

PORTRETUL UNUI CĂPITAN ȘEF DE PORT: CĂPITAN COMANDOR IOAN GENOVEANU

Dr. Gabriel-Felician CROITORU*

Odată cu începerea maturizării statului român, au început să apară o serie de instituții în principalele domenii, menite să reglementeze bunul mers al lucrurilor și desfășurarea normală a activităților. Printre acestea, domeniul transporturilor fluviale a avut un loc important, cu atât mai mult cu cât Dunărea reprezenta la acel moment principala și cea mai lesnicioasă cale de comunicare și transport către și dinspre țările Europei Centrale și Apusene, și, în același timp, cea mai directă și mai ieftină.

Prin urmare, au apărut o serie de acte normative, regulamente și instituții care aveau rolul de a reglementa activitatea desfășurată pe fluviu, printre acestea numărându-se și *Regulamentul de navigație pentru marina comercială*, adoptat în anul 1862¹, prin care erau statuate, printre altele, Căpităniile din porturile fluviale, deși acestea își desfășuraseră și anterior activitatea. În timp, Căpităniile de port² au evoluat în raport cu noile cerințe, determinate de dezvoltarea comerțului, navigației și a construcțiilor portuare.

Căpităniile de port aveau ca principale atribuții buna desfășurare a activităților portuare și reglementarea conflictelor de navigație, fiind conduse de un căpitan șef de port, rolul acestuia, vizând în principal desfășurarea activităților portuare și a navigației, fiind foarte important. Atribuțiile s-au menținut și ulterior anului 1862, Căpitănia de port fiind una din cele mai importante funcții, în condițiile în care dispozițiile și ordinele acestuia erau obligatorii pentru toate navele, unitățile și persoanele care foloseau un port.

În cazul portului Giurgiu, unul din cele mai importante puncte fluviale românești, se cunosc toți căpitani șef de port, începând cu perioada 1905 - 1906, când a fost inaugurat noul port al orașului, Ramadan³. Poziția căpitanului șef de port în rândul notabilităților orașului era una de excepție, el fiind subordonat direct Inspectoratului General al Navigației și Porturilor și nu autorităților locale, iar statutul său și prerogativele de care dispunea îi

* Liga Navală Română, filiala Constanța.

¹ Ion Bujoreanu, *Colecție de legiurile vechi și noi ale României câte s-au promulgat până la finele anului 1870*, București, 1873, p. 53.

² *Dicționar Enciclopedic de Marină*, I, coordonator comandor (r) Anton Bejan, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 106 (în continuare DEM, I).

³ După numele ostrovului pe care a fost construit, dispărut după amenajările portuare.

confereau o poziție oarecum dominantă în plan local și regional: reprezenta autoritatea fluvială însărcinată cu supravegherea aplicării legilor și regulamentelor portuare, respectarea ordinii în port și pe navele comerciale din zona de care răspunde, verificarea brevetelor personalului navigant și actelor de bord ale navelor comerciale, cercetarea și întocmirea actelor privind avariile și coliziunile, etc⁴.

Am ales în materialul de față să realizăm portretul unuia dintre căpitani șef de port de la Giurgiu, Ioan Genoveanu, militar de carieră, figură comună, dar nu anostă, care a reușit să ocupe această funcție timp de 18 ani, între 1900 și 1918, conducând portul civil și pe cel militar de la Giurgiu în perioada celui de-al Doilea Război Balcanic și în cea a Primului Război Mondial. Dincolo de atribuțiile de serviciu, Ioan Genoveanu s-a dovedit a fi și un adevărat cronicar al evenimentelor petrecute la Dunărea mijlocie în timpul celei de-a doua conflagrații balcanice. Cu o atenție deosebită la detalii și cu o rigurozitate tipică unui militar de formație, Ioan Genoveanu a lăsat posterității un raport complet al tuturor evenimentelor și mișcărilor de nave din segmentul dunărean pe care îl avea în responsabilitate, datele consemnate de acesta constituind, credem noi, una din principalele surse lăsate istoricilor de astăzi pentru perioada menționată⁵.

Ioan Genoveanu s-a născut la 6 august 1865, în orașul Craiova, plasa Malu, județul Dolj, ca fiu al lui Tanasache și al Mariei. După absolvirea școlii primare și a cursurilor medii în localitatea natală, între septembrie 1884 și iunie 1886 a urmat Școala de Ofițeri de Infanterie și Cavalerie din București⁶, condusă, la acel moment de colonelul C. Poenaru. La 1 iulie

⁴ DEM, I, p. 105-106.

⁵ Publicat integral inițial de Gabriel-Felician Croitoru, *Un document al Inspectoratului General al Navigației și Porturilor despre activitatea pe Dunăre în timpul celui de-al doilea război balcanic*, în „Buletinul Muzeului Militar Național <Regele Ferdinand I>”, serie nouă, nr. 7-8/2010, Editura Alpha MDN, București, 2010, pp. 48-59, iar ulterior, într-o formă adăugită, de Gabriel-Felician Croitoru, Andreea Atanasiu-Croitoru, *Activitatea pe Dunăre în timpul celui de-al Doilea Război Balcanic*, în „Patmos”, culegere de studii interdisciplinare editată de Centrul de Cercetări Științifice Interdisciplinare „Dumitru Stăniloae” al Universității „Valahia” din Târgoviște, an II/2, nr. 3/2013, Editura Enciclopedică, București-Târgoviște, 2013, p. 207-227.

⁶ La 13 iunie 1847, prin Porunca Domnească nr. 36, emisă de domnitorul Gheorghe Bibescu, s-a înființat prima școală militară de ofițeri, la București. Similar, în 1858, prin Înalta Poruncă din 2 octombrie, s-a înființat și la Iași „Școala militară provizorică”, ce și-a schimbat apoi denumirea în Școala regimentară de ofițeri. După unirea Țării Românești și a Moldovei, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a aprobat la 30 martie 1860 „Regulamentul școlii militare din București”, rezultată prin unificarea școlilor de ofițeri de la București și Iași, instituție ce și-a început activitatea în septembrie 1862. Din 1879 s-a stabilit denumirea de Școala Militară de Infanterie și Cavalerie, cu durata studiilor de 2 ani, iar din 15 noiembrie 1885, în perioada când Ioan Genoveanu se afla la studii, denumirea instituției a

1886 a obținut gradul de sublocotenent, a fost încadrat în Corpul Flotilei de Dunăre și ambarcat pe șalupele de poliție de pe Dunăre, destinate patrulării și supravegherii navigației fluviale⁷.

În foaia calificativă de după primul an de activitate, șefii ierarhici notau despre Ioan Genoveanu că este „un bun ofițer, care lucrează cu mult zel, având o conduită bună. S-a purtat bine și nu a dat ocazie la nemulțumiri, dar ar putea să se ocupe mai mult de instrucția oamenilor”⁸. După doi ani, în 1888, se făcea propunerea ca Ioan Genoveanu, „ca un bun ofițer, să fie ambarcat pe un vas mai mare, pentru că doar la șalupele de poliție nu va putea dobândi cunoștința armei sale”⁹.

Cu data de 1 ianuarie 1889, Ioan Genoveanu este înaintat la gradul de locotenent cu rămânerea în același corp, respectiv Depozitul și Diviziunea Echipajelor Flotilei, la vacantarea creată prin înaintarea în grad a locotenentului Pavel Popovăț¹⁰.

Fire tumultoasă și impulsivă, tânărul ofițer începea să se supună destul de greu rigorilor vieții de cazarmă, în mai 1889 fiind pedepsit cu 2 zile de arest pentru lipsă de la serviciu, în luna iunie a aceluiași an primind o altă pedeapsă, de 10 zile de arest, pentru că „a bătut un cantinier și a făcut scandal la popotă”¹¹. Acest lucru a dus la sesizarea superiorilor săi, care, considerând că „atâta timp cât este tânăr, trebuie să dobândească cunoștințele armei sale” au hotărât „ambarcarea pentru mai mult timp pe un vas de instrucție”¹². Prin urmare, conform propunerilor comandantului Flotilei, maiorul Ilie Irimescu¹³, de la 1 decembrie 1889, locotenentul Ioan Genoveanu a fost mutat și i s-a încredințat comanda șalupei staționare de la

devenit Școala de Ofițeri de Infanterie și Cavalerie, cu 3 secții: artilerie și geniu, infanterie și cavalerie.

⁷ În 1882 intrase în serviciu un grup de 5 unități similare: „Poterașul”, „Sentinela”, „Veghiatorul”, „Pandurul” și „Grănicerul” (DEM, I, p. 481).

⁸ Depozitul Central de Arhivă (în continuare DCA) Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 3.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ „România liberă”, an XIII, nr. 3393, vineri, 6 (18) ianuarie 1889, p. 1.

¹¹ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 4.

¹² *Ibidem*, f. 3.

¹³ Ilie Irimescu (1852-?), absolvent al Școlii Militare de Ofițeri de Infanterie, repartizat la Corpul Flotilei și ambarcat pe nava „România”. Participant la Războiul pentru Independență. A comandat mai multe nave militare importante și a avut mai multe funcții de conducere, printre care comandant al Diviziei de Dunăre (1896, 1898-1901, 1907), al Diviziei de Mare (1908) și inspector general al Navigației și Porturilor (1888, 1894-1896, 1901-1906) (DEM, I, p. 265).

Cernavodă, unde, în primele luni, se menționa că „se îngrijește bine de instrucția oamenilor, având o conduită foarte bună”¹⁴.

Cu toate acestea, și în anul 1890, firea năvalnică și rebelă a lui Ioan Genoveanu a ieșit la iveală. Astfel, acesta a fost implicat în mai multe evenimente care i-au adus sancțiuni din partea superiorilor: în ianuarie, pentru părăsirea serviciului de la bord a primit 10 zile de arest, în iunie a primit 30 de zile de arest pentru că a bătut un caporal, iar în august a mai primit 10 zile de arest pentru plecarea fără știrea superiorilor. Prin urmare, aprecierile șefilor săi ierarhici au fost pe măsură. În martie 1890, colonelul Ioan Murgescu¹⁵ nota că „Lt. Genoveanu servește bine la bord, dar conduita sa în oraș lasă de dorit, dar fiind încă tânăr, desigur că se va îndrepta și va deveni un bun ofițer”¹⁶. Fără a menționa în mod direct, prin „conduita sa în oraș”, colonelul Ioan Murgescu se referea la jocurile de cărți și de noroc, Ioan Genoveanu fiind un împătimit al acestora.

În luna octombrie a aceluiași an, același Ioan Murgescu, în calitate de comandant al Flotilei, menționa în linii mari, aceleași aprecieri, propunând, totodată, ambarcarea tânărului ofițer pe un alt vas, dar în subordine.

De menționat că în întreaga activitate a lui Ioan Genoveanu în cadrul Marinei Militare, ieșirile neregulate ale acestuia au fost trecute cu vederea de Ioan Murgescu, acesta dând dovadă constant de înțelepciune și de o atitudine aproape părintească față de tânărul ofițer, aproape indiferent de faptele acestuia.

În acest mod, Ioan Genoveanu a fost ambarcat pentru un stagiul pe crucișătorul „Elisabeta”, comandat la acel moment de colonelul Vasile Urseanu¹⁷. S-a produs astfel ciocnirea dintre un comandant de navă

¹⁴ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 3.

¹⁵ Ioan Murgescu (1846-1913), viceamiral, a absolvit Școala Navală de la Brest, a comandat navele „România”, „Ștefan cel Mare” și „Fulgerul”. A participat la Războiul pentru Independență, iar ulterior a avut mai multe funcții de conducere, precum director al Arsenalului Flotilei de la Galați, inspector general al Navigației și Porturilor sau comandantul Corupului Flotilei (*DEM*, I, p. 341).

¹⁶ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 4.

¹⁷ Vasile Urseanu (1848-1926), absolvent al Școlii Militare cu gradul de sublocotenent (1868), repartizat apoi la Flotilă. Secund pe nava „România” (1870). A urmat un stagiul de specializare în Franța (1872-1873), ambarcat pe nava-școală „Jean Bart”. În timpul războiului din 1877-1878, a comandat bateriile „Elisabeta”, „Mircea” și „Renașterea”. În 1882, cu gradul de maior, a fost numit la comanda bricului „Mircea” (I), pe care l-a adus în țară din Anglia. În 1889 a executat prima campanie de instrucție la comanda crucișătorului „Elisabeta”. A fost avansat contraamiral, devenind primul comandant (1896-1898) al nou înființatei Divizii de Mare. Șef al Direcției Marină din Ministerul de Război. Promotor al primelor manuale și regulamente de marină și al primei reviste a marinei (1898). A trecut în

recunoscut ca o autoritate, adept al unei discipline de fier și al aplicării regulamentelor militare *ad literam* și un tânăr ofițer rebel, insubordonat, dar inteligent, abil, foarte energic și activ. Mai mult decât atât, în multe momente ale carierei de marinar militar și civil a lui Ioan Genoveanu, Vasile Urseanu i-a fost fie șef nemijlocit, fie ierarhic, ceea ce a însemnat o activitate atent urmărită și consemnată ca atare, în majoritatea cazurilor în mod defavorabil.

Chiar și așa, și în anul 1891, tânărul locotenent Ioan Genoveanu a păstrat aceeași linie de conduită, adunând în total 19 zile de arest: 4 zile, în luna februarie, pentru neglijență în serviciu, 5 zile în mai, pentru ținută nereglementară „la repetarea arsenalului special” și 10 zile, în aceeași lună, pentru neexecutare de ordine și lipsă de bunăvoință¹⁸.

Toate aceste evenimente au făcut ca colonelul Vasile Urseanu, comandantul crucișătorului „Elisabeta”, să noteze în aprecierea de serviciu că „locotenentul Genoveanu nu este bun pentru marină, nu iubește arma și a exprimat dorința de a se muta din Corp [Depozitul și Diviziunea Echipajelor Flotei, din care făcea parte și șalupa staționară de la Cernavodă]. Nu a profitat de ambarcarea pe „Elisabeta” pentru a se instrui”. La rândul său, colonelul Ioan Murgescu nota și el, în decembrie 1891: „mă unesc cu vorbele șefului său direct, însă cred că lt. Genoveanu se va îndrepta, căci este inteligent și activ”.

Anul 1892 a adus detașarea lui Ioan Genoveanu de la Arsenalul Flotei de la Galați, la comanda canonierei „Siretul”, dar și lipsa totală a vreunei sancțiuni, astfel încât, la încetarea detașării, Ioan Murgescu nota în foaia calificativă că „locotenentul Genoveanu a fost ambarcat anul acesta ca comandant pe canoniera „Siretul”, unde a condus bine acest vas și a îndeplinit toate voiajele în regularitate. De asemenea, conduita sa a fost bună”¹⁹.

În 1893, locotenentului Ioan Genoveanu i s-a încredințat comanda bastimentului „România”, având o activitate foarte bună, așa cum reiese din aprecierile făcute de Ioan Murgescu, în luna octombrie: „Lt. Genoveanu a condus bine bastimentul „România”, pe care a fost ambarcat ca comandant provizoriu. Violența ce a arătat cu oamenii de la Arsenalul Flotei a fost justificată când acei oameni erau foarte indisciplinați; fiindampați în corpuri, fugeau foarte des noaptea, în oraș. Lt. Genoveanu va fi un bun

rezervă în anul 1900, cu gradul de viceamiral. A studiat astronomia și a activat pentru înființarea Societății Astronomice Române. A sprijinit material construcția Observatorului astronomic popular (1910), azi Observatorul Astronomic al municipiului București „Amiral Urseanu” (DEM, I, p. 513-514).

¹⁸ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 4.

¹⁹ *Ibidem*.

căpitan. Este activ și energic”²⁰. În fapt, violențele de care amintea gen. Ioan Murgescu fuseseră în atenția publicului inclusiv în presa centrală, locotenentul Ioan Genoveanu apărând astfel pe prima pagină a ziarului „Adevărul”, în iunie 1893, într-o notă absolut negativă. Astfel, în cadrul unui articol, semnat „Un gălățean”, se menționau unele fapte reprobabile săvârșite de Ioan Genoveanu, acestuia reproșându-i-se, în principal, bătaia pe care o aplica trupei și practicarea jocurilor de cărți și de noroc: „Ca pretutindeni în Armată, nici soldații flotei noastre de la Galați nu sunt scutiți de barbariile ofițerilor. În special la Arsenalul Flotei, se află un locotenent anume Genoveanu, care a ajuns un adevărat călău al nenorociților de soldați. Acest locotenent are obiceiul de a face neconținut chefuri și a juca cărți până aproape în zorii zilei. Lucru care de altfel nu ne-ar interesa, căci cu aceste calități nu e în Galați numai numitul locotenent. Ceea ce e grav însă, e faptul că locotenentul, ori de câte se întâmplă să-și deșerte buzunarele la cărți, vină să își răzbune supărarea pe bieții soldați. Așa, nu o dată, ci în dese rânduri, locotenentul Genoveanu s-a văzut venind la cazarmă supărat de la cărți și sub pretextul de a face contra-apel, bate pe nenorociții soldați în chipul cel mai barbar, până lasă pe unii aproape fără răsuflare.

Așa, el a bătut pe soldații Paraschiva Ioan, Filoti Onofrei, Sava Ioan, Arghirescu A., Stănescu Alexandru și mulți alții, pe care medicul Arsenalului i-a examinat. Unii au rămas surzi sau betegi pentru toată viața.

Zilele trecute, acest călău galonat venind din cine știe ce tripou, a făcut contra-apel și, pentru că un biet soldat era zăpăcit de somn și a răspuns cam încurcat la niște întrebări fără noimă, l-a luat la palme și apoi i-a ordonat să se lungească pe jos spre a-i trage 60 de trăgători. Însăpăimântat, soldatul a refuzat, și atunci sălbaticul locotenent s-a năpustit asupra lui, l-a luat din nou la bătaie și nu l-a lăsat decât când nenorocitul a căzut jos fără cunoștință. Soldatul a rămas plin de vânătăi, iar o ureche o are aproape desprinsă.

După bătaie, zbirul locotenent a ordonat să îl aresteze. Însă soldatul, a doua zi a ieșit din arest și s-a dus direct la medicul corpului. Acesta i-a dat un certificat în care descrie situațiunea în care nenorocitul se afla în urma bătăii suferite, arătând în același timp că mai mulți soldați se găsesc surzi din cauza bătăilor locotenentului Genoveanu.

Înainte ca soldatul să raporteze comandantului, locotenentul Genoveanu se duse la comandant și reclamă că soldatul a vroiu să dezerteze și că el l-a prins, și că dacă n-ar fi fost niște sergenți majori, pe care îi invocă

²⁰ *Ibidem.*

drept martori, l-ar fi fost omorât; că soldatul l-ar fi zgâriat pe ochi și i-ar fi scrântit un deget, dar în realitate degetul și l-a scrântit bătând pe soldat.

Comandantul, fără a mai cerceta lucrurile și fără a mai întreba măcar pe cei ce mai erau de față la barbariile locotenentului Genoveanu sau la martori preținși, pedepsește tot pe soldat cu șase zile de închisoare. De aici se vede că și comandantul cunoaște ce marfă a acest bătauș locotenent, că îl aprobă și că tot ce spusese privitor la soldat erau niște povești (...)”²¹.

Acuzațiile publicate în presa centrală la adresa lui Ioan Genoveanu erau foarte grave, cu atât mai mult cu cât ele erau interzise de regulamentele militare, începând de la bătaia aplicată soldaților, până la practicarea jocului de cărți. De altfel, foarte multe publicații avizate de Ministerul de Război statuau educația socială a ofițerilor din acea perioadă și făceau referire la obligația de a respecta cu orice preț statutul social, printre lucrurile interzise regăsindu-se locuirea în condiții îndoielnice, purtarea unei ținute neîngrijite, consumarea unor produse ieftine și de slabă calitate sau frecventarea unor localuri cu prețuri foarte mici. În ceea ce privește jocurile de cărți și de noroc, se considera că practicarea acestora „pe bani și în public nu cadrează cu prestigiul uniforme, iar dacă ofițerul este îmbrăcat în civil, nu cadrează cu demnitatea și onoarea militară, din care cauză sunt cu desăvârșire oprite”²².

Cu toate acestea, din 1 ianuarie 1894, Ioan Genoveanu a fost înaintat la gradul de căpitan și i s-a încredințat comanda canonierei „Bistrița”, anul respectiv trecând cu o singură sancțiune, de 10 zile de arest, pentru purtare rea în oraș, cerută și aplicată de Comenduirea Galați. Cu toate acestea, pe foaia de notare din octombrie 1894, generalul Ioan Murgescu scria: „Căpitanul Ioan Genoveanu a fost ambarcat ca comandant al canonierei „Bistrița” și a condus foarte bine. La serviciul său de la Comandament lucrează bine”²³.

În anul următor, în perioada martie - septembrie, cpt. Ioan Genoveanu a fost ambarcat ca ofițer responsabil cu artileria pe bricul „Mircea”, sub comanda maiorului Ioan Coandă²⁴, ocazie cu care a participat

²¹ *Bătaia în armată*, în „Adevărul”, an VI, nr. 1548, vineri, 11 iunie 1893, p. 1-2.

²² Generalul [Vasile] Mitrea, *Obligațiuni sociale*, Atelierele ziarului „Universul”, București, 1937, p. 69-70.

²³ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 5.

²⁴ Ioan Coandă (1860-1940), contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Marină, a urmat specializări în Franța, la Școala de torpile de la Toulon. În 1888 a fost numit șef al Direcției Flotei din Administrația Centrală a Ministerului de Război, apoi fost primul comandant al primului grup de torpiloare al României. În 1895 a fost comandantul bricului „Mircea”. Între 1890 și 1905 a fost directorul Serviciului Maritim Român. Din 1933 a devenit președinte al Ligii Navale Române (*DEM*, I, p. 123).

la voiajul navei-școală la inaugurarea Canalului Kiel²⁵. La sfârșitul voiajului, comandantul bricului nota că „de la ambarcarea sa, cpt. Ioan Genoveanu nu a arătat foarte multe planuri pentru serviciu. Este de regretat că, deși inteligent, în cursul acestei campanii nu a căutat a câștiga cunoștințe în arma sa, pe care se pare că nu o iubește îndeajuns”²⁶. Două luni mai târziu, în noiembrie 1895, Ioan Murgescu îi lua din nou partea lui Genoveanu în aprecierea anuală: „Cu toate notele defavorabile ale comandantului bricului „Mircea”, cred că cpt. Genoveanu, dacă ar fi supravegheat, ar putea servi bine. Conduită bună”²⁷.

Din martie 1896, căpitanul Ioan Genoveanu a fost transferat la comanda canonierei „Fulgerul”, până în luna octombrie, preluând în același timp și comanda Grupului Chilia, la sfârșitul ciclului, generalul Murgescu apreciind că ofițerul „a comandat bine”, considerând în același timp că este necesar „de a fi ambarcat pe mare mai mult timp”, pe fondul unei conduite bune²⁸. În contradicție cu Ioan Murgescu, maiorul Constantin Mănescu²⁹, inspectorul general al Navigației și Porturilor, nota despre Ioan Genoveanu: „Trebuie să se ocupe mai mult de specializarea armei. Nu a putut prezenta lucrarea ce i-am dat a face. Cât a servit la acest corp am constatat că acest ofițer are o lipsă de respect față de superiori și încearcă de a scăpa de greutatea serviciului”. De asemenea, se mai preciza că în calitate de „comandant al Grupului Chilia s-a comportat mediocru, dar constat o ameliorare în modul de a servi”³⁰.

Cât privește comportarea sa, Ioan Genoveanu s-a menținut constant, așa încât în anul 1896, acesta a fost sancționat cu un total de 29 de zile de arest: 8 zile, în februarie, pentru neprezență în serviciu și 5 zile pentru lipsă de la serviciu, în septembrie 10 zile pentru că nu a raportat cazul împușcării unui pescar și tot în septembrie, încă 6 zile de arest pentru neexecutare de ordine³¹.

²⁵ Pentru descrierea voiajului, a se vedea *Istoricul bricului „Mircea”*, preluat și publicat în Valentin Ciorbea, *Istoricul Navelor Școală „Mircea”. Volumul I: Bricul „Mircea”*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1997, pp. 71-88.

²⁶ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 5.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ Constantin Mănescu (1853-?), comandor, absolvent al Școlii Navale de la Brest, a participat la Războiul pentru Independență. A realizat o serie de specializări în Franța, după care a comandat importante unități navale: bricul „Mircea” (1885, 1892-1893), puitorul de mine „Alexandru cel Bun” (1885-1889), torpilorul „Smeul” (1889). Din 1901, a fost numit șef al Comandamentului Marinei Militare (*DEM*, I, p. 329).

³⁰ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 5.

³¹ *Ibidem*, f. 7.

În 1897, căpitanul Ioan Genoveanu a primit însărcinarea de a conduce Căpitănia portului Galați, unul din cele mai importante porturi românești la acel moment, din această postură confruntându-se cu gravele inundații care au afectat orașul și portul în luna iunie a acelui an, când apele Dunării s-au revărsat în orașul care nu era apărat de diguri, cea mai afectată zonă fiind zona numită „Valea orașului”. Prin urmare, în octombrie 1897, maiorul Nicolae Barbieri³², în calitate de șef al Inspectoratului General al Navigației și Porturilor, nota despre Ioan Genoveanu că „a condus afacerile portului Galați în mod satisfăcător; cu ocazia inundațiilor, a dat dovadă și probă de curaj și energie, a avut o conduită bună și ținută curată”³³. La rândul său, în aceeași lună, Ioan Murgescu nota și el despre Ioan Genoveanu că „a condus bine serviciul Căpităniei portului Galați și al companiei de apărare a acestui port. Merită a fi recompensat pentru serviciile aduse cu ocazia inundațiilor din Galați”³⁴.

În perioada aprilie – noiembrie 1897, Ioan Genoveanu și-a desfășurat activitatea ca șef al Serviciului Tehnic de Geniu din cadrul Comandamentului Flotilei, Ioan Murgescu având și de această dată cuvinte de apreciere la adresa sa.

În anul următor, căpitanul Ioan Genoveanu a primit din nou comanda bastimentului „România”, pe care îl mai comandase și cu 5 ani înainte, locotenent comandor Ion Spiropol³⁵, comandantul Diviziei de

³² Nicolae Barbieri (1858-1920), contraamiral. S-a înrolat la vârsta de 16 ani în Corpul Flotilei, unde a fost avansat la gradul de caporal (1875) și apoi de sergent (1876). A participat la Războiul de Independență, îndeplinind misiuni de luptă la bateriile de coastă de la Calafat, apoi în calitate de comandant al șalupei „Rândunica”. După război, a avansat în grade militare și a făcut parte din statele majore ale canonierei „Grivița” (1881) și bricului „Mircea” (I) (1883). În anii următori, a primit noi funcții de răspundere, între care: comandant al Companiei Porturi (1886-1890), căpitan al portului Galați (1891, 1892-1896) și al portului Brăila (1892), comandant al bricului „Mircea” (aprilie 1892, 1896), calitate în care a participat cu nava, la serbările columbiene de la Genova (1892), comandor al crucișătorului „Elisabeta” (1898), comandant al Diviziei de Dunăre (1901-1906, cu o întrerupere de câteva luni în 1904), comandant al Arsenalului Marinei (1910), funcție din care a trecut în rezerva armatei (DEM, I, p. 52-53).

³³ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 6.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Ion Spiropol (1864-?), contraamiral. Absolvent al cursurilor Școlii Navale din Brest, Franța, cu gradul de sublocotenent (1882). După revenirea în țară a fost repartizat la Corpul Flotilei. În 1890, a primit comanda canonierei „Bistrița”, iar în 1892 a fost numit comandant secund al bricului „Mircea”, la bordul căruia a participat la serbările columbiene de la Genova. Comandant al portului Constanța, căpitan de port cl. I la Galați și, apoi, la Brăila, comandant al Apărării submarine (1897), comandant al Diviziei de Dunăre (1898), al crucișătorului „Elisabeta” (1902) și al Monitorului „I. C. Brătianu” (1907), director al Arsenalului Marinei din Galați (1909), profesor la Școlile Marinei din Constanța (1903-

Dunăre³⁶ notând în octombrie 1898 că „a comandat bine vasul, fiind un ofițer inteligent, cu o conduită bună și ținută curată”, dar și că „e păcat că nu i s-a înlesnit mai din vreme mijloacele de a-și completa cunoștințele tehnice ale armei”³⁷. Tot în octombrie 1898, Ioan Murgescu aproape că îi răspundea lui Ion Spiropol, considerând că Ioan Genoveanu „servește bine, însă nu a voit să profite de ambarcările ce a avut pe mare sau să-și completeze cunoștințele de marină. Are aplecare spre joc de cărți în localuri publice. Cred că va părăsi acest obicei în urma pedepsei ce i-am dat. Are vechime și stagii de ambarcare și se poate prezenta la examenul pentru obținerea gradului de locotenent comandor”³⁸. Pedepsa la care făcea referire contraamiralul Murgescu a fost primită de Ion Genoveanu în septembrie 1898, respectiv 10 zile de arest, pentru joc de carte în localuri publice, meteahnă pe care Ioan Genoveanu o avea și o va păstra în mod constant și era consemnată periodic în aprecierile de serviciu.

Pentru prezentarea la examenul de ofițer superior (introdus în 1874), Ioan Genoveanu avea nevoie să susțină unele testări preliminare teoretice și practice, unele dintre ele eliminatorii³⁹, toate susținute în primăvara anului 1899. În august același an, contraamiralul Vasile Urseanu menționa că „nota pentru prezentarea la examen este una mică. Nu îl văd încă preparat pentru gradul de ofițer superior”. În completarea sa, contraamiralul Ioan Murgescu nota și el, în luna octombrie: „căpitanul Genoveanu nu dorește a-și completa

1904) ș.a. În anul 1913 a participat la cel de-al Doilea Război Balcanic, iar la începutul campaniei din 1916, în grad de contraamiral, a îndeplinit funcția de șef de Stat Major în cadrul Comandamentului Marinei Militare. În anul 1917, a fost numit comandant al Flotei române de transport pusă în serviciul armatei ruse, calitate în care a supravegheat evacuarea navelor la Odessa și mai târziu la Kerson. Ultima funcție deținută în serviciul activ al Marinei, a fost cea de comandant al Diviziei de Dunăre (1918). În aprilie 1919 a trecut în rezervă. De-a lungul întregii sale cariere, a elaborat valoroase studii asupra apărărilor strategice, a întocmit lucrările pentru amenajarea portului militar de la Brăila, a poligonului Mahmudia ș.a. (*DEM*, I, p. 469).

³⁶ Divizia de Dunăre, mare unitate tactic-operativă a Marinei Militare, înființată la 26 februarie 1896, odată cu Divizia de Mare, prin reorganizarea Corpului Flotei, cu misiunea de a coopera cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial și de a asigura transporturile fluviale necesare armatei și economiei. Ca și Divizia de Mare, Divizia de Dunăre a primit o organizare și înzestrare corespunzătoare, având ca elemente de bază în compunerea inițială: Forța navală fluvială cu bastimentele „România”, „Bistrița”, „Oltul”, „Siretul”, „Alexandru cel Bun”, „Șoimul” ș.a.; Apărarea fixă fluvială (mine torpile, obstrucții etc.) și Baza navală fluvială cu elementele necesare de logistică. Prin organizarea și dotarea succesivă, Divizia de Dunăre a devenit cea mai puternică forță fluvială de pe Dunăre (*DEM*, I, p. 173).

³⁷ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 6.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Dumitru-Dan Crîșmaru, *Elita militară românească în timpul lui Carol I (1866-1914)*, Editura Militară, București, 2017, p. 48.

studiile de marină, deși e vechi în grad. Nu va putea astfel să aspire la gradul superior. La inspecția generală nu a putut răspunde nimic asupra reglementărilor de marină”⁴⁰.

Cu toate acestea, în anul 1900, Ioan Genoveanu s-a prezentat la examenul pentru acordarea gradului de locotenent comandor și intrare în Corpul ofițerilor superiori, pe care însă nu l-a promovat. În toamna aceluiași an, contraamiralul Murgescu, în calitate de șef al Inspectoratului General al Marinei, nota: „Este regretabil că și la Serviciul porturilor, cpt. Ioan Genoveanu nu a putut mulțumi pe șeful său, din care cauză domnul ministru al Afacerilor Străine a cerut înlocuirea sa la portul Giurgiu. A dat examenul pentru gradul de locotenent comandor anul acesta, dar a fost respins la proba decisivă”⁴¹.

Prin urmare, odată cu anul 1900, căpitanul Ioan Genoveanu a preluat funcția de căpitan șef al portului Giurgiu, funcția primită fiind, în fapt, o retrogradare a sa, chiar dacă portul giurgiuvean era unul din cele mai importante puncte românești de la Dunăre și era considerat foarte important din punct de vedere economic.

După primul an petrecut la Giurgiu în noua sa funcție, Ioan Genoveanu a dat din nou peste același contraamiral Vasile Urseanu, care, din postura de inspector general al Porturilor, nota în foaia calificativă de la sfârșitul anului: „Nu sunt mulțumit de modul cum cpt. Genoveanu s-a condus la Căpitănia portului Giurgiu, unde a primit să fie numit custode a unor vase sechestrate și a dat loc la diferite plângeri”⁴².

În anul următor, din cauza atitudinii adoptate față de șefii săi ierarhici, Ioan Genoveanu nu s-a putut prezenta la examenul pentru gradul superior. Astfel, în octombrie 1901, căpitan comandor Nicolae Barbieri, în calitatea sa de comandant al Diviziei de Dunăre, îi făcea lui Ioan Genoveanu o amplă caracterizare, atât din punct de vedere profesional, cât și personal, oferind astfel un tablou complet de cunoaștere asupra acestuia: „Nu și-a mărit gradul de instrucție și nu are dorința de a se instrui. Cunoaște limba franceză, pe care o vorbește și o scrie. Posedă cunoștințele militare corespunzătoare gradului, învață bine regulamentele și aplicarea lor. Nu a prezentat nici o lucrare pentru examenul de înaintare în grad. Nu a luat parte la manevre, nu caută a obține cel mai bun rezultat și se mulțumește cu puțin. Are aplicație către serviciul militar și pentru arma sa, dar nu posedă aptitudini militare îndestulătoare pentru a putea înainta în grad. Are simțul moral viu în viața militară și în cea socială. Are educație bună, dar traiul în

⁴⁰ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 6.

⁴¹ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 9.

⁴² *Ibidem*.

societate lasă de dorit. Este inteligent, însă nu destul de capabil, are inițiativă și pricepere. Are purtarea rea și a fost respins la examenul de locotenent comandor și ar trebui ambarcat pe mare, în subordine. Are zestrea soției, dar și datorii particulare. S-au ivit reclamațiuni pentru întârzierea plății furnizorilor de alimente. Obişnuiește jocuri de hazard”⁴³. Aceste ultime aprecieri ale comandorului Nicolae Barbieri erau de natură să constituie o pată negativă în plus la dosarul lui Ioan Genoveanu, în condițiile în care, conform regulamentelor militare și obligațiilor sociale ale ofițerilor, se considera că „ofițerul bine educat, cinstit și demn trebuie să păstreze întotdeauna un echilibru între obligațiile și bugetul său. (...) Este cu totul contrar tradiției militare, obiceiul ce-l au unii ofițeri de a face datorii pentru haine sau alimente, pe care nu le achită la timp din diferite motive și se lasă reclamați șefilor ierarhici sau chiar Ministerului”⁴⁴.

O lună mai târziu, în noiembrie 1901, comandorul Emanoil Koslinski⁴⁵, comandant al Marinei Militare, nota și el: „Căpitanul Genoveanu este cel mai vechi căpitan pe armă și nu caută deloc a se distinge, nici prin zel în serviciu, nici prin purtare bună. Într-o afacere de onoare ce a avut loc în vara aceasta cu un civil, și-a apărat demnitatea de ofițer în mod slab. Afacerea este pendinte de Corpul III Armată. În asemenea condițiuni, nu poate fi propus a depune examenul de maior”⁴⁶.

Pentru anii următori, caracterizările superiorilor ne dezvăluie un om care își face datoria în funcția de căpitan șef de port, dar care nu își dorește ascensiunea în cariera militară. Astfel, în noiembrie 1902, comandorul Ilie Irimescu, care ocupa funcția de inspector general al Porturilor, nota despre Ioan Genoveanu că „a venit căpitan de port la Giurgiu de la aprilie anul acesta, și unde a mai fost doi ani în trecut. Cu toate că a condus serviciul bine, sunt de părere de a se muta în Corpul Marinei, căci a pierdut ca spirit militar. Având vechime, s-a prezentat în mai multe rânduri la examenul de locotenent comandor. Cariera acestui ofițer cred a se termina la gradul de căpitan”⁴⁷.

⁴³ *Ibidem*.

⁴⁴ Generalul [Vasile] Mitrea, *Obligațiuni sociale*, p. 69.

⁴⁵ Emanoil Koslinski (1853-1909), contraamiral, absolvent al Școlii Navale de la Brest. Specializat în arme sub apă la Kronstadt în 1877, a luptat apoi în Războiul pentru Independență. Între 1890 și 1894 a fost comandantul bricului „Mircea”, iar din 1894 a comandat crucișătorul „Elisabeta”. A fost comandantul Marinei Militare (1901-1909) (*DEM*, I, p. 286).

⁴⁶ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 9.

⁴⁷ *Ibidem*, f. 11.

În octombrie 1903, inspectorul general al Navigației și Porturilor, comandorul Koslinski nota și el: „cpt. Genoveanu conduce serviciul Căpităniei Giurgiu cam de mult timp, iar în cazul în care mai rămâne în această funcțiune, ar trebui mutat la un alt port. Nu am nimic de zis de modul cum s-a achitat de serviciul său. Nu are aptitudine de a deveni ofițer superior. Ținută și conduită bună”⁴⁸.

De asemenea, în octombrie 1904, același comandor Ilie Irimescu menționa în aprecierea de serviciu: „cpt. Genoveanu conduce serviciul Căpităniei portului Giurgiu de foarte mult timp și are trebuință a se duce în Corpul Marinei pentru a nu pierde cu portul spiritul militar. A condus bine serviciul, dar cred că cariera sa este la apogeu”⁴⁹. Prin urmare, în noiembrie 1904, comandorul Koslinski cerea imperativ mutarea lui Ioan Genoveanu de la șefia Căpităniei portului Giurgiu în Corpul Marinei, într-o funcție de execuție.

Lezat, cel mai probabil, de propunere și de posibila sa mutare intempestivă, dar și fără chemarea lăuntrică de a avansa în ierarhia militară⁵⁰, la 1 aprilie 1905 Ioan Genoveanu și-a înaintat demisia din armată, fiind trecut în rezervă cu gradul de căpitan, în baza Înaltului Decret nr. 1880/1905.

În anul următor, oarecum ca o compensare, din poziția de rezervist, Ioan Genoveanu a primit prin Înaltul Decret nr. 2675/1906 decorația „Coroana României” clasa V în grad de cavalier, pentru 20 de activitate militară.

Demisionat din rândurile armatei, Ioan Genoveanu a rămas totuși în funcția de căpitan șef al Căpităniei portului Giurgiu, rămânând în continuare în subordinea Inspectoratului General al Navigației și Porturilor. În mod clar, funcția i se potrivea mai mult decât cea de militar de carieră, dar a continuat totuși, și demersurile pentru accederea în corpul ofițerilor superiori în rezervă. Astfel, în anul 1908 a mai existat o tentativă de a se prezenta la examenul de grad, pe care din nou nu l-a promovat, comandantul Marinei Militare, amiralul Koslinski fiind de părere că tot anul a comandat slab, este molatec și fără inițiativă și nici nu a probat vreodată aptitudini pentru gradul superior.

⁴⁸ *Ibidem.*

⁴⁹ *Ibidem.*

⁵⁰ Un ofițer eliminat trei ani consecutivi de la înaintarea în gradul de maior/locotenent comandor la vechime era trecut din oficiu în retragere (Dumitru-Dan Crîșmaru, *op. cit.*, p. 42).

Cu toate acestea, Ioan Genoveanu a condus portul Giurgiu în plină perioadă de transformare a zonei portuare a orașului, prin construirea podului metalic combinat rutier și de cale ferată (Podul Bizetz) peste Canalul Sfântul Gheorghe și deplasarea centrului de greutate portuar de la punctele Sfântul Gheorghe și Smârda către punctul Ramadan, unde din 1906 începuse să își desfășoare activitatea noul port al orașului, poziționat chiar pe malul Dunării⁵¹.

Totodată, în perioada când Ioan Genoveanu a ocupat funcția de căpitan șef de port, la Giurgiu au fost realizate o serie de investiții majore, care treptat, au dinamizat și optimizat activitatea noului port: construirea bazinului de iernat pentru vase (1904-1907), construirea unei instalații pentru alimentarea vaselor cu păcură, compus din trei rezervoare cilindrice și a zonei marilor rezervoare de petrol (în 1912, Giurgiu a devenit cel mai important port dunărean românesc de export pentru petrol), montarea unei macarele aeriene (în România, până atunci, de asemenea utilaje nu dispuneau decât porturile Galați și Brăila), montarea cablului telegrafic care făcea legătura între porturile Giurgiu și Rusciuc (1906), etc⁵².

Prin prisma funcției de căpitan șef al portului, Ioan Genoveanu a avut o activitate destul de plină de evenimente, Giurgiu fiind unul din cele mai importante puncte dunărene ale României din punct de vedere economic, important punct de tranzit de mărfuri și călători și una din principalele porți de intrare și ieșire din țară a majorității celor care doreau să călătorească în țările Europei Centrale și Apusene, inclusiv a membrilor Casei Regale.

Spre exemplu, în primăvara anului 1904, Ioan Genoveanu a asistat la trecerea reginei Elisabeta prin portul giurgiuvean în periplul dunărean al acesteia⁵³, în anul 1906 a organizat o parte a importantei întâlniri a delegației Societății Politehnice din România cu cea a Societății Inginerilor și Arhitecților din Bulgaria⁵⁴, în septembrie 1907 a găzduit o delegație formată din 200 de persoane, condusă de Anghel Saligny, participanți la Congresul Internațional de Petrol de la București, în 1909 a asigurat în mod deosebit primirea unei delegații franceze condusă de profesorul Louis

⁵¹ Gabriel-Felician Croitoru, *Evoluția portului Giurgiu de la origini până în 1945*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2007, p. 109-110.

⁵² *Ibidem*, p. 126

⁵³ Carmen Sylva, *Pe Dunăre. 27 aprilie-3 mai 1904*, Atelierele Grafice Socecu, București, f. a., p. 43-44.

⁵⁴ „Buletinul Societății Politehnice”, an XXII, nr. 4/1906, p. 165.

Olivier⁵⁵, formată din circa 100 de profesori, medici, ingineri, arhitecți, magistrați și avocați⁵⁶ iar în anul următor, la 14 septembrie, a fost martorul realizării unui adevărat pod aerian care a legat porturile orașelor Giurgiu și Ruscuc, prin zborul lui George Valentin Bibescu, unul din pionierii aeronauticii din România⁵⁷.

Mărturii diverse regăsim despre Ioan Genoveanu și în societatea giurgiuveană a începutului de secol XX, unde pare a fi fost foarte bine integrat. Astfel, în amintirile sale, artistul Ionel Băjescu-Oajdă, menționează că Ioan Genoveanu, „comandantul portului, un gentleman desăvârșit” era o prezență constantă în casa tatălui său, care era comandantul Regimentului 10 Călărași, cantonat la Giurgiu, „unde se reuneau aproape zilnic mulți din ofițerii din garnizoană sau civili cu funcții importante”⁵⁸.

În anul 1908, Ioan Genoveanu se află într-o ipostază originală și puțin anacronică, aceea de martor și arbitru al unui duel între Aurel Scurtu, farmacist și unul din membrii de bază ai Partidului Liberal din Giurgiu, și G. G. Teoharide, apropiat al cercurilor conservatoare din județul Vlașca, cauza duelului fiind generată de apariția unui articol în ziarul liberal local „Solidaritatea”, semnat de cel dintâi, și pe care G. G. Teoharide l-a considerat ofensator la adresa sa. Prin urmare, prin intermediul unui proces-verbal, semnat de martorii celor două persoane implicate, s-a hotărât ca duelul să se desfășoare în data de miercuri, 26 noiembrie curent, la orele 4 p.m., iar arbitru al luptei să fie d-l. Căpitan Genoveanu⁵⁹. Într-un alt proces-verbal, care descrie întâlnirea dintre cei doi dueliști, se consemnează: „după primul glonț, tras de la 30 pași și al doilea de la 25 pași, fără nici un rezultat, în momentul când arbitru al luptei [Ioan Genoveanu] aranja armele pentru al 3-lea foc, a intervenit forța publică”⁶⁰.

Din punct de vedere al carierei sale, după eforturi ce s-au întins pe durata mai multor ani, Ion Genoveanu a reușit și promovarea examenului de grad, astfel încât, în Decretul Regal nr. 2793 din 11 mai 1912 se stipula că „Ioan Genoveanu din Divizia de Dunăre a fost înaintat la gradul de

⁵⁵ Louis Olivier, matematician, director al „Revistei generale de știință pură și aplicată”, înființată în 1890. S-a remarcat prin organizarea unor excursii culturale, începute în anul 1896, odată cu desfășurarea primei ediții a Jocurilor Olimpice moderne, la Atena.

⁵⁶ Ion Boldescu, *Monografia orașului Giurgiu*, 1912, p. 122.

⁵⁷ Ion Munteanu, *Aviația românească la 70 de ani (1909-1979)*, în *Almanahul „Sportul”*, București, 1979, p. 69-70.

⁵⁸ Ionel Băjescu-Oajdă, *Amintiri dintr-un oraș plin de viață*, Editura Rotipo, Iași, 2019, p. 34.

⁵⁹ *Publicistică giurgiuveană (1867-1916). Breviar*, Editura PIM, Iași, 2007, p. 60.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 61.

locotenent comandor în rezervă, cu rămânerea în același Corp”⁶¹, reușind astfel ca la vârsta de 47 de ani să intre în rândul ofițerilor superiori.

Ca o continuare a conduitei sale anterioare, Ioan Genoveanu a luat, în calitate de șef de port, și măsuri care par a fi fost menite să îi asigure venituri suplimentare la limita legalității sau chiar cu încălcarea legii. Spre exemplu, la sfârșitul lunii aprilie 1913, în ideea creșterii propriilor venituri, antreprenorul cantinei din portul Ramadan, Dan Dănescu Hambășanu, a obținut sprijinul lui Ioan Genoveanu, pentru a interzice în port accesul vânzătorilor ambulanți de produse alimentare (în special de pâine și produse lactate), generând atât nemulțumirile acestora, dar mai ales ale muncitorilor. Față de situația creată, în data de 19 mai 1913, aceștia au intrat în grevă spontană, situația fiind evidențiată de raportul șefului Poliției portului Giurgiu, M. St. Rădulescu, înaintat superiorilor săi: „Eri, 19 Maiu c., la ora 8 dimineața, 45-50 de hamali, români și străini, din cei care lucrează la încărcarea și descărcarea șlepurilor, au încetat lucru, din cauza lipsei de pâine, provenită din deciziunea luată de Căpitănia portului de a nu mai permite intrarea în port căruțelor dela diferite brutării din oraș, care alimentau pe muncitori, personalul șlepurilor și pe funcționari (...), precum și din faptul că cantinierul de la care aceștia urmau să se aprovizioneze, nu a adus pâine în cantitate suficientă. Măsura luată de Căpitănia Portului în privința brutarilor se datorește cererei făcute de cantinierul de a le interzice intrarea în raza portului și s-a estins și asupra tuturor celorlalți furnizori din port, precum lăptari, iaurgii, cafegii, bragagii etc., provocând nemulțumirea tuturor din port, căroră le vine greu să se aprovizioneze din oraș, din cauza depărtării și care nu pot plăti fără greutate prețurile mai ridicate decât cele obișnuite cerute de cantinier”⁶².

Situația a fost remediată de intervenția imediată a inspectorului general al Navigației și Porturilor, care a atras atenția căpitanului șef de port de la Giurgiu, Ion Genoveanu, că „respectivul cantinier, neavând nici un contract semnat cu Serviciul Hidraulic, nu are nici un drept care să motiveze măsura luată de Căpitănie”⁶³.

Măsura experienței sale de administrare a unui port, dar și a celei militare, i-a fost testată lui Ioan Genoveanu în contextul declanșării celui de-al Doilea Război Balcanic, început în noaptea de 16/29 spre 17/30 iunie 1913, prin agresiunea forțelor armate ale Bulgariei împotriva Serbiei și Greciei. Conform Ordinului de mobilizare nr. 264/1913 primit din partea

⁶¹ „Monitorul Oficial” nr. 35, joi, 17 (30) mai 1912, p. 1691.

⁶² Direcția Județeană a Arhivelor Naționale (în continuare DJAN) Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 5/1913, f. 81.

⁶³ *Ibidem*, f. 80.

Comandamentului Marinei Militare, locotenent comandorului în rezervă Ioan Genoveanu i-a fost ordonată misiunea de comandant militar al portului Giurgiu, având ca sarcini asigurarea întregii zone de responsabilitate a acestuia și raportarea de îndată a oricăror evenimente din zona menționată. În ceea ce privește securizarea zonei, Ioan Genoveanu raporta că „am (...) stabilit a fi santinele în port, la dana petroliferă, atelierele Serviciului Hidraulic, podul peste bazinul Sfântul Gheorghe, Fabrica de cherestea din insula Cioroiu, insula Sfântul Gheorghe unde trebuia a se concentra toate bărcile pescarilor, în largul cheului Ramadan pentru paza mărfurilor neridicate de la magaziile diferitelor agenții din port, în bazinul Sfântul Gheorghe, unde se efectuau încă operațiuni reduse de încărcări și la depozitele de lemne de salcie de la tabia mică și mare ce învecinește orașul, iar pe linia de frontieră se exercită patrularea cu trupe de acoperământ ce aparțineau sectorului din care face parte portul. Trupele active primind ordinul de plecare, ele au fost înlocuite cu milițieni, care mai târziu au fost retrași din port, nefiind uniform echipați și nici apti pentru serviciul chemat a îndeplini, rămânând numai grănicerii, iar milițienii în posturile mai secundare”⁶⁴.

Alături de acestea, prin prisma funcției sale, Ioan Genoveanu a trebuit să asigure portul Giurgiu drept culoar diplomatic, în condițiile în care la 27 iunie 1913 guvernul român a decis rechemarea reprezentantului său diplomatic de la Sofia. Astfel, într-unul din rapoartele sale, Ioan Genoveanu menționa că „în dimineața zilei de 28 iunie, ora 8 a.m., sosește din Sofia prin Rusciuc, adus cu vaporul N.F.R. „Giurgiu”, domnul Ghica, Ministrul României la Sofia, cu personalul Legațiunei și al Consulatului român din Rusciuc, după care apoi pornesc la București cu trenul”⁶⁵. În sens invers, într-un alt raport al șefului portului giurgiuvean se menționa că în data de 1 iulie 1913, a sosit în port „Ministrul bulgar Kalincoff cu familia și personalul Legațiunei bulgare de la București, și la ora 3 p.m., cu vaporul N.F.R. „Giurgiu” a trecut la Rusciuc”⁶⁶.

În ceea ce privește ordinul de raportare către Comandamentul Marinei Militare, de către Ioan Genoveanu, al evenimentelor de interes din zona de jurisdicție a portului Giurgiu, se poate aprecia că șeful portului

⁶⁴ Gabriel-Felician Croitoru, Andreea Atanasiu-Croitoru, *Activitatea pe Dunăre în timpul celui de-al Doilea Război Balcanic*, în „Patmos”, culegere de studii interdisciplinare editată de Centrul de Cercetări Științifice Interdisciplinare „Dumitru Stăniloae” al Universității „Valahia” din Târgoviște, an II/2, nr. 3/2013, Editura Enciclopedică, București-Târgoviște, 2013, p. 227.

⁶⁵ DJAN Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 20/1913, f. 201.

⁶⁶ *Ibidem*, dosar nr. 20/1913, f. 202.

Giurgiu a realizat unul din cele mai importante documente de acest fel din perioada războiului, intitulat „Fapte și date după Decretarea Mobilizării”⁶⁷ și finalizat în 22 iulie 1913, în care sunt cuprinse, detaliat pe zile și ore, timp de o lună, evenimentele derulate în zona de jurisdicție a portului Giurgiu, și toate ordinele primite de la forurile superioare, actul constituindu-se într-un document important și pentru cunoașterea istoriei marinei și porturilor românești⁶⁸.

După activitatea desfășurată în anul 1913, aprecierile superiorilor față de Ioan Genoveanu au fost laudative, așa cum rezultă din foaia de notare a activității sale pentru perioada 1 noiembrie 1913 – 31 octombrie 1914, semnată de contraamiralul Eustațiu Sebastian⁶⁹: „Este la curent cu partea marinărească militară. A adus prea bune servicii în campania din 1913 și va aduce aceleași servicii și în viitor. Este prea bine apreciat în funcția de căpitan de port, fiind vechi și având multă practică”⁷⁰. În mare, Ioan Genoveanu a avut parte de aceleași cuvinte de laudă și la evaluarea anuală din 1915, semnată tot de Eustațiu Sebastian, de această dată din poziția de inspector general al Navigației și Porturilor⁷¹.

În contextul situației României de dinaintea țării în Primul Război Mondial, din data de 15 iunie 1915, locotenent comandor în rezervă Ioan Genoveanu a fost concentrat, redevenind comandant militar al portului Giurgiu. Din această poziție, dată fiind experiența sa, începând cu 1 ianuarie 1916 a fost detașat în Garnizoana Galați, la Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, ca locțiitor al comandantului Garnizoanei.

⁶⁷ Publicat integral și adnotat; a se vedea nota 5.

⁶⁸ Documentul a fost trimis cu adresa de înaintare nr. 1.012 din 22 iulie 1913, în care căpitanul șef al portului Giurgiu, Ioan Genoveanu, specifică: „Domnule Inspector General, la ordinul circular 2.685 din 5 Iulie 1913, am onoarea a înainta alăturatul memoriu, iar evenimentele ce se vor succede în perioada următoare, vor forma un alt memoriu. Cu acest prilej, țin a depune la cunoștința dumneavoastră, și e de datoria mea a o face, că personalul acestui oficiu m-a secondat cu tot zelul în realizarea diferitelor însărcinări primite, de n-am destule cuvinte de mulțumire și laudă, în special pentru copistul cl. II Spiru Florescu” (DJAN Galați, *Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor*, dosar nr. 18/1913, f. 198).

⁶⁹ Eustațiu Sebastian (1856 - 1943), contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri din București (1875), a participat la Războiul pentru Independență. Specializare la Școala Navală din Brest, apoi a devenit comandant al bricului „Mircea” și director al Școlii de Marină (1888). Între 1909 și 1917 a fost comandant al Marinei Militare, asigurând participarea forțelor Marinei în timpul celui de-Al Doilea Război Balcanic (*DEM*, I, p. 200).

⁷⁰ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 16.

⁷¹ *Ibidem*, f. 17.

Cu referire la perioada cuprinsă între septembrie 1916 – ianuarie 1918, ce corespunde participării României la prima conflagrație mondială, comandantul Serviciului Marinei, comandor Constantin Niculescu-Rizea⁷², nota despre Ioan Genoveanu: „a servit ca ajutor al Comandantului Garnizoanei și Serviciului Marinei Galați și în două rânduri a înlocuit pe comandantul [*ilizibil*] Galați. De această funcțiune s-a achitat bine și conștiincios, fiind un ofițer devotat serviciului. Merită a înainta la gradul de căpitan comandor în rezervă”⁷³.

Prin prisma recunoașterii priceperilor sale profesionale, prin Înaltul Decret nr. 1995 din 3 august 1918, Ioan Genoveanu a fost numit comandant militar al portului Reni⁷⁴, cu sarcina de a gestiona activitatea acestuia într-o perioadă foarte tulbure și grea⁷⁵, la doar cinci luni de la încorporarea orașului în cadrul statului român⁷⁶. Măsurile luate de Ioan Genoveanu și modalitatea în care a gestionat problemele legate de integrarea orașului și prezența trupelor ruse de diferite orientări și a celor franceze din Armata Dunării au fost din nou apreciate, de această dată de comandorul Vasile Scodrea⁷⁷, șeful Statului Major al Comandamentului Marinei, care în 16 noiembrie 1918 nota că Ioan Genoveanu „a îndeplinit funcțiunea de comandant militar al portului Reni, la început ca mobilizat, iar în urmă ca chemat temporal, cu începere de la 1 iulie. Prin cunoștințele sale dobândite ca căpitan de port și prin felul cu care a făcut serviciul, a fost de un real folos Marinei. Merită a înainta”⁷⁸.

Cu aceeași dată, respectiv 16 noiembrie 1918, prin Înaltul Decret nr. 3785/1918 a încetat chemarea temporară în activitate, Ioan Genoveanu

⁷² Constantin Niculescu-Rizea (1870-?), contraamiral. Absolvent al Școlii Navale din Livorno (1891). Comandant al navelor „Năluca”, „Elisabeta”, „Mihail Kogălniceanu”, etc, comandant al Școlii de Marină (1899-1901), comandant al Apărărilor sub Apă (1914-1917) și al Arsenalului Marinei (1917-1918). Între 1920-1925 a fost comandant al Marinei Militare.

⁷³ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 18.

⁷⁴ „Monitorul Oficial” nr. 111/1918, p. 1726, col. 1.

⁷⁵ Admirabil descrisă, cu lux de amănunte și note de cunoare, în Virgil Alexandru Dragalina, *Escadrila de Nistru*, Editura Militară, București, 2011.

⁷⁶ „Monitorul oastei” nr. 157 din 1 septembrie 1918, p. 2550.

⁷⁷ Vasile Scodrea (1872-1934), viceamiral. Absolvent al Academiei Navale de la Livorno, profesor la Școala de Marină din Galați (1898-1899). A fost comandant al marșului de instrucție a bricului „Mircea” (1899), iar în 1909 a fost numit comandant al Diviziei de Mare. În 1914 a fost numit subșef de Stat Major al Comandamentului Marinei și apoi comandant al Flotei de Operațiuni (1917-1918). După război, a fost numit șef de Stat Major al Comandamentului Marinei, iar în 1921 a primit comanda Diviziei de Mare (*DEM*, I, p. 454).

⁷⁸ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 19.

reîntorcându-se în funcția de comandant militar al portului Giurgiu, prin Ordinul de Zi nr. 145/1919, reînnoit prin Ordinul de Zi nr. 310/1921.

La sfârșitul anului 1919, același amiral Scodrea aprecia că „locotenent comandor în rezervă Ioan Genoveanu a continuat să-și îndeplinească serviciul cu zel și pricepere”, menționând, totodată: „reînnoiesc propunerea de a fi înaintat ca o dreaptă răsplată pentru modul cum a înțeles să își facă datoria”⁷⁹. Un an mai târziu, la 17 septembrie 1920, comandantul Marinei Militare, amiralul Constantin Bălescu⁸⁰, s-a declarat de acord cu propunerea făcută⁸¹, referitoare la Ioan Genoveanu, ceea ce a făcut ca la 1 aprilie 1922, prin Înalțul Decret nr. 484/1922, acesta să primească gradul de căpitan comandor în rezervă, în cadrul Diviziei de Dunăre.

Din data de 1 aprilie 1928, la vârsta de 63 de ani și după o carieră plină de evenimente, căpitan comandor Ioan Genoveanu a fost trecut în poziție de retragere pentru limită de vârstă, în baza Înalțului Decret nr. 2654/1928, publicat în „Monitorul Oficial” nr. 249/1928, încheindu-și astfel în mod onorabil activitatea.

Inteligent, abil și orientat, dar delăsător și indiferent atunci când nu era interesat, cu o carieră militară lentă, plină de încălcări de regulamente și având o fire tumultoasă, impulsivă și rebelă, punctate de episoade de „mardeiaș de cartier”, Ioan Genoveanu a fost cel mai longeviv căpitan-șef al portului Giurgiu, ocupând această funcție vreme de aproape două decenii, între 1900 și 1918. Adică perioada când portul giurgiuvean a avut maximă sa dezvoltare și recunoaștere, pe fondul dezvoltării generale a statului român și a deschiderii acestuia către restul lumii, în special către Europa Apuseană.

Totodată, chiar dacă aproape întreaga sa carieră militară a fost presărată de conflictele cu superiorii săi, Ioan Genoveanu a dat măsura pregătirii și experienței sale în timpul celui de-al Doilea Război Balcanic și Primului Război Mondial, demonstrând astfel că un caracter tare îți arată cu adevărat valoare în vremuri de restriște. A fost perioada când în calitate de comandant militar al porturilor Giurgiu și Reni sau de adjunct al comandantului Garnizoanei Galați, Ioan Genoveanu a acționat în conformitate cu ordinele primite, contribuind astfel, pe măsura poziției sale

⁷⁹ *Ibidem*, f. 20.

⁸⁰ Constantin Bălescu (1864-1929), viceamiral. Absolvent al Școlii Navale din Brest. A fost șeful comisiei de supraveghere a construcției crucișătorului „Elisabeta” și a torpiloarelor „Năluca”, „Sborul” și „Smeul”. A fost, alternativ, director al Arsenalului Marinei din Galați și comandant al Diviziei de Dunăre (1906-1911). Șef al Direcției Marinei din Ministerul de Război (1911-1917) și comandant al Marinei Militare (1917-1920). A publicat mai multe lucrări didactice referitoare la Marina Militară (*DEM*, I, p. 61).

⁸¹ DCA Pitești, *Fond Memorii Bătrâni*, dosar nr. 178, f. 20.

la efortul de război al României și obținând, abia spre sfârșitul carierei, laudele superiorilor săi.

***PORTRAIT OF A HARBORMASTER COMMANDER IOAN
GENOVEANU***

-abstract-

Keywords: harbormaster, naval, Giurgiu, Romanian Flotilla

Commander Ioan Genoveanu was a Romanian Navy Officer with a vast experience abroad and he was appointed the harbormaster of different ports – Giurgiu and Reni. He was also the deputy commander of Galati harbor. His greateast achievement was his contributions during the Second Balkan War and World War I.