

DAREA DE SEAMĂ ASUPRA ACTIVITĂȚII SERVICIULUI MARITIM ROMÂN DE LA 6 SEPTEMBRIE 1940 LA 6 NOIEMBRIE 1942

*dr. Gabriel-George PĂTRAȘCU**

Istoria de o jumătate de secol a Serviciului Maritim Român, a suscitât interesul istoricilor civili și militari, interes materializat prin apariția între anii 1995 – 2022, a unor lucrări, albume și articole referitoare la această instituție de navigație civilă, care a funcționat între anii 1895 - 1945¹.

Arhivele militare române păstrează unele documente referitoare la Serviciul Maritim Român, în special pentru anii 1940 – 1945, când a făcut parte din Subsecretariatul de Stat pentru Marină al Ministerului Apărării Naționale. Unele dintre acestea au fost valorificate din punct de vedere științific, altele, în funcție de interese sau necesități, vor fi la rândul lor studiate. Un document în acest sens îl constituie și o dare de seamă, asupra activității desfășurată între anii 1940 – 1942, de către Serviciul Maritim Român, care se regăsește în fondul de arhivă creat de Comadamentul Marinei Regale, pe anul 1942.

În urmă cu 80 de ani, în luna noiembrie a anului 1942, directorul general al Serviciului Maritim Român, comandor Gheorghe Constantin, a înaintat subsecretarului de stat la Ministerul Apărării Naționale pentru Marină, contraamiralul adjutant Nicolae Păiș, „*O dare de seamă asupra activității Serviciului Maritim Român de la 6 septembrie 1940 la 6 noiembrie 1942*”². Dare de seamă, pe care o vom prezenta în continuare, în totalitatea ei.

* Târgușor, Constanța.

¹ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă*, Constanța, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, 1995; Nicolae Koslinsky, Raymond Stănescu, *Marina Română în al II-lea Război Mondial, Vol. I (1941 – 1942)*, București, Editura FĂT-FRUMOS, 1996; Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *Amintiri despre o flotă pierdută, Vol I și II*, Constanța, Editura Telegraf Advertising, 2011; Gabriel-Octavian Nicolae, inginer Gheorghe Stănescu, comandor (r) Marian Moșneagu, *Printre sute de catarge. Serviciul Maritim Român 1895 – 1945*, București, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, 2020; Dr. Constantin Cheramidoglu, *Imaginea Serviciului Maritim Român în presa vremii*, în *Dunărea și Marea Neagră în spațiul Euroasiatic. Istorie, Relații Politice și Diplomatie*, Vol. IX, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2021; Ion Giurcă, *Rechiziționarea cargoului „Mangalia” în 1941. Un diferend româno – american*, București, Editura Militară, 2022.

² Depozitul Central de Arhivă - Pitești, Fond Comadamentul Marinei Militare, 1942/inv.crt. 1704, Dosar „L” al Comadamentului Marinei Regale – Secția 2. A fost

Împărțind activitatea Serviciului Maritim Român în două părți, total diferite între ele: perioada dinainte de declararea războiului și cea din timp de război, avem următoarea situație:

I. PERIOADA 6 SEPTEMBRIE 1940 – 22 IUNIE 1941.

1. Parcul de vapoare - La 6 septembrie 1940, Serviciul Maritim Român avea următoarele vapoare: Motonoavele de pasageri: „TRANSILVANIA” și „BASARABIA”. Motonavele mixte: „SULINA”, „CAVARNA”, „MANGALIA” și „BALCIC”. Vapoarele de pasageri: „DACIA”, „REGELE CAROL I” și „ROMÂNIA”. Vapoarele mixte: „ARDEAL”, „ALBA IULIA”, „SUCEAVA” și „PELEȘ”. Cargoboturile: „CARPAȚI”, „BUCEGI”, „DUROSTOR” și „DANUBIUS”.

Patru din aceste nave nu au putut fi utilizate de Serviciul Maritim Român în această perioadă, pentru motivele arătate în dreptul fiecăruia: M/N³ „MANGALA”, plecată din Constanța la 23 aprilie 1940 pentru America, a rămas sechestrată la New-York; S/S⁴ „BUCEGI”, plecat din Constanța la 23 mai 1940 cu chereștea pentru porturile din Mediterana Orientală, este sechestrat de englezi în luna iulie la Haifa; S/S „DUROSTOR”, cedat în noiembrie 1939 Marinei Regale Române, pentru a fi utilizat ca puitor de mine; S/S „ROMÂNIA”, în imposibilitate de a naviga normal din cauza unei avarii la mașina tribord, cu ruperea axului elicei, în noiembrie 1939. La 13 iunie 1941, se predau Marinei Regale Române, vapoarele „DACIA” și „REGELE CAROL I”, pentru a le transforma în puitoare de mine. Parcul de vase al Serviciului Maritim Român în exploatare are un deplasament total de 108.742 tone și un tonaj brut total de 60.087 T.R.B.

2. Mișcarea vapoarelor. Prin intrarea Italiei în război, Mediterana devenind teatru de război, vasele Serviciului Maritim Român nu mai pot naviga decât în Marea Neagră și Marea Marmara⁵. Traficul de călători între Constanța și Istanbul, a fost asigurat prin curse săptămânale, executate fie de motonavele mixte „TRANSILVANIA” și „BASARABIA”, fie de pasagerile „DACIA” și „REGELE CAROL I”, ținând cont de afluența pasagerilor și de reparațiile de care aveau nevoie vapoarele. În iulie și

declasificat la 26 august 2020, în baza Hotărârii de Guvern nr. 583 din 16 iunie 2010 (actualizată), pentru aprobarea declasificării informațiilor cu nivel de secretizare strict secret și secret elaborate de Ministerul Apărării Naționale anterior datei de 17 februarie 1972.

³ M/N = Motonavă. Navă propulsată cu ajutorul unui motor cu ardere internă.

⁴ S/S = Steamship (Navă care este propulsată de forța aburului produs de un generator de abur, folosind o elice).

⁵ Depozitul Central de Arhivă - Pitești, Fond Comandamentul Marinei Militare, 1942/inv.crt. 1704, Dosar „L” al Comandamentului Marinei Regale – Secția 2, f. 103.

august 1940, M/N „TRANSILVANIA” a făcut trei voiaje la Odessa, cu comisia militară de predare a Basarabiei și Bucovinei de Nord. La 6 septembrie 1940, M/N „TRANSILVANIA” se găsea la Odessa, de unde s-a înapoiat la Constanța la 7 septembrie 1940. Comisia militară a plecat din nou la Odessa, la 3 octombrie 1940, cu „REGELE CAROL I” și s-a înapoiat la Constanța la 31 octombrie 1940. Vapoarele mixte și cargoboturile au executat voiaje între porturile românești și cele rusești din Marea Neagră și între porturile românești și cele turcești din Marea Neagră, Bosfor și Marea Marmara.

3. Traficul de pasageri. În 56 de curse executate în această perioadă, s-au transportat 9360 pasageri de la Constanța la Istanbul și 1690 de la Istanbul la Constanța, un total de 11.050 din care majoritatea emigranți evrei, plecați din Constanța cu cls. a III-a și cls. a IV-a. Cu vapoarele mixte, s-au mai transportat un număr de 176 de funcționari români cu familiile lor, repatriați de la Balçic, cu ocazia cedării Cadrilaterului.

4. Traficul de mărfuri. A – Mărfuri încărcate la Constanța. a) – Pentru porturile turcești în trafic local: Parafină, uleiuri, motorină, vaselină, sodă, celuloză, diverse... kg. 19.772.257; cherestea ... vagoane – 79; b) – Pentru porturile turcești în trafic combinat, Româno - Oriental: Diverse, hârtie, sticlărie, sodă ... kg. 7.399.068; c) – Pentru porturile dunărene în trafic local: semințe, in, cereale, tărâțe, diverse ... kg. 17.846.627. B – Mărfuri descărcate la Constanța. a) – Provenite din Istanbul și Marmara. Trafic local și Româno - Oriental: Lână, valonee, bumbac, semințe, mei, tărâțe, semințe, in, susan, alpișt, bob, orez, diverse ... kg. 40.458.427; b) – Provenite din Zoungouldak: Cărbuni ... kg. 3.612.000; c) – Provenite din Bulgaria: Lemne de foc ... kg. 6.770.000. Report ... kg. 95.859.479⁶; d) – Provenite din porturile rusești din Marea Neagră. Cereale și minereuri contractul Besi D.L.L. din 23 noiembrie 1940 ... kg. 74.921.168. În total 79 vagoane cherestea și kg. 170.780.647 manipulate în Constanța cu vasele Serviciului Maritim Român.

În rezumat, până la sfârșitul lunii iunie 1941, activitatea Serviciului Maritim Român s-a desfășurat în zona Mării Negre. În afară de linia de călători și mărfuri Constanța – Istanbul, vasele Serviciului Maritim Român afretate firmei germane „Deutsche Levante Linie” din Hamburg, care lucrează pentru autoritățile germane, au efectuat o serie de călătorii, într-un ritm foarte accelerat, în Rusia și Turcia. Vasele afretate au fost: „ARDEAL”, „PELEȘ”, „SUCEAVA”, „CARPAȚ”, „BALÇIC”, „SULINA”,

⁶ *Ibidem*, f. 104.

„CAVARNA”, „DANUBIUS”, cu care s-au efectuat 28 călătorii în porturile rusești și 6 în porturile turcești din Marea Neagră, transportând circa 17.000 vagoane cereale, minereuri și mărfuri generale diverse, destinate Germaniei. Porturile deservite au fost: Rusia – Odessa, Nikolaev, Mariupol, Novorosisk, Feodosia, Poti și Batum. Turcia – Samsun, Trebizonda, Istanbul.

5. Accidente și avarii grave survenite în I-a perioadă. La 5 octombrie 1940, vaporul „REGELE CAROL I” plecat din Constanța spre Odessa, cu comisia militară pentru predarea Basarabiei, eșuează la 5 mile Sud – Odessa, după o navigație dificilă pe ceață groasă. După două zile de efortări cu mijloacele proprii și cu ajutorul unui remorcher dat de Marina Sovietică, iese de pe uscat și-și continuă drumul la Odessa. Corpul navei nu a suferit avarii. La 20 februarie 1941, vaporul „CARPAȚ”, intrând în canalul Sulina, încărcat, din cauza curentului extrem de puternic și a vitezei reduse a vaporului, eșuează aproape de intrarea în canal. Încercările de deseuare, făcute cu mijloacele ce se găseau în Sulina și cu „REGELE CAROL I”, cu care plecase de la Constanța pentru a-i da asistență, rămânând fără rezultate, s-a procedat la descărcarea unei părți din marfă în șlepuri și apoi cu ajutorul a două remorchere puternice, venite din Dunăre, s-a reușit a-l scoate de pe uscat și astfel a degaja canalul navigabil.

II. PERIOADA 22 Iunie 1941 – 1 NOIEMBRIE 1942.

1. Refugierea vapoarelor Serviciului Maritim Român - Cu 5 zile înainte de declararea războiului, am primit ordine strict secrete de a pregăti evacuarea vapoarelor din porturile românești, după un plan stabilit de Direcțiune cu autoritățile superioare⁷. Astfel, M/N „BASARABIA”, care a plecat în cursă regulată la 16 iunie 1941 spre Istanbul, a primit ordin să rămână la Istanbul simulând o avarie la motoare. Pe M/N „TRANSILVANIA”, care a plecat spre Istanbul la 19 iunie 1941, în cursă obișnuită, s-a îmbarcat o mare parte din alimentele magaziei Constanța, materiale de întreținere și majoritatea veselei de rezervă și rufăriei ce se găsea la la magazie.

Vasele care se găsesc în Dunăre, au fost dirijate la Constanța, unde și-au completat combustibilul, au făcut provizii și au îmbarcat ce s-a putut din materiale și alimente din magazii. Se urmărea prin această evacuare, pe cât posibil a magaziiilor din Constanța și constituirea de stocuri de materiale și alimente, pentru grupurile de vase în porturile de refugiu. S/S „ALBA IULIA” și M/N „BALCIC”, care se găseau la Istanbul au primit

⁷ Ibidem, f. 105.

ordin de la Direcțiune să rămână acolo. Celelalte vase ale Serviciului Maritim Român afară de S/S „DACIA”, „REGELE CAROL I” și „DUROSTOR”, care fuseseră cedate Marinei Regale Române, părăsesc Constanța în noaptea de 20 spre 21 iunie 1941, îndreptându-se parte spre Burgas, parte spre Varna. Astfel, în ziua de 22 iunie 1941, la declararea războiului nostru contra sovietelor, vasele Serviciului Maritim Român se găseau în următoarele porturi: a) – Grupul vaselor din Istanbul - M/N „BASARABIA”, M/N „TRANSILVANIA”, M/N „BALCIC”, S/S „ALBA IULIA”; b) – Grupul vaselor din Burgas – M/N „SULINA”, M/N „CAVARNA”, S/S „PELEȘ”, S/S „SUCEAVA”, S/S „OITUZ”, S/S „DANUBIUS”; c) – Grupul vaselor din Varna – S/S „ARDEAL”, S/S „CARPAȚI”, S/S „ROMÂNIA”; d) – Vase cedate Marinei Regale Române – S/S „DACIA”, S/S „REGELE CAROL I”, S/S „DUROSTOR”; e) – Vase sechestrate de inamic – M/N „MANGALIA” la New-York, S/S „BUCEGI” la Haifa⁸. Grupul vaselor din Istanbul era pus sub conducerea inginerului Theodoru, subdirectorul Serviciului Maritim Român din Direcțiune. Grupurile vaselor din Bulgaria erau puse sub conducerea comandorului (r) Alexandru Știubei, inspectorul vapoarelor Serviciului Maritim Român, cu sediul la la Varna, având ca ajutor pe inginerul Postelnicu, inspector tehnic, cu sediul la Burgas și șef al grupului de vase de acolo. Parte din funcționarii de la Inspectorat, fuseseră detașați la aceste grupuri, pentru a le asigura administrația independentă.

2. Descărcarea vapoarelor din Bulgaria. Din cauza plecării precipitate din porturile românești, parte din vase nu terminaseră descărcarea mărfurilor ce aveau la bord, iar altele nici nu o începuseră. Se primesc dispoziții de descărcare în Bulgaria, prin intermediul Agenției D.L.L. S/S „DANUBIUS”, care avea la bord marfă care trebuia descărcată la Varna, face voiajul Burgas – Varna la 9 iulie 1941, călătorind noaptea cu luminile stinse, în bune condițiuni.

3. Afretarea⁹ vapoarelor Serviciului Maritim Român. În baza contractului de navlosire I/Nr. 8150 din 14 iulie 1941, s-au afretat vasele „ALBA IULIA” și „BALCIC” Societății Deutsche Levante Linie din Hamburg, reprezentată prin firma Besi & Fii din Brăila, pentru a face transporturi de alimente, carburanți și mărfuri generale între porturile turcești, grecești și italiene din Marea Adriatică. Primele călătorii efectuate

⁸ *Ibidem*, f. 106.

⁹ Afretarea = Navlosire (Operație comercială prin care armatorul și navlosierul convin printr-un contract asupra condițiilor în care o navă comercială va transporta mărfuri pe calea apelor), în comandor (r) Anton Bejan (coordonator), *Dicționar Enciclopedic de Marină, Ediția a II-a revăzută și adăugită*, București, Editura SEMNE, 2010, pp. 13, 508.

în cadrul acestui contract au fost: M/N „BALCIC” pleacă la 3 august din Istanbul, încărcat mărfuri generale pentru Germania și trecând prin Pireu, Patras, Brindisi ajunge la Trieste la 15 august. Se înapoiază încărcat cu mărfuri generale, plecând din Trieste la 24 august și navigă pe același drum ajungând la Istanbul la 6 septembrie. De la Brindisi a navigat în convoi cu „ALBA IULIA” până la Pireu, iar de aici în convoi cu vasul petrolier „Maya” sub pavilion italian, fiind escortat de două contratorpiloare italiene și un hidroavion german. La 5 septembrie, dimineața, „Maya” este torpilat în dreptul insulei Tenedos de un submarin inamic și începe să se scufunde. O a doua torpilă se îndreaptă spre „BALCIC”, însă manevra comandantului evită torpila care trece la mică distanță de vas prin pupa. La 6 septembrie, M/N „BALCIC” sosește la Istanbul. Paralel cu M/N „BALCIC”, S/S „ALBA IULIA” pleacă la 3 august din Istanbul, încărcat cu mărfuri generale și trecând prin Pireu unde se întâlnește cu „BALCIC” pleacă cu escortă prin Corint, Patras, Brindisi, ajungând la Trieste la 15 august. Pleacă din Trieste la 24 august și trecând prin Bari, Brindisi, Lepante, Corint ajunge la Pireu la 1 septembrie. De la Bari a navigat în convoi cu „BALCIC”¹⁰.

Pentru vasele care se găseau în Bulgaria, la începutul lunii august 1941, se duceau tratative cu Misiunea Navală Germană, pentru afretarea a o parte din vasele noastre. Prin ordine ulterioare, transmise fie prin telefon, fie prin telegrame cifrate prin intermediul Ministerului de Externe și Consulului din Varna. S-a dat dispoziții de a permite ca Misiunea Navală germană din Varna, să procedeze la instalarea pe vasele Serviciului Maritim Român, de aparate paramine, centuri antimagnetice și tunuri antiaeriene, deservite de personal german. Deasemenea s-a dat dispoziții pentru a permite începerea încărcării de benzină, muniții, materiale și alimente, de către germani, pe vasele care urmau să fie afretate. În acest scop, vasele au trebuit să facă o serie de deplasări între Varna și Burgas, pentru ca, pe rând, să li se facă instalațiile de care s-a vorbit mai sus și care nu se puteau face decât la Șantierul Naval din Varna, cum și pentru completarea încărcării. Vasele „ALBA IULIA” și „BALCIC” execută a doua călătorie în cadrul contractului cu D.L.L. și anume: „ALBA IULIA” pleacă din Pireu, încărcat cu mărfuri generale, la 29 septembrie și după ce și completează caricul¹¹ la Ithea cu bauxită pleacă escortată, trecând prin Patras, Brindisi, Bari, Ancona, sosind la Trieste la 11 octombrie. După ce

¹⁰ Depozitul Central de Arhivă - Pitești, Fond Comandamentul Marinei Militare, 1942/inv.crt. 1704, Dosar „L” al Comandamentului Marinei Regale – Secția 2, f. 107.

¹¹ Marfă încărcată la bord pentru a fi transportată în schimbul unui navlu, în comandor (r) Anton Bejan, *op. cit.*, p. 151.

încarcă complet la Trieste, pleacă la 1 noiembrie și trecând prin Brindisi, Patras, Corinth, sosește la Pireu la 13 noiembrie. „BALCIC” pleacă din Istanbul la 16 octombrie încărcat cu mărfuri generale și navigând în escortă italiană prin Pireu, Patras, Brindisi, Bari, ajunge la Trieste la 17 noiembrie, de unde, după ce termină operațiile de descărcare și încărcare, pleacă la 6 decembrie. Trecând prin Veneția, Ancona, Bari, Corfu, Patras, Corinth, sosește la Pireu la 22 decembrie.

Astfel, din ordine superioare, justificate de necesități militare, în timp de război, vasele Serviciului Maritim Român din porturile bulgărești au fost puse de fapt la dispoziția Marinei Germane, înainte de a se fi semnat contractul de închiriere, care nu a avut loc decât la 20 octombrie 1941. Prin semnarea contractului de afretare între Serviciul Maritim Român și Misiunea Navală Germană, s-a căzut de acord asupra următoarelor condiții principale stipulate în acest contract: 1/ - Închirierea se face până la terminarea ostilităților cu Rusia; 2/- Se vor face transporturi de muniții, carburanți, alimente, trupe, răniți, prizonieri, etc; 3/ - Statul German plătește cheltuielile de regie, reparațiile, îndocări, piturări, taxe de port, alimbare¹², salvare, etc¹³. 4/ - În caz de pierdere totală vasele sunt înlocuite cu vase cu același tip, vechime, valoare, clasă. Excepție se face pentru „CAVARNA” și „SULINA”, care vor fi înlocuite cu vase noi. 5/ - Afretorii vor plăti și primele de asigurări în caz de moarte sau invaliditate a membrilor echipajelor, cât și despăgubiri pentru efectele personale pierdute în naufragiu; 6/ - De la data pierderii unui vapor și până la înlocuirea lui (un an după terminarea războiului), Statul German va plăti lunar drept despăgubire 4% pe an, din valoarea vaselor, care s-a stabilit la: Lei 350.000.000 pentru un vas tip „CAVARNA”; Lei 250.000.000 pentru un vas tip „ARDEAL”; Lei 200.000.000 pentru un vas tip „CARPAȚ”; Lei 150.000.000 pentru un vas tip „OITUZ”; Lei 65.000.000 pentru un vas tip „DANUBIUS”.

La 18 septembrie 1941, a avut loc la Direcțiunea Generală a Serviciului Maritim Român din București, o conferință între Serviciul Maritim Român și delegații Marinei Germane, în care s-au discutat clauzele proiectului de contract de închiriere; între altele, s-a căzut de acord asupra modului cum se vor stabili datele de la care fiecare vapor se consideră intrat în contractul de închiriere și anume, data când vasul a început încărcarea în contul afretorului sau aceea când vasul s-a deplasat de la un

¹² Operație de descărcare parțială a unei nave pentru a face posibilă trecerea sa peste bara unui fluviu. *Ibidem*, p. 445.

¹³ Depozitul Central de Arhivă - Pitești, Fond Comandamentul Marinei Militare, 1942/inv.crt. 1704, Dosar „L” al Comadamentului Marinei Regale – Secția 2, f. 108.

port la altul, din ordinul afretorului, pentru a trece la încărcare. Înapoiat la Varna, inspectorul vapoarelor comandor (r) Alexandru Știubei a stabilit cu Seetransportstelle (organul Marinei Germane din Varna), următoarele date, de la care vapoarele Serviciului Maritim Român, mai jos notate, se consideră închiriate Marinei Germane: S/S „CARPAȚ”... 12 august 1941; S/S „DANUBIUS”... 13 august 1941; M/N „CAVARNA”... 13 august 1941; S/S „ARDEAL”... 16 august 1941; S/S „SUCEAVA”... 3 septembrie 1941; M/N „SULINA”...26 septembrie 1941; S/S „OITUZ”...1 octombrie 1941; S/S „SULINA”...1 noiembrie 1941. Conform contractului, de la aceste date Marina Germană urma să suporte toate cheltuielile de regie a vapoarelor închiriate. Pentru fiecare vapor s-au întocmit acte de predare, specificându-se data încheerii contactului, starea corpului și a mașini, combustibilul, materialele consumabile și proviziile ce se găseau la bord la data predării¹⁴. Pentru S/S „PELEȘ”, torpilat și scufundat în ziua de 15 august 1941, în drum de la Burgas spre Varna, unde venea pentru a i se face instalațiile de paramine, centură antimagnetică și artilerie antiaeriană, chestiunea rămăsese în discuțe între Serviciul Maritim Român și Marina Germană, aceasta din urmă neconsiderându-se responsabilă de pierderea vasului. După tratativele care au durat mai bine de un an, Marina Germană, prin protocolul încheiat la Sofia la 10 septembrie 1942, recunoaște pierderea vaporului „PELEȘ” ca un eveniment de război și că se aplică și în cazul său, prevederile art. 15, relativ la obligativitatea pentru afretor de a înlocui vasul pierdut, după încheierea păcei și a plăți personalului despăgubirile cuvenite. Pentru S/S „ROMÂNIA”, la 17 februarie 1942, se dă dispozițiuni de a se anula actul de predare din ziua de 2 noiembrie 1941, vasul rămânând în administrarea directă a Serviciului Maritim Român, însă permițând Misiunii Navale Germane, să continue lucrările începute pentru transformarea vasului în vas spital sau pentru transportul răniților. Vasul rămâne la Varna în această situație, până la 3 iunie 1942, când se înapoiază la Constanța, sub escortă și riscul Marinei Germane; aici se continuă de către germani lucrările de reparare a mașinei și de transformare a vasului în navă bază pentru șalupe rapide și submarine. La 2 noiembrie 1942, pe baza ordinului Direcțiunii Generale a Serviciului Maritim Român și a înțelegerii survenite între Serviciul Maritim Român și Amiral Marea Neagră, S/S „ROMÂNIA” este predată Marinei Germane, pentru a-l utiliza ca bază de submarine și șalupe rapide; pe aceeași dată, vasul trece sub pavilion german de război și întreg echipaj este debarcat la dispoziția Inspectoratului Constanța.

¹⁴ Ibidem, f. 109.

4. Activitatea vapoarelor închiriate Marinei Germane. Scopul pentru care marina Germană închiriasse vapoarele Serviciului Maritim Român era transportul pe mare, de combustibil, muniții, materiale și aprovizionamente, pentru armata germană care luptă în Sudul Rusiei. Primul transport se efectuează de M/N „CAVRNA” și S/S „CARPAȚ”, care pleacă din Varna în seara de 30 noiembrie 1941 spre Oceacof, Nicolaef. Din cauza înghețului porturile din Sudul Rusiei, transporturile se suspendă și nu pot fi reluate decât în luna martie 1942. În prima jumătate a lunii martie 1942, părăsesc porturile bulgărești celelalte vase ale Serviciului Maritim Românesc, închiriate Marinei Germane, dirijându-se la Constanța, de unde după ce-și completează încărcătura, pleacă spre porturile Transnistriei. De atunci, vasele noastre continuă a executa transporturi militare între aceste porturi și Constanța sau Galați – Brăila¹⁵. Aceste transporturi fiind operațiuni militare cu caracter secret, nu au putut obține de la Seetransporthauptstelle Constanța, decât următoarele date asupra numărului de voiaje executate de fiecare vas: S/S „ARDEAL”... 3 voiaje; S/S „CARPAȚ”... 8 voiaje; S/S „DANUBIUS”... 7 voiaje; S/S „OITUZ”... 7 voiaje; S/S „SUCEAVA”... 7 voiaje; M/N „SULINA”...3 voiaje; M/N „CAVARNA”...1 voiaj. Calculând după capacitatea de încărcare a fiecărui vas, reiese că s-a transportat în total, până acum, o cantitate globală de aproximativ 170.000 tone greutate.

5. Pierderi de vase. Aceste transporturi, executate într-o mare în care inamicul are o superioritate navală zdrobitoare, întinse câmpuri minate și numeroase submarine, nu s-au putut face fără pierderi de vase și de personal. S/S „PELEȘ”, în drum de la Burgas spre Varna, în ziua de 15 august 1941 este torpilat și se scufundă în dreptul capului Emineh. Vasul este gol, naviga în convoi cu S/S „SUCEAVA”, escortați de două torpiloare bulgărești; S/S „REGELE CAROL I”, vas cedat Marinei Regale Române și transformat în puitor de mine, naufragiază în fața Varnei, în ziua de 10 octombrie 1941, lovind probabil o mină pusă de un submarin inamic. Vasul făcea parte dintr-o formațiune a Marinei Regale Române, care executa operațiuni de minare în apele din fața coastei bulgărești; M/N „CAVARNA”, torpilat și scufundat în ziua de 2 decembrie 1941, în apropiere de Odessa. Vasul naviga într-un convoi format din vase care plecaseră din Burgas, Varna și Constanța, escortat în larg de către vasele Marinei Regale Române, iar în apropierea coastei, trecut sub paza unei flotile germane; M/N „SULINA”, torpilat și scufundat în ziua de 29 mai 1942, tot în apropierea Odesei, navigând într-un convoi plecat din Constanța în ziua

¹⁵ *Ibidem*, f. 110.

de 28 mai; S/S „CARPAȚ”, torpilat și scufundat în ziua de 10 octombrie 1942, la circa 8 mile Nord – Est Sfântu Gheorghe, în drum de la Constanța spre Nicolaev, escortat de vedete germane.

6. Pierderi de personal al Serviciului Maritim Român. Următorul personal a fost pierdut cu ocazia naufragiilor Serviciului Maritim Român. Cu S/S „PELEȘ”... Toader Mihai – mecanic II, Enache Dumitru – mecanic III, Ganceli Nicolae – ajutor mecanic, Marius Dumitru - cambuzier¹⁶. Cu M/N „CAVARNA”... Gheorghiu Nicolae – comandant, Constantinescu M. – ofițer I, Dumitrescu Ilarion – ofițer radiotelegrafist, Foca Gh. Foca – comisar bord, Radu Marin - șef echipaj, Puzdărea C-tin – timonier, Petrică D-tru – timonier, Manolescu M. – timonier, Catana Alex. – matelot, Temișoară D-tru – matelot, Vasilescu Anton – bucătar, Romanschi Ion – brutar, Băleanu D-tru – cambuzier, Ușcă Gheorghe – chelner, Selest Petre – matelot. Cu M/N „SULINA”... Harșe Petre – mecanic IV, Joițoiu Vasile – ajutor mecanic, Bălănescu Ion – fochist. Cu S/S „CARPAȚ”... Ferestrioară Nic. – fochist, Croitoru Petre – fochist, Oprișa Nicolae – fochist.

7. Vase atacate, dar salvate. În afară de vasele care au fost scufundate, mai toate au fost atacate de submarine sovietice, fără rezultat, sau reușind totuși să se salveze. Astfel, la 16 august 1941, a doua zi după scufundarea lui S/S „PELEȘ”, S/S „ARDEAL” plecat de la Varna spre Burgas, este atacat în două rânduri de submarine, tot în regiunea Capului Emineh și grație sângelui rece și abilității comandantului, reușește să evite două torpile lansate contra sa. M/N „SULINA”, în ziua de 29 septembrie 1941, naviga de la Varna spre Burgas, într-un convoi cu două petroliere italiene din care unul este torpilat și scufundat de un submarin inamic, reușește să evite o torpilă lansată contra sa, prin manevră făcută just și la timp. S/S „ARDEAL” este atacat de un submarin în fața Odesei, în ziua de 11 iunie 1942, primește o torpilă în dreptul magaziei nr. 2, vasul începe să se scufunde făcând apă la magaziile I, II și III. Grație calmului și priceperii comandantului, vasul poate fi eșuat pe coastă, în dreptul satului Fontana, de unde, după lucrări anevoioase executate de Marina Germană, este ranfluat și dus la Nicolaev pentru reparații. La începutul lunii noiembrie 1942, reparația se termină și vasul intră din nou în serviciu¹⁷.

8. Transporturi de cereale din Transnistria pentru România. În cursul lunii august 1942, Președinția Consiliului de Miniștri, dispunând să se aducă în țară cerealele din porturile transnistrene: Odessa – Oceacov – Varvarofka – Nicolaev, Subsecretariatul de Stat al Marinei a căzut de acord cu Misiunea Navală germană ca vasele Serviciului Maritim Român ce-i sunt

¹⁶ *Ibidem*, f. 111.

¹⁷ *Ibidem*, f. 112.

închiriate să fie folosite de această misiune la ducere spre porturile transnistrene și de Serviciul Maritim Român la înapoiere, pentru transporturile de cereale. La 29 august, prin ordinul nr. 167 A. Domnul Ministru Subsecretar de Stat pentru marină dă directive pentru organizarea și efectuarea transporturilor de cereale din porturile transnistrene. Aceste directive se rezumă: La aceste transporturi urmează a concura pe lângă vasele Serviciului Maritim Român, șelpurile Navigației Fluviale Române, precum și cele rechiziționate de la Societatea Anonimă Română de Navigațiune pe Dunăre și particulari, în favoarea Subsecretariatului de Stat al Aprovizionării, pe baza deciziei ministeriale din 27 august 1942. Escortarea acestor vase se vor organiza și efectua de către Comandamentul Mariei Regale, în punctele comunicate de Direcția Generală a Serviciului Maritim Român. Vasele puse în slujba acestor transporturi se repartizează în două grupe: 1 – Grupul Liman – Nistru cu centrul la Cetatea Albă și 2 – Grupul Bug – Nipru cu centrul la Nicolaev. Organul de coordonare al tuturor transporturilor fluviale și maritime din porturile transnistrene este Agenția Serviciului Maritim Român Odessa, pusă sub conducerea domnului locotenent comandor Onceanu și a cărui funcționare a fost aprobată cu ordinul 1422/A din 29 august al Subsecretariatului de Stat al Marinei. Tot în vederea executării transporturilor de cereale din Transnistria, din ordinul Domnului Ministru Subsecretar de Stat al Marinei se dă dispozițiuni, la 16 septembrie, comandanților S/S „ALBA IULIA” și M/N „BALCIC” pentru a veni în țară.

La 10 septembrie 1942 s-au întrunit la Sofia reprezentanții Serviciului Maritim Român și reprezentanții Marinei de Război Germane (Marine Gruppenkomando Sud) cu care ocazie s-a ratificat contractul de închiriere încheiat la 16 octombrie 1941 și s-a recunoscut oficial de către afretori dreptul de a se despăgubi familiile celor dispăruți cu ocazia torpilării vaselor noastre. La 20 septembrie, vaporul „ARDEAL” a fost îndocat și trecut în șantier la Nicolaev, pentru reparațiuni. La 25 septembrie S/S „DUROSTOR” termină reparațiile la Șantieul Naval din Galați, este recepționat de către comisia Generală de Supraveghere a Subsecretariatului de Stat al Marinei de pe lângă aceste șantiere, la care a participat și delegatul Serviciului Maritim Român¹⁸. Vasul „DUROSTOR” rămâne la dispoziția Serviciului Maritim Român. Tot la 25 septembrie se anulează ordinul dat pentru retragerea vaselor „ALBA IULIA” și „BALCIC”, în urma asigurărilor date de delegatul Guvernului German pentru planul de 4 ani, domnul Freitag, de a aranja ca vapoarele

¹⁸ Ibidem, f. 113.

Serviciului Maritim Român închiriate Misiunii Navale Germane să fie puse în slujba transporturilor de cereale și ținând seama că Serviciul Maritim Român dispune acum și de vasul „DUROSTOR”. La 30 septembrie se revine asupra ordinului de anulare și se reînnoiesc dispozițiunile de retragere, pentru ca la 7 octombrie pe baza ordinului nr. 963 al Domnului Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină să se dispună ca vasele „ALBA IULIA” și „BALCIC” să rămână mai departe afretate Societății Deutsche Levante Linie.

În cadrul planului economic care va trebui să intre în vigoare la 1 octombrie 1942, conform convenției de la Berlin, Serviciul Maritim Român este solicitat încă de la 18 august a.c., prin Marele Stat Major să transporte cu vasele sale, la întoarcerea din Transnistria spre țară: 100.000 tone minereu de fier de la Kriwojrog; 50.000 tone minereu de fier de la Nicolaev. În urma acestei cereri, s-a transportat în luna septembrie cu S/S „DANUBIUS” un lot de de 1700 tone minereu fier și cu S/S „OITUZ” 3400 tone minereu de fier, încărcate la Nicolaev și aduse la Brăila, unde au fost transbordate pe șlepurile D.D.S.G.¹⁹, pe Dunăre, cu destinația pentru Germania. Vasele puse în slujba transporturilor de cereale din porturile transnistrene sunt: a) – Vasele Serviciului Maritim Român afretate Misiunii Navale Germane, în afară de S/S „SUCEAVA”, care este înlocuit cu vasul bulgar „ȚAR FERDINAND”; b) – Vasul „DUROSTOR” afectat exclusiv pentru transporturile de cereale, în care scop a fost amenajat cu reparații speciale; c) -15 șleपुरi amenajate pentru navigația pe mare (aparținând societăților menționate mai sus). Întucât puțin înainte de 10 octombrie au fost scufundate și vasul „SALZBURG” sub pavilion german și remorcherul „OLTUL” sub pavilion român, Misiunea Navală Germană impresionată de aceste pierderi la scurte intervale, suspendă vremelnic navigația pe Marea Neagră. Din această cauză, vasele „DUROSTOR” și „DANUBIUS” așteaptă încărcate cu cereale în porturile transnistrene de la 11 octombrie până la 1 noiembrie când pleacă escortate spre țară.

La 27 octombrie, Subsecretariatul de Stat al marinei, prin ordinul nr. 17561, aduce la cunoștință hotărârea ce a luat ca vasul „CETATEA ALBĂ”, transformat în cargobot, să fie achiziționat de la Șantierele Navale Galați pentru Serviciul Maritim Român, cu condiția ca lucrările de transformare să nu depășească suma de Lei 170.000.000 – ce urmează a fi

¹⁹ D.D.S.G. = „Donaudampfschiffahrtsgesellschaft” – Companie Austriacă de Navigație pe Dunăre.

pusă la dispoziție de Ministerul de Finanțe, sub formă de subvenție pentru Serviciul Maritim Român²⁰.

În cursul lunii octombrie s-au primit oferte de la Șantierele BURMEISTER & WAIN din Copenhaga, pentru construcții de vase. Studiindu-se aceste oferte, s-a încheiat un contract între Serviciul Maritim Român și delegații numitului șantier, veniți la București, pentru construcția a două vase mixte de 6500 tone dw, livrabile în aprilie 1944 și octombrie 1944. Contractul este în curs de perfectare și sub rezerva aprobării Guvernului danez, pentru a se putea începe executarea lucrărilor. DIRECTOR GENERAL AL SERVICIUL MARITIM ROMÂN, Comandor Gheorghe CONSTANTINESCU. (sic)²¹.

*

În timp de război, marina comercială și cea militară își analizează activitățile și din prisma pierderilor înregistrate. Potrivit dării de seamă prezentată mai sus, se poate observa faptul că în perioada precizată, Serviciul Maritim Român a pierdut șapte nave, două sechestrate și cinci scufundate, totalizând un deplasament de 46.560 tone. În perioada 11 ianuarie 1941 – 6 octombrie 1942, Marina Regală Română a pierdut un număr de 13 nave de diferite tipuri (canonieră, remorcher puitor de mine, remorcher dragor, remorcher hidografic, remorcher transport, șalupe de patrulare, vedete torpiloare, șlepuri port artilerie), dar cu un deplasament de aproximativ 1.843 tone²². Tonajul pierdut de Serviciul Maritim Român, pe parcursul celor doi ani prezentați în *darea de seamă*, este cea mai elocventă dovadă a contribuției acestui serviciu, în sprijinirea acțiunilor de luptă duse pe Frontul de Est de către Forțele Axei. Iar războiul pe Marea Neagră a mai durat aproape doi ani.

**REPORT ON THE ACTIVITIES OF THE ROMANIAN MARITIME
SERVICE FROM SEPTEMBER 6 1940 TO NOVEMBER 6 1942**

-abstract-

Key Words: commodities, convoy, escort, harbour, hire, motor vessel, report, sunken, sequestered, steamship, torpedoed, war.

²⁰ Depozitul Central de Arhivă - Pitești, Fond Comandamentul Marinei Militare, 1942/inv.crt. 1704, Dosar „L” al Comandamentului Marinei Regale – Secția 2, f. 114.

²¹ *Ibidem*, f. 115.

²² Nicolae Koslinsky, Raymond Stănescu, *Marina Română în al II-lea Război Mondial*, Vol. III (1944 – 1945), București, Editura Modelism Internațional, 1998, Anexa 5 – Tabelul de pierderi, pp. 346 – 347.

80 years ago, in November 1942, the Director General of the Romanian Maritime Service, Commander Gheorghe Constantin, forwarded to the Undersecretary of State at the Ministry of National Defense for the Navy, Rear Admiral Nicolae Păiș, „An account of the activity of the Service Romanian Maritime from September 6, 1940 to November 6, 1942”.



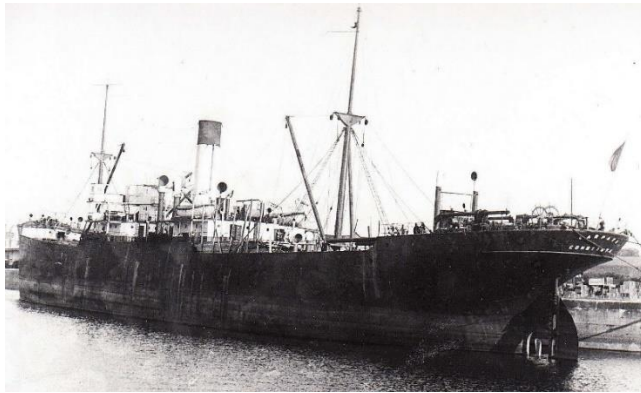
Pavilionul Serviciului Maritim Român - Sursa Internet



Pachebotul „România - Sursa Internet



Puitorul de mine „Durostor” - Sursa Internet



Cargoul „Carpați” - Arhiva personală Constantin Cumpănă



Epava Motonavei mixte „Sulina” descoperită în anul 2014 - Sursa Internet.