PRIMA PIERDERE A NAVELOR COMERCIALE ROMÂNEȘTI

Colonel (rtr.) prof. univ. dr. Ion GIURCĂ
Universitatea Hyperion, București
10.55535/GMR.2023.4.27

Problematica navelor comerciale românești în anii celui de Al Doilea Război Mondial este un aspect puțin abordat în istoriografia românească, deși chestiunea este și de securitate, și de apărare națională.

După eforturi financiare mari, România dispunea în anul 1939 de o flotă comercială care asigura parte din nevoile de transport al mărfurilor exportate și importate. Cu excepția navelor de călători trimise la Istanbul, celelalte, aflate în porturi din Marea Mediterană, SUA și Marea Britanie, precum și cele închiriate Germaniei au fost pierdute. Doar armatorii au reușit să recupereze nave sau contravaloarea lor, fără ca acestea să mai navigheze sub pavilion românesc.

Situația creată a fost determinată de evoluția geopolitică și geostrategică din Europa și la nivel global, iar în privința României, apropierea de Germania și, apoi, „alianța" cu guvernul de la Berlin au fost catastrofale și din perspectiva situației flotei comerciale românești. SUA, Marea Britanie și URSS au acționat în acord cu interesele lor atât în timpul războiului, cât și după încheierea acestuia, astfel că statul român nu a putut recupera vreun vas sau contravaloarea celor pierdute.

Cuvinte-cheie: abuz, armator, comercial, guvern, rechiziție.

INTRODUCERE

În anii celui de Al Doilea Război Mondial, într-un context geopolitic complex, complicat, dinamic, situația României a fost una dificilă, poziția geostrategică dovedindu-se defavorabilă în contextul în care marile puteri beligerante doreau valorificarea spațiului românesc și a resurselor, în special a petrolului, vital în contextul motorizării și mecanizării structurilor militare.

Intrarea nedorită în sfera de influență germană a fost inacceptabilă pentru Marea Britanie, SUA și URSS, care au reacționat față de acea situație, care a afectat grav și flota comercială a țării, realizată cu mari eforturi în perioada interbelică.

La 30 august 1939, cu două zile înainte de declanșarea celui de Al Doilea Război Mondial, navele Serviciului Maritim Român (SMR) se aflau în diferite situații în porturile în care operau (AMNR, fond Microfilme, rola P 3.1164, c. 693):

Denumire	Tonaj	Situaţie	Plecare din ţară	Destinaţie	Sosire în ţară
VAPOARE POŞTALE					
„Transilvania"	6.672	Beirut			3 septembrie
„Basarabia"	6.672	Constanţa, staţionează	31 august	Alexandria	10 septembrie
„Dacia"	3.419	Haifa		Beirut	2 septembrie
„România"	3.151	Constanţa	3 septembrie	Beirut	16 septembrie
„Regele Carol I"	2.369	Galaţi	-	-	-
VAPOARE MIXTE					
„Alba Iulia"	5.695	Constanţa, descarcă	21 septembrie	Marsilia	26 octombrie
„Peleş"	5.695	Spre Pireu		Marsilia	27 septembrie
„Suceava"	5.695	Constanţa, reparaţii			
„Ardeal"	5.695	Constanţa, descarcă	19 septembrie	Port Said	15 octombrie
„Bucureşti"	2.499	Galaţi, încarcă	6 septembrie	Port Said	6 octombrie

Denumire	Tonaj	Situaţie	Plecare din ţară	Destinaţie	Sosire în ţară
„Oituz”	2.525	Beirut		Port Said	18 septembrie
„Durostor”	1.309	Salonic		Pireu	5 septembrie
CARGOBOTURI					
„Carpaţi”	4.336	Brăila, descarcă	20 septembrie	Hamburg	20 noiembrie
„Bucegi”	4.330	Haifa, descarcă			2 septembrie
„Sulina”	5.700	În construcţie la şantierul naval Palermo			
„Mangalia”	5.700				
„Cavarna”	5.700				
„Balcic”	5.700				

La aceeași dată, vasele maritime proprietate a unor companii sau armatori care navigau sub pavilion românesc se aflau în următoarea situație: *„Carmen Sylva”*, proprietatea Companiei *„Capato&Macri”*, în Orient; *„Danubius”*, proprietar Mateo Loewensohn, în străinătate; *„Siretul”, „Prahova”* și *„Oltul”*, proprietatea Companiei *„Ing. Vlasov”*, în cursă America-Polonia, America-Italia; petrolierele *„Câmpina”, „Steaua Română”* și *„Oltenia”*, proprietatea Companiei petroliere *„Steaua Română”*, în cursă Italia-America, Italia-Genova, Londra (Ib., c. 692).

Cele mai moderne și performante nave erau cargourile *„Sulina”, „Mangalia”, „Cavarna”* și *„Balcic”*, intrate în serviciu în perioada septembrie 1939-iunie 1940, care, în caz de mobilizare, puteau fi transformate și adaptate necesităților de război.

NAVE COMERCIALE ROMÂNEȘTI REȚINUTE ȘI RECHIZIȚIONATE DE CĂTRE AUTORITĂȚILE BRITANICE

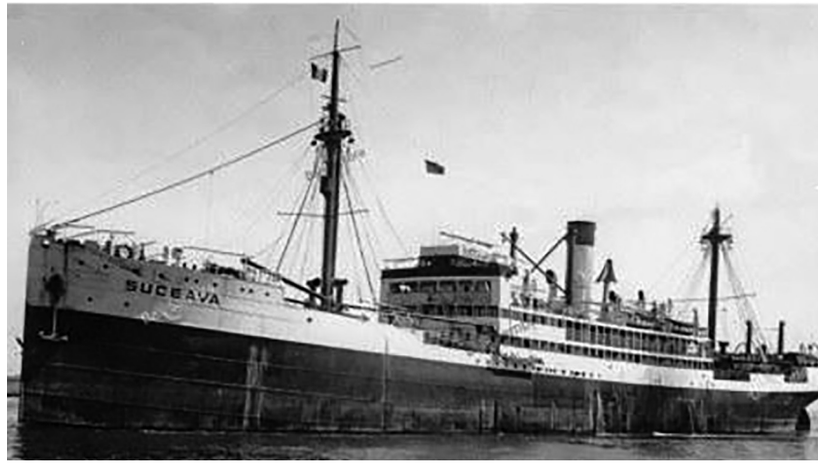
Prima reacție a autorităților britanice față de unele nave comerciale românești a avut loc în primăvara anului 1940, în contextul existenței temerilor că produsele transportate vor fi reexportate către Germania. Navele *„Alba Iulia”* și *„Suceava”* au fost primele care au suportat abuzurile autorităților britanice.

„Alba Iulia” a fost interceptată de către autorități militare engleze la 17 februarie 1940, lângă insula Tenedos (Bozcada), comandantul acesteia fiind obligat să schimbe cursul către Malta, unde a fost reținută din ordinul autorităților navale ale Angliei. Conform procedurilor, comandantul a înaintat autorităților britanice un Protest Maritim, cu toate acestea, documentele aflate la bordul navei au fost reținute de către britanici și verificate de către cei în drept, iar comandantul și alți membri ai echipajului au fost interogați de către funcționari ai Serviciului Controlului de Contrabandă de la Baza Malta.

Fără nicio explicație, reprezentanții Biroului Controlului de Contrabandă au acceptat să acorde libertate de navigație vaporului, după ce comandantul acestuia a dat o declarație în privința respectării destinației mărfurilor. Față de atitudinea autorităților britanice, Ministerul român al Afacerilor Străine a intervenit la Londra în ziua 26 februarie 1940, dar, la 21 februarie 1940, nava era deja eliberată.

Cargoul „Alba Iulia” (Sursa: https://marinarii.ro/nava-mixta-alba-iulia/, accesat la 22 septembrie 2023)

Deși se considera că asemenea situații nu se vor repeta, impunerile britanicilor deveneau mai drastice, în condițiile în care atașatul comercial al Marii Britanii la București cerea ca, pentru evitarea unor situații similare, SMR *„să iscălească o declarație prin care acesta se obliga a reține mărfurile ce transportă în portul de destinație prin agenții săi, pe răspunderea sa și până la primirea instrucțiunilor britanice”* (Arh. MAE, fond 71/Anglia, vol. 11, f. 284).



Cargoul „Suceava” (Sursa: https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?184685, accesat la 22 septembrie 2023)

La 7 aprilie 1940, nava *„Suceava”* se afla în cursă spre Izmir, fiind oprită și controlată de către membrii echipajului unei nave de război britanice, care a permis continuarea deplasării spre destinație, cerând comandantului angajamentul scris că, după descărcarea la Izmir a mărfurilor destinate acestui port, să continue drumul la Malta, pentru un al doilea control (AMNR, *fond Ministerul Aerului* și *Marinei,* dosar nr. 4301/1943, f. 151). Ajuns la Malta în ziua de 13 aprilie, vaporul a fost condus în portul Valletta, unde mai mulți ofițeri de marină britanici au solicitat, apoi au reținut, actele de însoțire a mărfurilor cu certificatele de origine.

Intervențiile comandantului la autoritățile britanice au fost fără rezultat, drept pentru care comandantul navei s-a adresat, la 15 și 20 aprilie, SMR din București și Legației României la Londra, fără a primi vreun răspuns, apoi, din nou, Serviciului de Control al Contrabandei din Valletta, reușind, în cele din urmă, să obțină aprobarea pentru plecare în ziua de 22 aprilie.

Abuzurile autorităților de control britanice în primăvara anului 1940 asupra echipajelor navelor *„Alba Iulia”* și *„Suceava”* erau doar începutul situațiilor dificile cu care personalul vapoarelor comerciale române, indiferent de proprietar, s-au confruntat în perioada care a urmat.

La 20 iunie 1940, guvernul condus de către Ion Gigurtu, la cererea autorităților germane, a dispus atât reținerea navelor comerciale britanice și franceze aflate pe Dunăre, cât și arestarea unor *„specialiști”* britanici în domeniul petrolier aflați în România. În acele condiții, guvernul de la Londra a dispus reținerea unor nave comerciale românești aflate la Port Said, Alexandria și Haifa.

REȚINEREA ȘI RECHIZIȚIONAREA NAVEI *„BUCEGI”*

Până la jumătatea lunii februarie 1941, când au fost întrerupte relațiile diplomatice dintre Marea Britanie și România, problema navelor aparținând SMR sau unor armatori, cetățeni români, a rămas fără o rezolvare și o clarificare a situației juridice. La data întreruperii relațiilor diplomatice româno-britanice, situația unor nave românești era următoarea: *„Oltenia”, „Steaua Română”, „Bucegi” și „Ing. Vlasopol”* rechiziționate de către Ministerul Transporturilor de Război din cadrul guvernului englez; navele *„Oltul”, „Siretul”* și *„Prahova”*, aflate în porturi din America de Sud, scoase la vânzare, cu aprobarea guvernului de la București.

La 23 iunie 1940, cargoul *„Bucegi”* se afla ancorat la Port Said, având la bord încărcătură cu destinația Istanbul și Constanța. În contextul divergențelor româno-britanice, în acea zi, autoritățile britanice de la Port Said au notificat căpitanului navei *„Bucegi”* că aceasta se află din acel moment *„în stare de deținere”*, lucru despre care

Ministerul Aerului și Marinei a fost înștiințat imediat, iar la 2 iulie, contraamiralul adjutant Nicolae Păiș l-a informat pe ministrul afacerilor străine, solicitând să se intervină urgent la Londra pentru a se obține permisiunea de plecare a navei către destinație.

Cargoul „Bucegi”
(Sursa: https://www.graptolite.net/Facta_Nautica/press/Bucegi.html, accesat la 22 septembrie 2023)

După o lună de zile, Amiralitatea britanică a permis plecarea vasului pe data de 4 august, cu destinația Istanbul, dar, în aceeași zi, la bordul navei au urcat marinari britanici care l-au obligat pe comandant să conducă vaporul la Haifa, moment în care ofițerul destinat cu reținerea vasului i-a înmânat comandantului o *Notă* din care rezulta că *„vasul mai sus numit este în stare de deținere în acest port și că orice încercare de a mișca vasul fără autorizarea în scris a ofițerului însărcinat cu vasele deținute în acest port va fi socotită ca o violare a deținerii… S-a pus posesie asupra actelor vasului împreună cu documentele de bord”* (Ib., dosar nr. 5530/1940-1941, f. 64).

Din momentul reținerii navei românești, autoritățile britanice au acționat prompt și eficient pentru preluarea navei, în timp ce, la București, Haifa și Ierusalim, partea română acționa pentru obținerea eliberării și reluării deplasării inițial la Istanbul, apoi la Constanța.

După sosirea navei la Haifa, autoritățile britanice au controlat toate documentele aflate în posesia comandantului, a fost inventariată marfa aflată la bord și a fost stabilit programul echipajului românesc. Autoritățile britanice erau interesate de intrarea atât în posesia navei, cât și a unei părți din mărfurile aflate la bord, astfel că au acționat rapid și eficient, așa cum li se ceruse de la Londra. Deși partea română a încercat să închirieze sau vândă nava autorităților britanice, atitudinea acestora a fost fermă, decizia de rechiziționare fiind definitivă.

După mai multe discuții cu autoritățile britanice din Palestina, la 21 septembrie 1940 au fost repatriați 20 de marinari români din Basarabia, iar la 24 noiembrie 1940, încă 27 de marinari au plecat spre țară, la bord rămânând 14 oameni, conform cerințelor formulate de către autoritățile portuare din Haifa. Cei 14 membri ai echipajului au rămas la bordul navei până în ziua de 2 decembrie 1940, când au fost debarcați de către autoritățile britanice.

Rechiziționarea navelor Societății „Steaua Română”

Petrolierele *„Steaua Română”* și *„Oltenia”*, a căror valoare era estimată la 500 de mii de lei, la care se adăuga cea a mărfii, de 140 de mii de dolari, au fost reținute în ziua de 12 iunie 1940 la Alexandria, în Egipt, până la 10 septembrie 1940, când au fost transferate în portul Mombasa, unde, la începutul lunii ianuarie 1941, au fost rechiziționate.

Petrolierul „Oltenia” și comandantul Alexandru Dragoș
(Sursa: https://furcuta.blogspot.com/2010/12/romanian-oil-tanker.html?m=1, accesat la 2 septembrie 2023)

Odiseea navei *„Oltenia”* a început în primăvara anului 1940, când a plecat în ultima sa cursă din portul Constanța pentru voiaj în Marea Mediterană. Din ordinul Societății *„Steaua Română”*, Constanța, în ziua de 11 iunie 1940, nava a fost dusă la Alexandria pentru a fi pusă la dispoziția autorităților britanice, de unde, după câteva zile, a plecat la Port Said, iar de acolo la Suez, unde a primit ordin să meargă la Abadan. În ziua de 17 august 1940, nava a părăsit portul Suez cu destinația Aden, unde comandantul navei a primit ordin să meargă la Mombasa (Kenya). După o perioadă de incertitudine în privința viitorului, la 16 octombrie 1940, comandantul navei a primit ordinul de rechiziționare a vasului și trecerea acestuia sub pavilion englez. În acele condiții, toți membrii echipajului au optat pentru repatriere, la bordul

navei rămânând 3 ofițeri și 7 marinari pentru predarea navei. Cei 10 marinari au plecat la Bombay pentru a fi repatriați prin Iran, dar, în cele din urmă, marinarii români au ajuns într-un lagăr de prizonieri din Palestina.

După rechiziționare, nava a fost redenumită *„Oltenia II”*[1], a efectuat transporturi de produse petroliere conform celor stabilite de către noul *„proprietar”*, având o soartă nedorită, fiind torpilată și scufundată la 8 ianuarie 1943 de către submarinul german U-436.

Nava *„Steaua Română”* a fost dusă în portul Alexandria, unde, la 12 iunie 1940, a fost reținută de către Amiralitatea britanică. Comandantul navei a fost obligat să se conformeze ordinelor britanicilor, să urmeze cursul de navigație impus de către aceștia prin Canalul Suez la Port Said, apoi la Mombasa, unde, la 16 octombrie 1940, a fost rechiziționată în mod oficial de către căpitănia portului. Nava a rămas ancorată în portul Mombasa, cu parte din echipajul românesc la bord pentru o perioadă îndelungată, dublat de către marinari englezi, în condiții incerte referitoare la soarta acestuia.

La data rechiziționării, la bordul petrolierului *„Steaua Română”* se afla un echipaj format din 36 de marinari, din care 21 au fost repatriați, iar 15 au rămas la bord, care, în cele din urmă, au fost reținuți și trimiși pentru internare într-un lagăr de prizonieri din India (Arh. MAE, fond Problema 214/Anglia 38, 1940-1955).

În anii războiului, petrolierul *„Steaua Română”* a efectuat transporturi de materiale combustibile lichide în Oceanul Atlantic și Oceanul Indian, fiind în permanență sub amenințarea submarinelor germane și japoneze, care efectuau atacuri asupra vaselor comerciale și de război sub pavilion britanic ce acționau în aceste spații maritime.

Nava a supraviețuit războiului, fiind utilizată de către Ministerul Transporturilor de Război până la 4 martie 1947, când a fost vândută *„Chr. Salvesen & Co”* și redenumită *„Polar Maid”*. Noul proprietar a utilizat-o ca navă de aprovizionare pentru porturile Hawke Harbour Labrador și Georgia de Sud, până în anul 1957, când a fost scoasă din serviciu și dezmembrată în șantierul de la Rosyth, Scoția[2].

Rechiziționarea navei „Inginer N. Vlassopol”

În luna septembrie 1939, vasul *„Ing. N. Vlassopol”* a plecat din Constanța cu destinația Anglia, iar la începutul războiului, proprietarul a dispus ca nava *„să fie întrebuințată în serviciul Angliei și pentru cauza aliaților, evitând, astfel, ca acest vas*

[1] *Oltenia II British Steam tanker*, http://www.uboat.net/allies/merchants/ship/2572.html, accesat la 12 septembrie 2023.
[2] Despre utilizarea navei după 1947, vezi: *Tales a „Vindi Boy”, Part Four: Polar Maid Adventure*, https://merchantships.tripod.com/vinditales4.html, accesat la 12 august 2023.

să cadă în mâna germanilor, așa cum s-a întâmplat cu vasul Jiul" (Arh. MAE, fond Anglia 38, 1940-1955, Problema 214). În decembrie 1940, abia sosită din Canada, nava a fost rechiziționată de către Ministerul britanic al Marinei, invocându-se baza juridică internă și internațională, deși, la acea dată, nu existau motive întemeiate pentru o asemenea acțiune. La 3 ianuarie 1941, nava a fost confiscată de către autoritățile britanice, gest care a atras reacția părții române prin utilizarea căilor diplomatice, pentru clarificarea situației vaporului și echipajului.

După rechiziționare, la 15 februarie 1941, nava a fost redenumită *„Hampton Lodge"*, apoi utilizată pentru transporturi de mărfuri între Canada și Marea Britanie, fiind scufundată la 21 ianuarie 1943 în Marea Mediterană, după ce a fost lovită cu trei bombe de către un avion JU-88 german, în ziua de 20 ianuarie.

NAVELE DIN PROPRIETATEA LUI ALEXANDRU VLASOV

Alexandru Vlasov (1880-1961) a fost unul dintre armatorii care a înființat în România o societate de navigație în urma achiziționării a trei nave: *„Oltul", „Prahova" și „Siretul''*, care au navigat până la un moment dat sub pavilion românesc, pentru ca, în anii celui de Al Doilea Război Mondial, să fie vândute sau rechiziționate de către autoritățile britanice și americane, apoi, redenumite, au navigat sub diverse pavilioane.

Situația navelor s-a complicat în primăvara și vara anului 1940, în contextul evoluției nefavorabile a situației pentru Marea Britanie, astfel că Alexandru Vlasov a înființat la New-York compania *„Alvion Steamship Corporation"*, înregistrată în Panama, apoi, *„Compania Argentina de Navigacion de Ultramar SA"* (CANUMAR), navele circulând sub pavilion românesc sau de convenienței.

După 22 iunie 1941, navele sub pavilion românesc nu mai erau în siguranță în Oceanul Atlantic, astfel că Alexandru Vlasopol a decis înstrăinarea vaporului *„Oltul"* unei companii sud-americane, *„Prahova"*, de către nord-americani, iar *„Siretul"* a fost capturat și trecut în serviciul Ministerului Transporturilor de Război din Marea Britanie.

„Siretul" a fost capturat la 27 mai 1940 lângă Insulele Capului Verde de către forțele navale britanice și obligat să-și schimbe cursul spre Cadiz, sub escortă militară. După o lungă perioadă de inactivitate, în care a fost blocată în port, din august 1942, a fost denumită *„Omega"*, a fost pusă la dispoziția *„Navigation & Coal Trade Co Ltd"*, o companie britanică înființată de către Alexandru Vlasov, rechiziționată, la rândul său, de către Ministerul Transporturilor de Război al Marii Britanii. După încheierea războiului, nava a continuat să rămână la dispoziția Ministerului Transporturilor de Război britanic până în anul 1947, când a fost înapoiată proprietarului.

„Oltul" a plecat la 22 iulie 1940 din portul Buenos Aries cu destinația Genoa, la data de 9 august a intrat în portul Recife (Brazilia), unde comandantul a solicitat Consulatului britanic un *„navicert"*, cerință refuzată. La 28 decembrie 1940, vaporul a fost vândut societății *„Bolphin Company Inc"* din Panama, schimbându-i-se numele în *„Esmeralda"*. La 6 noiembrie 1941, vasul a devenit proprietatea societății *„Compania Argentina de Navegacio de Ultramar"* din Buenos Aires. După octombrie 1942, situația navei *„Oltul"* nu este cunoscută, doar faptul că, sub noul său nume, a navigat sub pavilion argentinian.

NAVE COMERCIALE RECHIZIȚIONATE ȘI VÂNDUTE ÎN SUA

În primăvara anului 1940, în porturile din SUA ajunseseră și fuseseră încărcate cu materiale destinate României și altor state navele *„Sulina"* și *„Suceava"*, care, după îndeplinirea tuturor formalităților privind navigația în apele internaționale, au plecat și ajuns în portul Constanța. Alte două vapoare, care navigau sub pavilion românesc, *„Prahova"* și *„Moldova"*, aparținând unor armatori, s-au aflat în apele teritoriale ale SUA, fiind supuse unor măsuri restrictive, astfel că proprietarii au încercat să rezolve problemele cu care s-au confruntat, care le-au adus mari prejudicii financiare pe termen scurt și lung. Chiar în acel context, avându-se în vedere că diferite ministere achiziționaseră materii prime, material militar și piese de schimb, la București s-a decis trimiterea la New York, în prima sa cursă, a cargoului *„Mangalia".*

Cargoul „Mangalia" într-o cursă fără întoarcere

Ajunsă la destinație, după descărcarea mărfurilor de la bord, nava a fost încărcată, urmând să plece spre țară la 2 iulie 1940. La 24 iunie 1940, nava a fost blocată în apele teritoriale ale SUA, cel mai probabil la solicitarea guvernului britanic. Prin urmare, autoritățile române au intervenit pe căi diplomatice la Londra pentru obținerea libertății de navigație. În iulie 1940, la Constanța, se considera că *„Mangalia"* nu era reținut, doar i s-a ordonat să rămână la New York până la obținerea liberei navigații din partea guvernului britanic, ceea ce nu s-a întâmplat, astfel că nava a rămas în portul New York[3].

În acele condiții, s-a propus și aprobat vânzarea mărfurilor care fuseseră încărcate. Situația s-a complicat în condițiile în care, la 10 octombrie 1940, Congresul SUA a adoptat o lege prin care președintele putea autoriza rechiziționarea anumitor articole și material pentru nevoile SUA și pentru alte scopuri, măsură care viza și România, astfel că toate disponibilitățile românești aflate în SUA au fost blocate.

[3] Despre istoria navei *„Mangalia"*, pe larg, în Ion Giurcă (2021). *Rechiziționarea cargoului „Mangalia" în 1941. Un diferend româno-american*. București: Editura Militară.

Cargoul „Mangalia” la New York, 1941 (Sursa: U.S. National Archives, RG-19-LCM, https://www.navsource.org/archives/09/13/130046.htm, accesat la 22 septembrie 2023)

Coste Brutus, însărcinatul cu afaceri la Washington, a intervenit fără succes la Departamentul de Stat pentru a obține unele înlesniri în privința navei și a mărfurilor, în condițiile în care măsura se aplica și altor state. Prin urmare, alături de vânzarea mărfurilor, guvernul roman a autorizat vânzarea de către SMR a cargoului *„Mangalia”*. Atât vânzarea mărfurilor, cât și a navei au fost un eșec, cauzele fiind determinate de decizii târzii, adoptate la București, dar și de proceduri stabilite de către autoritățile americane, care vizau un curs al acțiunii favorabil lor. Dovadă, în acest sens, este implicarea Trezoreriei SUA în cunoașterea situației mărfurilor încărcate pe nava *„Mangalia”*, dovadă că cei interesați știau să-și apere interesele invocând legislația și ordine ale președintelui SUA.

Pe fondul situației grele din Oceanul Atlantic, unde britanicii pieduseră cea mai mare parte a navelor de transport, la Washington se luau decizii care vizau securitatea și apărarea națională a SUA. Prin urmare, la 7 mai 1941, membrii Camerei Reprezentanților din Congresul SUA au votat o lege prin care autoriza președintele țării să ordone rechiziționarea vaselor străine refugiate în porturile americane, astfel că soarta navei *„Mangalia”* era previzibilă, autoritățile de la București fiind informate prompt. În baza noii legi, la 24 iunie 1941, Comisia Maritimă a SUA a stabilit și transmis celor supuși deciziei Congresului și președintelui modalitatea de înștiințare a comandanților de navă privind rechiziționarea.

A doua zi, reprezentanți ai Comisiei Maritime a SUA au urcat la bordul navei *„Mangalia”*, unde, conform procedurilor stabilite în caz de rechiziționare a unui vapor străin aflat în apele teritoriale ale SUA, au afișat la un loc vizibil preavizul de preluare a navei. Față de gestul autorităților americane, la 19 iulie 1941, în numele

guvernului român, Coste Brutus a înaintat Departamentului de Stat un protest în care se arăta că *„Guvernul român nu recunoaște legalitatea rechiziționii și își rezervă toate drepturile la proprietatea vasului și la despăgubiri”* (Arh. MAE, fond SUA/71, Pachet nr. 214 SUA, vol. 1, f. 116). În zilele ce au urmat, Comisia Maritimă a procedat la inventarierea vasului, finalizată la 2 iulie 1941, zi care a marcat momentul pierderii definitive a motonavei *„Mangalia”.*

După ce a fost reparată, transformată și adaptată nevoilor forțelor navale ale SUA, nava, redenumită *„Pleiades AK-47”*, a fost utilizată în transporturi de materiale către porturi din Europa, a supraviețuit războiului, a rămas în posesia SUA, fără a fi returnată autorităților române, în pofida demersurilor întreprinse în perioada 1945-1959.

Rechiziționarea de către SUA a motonavei „Prahova”

La 9 iunie 1940, nava se afla în SUA, la Hampton Roads (Virginia), de unde a plecat imediat la New York, portul Charleston, pentru descărcarea mărfurilor de la bord. După ce a fost încărcată cu mărfuri la Charleston, nava *„Prahova”* a plecat în cursă la Los Angeles, apoi a navigat în lungul coastei de vest a SUA. La 17 decembrie 1940, nava a intrat în coliziune cu un alt vapor, fiind grav avariată și trimisă pentru reparații în docul San Pedro, pentru ca, apoi, să fie transferată unui armator de la *„Alvion Steamship Company”*, context în care denumirea acesteia a fost schimbată în *„Tropicus”*, la bordul acesteia fiind arborat pavilionul statului Panama.

Vaporul „Prahova” (Sursa: http://www.tynebuiltships.co.uk/P-Ships/prahova1922.html, accesat la 2 septembrie 2023)

A fost momentul în care nava și-a pierdut definitiv identitatea românească. Prin această acțiune, Alexandru Vlasov a încercat să salveze nava de la o eventuală rechiziție din partea SUA. La 8 septembrie 1942, nava *„Tropicus”* a fost rechiziționată de către autoritățile SUA și redenumită *„Cloverbank”*, argumentele autorităților din SUA fiind asemănătoare cu cele din cazul cargoului *„Mangalia”*, fiind utilizată pentru transporturi maritime pe toată durata războiului. După încheierea războiului, nava a fost trecută în compunerea companiei *„CIA. Argentina de Navigación de Ultramar”*, efectuând transporturi comerciale între Argentina și Brazilia.

Vaporul a fost returnat lui Alexandru Vlasov în anul 1947, după ce i-a fost redat numele de *„Tropicus”*, în baza unui document emis de către Comisia Maritimă a Statelor Unite ale Americii, intitulat *„Depunere de justă compensație”.*

Vânzarea navei „Moldova”

Vaporul *„Moldova”* aparținea Societății *„Vlassopol”*, plecase din portul Constanța în toamna anului 1939, a navigat în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic până la Buenos Aires, unde prezența sa era consemnată în ziua de 11 februarie 1940.

De la Buenos Aires, nava *„Moldova”* a navigat spre Marea Caraibilor, a trecut prin Canalul Panama, ancorând la Puerto Eten, în Peru, de unde a plecat în Europa, ajungând la Marsilia spre sfârșitul lunii mai 1940. În toamna anului 1940, nava se afla în porturi de pe coasta de vest și est a SUA, plecând de la New York spre Kobe, unde a fost vândută la 1 februarie 1941, pavilionul acesteia fiind predat reprezentantului României la Tokio. Acesta a fost momentul în care nava *„Moldova”* a fost scoasă din evidențele Ministerului Aerului și Marinei.

PIERDEREA UNOR NAVE COMERCIALE ÎN MAREA NEAGRĂ

Întrebuințarea navelor comerciale românești în Marea Neagră în perioada 1941-1944 s-a realizat conform concepției comandamentului naval german instalat la Constanța, în baza *„Contractului de* închiriere *nr. 11011”*, semnat de SMR în calitate de armator, la 20 octombrie 1941, cu Marina de Război germană, reprezentată prin Comandamentul *„Amiral German Marea Neagră”*, în calitate de beneficiar, prin care statul roman închiria, numai pentru porturile accesibile vaselor din Marea Neagră, inclusiv Istanbul, navele: *„Balcic”, „Câmpina”, „Carol I”, „Oituz”, „Peleș”, „Suceava”, „Danubius”, „România”, „Durostor”, „Ardeal”, „Carpați”, „Sulina”, „Cavarna”*, valabil pe durata ostilităților din Rusia, fiecare dintre părți având obligația de a-l denunța pentru fiecare navă în parte cu un preaviz de zece zile (Arh. MAE, fond 71/România, 1941-1943, Probleme militare, vol. 365, f. 223-225).

Contractul prevedea că vasele închiriate puteau fi utilizate de către germani atât în porturile accesibile din Marea Neagră, cât și în Istanbul. Perioada de închiriere era limitată la durata ostilităților din Rusia, părțile putând să-l denunțe cu un preaviz de 10 zile. Indiferent de tipul lor, vasele puteau transporta materiale necesare ducerii operațiilor militare, capturi și prizonieri de război. S-a prevăzut ca vasele să navigheze sub pavilion românesc, echipajele să fie formate din marinari români, parte dintre aceștia putând fi înlocuiți doar cu acordul SMR.

În caz de pierdere a unei nave, statul german se obliga ca, în cel mult un an, să returneze statului român o altă navă, cu aceleași caracteristici. De asemenea, germanii urmau să plătească primele de asigurare a echipajelor la o firmă din România, valoarea acestora fiind de 100 de ori salariul și sporurile lunare.

Cele mai multe dintre navele închiriate Germaniei au fost scufundate de 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”*[4]. Fiecare dintre navele enumerate își are o istorie glorioasă și tragică, echipajele acestora făcându-și datoria, cele mai multe cu jertfa supremă.

Cargoul „Ardealul” (Sursa: https://marina-noastra.ro/2021/12/13/flota-noastra-comerciala-distrusa-in-cel-de-al-doilea-razboi-mondial/, accesat la 22 septembrie 2023)

[4] Pe larg, în *Flota noastră comercială distrusă în anii celui de Al Doilea Război Mondial*, https://marina-noastra.ro/2021/12/13/flota-noastra-comerciala-distrusa-in-cel-de-al-doilea-razboi-mondial/, accesat la 23 septembrie 2023.

DEMERSURI PENTRU RECUPERAREA NAVELOR RECHIZIȚIONATE DE CĂTRE SUA ȘI MAREA BRITANIE

Din momentul reținerii și, apoi, al rechiziționării navelor SMR și armatorilor ale căror nave străbăteau mările lumii sub pavilion românesc, autoritățile de la București și proprietarii au acționat pentru recuperarea fizică a vapoarelor, a contravalorii lor și a pagubelor financiare suportate în perioada de la reținere până la transmiterea declarației de război de către autotitățile noastre guvernelor de la Londra și Washington.

În SUA, pe toată durata războiului și după încheierea acestuia, autorităților române au acționat pentru recuperarea cargoului *„Mangalia”* și rezolvarea unor litigii în legătură cu mărfuri aflate la bordul navei. Finalizarea litigiului care a trenat șapte ani a fost defavorabilă statului român, iar modul de soluționare a diferendului rămâne discutabil, în condițiile în care credem că s-a acționat într-o manieră care a dezavantajat autoritățile de la București, într-un context în care relațiile româno-americane erau departe de normalitatea existentă după încheierea Tratatului de Pace la Paris, dar de înțeles în condițiile declanșării *„Războiului Rece”*.

Trecerea României de partea Națiunilor Unite a fost urmată de reluarea relațiilor politice, economice, diplomatice și culturale cu SUA și Marea Britanie, în contextul în care URSS avea libertate de a-și impune voința în teritoriul României, invocând prevederile Convenției de Armistițiu semnată la 12 septembrie 1944. Reprezentanții SUA și ai Marii Britanii veniți la București au acționat în conformitate cu instrucțiunile primite și în privința cererilor românești în legătură cu navele pierdute.

Reluarea demersurilor pentru recuperarea fizică sau valorică a navei *„Mangalia”* este consemnată în toamna anului 1944, la 25 septembrie, ministrul subsecretar de stat al Aerului, generalul Ermil Gheorghiu, fiind informat de către directorul afacerilor economice din cadrul Ministerului Afacerilor Străine despre vânzarea de către Departamentul Trezoreriei al Statelor Unite a materialelor de aviație aflate pe cargoul *„Mangalia”* prin intermediul casei de avocatură *„WM. Müller&Co.Inc”*.

În februarie 1946, ca urmare a deciziilor adoptate la Conferința Miniștrilor Afacerilor Externe ai URSS, SUA și Marii Britanii, desfășurată la Moscova în perioada 16-26 decembrie 1945, guvernele de la Washington și Londra au recunoscut executivul de la București, iar nivelul reciproc de reprezentare a fost ridicat de la cel de reprezentant politic la cel de legație.

În demersurile pentru recuperarea navei, SMR solicita ca motonava să-i fie restituită, iar în cazul că a fost pierdută, să fie înlocuită cu o navă de același tip sau una similară, având în vedere că a fost sechestrată. Partea română a reușit

să documenteze bine situația navei *„Mangalia”*, astfel că, la 7 martie 1956, executivul de la București a înaintat guvernului american o *„Notă”* prin care propunea o întâlnire a delegațiilor celor două state, care să analizeze și să reglementeze problemele economice și financiare neclarificate, să găsească căile și mijloacele pentru relansarea schimburilor economice dintre cele două state. Răspunsul de la Washington a fost favorabil, stabilindu-se ca întâlnirea să aibă loc la București, între 15 octombrie și 3 noiembrie 1956. Pentru acea întâlnire, între documentele pregătite și transmise la Ministerul Afacerilor Străine s-a aflat și *„Nota privind problema vasului ‹Mangalia› plecat la New York și rechiziționat acolo de către autoritățile americane în anul 1941”* (Arh. MAE, Problema 214 SUA, 1944-1959, vol. 1, f.f.n.), în care se formula ca o cerință imediată obținerea ca document oficial a legii americane de rechiziție din 1941, care să constituie bază de discuție în cadrul negocierilor în curs de desfășurare. Partea română dădea o anumită interpretare prevederii din Tratatul de Pace, în sensul că articolul respectiv nu era aplicabil în cazul navei *„Mangalia”*, întrucât România nu avea de făcut vreo reclamație în legătură cu rechiziționarea vasului de către autoritățile americane, ci doar solicita să i se restituie vasul sau răscumpărarea lui de către americani. Răspunsul din SUA a venit la 14 decembrie 1959, când s-au transmis documentele solicitate, dar gestul nu a avut menirea de a soluționa diferendul româno-american în privința navei rechiziționate în 1941, ci doar de a prezenta cadrul legal al SUA în baza căruia s-a acționat. Este cât se poate de clar că nici în anul 1959 nu exista vreo speranță în privința recuperării navei sau plății contravalorii acesteia. Lucrurile par să fi fost rezolvate câteva luni mai târziu, când, la 30 martie 1960, la Washington, a fost semnat un *„Acord între România și SUA prin care sunt lichidate diversele probleme financiare pendinte între cele două țări. Totodată, este publicată o Declarație cu privire la dezvoltarea relațiilor comerciale între cele două țări”* (*Politica externă a României*, 1986, p. 268).

Demersurile întreprinse la Londra în legătură cu rechiziționarea navelor comerciale românești a fost complicat, complex și de durată, fiind posibil abia după 15 februarie 1946, când cele două state au agreat reciproc reprezentanții lor. Ziua de 12 aprilie 1946 a marcat începutul relațiilor directe între România și Regatul Marii Britanii și al Irlandei de Nord, problemele vaselor maritime și a marinarilor români din teritoriile imperiului britanic fiind discutate direct între reprezentanții celor două state, fapt ce asigura, cel puțin teoretic, posibilitatea unei soluționări mai rapide a problemelor divergente între cele două state. O primă tentativă pentru recuperarea pagubelor generate de rechiziționarea navelor comerciale românești a aparținut lui Gheorghe Navrea, comandantul petrolierului *„Steaua Română”*,

încă din perioada când se afla în lagărul de prizonieri de la Dehra Dun. Au urmat demersurile proprietarilor navelor rechiziționate de către britanici-SMR, Societatea *„Steaua Română”* și societatea lui Spiridon Vlassopol, care au generat discuții între instituțiile britanice cu loc și rol decizional în legătură cu satisfacerea cerințelor părților vătămate.

În condițiile în care ministerele britanice conștientizau că cerințele armatorilor și proprietarilor români ai navelor rechiziționate erau justificate, problema principală era aceea de a găsi soluția avantajoasă pentru evitarea plăților. Pe de altă parte, autoritățile de la Londra, prin reprezentanții lor la Moscova și București, în mare majoritate personal al serviciilor secrete britanice[5], au acționat pe toate căile pentru a contracara cererile proprietarilor români, în scopul ajungerii la o înțelegere cu autoritățile sovietice de la Moscova și București, chiar cu Veaceslav Molotov în perioada Conferinței de la Potsdam (16 iulie-2 august 1945) și ulterior. Corespondența dintre diferite personalități ale vieții politice britanice constituie o dovadă a preocupărilor pentru găsirea unei soluții avantajoase politic și financiar pentru guvernul de la Londra.

O poziție tranșantă a autorităților britanice față de revendicările legitime ale proprietarilor români ai navelor maritime a fost exprimată la 24 iulie 1945 de către Ministerul de Externe britanic, într-o scrisoare către șeful Trezoreriei Marii Britanii, căruia i se solicita să găsească o justificare pentru evitarea plății despăgubirilor către proprietari. Mai mult, se sugera solicitarea de despăgubiri statului român pentru reținerea navelor britanice pe Dunăre în vara anului 1940, cât și faptul că rezolvarea diferendului trebuia să revină Trezoreriei și Ministerului de Război. Abordarea britanicilor avea la bază și prevederile unui acord româno-rus, semnat la 19 iulie 1945, privind constituirea Societății pe acțiuni de Navigație sovieto-română *„Sovromtransport”*[6], în scopul declarat de a gestiona recuperarea datoriilor României față de Uniunea Sovietică. În acea viziune, la 2 august 1945, Ministerul de Externe de la Londra a lansat ideea că *„...motivele noastre de protest ar fi mai bine bazate pe argumentul că Acordul rus/român este o încălcare a articolului 11 din armistițiu mai degrabă decât pe motivul că acordul este discriminatoriu”* (National Archives Kew). Se avea în vedere prevederea din Convenția de armistițiu conform căreia: *„România va plati despăgubiri pentru pierderile pricinuite în România proprietăților celorlalte*

[5] Pe larg, în Sorin Aparaschivei (2020). *Serviciul britanic de informații în România (1916-1950).* București: Editura Militară, pp. 273-368.

[6] *Monitorul Oficial al României*, nr. 172, 1 august 1945, pp. 6583-6586.

State Aliate și naționalităților lor, pe timpul războiului, despăgubiri a căror sumă va fi fixată la o dată ulterioară”[7].

Chestiunea în discuție privea navele *„Ing. N. Vlassopol”, „Bucegi”, „Steaua Română”* și *„Oltenia”*, despre care britanicii *„argumentau”* rechiziția cu *„Reglementările de Apărare ale Regatului Unit Colonial”*, susținând că: *„Guvernul Majestății Sale ar fi pe deplin îndreptățit să întreprindă orice măsuri care îi sunt în stare să interzică orice drept legal de a cere despăgubiri cu privire la perioada de rechiziție pe care o poate propune Guvernul României... Prin interzicerea dreptului legal de a cere despăgubiri, ne-am putea pune în situația de a putea plăti o compensație în schimbul unui gest echivalent din partea Guvernului României”* (National Archives Kew, fond Foreign Office, General, 1945, 371, dosar nr. 953, f.f.n.). În cele din urmă, guvernul britanic a găsit o altă motivație pentru a nu plăti despăgubiri părții române: *„Numai unul dintre aceste vapoare, Ing. Vlassopol, a fost rechiziționat în această țară”* (Ib.).

Totuși, guvenul britanic nu a găsit soluția convenabilă, inatacabilă, pentru a nu plăti despăgubiri, astfel că a acționat pentru impunerea unei prevederi în Tratatul de Pace cu România, la capitolul destinat problemelor economice, lucrând în acest sens cu reprezentanții SUA și ai URSS. Prin urmare, conform prevederilor Articolului 30, România renunța la *„reclamațiuni în legătură cu deciziunile sau ordonanțele Tribunalelor de Prize ale unor Puteri Aliate sau Asociate, România acceptând să recunoască ca valabile și obligatorii toate deciziunile și ordonanțele acestor Tribunale de Prize, pronunțate la 1 Septemvrie 1939, sau după această dată, cu privire la vase românești, mărfuri românești sau la plata cheltuielilor”* (Ib.).

În pofida prevederilor Tratatului de Pace, la 10 aprilie 1953, Ministerul Transporturilor solicita Ministerului Afacerilor Străine, Direcției Tratatelor, un aviz referitor la situația juridică a navelor *„Bucegi”, „Steaua Română”, „Oltenia”* și *„Inginer N. Vlassopol”: „să ne comunicați părerea Dvs. dacă putem considera că aceste vase sunt încă proprietatea noastră, sau dacă englezii ar fi îndreptățiți să le considere drept capturi de război”* (Arh. MAE, fond 38/Anglia, Problema 214, 1940-1955, dosar Vase sub pavilion românesc rămase în ape engleze, 1940-1955, f.f.n.).

La 1 septembrie 1953, printr-o *„Notă”*, Ministerul Afacerilor Străine comunica solicitantului că: *„La începutul lunei iunie 1940, guvernul român, sub influența guvernului german, nu a autorizat operațiunea de înscriere sub pavilion englez a flotei franceze de pe Dunăre, flotă care, din cauza precipitării evenimentelor*

[7] *Convenție de Armistițiu din 12 septembrie 1944 între guvernul român, pe de o parte, și guvernele Uniunii Sovietice, Regatul Unit și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte*, https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/31, accesat la 22 septembrie 2023.

din Franța, fusese vândută Angliei. De asemenea, sub presiunea guvernului hitlerist, la începutul lunii iulie 1940, guvernul român a interzis ieșirea vaselor britanice de pe Dunăre" (Ib.).

După ce prezenta situația fiecărui vas, autorul *„Notei"* aprecia că măsura luată de către britanici a fost una de retorsiune în cazul navelor *„Bucegi", „Steaua Română"* și *„Oltenia"*, care, în final, au fost rechiziționate, de captură de război în cazul vaporului *„Ing. Vlassopol"*, apoi rechiziționat.

În contextul situației de după război, Spiridon Vlassopol a acționat în nume propriu pe lângă autoritățile britanice pentru recuperarea pagubei, astfel că, în anii 1950-1951, partea britanică a realizat o detaliată documentare asupra situației proprietarului și navei sale, care a constituit baza de discuții și analiză în cadrul unui proces desfășurat la Londra, la sfârșitul căruia completul de judecată a decis acordarea unei despăgubiri pentru perioada în care a fost reținută și utilizată de către autoritățile britanice.

CONCLUZII

Situația navelor comerciale românești începând cu anul 1939, chiar înainte de declanșarea războiului, a fost una dificilă, care, în condițiile evoluției situației geopolitice și geostrategice din anul 1940, a devenit din ce în ce mai complicată, ajungându-se până la pierderea fizică sau valorică a acestora. Relațiile cu Germania după 1939, impunerile acesteia din 1940 în privința navelor britanice și franceze de pe Dunăre, au dus la agravarea relațiilor cu Marea Britanie și SUA și la reacția lor în privința navelor comerciale românești. Tot ca urmare a relațiilor cu Germania în perioada războiului, au fost pierdute, cu o excepție, navele comerciale închiriate care au operat în Marea Neagră.

După încheierea războiului, situația nu a evoluat în bine pentru România în privința navelor comerciale, a recuperării fizice sau valorice a acestora, în condițiile în care cei trei mari aliați, SUA, URSS și Marea Britanie, aflați în aceeași situație în privința rechiziționării unor nave românești, au găsit soluția convenabilă în privința rezolvării problemei în favoarea lor.

În privința obligațiilor asumate de Germania referitor la pierderea navelor românești închiriate și utilizate, partea română nu a pus vreodată problema.

Analiza contextului și a condițiilor în care flota comercială a României a fost pierdută în anii celui de Al Doilea Război Mondial demonstrează, asemănător altor situații, că, în relațiile cu marile puteri, statele mici, totdeauna considerate a fi cu interese limitate, suferă înfrângeri atunci când interesele celor mari o cer. Nu a fost doar cazul României.

BIBLIOGRAFIE:

1. Aparaschivei, S. (2020). *Serviciul britanic de informații în România (1916-1950).* București: Editura Militară, pp. 273-368.
2. Arhivele Militare Naționale Române (AMNR), *fond Microfilme*, rola P 3.1164, c. 692, 693; *fond Ministerul Aerului și Marinei,* dosar nr. 4301/1943, f. 151; dosar nr. 5530/1940-1941, f. 64.
3. Arhivele Ministerului Afacerilor Externe (MAE), *fond Anglia 38, 1940-1955, Problema 214,* dosar Vase sub pavilion românesc în ape engleze, f.f.n.; *fond 71/Anglia,* vol. 11, f. 284; *fond Problema 214/Anglia 38, 1940-1955*, dosar Vase românești în apele engleze, f.f.n.; *fond SUA/71, Pachet nr. 214 SUA,* vol. 1, f. 116; *fond 71/România, 1941-1943, Probleme militare*, vol. 365, f. 223-225; *Problema 214 SUA, 1944-1959*, vol. 1, f.f.n.; *fond 38/Anglia, Problema 214, 1940-1955*, dosar Vase sub pavilion românesc rămase în ape engleze, 1940-1955, f.f.n.
4. *Convenție de Armistițiu din 12 septembrie 1944 între guvernul român, pe de o parte,* şi *guvernele Uniunii Sovietice, Regatul Unit* şi *Statele Unite ale Americii, pe de altă parte*, https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/31, accesat la 22 septembrie 2023.
5. *Flota noastră comercială distrusă în anii celui de Al Doilea Război Mondial*, https://marina-noastra.ro/2021/12/13/flota-noastra-comerciala-distrusa-in-cel-de-al-doilea-razboi-mondial/, accesat la 23 septembrie 2023.
6. Giurcă, I. (2021). *Rechiziționarea cargoului „Mangalia" în 1941. Un diferend româno-american*. București: Editura Militară (pe larg, despre istoria navei *„Mangalia"*).
7. *Monitorul Oficial al României*, nr. 172, 1 august 1945, pp. 6583-6586.
8. National Archives Kew, *fond Foreign Office, General, 1945, 371*, dosar nr. 953, f.f.n.
9. *Oltenia II British Steam tanker*, http://www.uboat.net/allies/merchants/ship/2572.html, accesat la 12 septembrie 2023.
10. *Politica externă a României. Dicționar cronologic* (1986). București: Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, p. 268.
11. *Tales a „Vindi Boy", Part Four: Polar Maid Adventure*, https://merchantships.tripod.com/vinditales4.html, accesat la 12 august 2023.
12. U.S. National Archives, RG-19-LCM, https://www.navsource.org/archives/09/13/130046.htm accesat la 22 septembrie 2023.
13. https://furcuta.blogspot.com/2010/12/romanian-oil-tanker.html?m=1, accesat la 2 septembrie 2023.
14. https://marina-noastra.ro/2021/12/13/flota-noastra-comerciala-distrusa-in-cel-de-al-doilea-razboi-mondial/, accesat la 22 septembrie 2023.
15. https://marinarii.ro/nava-mixta-alba-iulia/, accesat la 22 septembrie 2023.
16. https://www.graptolite.net/Facta_Nautica/press/Bucegi.html, accesat la 22 septembrie 2023.
17. http://www.tynebuiltships.co.uk/P-Ships/prahova1922.html, accesat la 2 septembrie 2023
18. https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?184685, accesat la 22 septembrie 2023.