția navei mixte „Mangalia” s-a realizat, asemănător celorlalte trei, în baza comenzii formulate de către Serviciul Maritim Român, în urma discuțiilor și negocierilor cu constructorul și prevăzute în contractul încheiat. Construcția a fost supravegheată de către inginerul A. Teodoru, începând cu luna noiembrie 1938, când a fost trimis de către Serviciul Maritim Român la Palermo, în conformitate cu prevederile articolului 12 din contract (AMNR, *fond Ministerul Aerului și Marinei*, dosar nr. 2467, f. 329). Sosită în țară și recepționată la Constanța în aprilie 1940, fără fastul de la sosirea navei „Sulina”, „Mangalia” a primit Certificatul de naționalitate, semnat de către regele



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

„Sulina”, prima navă din seria celor patru comandate la Genova, a fost pusă sub comanda căpitanului Mișu, având ca mecanic-șef pe Apostoia, care au asistat la finalizarea acesteia în șantierul naval de la Palermo, iar alături de reprezentanții Serviciului Maritim Român, au semnat documentele de preluare a navei. După finalizarea procedurilor de preluare, „Sulina” a fost pusă în marș spre Constanța, unde a ajuns în port în ziua de 25 septembrie 1939, ora 10.30.

⁴ Despre personalitatea ministrului Aerului și Marinei, pe larg, în Valentin Ciorbea (2013). *Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1891). Vocația creativității. 125 de ani de la naștere*. Constanța: Editura Ex Ponto.



Marina de război germană și-a asumat responsabilitatea păstrării echipajelor românești și a pavilionului național, plata echipajelor, a primelor de asigurare, a taxelor și reparațiilor. În caz de pierdere parțială sau totală a vreunui vas, statul german se obliga să aducă vasul la starea inițială sau să-l înlocuiască, cel mai târziu la un an după încheierea păcii, cu o navă similară, de egală valoare, vechime, tonaj, tip, clasă ș.a.

Carol al II-lea, apoi a început prima și singura cursă între Constanța și New York, unde a încărcat materiale destinate nevoilor de înzestrare a forțelor aeriene și navale române (Anexa nr. 2). În caz de mobilizare, fiecare din cele patru nave tip „Sulina” putea fi transformată și adaptată necesităților de război și transporta 1.500 de persoane, 2.000 de cai, 150 de trăsuri, 50 de camioane, 120 de chesoane. De asemenea, i se puteau instala câte 2 tunuri x 120 mm și 4 tunuri antiaeriene.

PIERDEREA NAVELOR COMERCIALE ROMÂNEȘTI ÎN ANII CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Inițial blocată la New York în vara anului 1940, ulterior rechiziționată în vara anului 1941 de către autoritățile SUA, nava „Mangalia” a fost definitiv pierdută, iar mărfurile au fost în parte vândute, în condițiile procedurilor birocratice ale statului român și ale acțiunilor imorale ale unor comercianți și bancheri străini implicați în procesul de recuperare a navei și mărfurilor.

Celelalte nave comerciale au fost mobilizate, unele transformate și adaptate nevoilor războiului pe mare, fiind întrebuintate în misiuni de transport de trupe și materiale în Marea Neagră, conform concepției Comandamentului naval german instalat la Constanța, în baza „Contractului de închiriere nr. 11.011”, semnat de Serviciul Maritim Român în calitate de armator, prin Subsecretariatul de Stat al Marinei, la 20 octombrie 1941, cu Marina de Război germană, reprezentată prin Comandamentul „Amiral German Marea Neagră”, în calitate de beneficiar. Prin acest document, statul român închiria, numai pentru porturile accesibile vaselor din Marea Neagră, inclusiv Istanbul, navele: „Ardeal”, „Peleş”, „Suceava”, „Carpați”, „Oituz”, „Sulina”, „Cavarna” și „Danubius”, valabil pe durata ostilităților din Rusia, fiecare dintre părți având obligația de a-l denunța pentru fiecare navă în parte, cu un preaviz de 10 zile. Marina de război germană și-a asumat responsabilitatea păstrării echipajelor românești și a pavilionului național, plata echipajelor, a primelor de asigurare, a taxelor și reparațiilor. În caz de pierdere parțială sau totală a vreunui vas, statul german se obliga să aducă vasul la starea inițială sau să-l înlocuiască, cel mai târziu la un an după încheierea păcii, cu o navă similară, de egală valoare, vechime, tonaj, tip, clasă ș.a. Majoritatea

lor: „Cavarna”, „Sulina”, „Balcic”, „Câmpina”, „Carol I”, „Oituz”, „Peleş”, „Suceava”, „Danubius”, „România”, „Durostor”, au fost scufundate de către forțele navale și aeriene sovietice, iar „Alba Iulia”, salvată ca prin minune, a fost rechiziționată de către „eliberatori” în 1944, după trecerea României de partea Națiunilor Unite. Singura navă comercială rămasă sub pavilion românesc după 23 august 1944 a fost „Ardeal”.

În contextul orientării politice a României spre Germania în vara anului 1940, odată cu instalarea guvernului condus de către Ion Gigurtu, a măsurilor luate de statul român față de navele britanice aflate pe Dunăre, a expulzării din țară a unor lucrători englezi din domeniul petrolier, autoritățile de la Londra au decis reținerea la Port Said, Alexandria și Haifa a navei „Bucegi”, a petrolierelor „Oltenia”, „Steaua Română” și „Câmpina”, ulterior rechiziționate și utilizate de către britanici, în timp ce navele „Siretul”, „Prahova” și „Oltul”, aparținând companiei Al. Vlasov, au fost vândute. Fiecare dintre navele enumerate își are o istorie glorioasă și tragică, echipajele acestora făcându-și datoria, cele mai multe cu jertfa supremă.

Anii 1940-1941 au fost marcați de pierderea unor nave prin rechiziționare de către autoritățile din SUA și Marea Britanie, iar 1942-1944 – a celor angajate în operațiuni în Marea Neagră. Practic, perioada 1940-1944 a marcat prima mare pierdere a flotei comerciale române, care a fost realizată pentru a răspunde și nevoilor de securitate și apărare a României, confirmându-se, și în acest caz, că studiile și planurile de întrebuințare a forțelor și mijloacelor, elaborate în timp de pace, devin inutile, în condițiile inerentelor schimbări ale situației geopolitice și geostrategice în relațiile dintre state și modificărilor în structura alianțelor politice și militare.



Perioada 1940-1944 a marcat prima mare pierdere a flotei comerciale române, care a fost realizată pentru a răspunde și nevoilor de securitate și apărare a României.



Considerațiuni preliminare pentru întocmirea unui program de investiții în scopul dezvoltării flotei noastre comerciale maritime
(Extras)

Programul de comerț al Serviciului Maritim Român (SMR) impune:

- a) stabilirea direcțiilor de activitate;
- b) capital.

SMR în prezent:

Direcțiile de activitate și starea vapoarelor:

Linia I: Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria-Beyruth, deservită de 2 motonave: „Transilvania” și „Basarabia”. O a treia navă este necesară pentru următoarele motive: să se dea celorlalte două răgaz de curățenie și reparație; în vederea conservării motoarelor principale și auxiliare.

Linia II: Constanța-Haifa-Tel Aviv, deservită de vechile vapoare „Regele Carol I”, „România” și „Dacia”, fiind provizorie, nu este cazul să se prevadă noi nave.

Linia III-a: Dunăre-Mediterana Occidentală, Brăila-Istanbul-Malta-Napoli-Genova-Marsilia, deservită de 2 vapoare mixte de tip „Ardeal”.

Pentru importanța militară pe care o prezintă, este necesar a se restabili ruta anterioară războiului civil spaniol, care sfârșea în Barcelona, deservită de 3 vapoare.

Noi vapoare care să înlocuiască pe cele existente trebuie puse în funcțiune pentru următoarele motive: consumă mult; au tonaj mare și deci nu se pot bucura de reducerea 60%.

Specificațiile generale în vederea construcției noilor unități sunt întocmite.

Linia IV-a: Dunăre-Levant deservită de 3 vapoare vechi care, în 1939-1940, vor fi înlocuite prin 3 noi motonave tip „Sulina”.

Linia V-a: Dunăre-Arhipelag. Vaporul „Durostor”, care o deservește, fiind redat Marinei Regale, în 1939-1940 va fi înlocuit cu o motonavă nouă tip „Sulina”.

Linia VI-a: Dunăre-Occident, linie neregulată, trebuie transformată în regulată, dat fiind dezvoltarea industriei alimentare românești. E deservită de vapoarele „Carpați” și „Bucegi”. Pentru o funcționare regulată se impun minimum 4 motonave a 7.000-8.000 de tone, prevăzute cu frigorigere și pescaj maximum de 25 de picioare. Tonajul acesta este cel mai potrivit, întrucât beneficiază de reducerea taxelor CED. Totodată, el este suficient pentru a-și asigura eventual rentabilitatea în exploatarea liberă.

În rezumat, sunt necesare: pentru linia Mediteranei Occidentale: 3 motonave noi de 3.500-6.500 de tone; pentru linia Dunăre-Occident, 4 motonave de 7.000-8.000 de tone.

Pe lângă modificările și noile motonave, pentru buna dezvoltare a SMR, se impune procurarea utilajului naval necesar în modul următor: construirea a 3 tancuri petrolifere: 5.000 t., 1.000 t., 1.000 t., pentru exportarea redevenței

c convenite statului; achiziționarea a 2 motonave cu pescaj mic, pentru a anihila concurența pe care o opune în Orient linia ungară „Detert”, mai ales în ceea ce privește traficul DOV. Prin crearea acestei linii, nava „Cetatea Albă” ce se construiește la Severin ar putea fi utilizată. Încă din 1937, SMR a fost solicitat de Ministerul Afacerilor Străine să înființeze linia Dunăre-Constanța-Trebizonda, amânându-se, din lipsă de tonaj. Linia urmează a se înființa, fiind deservită de vapoarele retrase de pe linia Levant și Arhipelag. Relativ la capitalul necesar acestor investiții, au făcut propuneri: Firma Runciman-Londra, Firma Burmeister, Dl. Wernersson și Șantierele Navale Galați în asociație cu firma Otto-Wolf, care e și cea mai avantajoasă, pentru că: se construiesc în țară; sunt plătitabile în lei. Cargoboturile propuse trebuie construite tip „Sulina”, pentru că sunt mai rentabile și economice ca taxe și consumație.

*Considerații preliminare pentru întocmirea unui program de investiții
în scopul dezvoltării flotei noastre comerciale maritime.*

Pentru întocmirea unui program de investiții, trebuie stabilite direcțiile de activitate și capitalul. În 1920, s-a deschis linia Dunăre-Arhipelag (Egee), prevăzută încă din 1896 prin expunerea de motive a legii sus arătate, iar în 1934, după achiziția celor patru vechi nave mixte tip „Ardeal”, s-a deschis linia Dunăre-Mediterana Occidentală, cu escale la Istanbul, Pireu, Izmir, Malta, Napoli sau Genova, Marsilia, Barcelona, Alger. După intrarea în serviciu a motonavelor „Transilvania” și „Basarabia”, acestea două au fost rezervate exclusiv pentru deservirea Liniei I-a Constanța-Alexandria, iar vechile vapoare de călători Linia II-a Constanța-Haifa, creată pentru emigranții din Polonia și Europa Centrală. În prezent, SMR deservește prin vapoarele și motonavele sale următoarele linii:

1. Linia Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria-Beyrouth, cu cele 2 motonave „Transilvania” și „Basarabia”. Pentru această linie care leagă Europa Centrală cu Egiptul și Siria e absolută nevoie de încă o motonavă tip „Transilvania”, pentru că uzarea continuă fără răgaz de vizitare, curățire și reparații a celor două motonave de călători, duce la obosirea peste măsură a motoarelor principale și aparatelor auxiliare, fără de a mai vorbi de un accident care ar putea surveni și opri câțva timp una din ele. A treia navă sistership cu „Transilvania” trebuie a se comanda din timp, la același șantier dacă e posibil, pentru a avea motoare și piese de rezervă de aceleași dimensiuni. Dacă aceasta nu se poate, construcția motonavei a treia trebuie contractată la un șantier de prima ordine și care să întrebuințeze același tip de motoare și aparate auxiliare.

2. Linia Constanța-Haifa-Tel Aviv pentru emigranții din Polonia și Europa Centrală, deservită cu vechile vapoare „Regele Carol I”, „România” și „Dacia”. Această linie de încărcare este provizorie și nu e cazul a se revedea nave speciale pentru ea, pentru că, îndată ce va intra în serviciu a treia motonavă de călători, Linia I-a va servi și pentru transportul emigranților, iar vapoarele vechi care o deservește acum vor fi retrase, având 40 de ani vechime în serviciu.



3. Linia Dunăre-Mediterana Occidentală, Brăila-Istambul-Malta-Napoli-Genova-Marsilia, deservită cu 2 vapoare tip „Ardeal”. Înainte de izbucnirea războiului civil din Spania, această linie avea ca port terminus Barcelona, atingea și Alger, dar era deservită de 3 vapoare tip „Ardeal”. Vor trebui reluate aceste escale și, în consecință, 3 motonave sunt necesare pentru această linie, pentru înlocuirea vechilor vapoare tip „Ardeal”, care au tonaj și consumație prea mare. Această linie nu are numai importanță comercială, ci și militară și trebuie menținută și utilată cu motonave de tonaj potrivit traficului acestei linii. Vapoarele tip „Ardeal”, care deservește această linie, pot încărca 6.500 de tone, însă au o mare consumație și tonaj de registru net 5.660 CED, pentru care se plătesc taxele de porturi. Noile motonave care s-ar pune în construcție ar trebuie să fie de 6-6.500 de tone încărcământ (dw) și tonaj de registru net cel mult 2.100 de tone. „Sulina” are 5.700 tone dw. Are un tonaj de registru net de 2.021 de tone. Pentru a se bucura de reducerea de 60% de care se bucură navele cu plecări și sosiri regulate în Dunăre, trebuie să aibă și cel puțin 6 cabine de călători. Specificațiile generale pentru aceste 3 unități care urmează a se construi în prima linie sunt deja întocmite.

4. Linia Dunăre-Levant cu escala la Istambul-Pireu-Tripoli-Beyrou -Haifa-Port Said și Alexandria, deservită de 3 vapoare mixte cu mare capacitate de încărcat cherestea, articolul principal de export pe această linie. Pentru deservirea liniei 4 și 5 s-au construit cele 4 motonave tip „Sulina”, care vor intra în serviciu în cursul exercițiului 1939/1940, înlocuind cele 3 vapoare vechi care deservește actualmente și vaporul „Durostor”, care deservește Linia V-a.

5. Linia Dunăre-Arhipelag (Egee) deservită de ss „Durostor”, care s-a redat Marinei Regale și va fi înlocuit cu motonava „Sulina” după sosirea din America.

6. Linia neregulată Dunăre-Occident, deservită de vapoarele „Carpați” și „Bucegi” de 7.150 tone dw., trebuie ameliorată transformând-o în linie regulată. SMR a deservit mulți ani, în mod regulat, linia Dunăre-Rotterdam, dar, când s-au micșorat cantitățile de cărbuni ce se importa din Occident, această linie s-a transformat. În loc de a încărca cărbuni pentru întoarcere, se încărcău mărfuri generale, la Anvers și Liverpool, pe baza convenției cu Johnston Line, cu consoament direct și reducere 45% pe CFR. Dar, această reducere se bucură pe CFR și mărfurile engleze, care veneau cu vapoarele liniei Johnston și în urma cererii Legației italiene la București de a se acorda și mărfurilor italiene același tratament pe CFR, pe baza convenției „națiunii celei mai favorizate”, convenția cu Johnston Line și transportul mărfurilor generale din Liverpool a încetat.

Dezvoltarea industriei alimentare românești cere însă o linie regulată Dunăre-Occident, deși exportul de cereale și lemne spre Anglia și Occident este sporadic și neregulat și nu se poate conta pe acest export, deși navlurile de întoarcere nu se găsesc în mod continuu și la epoci regulate. Pentru deservirea în mod regulat a liniei Dunăre-Occident ar trebui minimum 4 motonave de 7.000-8.000 tone, prevăzute cu frigifere și cu pescaj maximum 23 picioare, pentru a putea trece bara Sulina fără alimbare. Socotim 8.000 tone dw

ca un maximum de tonaj pentru o linie regulată Dunăre-Occident, pentru motivele următoare:

1. Cu cât capacitatea e mai mare, cu atât completarea încărcământului e mai grea, pierderea de timp poate da naștere la plecări și sosiri neregulate și navele n-ar mai beneficia de reducerea taxelor CED la Dunăre.

2. Chiar dacă s-ar găsi încărcământ complet, capacitatea prea mare a navelor lungeste timpul de încărcare și descărcare și linia ar cere mai multe nave spre a fi deservit regulat, deci un capital mai mare de investit.

3. În timpul verii nu se prea găsește încărcăminte în Dunăre pentru Occident. Pentru cargoboturile cu capacitate mare, peste 8.000 tone dw, armatorii sunt obligați a căuta încărcământ în alte direcții, Argentina, Australia, India. Statul român însă nu este calificat să investească capital pentru a înlesni exportul altor țări.

4. Încărcământ de întoarcere e mai greu de găsit dacă capacitatea navelor este prea mare. Consumația de cărbuni în țările din Mediterana s-a redus prin întrebuințarea, atât pe mare, cât și pe uscat, a păcurei, motoarelor, electrificarea liniilor ferate și întrebuințarea energiei căderilor de apă etc. Un tonaj prea redus ar fi prea mic pentru a asigura o rentabilitate cu navlurile normale, în caz că navele ar fi utilizate în mod liber, ceea ce se poate întâmpla. Desigur că atât călătorii, cât și mărfurile preferă linii regulate și rapide, dar, dacă o linie regulată nu s-ar putea menține din cauză că ar fi deficitară, navele ar trebui să aibă un tonaj suficient pentru a-și asigura rentabilitatea în exploatarea liberă unde se găsește navlul. Cargoboturile mari sunt rentabile, chiar cu navlurile scăzute, acesta e motivul pentru care se construiesc cargobote de 10.000 tone dw.

În rezumat, sunt necesare pentru linia Mediteranei Occidentale 3 motonave de 5.500-6.500 de tone, care să înlocuiască pe cele vechi de tip „Ardeal”, iar pentru linia Dunăre-Occident 4 motonave de 7.000-8.000 de tone care să înlocuiască vapoarele „Carpați” și „Bucegi” și să facă o linie regulată în scop de a favoriza exportul produselor românești industrializate.

Dar, înlocuirea vapoarelor vechi prin motonave moderne, păstrând actuala schemă de linii, nu e de ajuns. E necesar a se prevedea și utilajul naval pentru dezvoltarea Serviciului Maritim Român. În prima linie trebuie a se construi, ca început, 3 tancuri petrolifere, prin care să se poată exporta cel puțin redevența cuvenită statului. Actualmente, contractul cu „Pertofina” împiedică statul de a-și exporta redevența cu tancurile sale, dar acest contract va lua sfârșit peste câțiva ani și trebuie prevăzută construcția a minim 3 tancuri, din care unul de 5.000 de tone pentru Mediterana și 2 de 10.000 pentru Occident. În fine, trebuie a se ține seama și de concurența ce o întâmpinăm în Orient din partea liniei ungare de navigație Detert. În această privință, cu toată convenția DOV încheiată cu societățile de navigație pe Dunăre și Societatea Adriatică, Societatea ungară de navigație ne face o concurență serioasă.

În numărul 2414 din 20 septembrie a.c., revista „The Shipping World” publică un interesant articol asupra motonavelor cu pavilion ungar care fac trafic



de mărfuri între Budapesta și porturile Levantului. Aceste mici motonave au fost construite după tipul costierelor germane din Marea Nordului și Baltica, care fac trafic de mărfuri între porturile Rinului și Prusiei de Est. Pe acest tip s-a construit în 1934 la Ganz Co. Budapesta, de către Societatea Ungară de Navigație fluvială, motonava „Budapesta” de 480 tone dw de capacitate, cu 2 motoare Diesel-electric, 350 HP împreună, cu 10 noduri viteză și 2,3 m. Pescaj, adică 7,5 picioare.

Rezultatele obținute fiind satisfăcătoare, marfa nemaifiind transbordată la Galați din șlepuri în vase de mare și viceversa, societatea ungară sus-numită a pus în construcție în 1936 a doua motonavă „Szedged” de 527 tone dw cu același pescaj și viteză. În 1937, s-a pus în construcție a treia motonavă „Tisza” de 1.000 de tone capacitate și 800 de cai putere. Deservește astăzi linia Budapesta-Sulina-Istambul-Alexandria. În anul curent, 2 firme ungare „Orient Line” și „Hungarian Breight Shipping Co”, au contractat la Ganz construcția a câte unei motonave tip „Tisza” de 1.100 de tone, ceea ce arată că exploatarea acestui tip de nave e rentabilă, evitându-se transbordul mărfurilor, ceea ce implică cheltuieli, pierdere de timp și stricarea coletelor. Motonavele ungare asociate sub firma DETERT ne fac o serioasă concurență în Levant, în ceea ce privește traficul DOV. Este, dar, necesar a se achiziționa 2 motonave cu pescaj mic pentru a putea urca Dunărea cel puțin până la Budapesta. Prin crearea acestei linii, nava „Cetatea Albă” ce se construiește la Severin ar putea fi utilizată.

Afară de liniile arătate, SMR a fost solicitat de Ministerul Afacerilor Străine, încă din 1937, să deschidă linia Dunăre-Constanța-Trebizonda. Din lipsă de tonaj însă, SMR a amânat deschiderea acestei linii până la sosirea celor 4 motonave comandate în Italia și destinate pentru Iniile Levant și Arhipelag, urmând ca vapoarele vechi ce se vor retrage de pe această linie să fie utilizate pe linia Dunăre-Constanța-Trebizonda. Afară de aceasta, șoseaua ce leagă Trebizonda cu Bazergan la frontiera turcă și Tebriz în Iran nu era încă gata. În conferința care a avut loc, împreună cu delegații turci, la Ministerul Afacerilor Străine în toamna anului 1937, aceștia nu au căzut de acord cu Societatea turcă de navigație din Marea Neagră să deservească împreună cu SMR linia Dunăre-Trebizonda. Motivul a fost că această linie ar lua o bună practică din traficul portului și orașului Istanbul. Actualmente, mărfurile ce vin din Iran via Trebizonda sunt transportate la Istanbul cu vapoarele Societății turce de navigație. De aici, sunt expediate pe uscat în Europa Centrală și pe apă în Grecia, Italia și Occident. În 1938, Ministerul Afacerilor Străine revine din nou, la MAM, întrebând dacă se menține hotărârea luată de a se crea o linie de călători și mărfuri între Brăila-Constanța-Trebizonda. S-a răspuns că se menține în principiu, dar SMR nu va putea realiza această linie decât după sosirea celor patru motonave comandate în Italia, atunci rămân disponibile vapoarele care fac linia Dunăre-Levant și se va realiza linia Dunăre-Trebizonda. În fine, Șantierele Navale Galați, în asociație cu firma Otto Wolf, propun construirea de motonave în țară, plătibile în lei, ceea ce are avantajul că se dă dezvoltare industriei construcțiilor navale și se utilizează



SMR cu nave plătite în lei, care pot produce valută forte prin navlurile ce vor încasa. Motonavele în construcție la Palermo se plătesc în 5 ani în clearingul italo-român, ceea ce dă utilizarea sumelor de lire italiene blocate în Italia. Am considerat direcțiile în care se poate dezvolta SMR și procurarea capitalului necesar la investițiile ce vor trebui făcute în acest scop. Să luăm în considerație și concurența ce SMR întâmpină în direcțiile activității sale. Concurenții noștri în porturile Dunării Maritime, în toate porturile Greciei, Turciei, Siriei, Palestinei, Egiptului și Italiei sunt grecii, italienii și mai puțin francezii și rușii. Sub impresia celor 2 motonave de călători „Transilvania” și „Basarabia”, construite la Burmeister&Wain Copenhaga și a celor 4 motonave de marfă în construcție la Cantieri Navali Reuniti Palermo, italienii s-au decis a moderniza întreg utilajul naval învechit cu care se servesc actualmente în porturile Dunării și ale Levantului. Același lucru s-a întâmplat când s-au construit în 1905-1906 vapoarele de călători „România”, „Împăratul Traian” și „Dacia” cu 18 mile viteză, pentru linia Constanța-Alexandria, care leagă Paris, Viena și Berlinul cu Cairo. Această linie de călători producea concurența liniei Trieste-Alexandria a Lloydului austro-ungar. Această societate, subvenționată, a pus în construcție 2 mari vapoare de călători, Wien și Heluan, tot cu 18 mile și combustibil păcură. Actualmente, grandiosul program de renovare a flotei mercantile italiene, fixat de Duce, scrie revista maritimă „Mercati d’oltremare” în numărul din august a.c., a determinat cele 4 mari societăți de navigație italiene: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica și Tirrenia să se asocieze sub numele de „Finmar” și să pună în construcție 44 motonave moderne cu un total de 250.000 tone reg. brut. Pentru linia Italia-Pireu-Rodos-Alexandria au lansat motonavele de călători „Calitea” și „Calino”.

Din comparația caracteristicilor acestor 2 motonave cu acele ale motonavelor „Transilvania” și „Basarabia”, rezultă că acestea au tonaj și viteză mai mare, însă au mai puține cabine de călători și încarcă mai puțină marfă. Prin urmare, motonavele italiene sunt mai economice din punct de vedere al taxelor de porturi și consumație și mai rentabile ca venit din călători și mărfuri. Cele 4 motonave tip „Sulina” în construcție la Palermo, sunt nave mixte, cu tonaj de registru ner mic, cu consumație și viteză economică, dar cu capacitate de încărcământ mare. În acest gen trebuiesc construite motocargourile propuse mai sus. Motonava „Sulina” a fost trimisă la New York pentru a aduce materiale Ministerelor de Înzestrare și Aerului și Marinei.

Rezultatele acestei serioase încercări se vor vedea la întoarcere.

PREȘEDINTELE

COMITETULUI DE DIRECȚIE SMR
C-dor Gh. Constantinescu C.

Director SMR
Amiral C. Boerescu

(AMNR, fond Microfilme, rola P 3.1173, c. 704-714)



**MATERIALE AFLATE LA BORDUL NAVEI „MANGALIA”
ÎN IULIE 1940**

Destinatar, valoarea mărfii (lei)	Materiale (unitate de măsură)	Cantitatea
Ministerul Înzestrării Armatei (106, 076 milioane)	Zinc	672.015
	Aramă	896.178
	Sârmă ghimpată	6.370.389
	Toluen	249.550
Ministerul Aerului și Marinei	Ulei	1.748.820
	Părți de pompe	8
	Electrozi	1.186
	Părți avion	1.099
	Ulei	1.454
	Mașini și unelte	1.196
	Scule și polizoare	624
	Menghine și strunguri	45
	Echipament strungărie	1.572
	Rulmenți	98
	Dispozitive bord pentru comandă avion	4
	Rulmenți	791
	Părți motor avion	1.211
	Etil glicol	4.950
	Nichoilseal	4
	Părți motoare și plăci metal	4.646
	Echipament nichelaj și cromaj	2.826
	Țevi aramă	4163
	Un pachetel diamante	-
	Bare oțel	31
Ciclohexanol	4750	
Echipament electric bucătărie	1172	
Echipament electric răcitor	1412	
Ministerul Afacerilor Străine (2,0 milioane)	Mașini de scris	427
	Panglici	80
S.M.R. (2,840 milioane)	Ulei marin	156.690
Ministerul Economiei Naționale (17,2 milioane)	Mașini pentru prelucrat nuci	145.085
Arta Film	Filme	300

Studii și propuneri pentru dezvoltarea și întrebuințarea flotei comerciale române
în timp de pace și război (1938-1940)

Destinatar, valoarea mărfii (lei)	Materiale (unitate de măsură)	Cantitatea
Astra Armament București (8,418 milioane)	Sârme și bare de aramă	330.690
Internațional Hovatur Corp. București	Piese schimb mașini agricole	788
TOTAL (136.534 de milioane fără valoarea mărfurilor destinate M.A.M.)		10.604.254= 4.403, 8 T



(AMNR, *fond Ministerul Aerului și Marinei*,
dosar nr. 5530//1940-1941, f. 91)

RESURSE BIBLIOGRAFICE:

1. Ciorbea, V. (2013). *Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1891). Vocația creativității. 125 de ani de la naștere*. Constanța: Editura Ex Ponto.
2. Ing. insp. gl. Ghica, I.D. (1939). *Istoricul și dezvoltarea Serviciului Maritim Român (SMR). În Cele trei Crișuri*. Oradea: Anale Culturale. Anul XX, iulie-august 1939, pp. 149-150.
3. Păvăloiu, M. (2005). *Viceamiralul Cesar Boerescu în slujba Marinei Militare și a Serviciului Maritim Român. În Marina Română*, nr. 3 (106), pp. 33-34.
4. Ing. Samba, D.E., *Înființarea Serviciului de Navigație Maritim (I)*. În *Historia*, <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/infiintarea-serviciului-navigatie-maritim-pasagerul-regele-carol-partea-i>, accesat la 12 septembrie 2021.
5. Arhivele Militare Naționale Române (AMNR), *fond Microfilme*, rola P 3. 1161, c. 109.
6. AMNR, *fond Microfilme*, rola P 3.1164, c. 729-730.
7. AMNR, *fond Microfilme*, rola PII 3. 1170, c. 353-365.
8. AMNR, *fond Microfilme*, rola P 3. 1173, c. 719.