

GHEORGHE BELLER, COMANDANTUL CARGOULUI „MANGALIA” ȘI AL NAVEI MIXTE „SUCEAVA”, EROU AL CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

*Dr. Ion GIURCĂ**

Familia Beller are pe linie masculină origine austriacă, membrii acesteia fiind stabiliți în Moldova în prima jumătate a secolului al XIX-lea, în condiții pe care până în prezent nu am reușit să le identific. O perioadă familia Beller a locuit în Iași, în zona Bisericii „Sfinții 40 de Mucenici” pe strada cu același nume, astăzi Str. Berthelot, acolo unde în casa profesorului Ioan Bogdan a locuit și lucrat șeful Misiunii Militare franceze în perioada noiembrie 1916-februarie 1918.

Născut la Bacău în 1844, Arnold Beller, tatăl viitorului comandant de navă, era fiul lui Constantin și Emma. A urmat o carieră militară, în cavalerie, comandant de regiment, brigadă, divizie, inspector al cavaleriei și în cele din urmă comandantul Diviziei 7 infanterie de la Roman, acolo unde s-au născut și copii săi. Căsătorit cu Maria Filipescu, în anul 1873, nu a avut copii, urmașii săi provenind din cea de a doua căsătorie, cu Elisabeta.

Generalul Arnold Beller a avut trei copii, toți născuți la Roman în perioada când a îndeplinit diferite funcții în acea garnizoană: Radu-născut în 1898, decedat în accidentul de aviație din India în 1931; Gheorghe, născut în 1902, marinar, comandant de navă, Arnold, n. 1903, tot marinar, comandant de navă.

După încheierea Războiului de Întregire, familia generalului Arnold Beller s-a mutat în București, locuind pe strada Donici nr. 1.

Ce doi comandanți de navă comercială din familia Beller nu sunt, surprinzător, consemnați în „Dicționarul Enciclopedic de Marină”, din motive pe care nu le cunosc.

Am identificat că primul, Gheorghe, a murit în anul 1943 atunci când nava „Suceava” pe care o comanda, închiriată de către SMR Comandamentului german al Mării Negre, cel de al doilea Arnold a supraviețuit războiului și a murit în anul 1985.

Gheorghe Beller este eroul din Al Doilea Război Mondial despre care datele privind viața sa sunt succinte și incomplete. A urmat Liceul Militar la Mănăstirea Dealu, apoi Școala de ofițeri de marină. În 1933 a susținut un examen pentru poziția căpitan de cursă lungă și cabotaj, obținând nota 6,80. În 1934 era ofițer la bordul navei „România”. În 1936 împreună cu fratele său era ofițer maritim Clasa 3-a, salariu 3800 lei¹, iar în 1937 ofițer maritim clasa 3-a, grupa D, categoria III-a, clasa I, cu un salariu de 5000 lei pe lună².

La comanda cargoului „Mangalia”

În anul 1937 a început programul de construcție la Genova și Palermo a celor mai performante nave comerciale românești, „Balcic”, „Cavarna”,

*Universitatea Hyperion din București.

¹„Monitorul Oficial”, nr. 147, 27 iunie 1936, p. 5555.

²„Monitorul Oficial”, nr. 142/1937, 24 iunie 1937, p. 5691.

„Mangalia” și „Sulina”, care au intrat în proprietatea SMR începând cu toamna anului 1939.



Mangalia la New York în anul 1940

Conform unei tradiții în cadrul marinei, viitorul comandant al navei și mecanicul șef erau prezenți în șantierele navale, unde urmăreau construcția vaporului, prilej de cunoașterea specificului exploatarei.

Nu am identificat dacă Gheorghe Beller și Bouroș Savin-mecanicul șef, s-au aflat într-o asemenea situație, nici data când a fost numit comandant al cargoului „Mangalia”, cea mai luxoasă dintre cele 4 în privința condițiilor de trai pentru echipaj și transport pentru pasageri.

Cu siguranță, cei doi, probabil și alți responsabili ai SMR, au fost prezenți în cele două șantiere navale din Italia, unde au luat parte la toate activitățile în legătură cu recepționarea navei, fiind și cei care au navigat la Constanța cu minimul necesar din echipaj. În aprilie 1940 a sosit la Constanța nava Mangalia, primită fără fastul cu care a fost întâmpinată nava Sulina³, prilej cu care i-a fost întocmit și semnat de către regele Carol al II-lea Certificatul de naționalitate.

Înainte de plecarea în prima cursă, cu destinația New York, a fost completat echipajul, în general cu oameni având experiență la bordul navelor, ținându-se cont și de valoarea materială a cargoului, cât și de nevoia unor servicii de calitate pentru personalul care urma să fie transportat în condiții dintre cele mai bune. La data numirii la comanda navei, Gheorghe Beller era încadrat cu un salariu de 7373 lei, echivalați cu 52, 29 dolari⁴.

Sub comanda lui Gh. Beller nava a fost încărcată în portul Constanța cu mărfuri destinate pentru porturile Napoli și New York, ridicând ancora în dimineața zilei de 26 aprilie. La 13 mai 1940 a terminat descărcarea mărfurilor la Napoli, la 15 mai a trecut prin strâmtoarea Gibraltar, iar la 2 iunie a ajuns în portul New York.

³D. ministru g-ral Paul Teodorescu a vizitat motonava Sulina, în „Curentul”, Anul 12, Nr. 4178, 28 septembrie 1939, p. 9.

⁴Arh. MAE, fond Washington, România-SUA, probleme economice, vol. 158, f. 15.

Până la 24 iunie 1940 au avut loc activități de descărcare și încărcare a navei, plecarea spre țară fiind planificată pentru ziua de 2 iulie.

În plină efervescență pentru finalizarea pregătirilor în vederea plecării spre țară, la 24 iunie 1940 autoritățile nord-americe au decis blocarea navei în portul New York, moment care a marcat o nouă etapă în activitatea comandantului Gh. Beller, care a avut de rezolvat complexe probleme generate de situația creată.

Din acel moment, împreună cu Radu Irimescu-șeful Legației României în SUA, cu Coste Brutus-reprezentant economic al României în SUA, Gh. Beller a acționat pentru a obține permisiunea plecării navei spre țară. Deși a existat speranța ca în urma negocierilor la Londra și Washington să se obțină aprobarea plecării navei la 4 iulie 1940, totul a fost spulberat la 6 iulie când s-a anunțat că la Londra nu se aproba eliberarea certificatelor de navigație, invocându-se diferite pretexte, între care și blocarea de către autoritățile române a navelor britanice pe Dunăre.

În perioada care a urmat, deși nu a fost participant direct, Gheorghe Beller a desfășurat o intensă activitate, împreună cu autoritățile de la București, Constanța și New York, pentru vânzarea mărfurilor de la bodul navei, apoi a navei, în care comandantul asista neputincios la toate mașinațiunile legate de cele două acțiuni, în care erau implicate autoritățile de la București, Londra, Washington, diverse persoane dubioase și instituții financiar bancare din SUA. Situația era din ce în ce mai neclară și nesigură în privința navei, astfel că au apărut stări de nervozitate și acte de indisciplină, care cu greu au fost potolite de către comandant. Echipajul avea 47 de oameni: un comandant, un medic, 3 ofițeri cu funcții diferite, 5 mecanici, doi telegrafisti, motoristi, electricieni, timonieri, fochiști, bucătari, mateloti, chelneri, rânđași, un mecanic garant-italian.

Situația de la bordul navei a fost comunicată SMR la revenirea echipajului în țară, în toamna anului 1941. Cel mai grav era că tonul actelor de indisciplină a fost dat de către ofițerul Mincu Emil, care a părăsit nava, fiind dat dezertor. Pe baza unor declarații false și comunicări privind distrugerea navei, comandantul s-a aflat în situația de a demonta totul în condițiile urcării la bord a pazei de coastă a SUA.

Despre activitatea acelui ofițer, la revenirea în țară, în septembrie 1941, comandantul Gheorghe Beller avea să scrie: „ Ofițerul Mincu de pe vasul «Mangalia» a refuzat să execute ordinul de repatriere demisionând la 26 martie și începând acțiune judecătorească pentru obținerea livretului de marinăr. Autorităților noastre le declară repatrierea imposibilă din cauza blocadei britanice, iar autorităților americane le cere permisiunea de a rămâne în Statele Unite pe motiv că se teme de pedeapsă, fiind opus politicii guvernului român actual.

Am onoarea a vă raporta mai jos cele întâmplare la bordul și în echipajul m/n «Mangalia» de la ultimul meu raport general din 1 aprilie și până la repatrierea restului echipajului. Vă rog să binevoiți a lua în considerație faptul că cele ce urmează sunt relatate numai din memorie, deoarece restricțiunile la trecerea prin Bermuda m-au împiedicat de a duce cu mine documente sau orice fel de însemnări în scris. După plecarea spre țară a primului grup din echipaj sub conducerea domnului Dr. Georgescu, activitatea dezertorului Mincu Emil a

continuat sub formă de acuzații prin presa locală și prin acte oficiale către autoritățile judiciare americane în care afirmă sub prestare de jurământ că subsemnatul, în complicitate cu Însărcinatul de Afaceri al României, dl Brutus Coste, am încercat fără a izbuti crima de răpire (kidnaping) asupra sa cu scopul de a-l trimite în Europa, pentru a-l supune răzbunării naziștilor, care au și confiscat averea familiei sale din România. În același timp, continuă acțiunea sa în judecată pentru dobândirea livretului de navigator, care s-a terminat, așa cum se vede din raportul legației noastre, transmis în copie și Onor Direcțiunii SMR. La 4 aprilie, denunțul la autorități că în acea noapte vom sabota mașinile vasului provoacă o adevărată invazie noaptea la bord a guarzilor de coastă, guarzilor vamali și poliției secrete, veniți să ne surprindă asupra faptului. Totul fiind în perfectă ordine, autoritățile s-au găsit într-o ridicolă postură⁵.

Urmare a denunțurilor calomnioase a ofițerului Emil Mincu, un mare număr dintre membrii echipajului, inclusiv Gheorghe Beller, au fost reținuți și încarcerați pentru câteva zile la o închisoare destinată celor mai notorii delicvenți-dezertori de pe nave comerciale, ocnași evadați, ș.a. Cu mare dificultate Gh. Belller a reușit să anunțe autoritățile române, care au acționat pentru eliberare, astfel că după trei zile ofițerii și persoanele indispensabile la bord au fost eliberate. Comandantul a vizitat de câteori a fost posibil pe cei reținuți. La jumătatea lunii aprilie 22 dintre membrii echipajului au plecat spre țară, la bord rămânând 25 de marinari cu funcții diferite, vitali pentru menținerea navei în stare operațională. În urma plecării unei părți a echipajului, la 19 aprilie 1941, la bordul navei „Mangalia”, conform unui tabel întocmit de șeful Biroului Marinei Comerciale, locotenent-comandor (r) Spiridon Vlassopol, se aflau următorii marinari:⁶

Nr. crt.	Numele și prenumele	Gradul, funcția	Nr. crt.	Numele și prenumele	Gradul și funcția
1	Beller Gheorghe	Ofițer principal	14	Marton Iosif	Motorist
2	Ott Roland	Ofițer	15	Caracas Ion	Fochist
3	Păunescu Pompiliu	Radiotelegrafist	16	Pimen Pavel	Fochist
4	Bouroș Savin	Șef mecanic	17	Ustinescu Petre	Bucătar
5	Dogaru Mitu	Mecanic	18	Dumitriu Dumitru	Bucătar
6	Vasile Ion	Maestru lemnar	19	Vasiliu Ștefan	Matelot
7	Pușcașu Ion	Șef de echipaj	20	Deniu Manole	Matelot
8	Popescu Ion	Fochist	21	Manolescu M.	Matelot
9	Iurașcu Petre	Fochist	22	Florea Marin	Chelner
10	Mihăilescu Nicolae	Fochist	23	Cetățeanu Vasile	Chelner
11	Wodinschi Zoltan	Electrician	24	Avramescu Ion	Rândaș
12	Eliad Eugen	Electrician	25	Sobonio Felice	Mecanic
13	Pantazi Nicolae	Timonier			

⁵ Arh. MAE, fond 71, SUA, 1920–1944, Telegramme Washington, 1940–1941, vol. 3, f. 454.

⁶ Arh. MAE, fond 71/SUA, vol. 39, f. 139.

Personalul rămas la bord, după o corectă evaluare a membrilor echipajului, dar și a disponibilității acestora, a fost corect în tot comportamentul, în condițiile în care s-a constatat: „Încetarea activității de deprimare a moralului echipajului, de sabotare a disciplinei și de învrăjpire a ofițerilor între ei dusă sistematic de dezertorul Mincu Emil, au produs o adevărată regenerare a vieții la bord. Careul ofițerilor și-a recăpătat din toate punctele de vedere aspectul demn și nivelul moral pe care îl pierduse cu desăvârșire în ultimul timp și a devenit din nou un viu exemplu pentru personalul inferior. Ofițerii care se dușmăneau au reluat raporturile de perfectă camaraderie, colaborând din toată inima la redarea unei atmosfere noi. Echipajul de punte redus la strictul necesar pentru serviciul de gardă dădea de bunăvoie și cu un sincer elan ore de lucru suplimentare pentru a întreține vasul în stare care a făcut admirația străinilor și mândria românilor în tot timpul staționării. Nu am mai avut prilejul să aplic pedepse afară de unul-două cazuri de abateri ușoare; disciplina și respectul față de superiori, conștiinciozitatea în serviciu au fost pe deplin restabilite. Ofițerul Ott Ronald în noua sa funcție de Ofițer I s-a arătat cu prisosință la înălțimea încrederii ce i s-a acordat, achitându-se în mod deosebit de toate însărcinările ce i-am dat”⁷.

În condițiile când rechiziționarea navei de către autoritățile din SUA devenise o certitudine, comandantul Gheorghe Beller a întreprins măsurile pe care le-a considerat necesare pentru salvarea unei părți din inventarul acesteia, cu valoare materială, dar mai ales sentimentală, având în vedere valoarea națională a unor obiecte.

Pentru rezolvarea acestei probleme, la 16 mai 1941 comandantul Gheorghe Beller a înaintat lui Brutus Coste o scrisoare în care prezenta situația și îi solicita sprijinul: „Avem la bord inventarul complet pentru serviciul pasagerilor și în cea mai mare parte neîntrebuințat încă. În lista alăturată e specificat în detaliu din ce se compune acest inventar. Pânzăria de cabine și restaurant e în bună parte de cea mai bună calitate, ceea ce reprezintă o apreciazabilă valoare. Pe de altă parte, aproape toate obiectele poartă inițialele serviciului și coroana regală fapt care ar face mai dureroasă trecerea lor în stăpânirea străinilor. Dacă Domnia Voastră apreciați că sunt posibilități de a obține de la autoritățile SUA permisiunea de a transfera acest inventar de la vapor la legația noastră, vă rog a mă încunoștiința pentru a proceda la ambalare. Examinând această chestiune împreună cu agenția noastră mi s-a spus că această intervenție la autorități nu are sorți de succes decât făcută de Domnia Voastră. În acest inventar trebuie neapărat inclusă oglinda din vestibulul pasagerilor pe care este gravată harta României și marca țării pentru a nu ajunge pe mâinile străinilor. Bineînțeles toate acestea sunt în vederea eventualității că vasul ar înceta să mai aparțină SMR”⁸.

⁷ Arh. MAE, fond 71, SUA, 1920-1944, *Telegrame Washington*, vol 3, f. 454.

⁸ Arh. MAE, fond Washington, România–SUA, *probleme economice*, dosar nr. 158, f. 213.

Obiectele de inventar⁹ au fost ambalate și aranjate în nouă lăzi¹⁰, apoi predate Legației României din SUA înainte de preluarea navei de către autoritățile americane. Într-o ladă separată a fost ambalată, în mod special, oglinda pe care era gravat conturul țării, pe care inițial autoritățile americane nu au aprobat să fie luată de la bordul navei. Soarta materialelor din cele 20 lăzi cu bunurile depozitate la Legația României din SUA este încă o necunoscută, în condițiile instituirii stării de război între SUA și România, la 12 decembrie 1941, zi din care personalul Legației și-a încetat activitatea, reprezentarea țării noastre în raporturile cu guvernul SUA fiind preluată de către ambasada Suediei.

Momentul cel mai dureros pentru Gh. Beller și membrii echipajului a fost în ziua de 6 iunie 1941 când nava a fost predată autorităților americane, respectiv Comisia Maritimă a SUA, relatat de către comandant astfel: „*La 25 iunie, un reprezentant de la USA Maritime Commission se prezintă la bord și îmi comunică documentul afișat apoi în Timonerie, care stabilește că guvernul USA se consideră de la această dată proprietarul vasului, al întreg inventarului și materialelor de întreținere aflate la bord. Din acea zi, o gardă de 15 guarzi de coastă locuiesc în permanență la bord, asigurând paza vasului. Ni se pune în vedere că nu mai avem dreptul să arborăm pavilionul țării noastre. În prezența exclusivă a întreg echipajului român, am coborât pentru ultima oară pavilionul nostru pe acea navă, care ne era dragă la toți și pe care noi toți o consideram o bucată din pământul țării, dată în păstrarea noastră; în ochii chiar a celor mai puțin sensibili am zărit sclipiri de lacrimi. După această dureroasă ceremonie, ofițerul comandant al guarzilor de coastă puși la bord mi-a comunicat că, având în vedere desăvârșita ținută a vasului și echipajului și disciplina exemplară, are instrucțiuni să nu arboreze pavilionul american cât timp echipajul român va locui la bord și să nu intervină sub nicio formă în viața și activitatea normală a echipajului nostru. Câteva zile mai târziu, venind în contact cu căpitanul Conway, directorul Comisiei Maritime din New York, acesta mi-a afirmat că este atât de impresionat de felul cum se prezintă vasul și echipajul nostru încât îi este penibilă îndatorirea de a-l rechiziționa. În zilele ce au urmat s-a procedat de către Comisia Maritimă la inventarierea amănunțită a vasului. Între timp, având aprobată de la Washington transferarea la Legație a inventarului liber de taxe vamale și în așteptarea terminării formalităților la vama din New York, am confecționat la bord lăzile și pregătit ambalajul necesar pentru inventar și arhiva vasului”¹¹.*

Cel numit comandant al navei, care a fost redenumită „Pleiades AK-47”, Granville Cronway, a înmănat documentul de rechiziționare, care a fost afișat în cabina timonierului.

La predare s-a întocmit un consistent proces verbal, în limba engleză, semnat de către comandantul Gh. Beller și căpitanul G. Cronway, noul comandant al navei.

⁹ Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA probleme economice*, dosar nr. 158, ff. 211–212.

¹⁰ Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA, probleme economice*, vol. 158, ff. 240–241.

¹¹ Arh. MAE, *fond 71/1939, E9*, vol. 123, ff. 350–351.

La 23 iulie 1941, Legația României a anunțat pe Gh. Beller că prin mijlocirea guvernului SUA s-a obținut avizul autorităților britanice pentru plecarea spre țară a membrilor echipajului în ziua de 26 iulie.

La data stabilită, după predarea navei autorităților americane, echipajul a fost îmbarcat pe nava americană „Exeter”, transportat și debarcat la Lisabona, de unde au plecat cu trenul spre țară, unde au ajuns la începutul lunii septembrie.

Dovada este că la 8 septembrie 1941 Gh. Beller finalizase raportul privind activitatea la bordul navei, de la plecarea din țară și până la revenirea la Constanța a membrilor echipajului.

La comanda navei „Suceava”

Până în toamna anului 1941 cargoul „Suceava” a navigat în Oceanul Atlantic și Marea Mediterană, operând inclusiv în portul New York, în condițiile în care echipajul său a fost supus unor acțiuni abuzive a autorităților militare britanice în perioada când naviga spre sau dinspre porturile din Europa și Orientul Mijlociu¹².

Începând din toamna anului 1941 cargoul „Suceava” a fost utilizat exclusiv în Marea Neagră, în condițiile în care navele comerciale românești „Balcic”, „Câmpina”, „Carol I”, „Oituz”, „Peleş”, „Suceava”, „Danubius”, „România”, „Durostor”, „Ardeal”, „Carpați”, „Sulina”, „Cavarna”, au fost închiriate Comandamentului „*Amiral German Marea Neagră*” în baza „Contractului de închiriere Nr. 11011”, semnat la 20 octombrie 1941 de SMR, în calitate de armator, cu Marina de Război germană.



Nava Mixtă „Suceava”

¹²Pe larg în, Ion Giurcă, *La discreția autorităților de la Londra și Washington. Nave comerciale românești în anii celui de al Doilea Război Mondial*, Editura Militară, București, 2024.

Conform prevederilor contractului, comandamentul naval german instalat la Constanța, în calitate de beneficiar, închiria de la statul român, numai pentru porturile accesibile vaselor din Marea Neagră, inclusiv Istanbul, navele menționate, prevederile documentului fiind „valabile pe durata ostilităților din Rusia, fiecare dintre părți având obligația de a-l denunța pentru fiecare navă în parte cu un preaviz de zece zile”.¹³

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

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

Cele mai multe dintre navele închiriate Germaniei au fost scufundate de forțele navale și aeriene sovietice, iar „Alba Iulia”, salvată ca prin minune, a fost rechiziționată de către „eliberatori” în 1944, după trecerea României de partea Națiunilor Unite. Singura navă comercială rămasă sub pavilion românesc după 23 august 1944 a fost „Ardeal”¹⁴. Fiecare dintre navele enumerate își are o istorie glorioasă și tragică, echipajele acestora făcându-și datoria, cele mai multe cu jertfa supremă.

Între acestea și „Suceava”, la a cărei comandă fusese numit Gheorghe Beller. Până în primăvara anului 1943 nava a îndeplinit diferite misiuni în Marea Neagră, stabilite de comandamentul naval german, fără incidente majore. Refacerea capacității de luptă a armatei sovietice cu sprijinul aliaților, în special a SUA, s-a evidențiat și în Marea Neagră, unde navele de suprafață, submarinele și aviația au devenit din ce în ce mai active. Prin urmare, libertatea de acțiune a navelor germane și române a fost limitată în privința siguranței transporturilor către porturile de la țărmul nordic al Mării Negre și revenirii acestora la Constanța.

În acele condiții, la 20 aprilie 1943, nava „Suceava”, plecată de la Sevastopol cu o zi înainte către Constanța, deși escortată de distrugătorul „Regina Maria” și două vedete germane, a fost scufundată în urma unui atac cu trei torpile lansate de către submarinul sovietic S-33 la ora 01.30, într-o noapte cu vizibilitate bună pe mare.

Oarecum surprinzător, toate cele trei torpile au lovit succesiv nava în puncte vitale, astfel că dezastrul a fost total, șansele de salvare a vaporului și membrilor echipajului fiind minime.

¹³ Arh. MAE, *fond 71/România, 1941-1943, Probleme militare*, vol. 365, ff. 223-225.

¹⁴ Pe larg în, *Flota noastră comercială distrusă în anii celui de al Doilea Război Mondial*, <https://marina-noastra.ro/2021/12/13/flota-noastra-comerciala-distrusa-in-cel-de-al-doilea-razboi-mondial/>

Aflat pe puntea navei, exact unde s-a produs deflagrația în urma loviturii primei torpile, conform declarațiilor supraviețuitorilor, trupul căpitanului Gheorghe Beler a fost pulverizat de explozie, părți din corpul său ajungând în apele Mării Negre.

În pofida atacului devastator și scufundării rapide a navei, din cei 92 de oameni aflați la bord, echipaj și personal român și german ambarcat, au fost declarați morți și dispăruți 26 de oameni, ceilalți fiind salvați de către echipajele navelor din escortă.

Conform procedurilor, la ajungerea navelor de escortă la Constanța, marinarii români care au supraviețuit atacului au dat declarații scrise în legătură cu incidentul maritim produs. Dintre supraviețuitori, doar Nicolae Vâlsan-ofițer III și Mihail Rebrov au menționat, identic, ultimele cuvinte ale comandantului Gheorghe Beller: „*Măi, vine o torpilă*”. Se refera la cea de a doua.

Dispărea astfel în apele Mării Negre unul dintre comandanții de navă comercială cu mare experiență, care trăise drama predării a ceea ce putem denumi nava comercială amiral a SMR, „Mangalia”, apoi a căzut la datorie în apele Mării Negre în timpul unei misiuni care nu prevestea nimic rău în acea noapte liniștită și cu lună plină, totdeauna dorită de marinari.

După 12 ani de la jertfa fratelui său, aviatorul Radu Beller, primul dintre cei doi marinari ai familiei făcea jertfa supremă pe durata îndeplinirii misiunii. Astăzi doar monumentul dedicat celor „*care au murit pe mare în timp de război și n-au avut mormânt*”, mai amintește de acești eroi.

*GHEORGHE BELLER, COMMANDER OF THE CARGO "MANGALIA" AND
THE MIXED SHIP "SUCEAVA"
HERO OF THE SECOND WORLD WAR*

-abstract-

Key Words: commander, death, hero, maritime requisition, service, ship, torpedo.

Gheorghe Beller, from the Romanian commercial fleet, had a normal career evolution, being finally appointed commander of the cargo ship "Mangalia", the most modern and luxurious mixed ship purchased by the Romanian Maritime Service, entered service in the spring of 1940. After enduring the rigors of the decisions of the authorities in London and Washington, which culminated in the requisition of the ship in New York port, he returned to the country in the fall of 1941. Appointed to the command of the mixed ship "Suceava" completed the assigned missions, ending in a violent death following an enemy attack on the ship.