

ÎNCEPUTURILE SERVICIULUI DE SALVARE A NAUFRAGIAȚILOR PE MARE ÎN ROMÂNIA

Dr. Luminița STELIAN*

Dr. Angela-Anca DOBRE**

Accidentele navale datorate condițiilor meteorologice nefavorabile sau chiar erorilor umane întâmpinate de-a lungul timpului au determinat preocupări intense de a preveni și a reduce numărul acestorași de a salva viața umană pe mare.

Primele mențiuni ale ideii de ajutorare a navelor aflate în naufragiu sunt menționate în China în 1740 când un decret imperial prevedea constituirea unor grupuri de oameni a căror sarcină era aceea de a veni în sprijinul naufragaților.¹ Pentru Europa era firesc ca aceste preocupări să apară în cadrul Marinei Regale a Regatului Unit al Marii Britanii. Această forță militară cunoscută drept Royal Navy, începând cu sfârșitul secolului al XVII-lea și până la mijlocul secolului al XX-lea a contribuit la extinderea și consolidarea Imperiului Britanic. O primă acțiune în acest sens este datată 1789 când printr-o inițiativă particulară se strânge din donații suma necesară achiziționării unei bărci de salvare.²

Promotor recunoscut pentru preocupările sale de creare și organizare a unei instituții specifice acestei activități este considerat Sir William Hillary (1771-1847). La începutul secolului al XIX-lea după ce participase la salvarea echipajelor unor nave naufragiate cum ar fi „HMS Racehorse” și „HMS Vigilant” a întocmit planuri pentru înființarea unui serviciu de bărci de salvare cu oameni instruiți special în acest scop, destinat întregii coaste britanice. Începând cu februarie 1823 publică mai multe documente privitoare la înființarea acestui serviciu. Astfel primul document intitulat „*Un apel către marina britanică privind umanitatea și politica de formare a unei instituții naționale pentru conservarea vieților și a proprietăților din naufragiu*”.³ El a propus înființarea unei organizații naționale pe bază de voluntariat și a subliniat potențialul noilor dotări tehnice introduse pe navele

*Biblioteca Județeană „I. N. Roman” Constanța.

**Biblioteca Județeană „I. N. Roman” Constanța.

¹ Căp. Comandor (r) Emil Oprișan, *Salvarea naufragaților*, în „România maritimă și fluvială” an II, nr. 12, dec 1933, p. 255.

² *Ibidem*, p. 256.

³ <https://lifeboatmagazinearchive.rnli.org/volume/24/273/sir-william-hillary-founder-of-the-institution?searchterm=royal+family&page=187> (accesat: 12.03.2024).

militare britanice, cum ar fi rachete⁴, coduri de semnal⁵, alte aparate de salvare⁶ de a fi folosite în activitatea de salvare.

Apelul său public este unul emoționant și propunerile se rezumă astfel: „*Cele mai mari dorințe ar fi îndeplinite văzând aceste reglementări internaționale stabilite în legătură cu o singură instituție mare, să se extindă în cea mai îndepărtată provincie a Imperiului pe principiul înălțat că oriunde ar arbora steagul britanic, marinarii ei ar trebui să fie protejați, iar acolo cei care și-au riscat viața pentru a-și salva semenii de pericolele naufragiului ar trebui să fie onorați și răsplătiți, în timp ce fiecare străin care a suferit dezastrul mării, aruncat pe țărmurile ei nu ar trebui să caute niciodată refugiu în zadar.*” În 1824 la un an după publicarea documentului în presă a fost fondată „*The Royal National Life-Boat Institution*” al cărei președinte era regele, iar în 1832 s-a construit „*The Tower of Refuge*” din Douglas Bay, prima clădire cu destinație specifică acestei activități. După realizarea primului obiectiv de înființare a instituției regale la nivel național, William Hillary stabilește coordonatele și principiile activității acesteia așa cum reiese din articolului intitulat „*A Plan for the construction of a Steam Life Boat, also for the Extinction of Fire at Sea*”.

Instituția era subvenționată în mare măsură de contribuții voluntare. Apar organizații care promovează și popularizează activitatea instituției printr-o propagandă intensă: Conferințe, demonstrații de salvare, colecte publice. Una dintre acestea este *Lifeboat Saturday* (1890), iar la aproape un secol de la înființare ajunsese să devină o chestiune de interes național.⁷ Cuprindea un număr de peste 500.000 de membri și avea un buget anual de 250.000 lire, iar fondul de rezervă se ridica la suma de 112.000.000 lire.⁸ Serviciul era organizat pe deplin, echipajele bărcilor de salvare erau compuse din voluntari, majoritatea pescari, munca era remunerată, mai consistent în lunile de iarnă; cei care au activat în acest serviciu primesc pensie la fel și văduvele și orfanii celor pieriți în acțiunile de salvare.

Treptat mai multe țări europene și mai apoi din toată lumea au început să-și organizeze astfel de instituții, inițial ca rezultat al unor

⁴ William Congreve (1772-1818), ofițer de marină britanic; a perfecționat și introdus rachetele în dotarea navelor militare britanice.

⁵ Frederick Marryat (1792-1848), ofițer britanic; a introdus și dezvoltat semnalizarea pe mare prin coduri.

⁶ George William Manby (1765-1854) ofițer, inventator englez; a proiectat un aparat pentru salvarea vieții din naufragii și „Pistolul Pelican”, prima formă modernă de stingător de incendiu.

⁷ Căp. Comandor (r) Emil Opreșan, *op. cit.*, p. 256.

⁸ Carmen-Irène Atanasiu, *SALVAMAR. Societatea de salvare a naufragaților în apele teritoriale românești. 80 de ani de la înființare*, în „Marea Noastră”, serie nouă, an XXIII, nr. 6, an XXIV, nr. 1 (nov 2013-feb 2014), pp. 42-47.

inițiative particulare, iar mai târziu cu implicare directă din partea statului. Fără a expune situația acestor instituții în cadrul marilor puteri maritime ale Angliei, Franței, Statelor Unite ale Americii, subliniem că state precum Danemarca și Turcia s-au mobilizat încă de la mijlocul secolului al XIX-lea pentru organizarea acestui serviciu. Astfel Danemarca a creat serviciul în 1847 ajungând treptat să cuprindă 62 de puncte deservite de o rețea telefonică de peste 500 km, 30 bărci de salvare și 700 de marinari și dispunea de un fond financiar de peste 200.000 de coroane. La capătul opus al Europei, Turcia marchează înființarea acestui serviciu în 1869 când a instituit o taxă de 15 parale pe tonă pentru orice navă trecea prin Bosfor. Aceasta revenea organizației locale de salvare, care dispunea de 8 puncte pe malul Bosforului și 20 în restul coastelor, aveau cele mai moderne instalații telefonice și de semnalizare, exista chiar un spital modern pentru acele timpuri, destinat victimelor naufragiilor.⁹

Pentru România începuturile acestui serviciu sunt făcute la sfârșitul secolului al XIX-lea de către Comisia Europeană a Dunării care alocă bani achiziționării unei bărci de salvare, dar numai pentru Sulina. În preajma Primului Război Mondial la inițiativa d-nei Zoia Sturza are loc la Constanța o acțiune de donații al cărei scop a fost îndeplinit prin achiziționarea unei bărci de salvare, iar cu ajutorul Serviciului Maritim Român și al administrației portuare se înființase un mic post de salvare. Desfășurarea evenimentelor din Primul Război Mondial, situația Dobrogei de atunci a făcut ca această inițiativă să nu se dezvolte prin crearea unui serviciu instituțional.

La începutul anilor '30 A.S.I. Ileana, Arhiducesă de Habsburg, pasionată iubitoare a Mării și a navigației, reia discutarea acestei probleme pentru crearea în România a unei Societăți de Salvare, iar pentru funcționarea ei a înființat un fond financiar alimentat în principal prin donații. Inițiativa nu s-a concretizat.¹⁰

Activitatea globală a serviciilor de salvare pe mare fusese reglementată printr-un act internațional semnat la 23 septembrie 1910 la Bruxelles intitulat „Convenția pentru unificarea unor Reguli de Drept în Materie de Asistență și Salvare pe mare” prin care aceste organizații oferă asistență internațională, indiferent de statul căreia îi aparține nava sau

⁹Jean Bart, *M.S. Regele, președinte activ al ligii Navale Române. Salvarea naufragaților*, în „România maritimă și fluvială”, anul II, nr. 2-3 (feb-mar 1933), p. 42.

¹⁰Căp. Comandor (r) Emil Oprișan, *Salvarea naufragaților. Mijloace de salvare*, în „România maritimă și fluvială”, anul III, nr. 2-3, feb-mar 1934, p. 33.

naționalitatea membrilor de echipaj.¹¹ În 1928 în cadrul celei de-a doua conferințe internaționale a salvării pe mare, organizată la Paris s-a hotărât înființarea unei secțiuni pe lângă secretariatul Ligii Națiunilor care să controleze și să reglementeze unitar activitatea serviciului de salvare considerat asistență mutuală între națiuni.

România aderase la prima înțelegere internațională încă din anul următor, Convenția fiind votată odată cu legea de către Cameră în ședința de la 31 martie 1911, iar de către Senat în ședința de la 19 aprilie 1911, fiind publicată în „Monitorul Oficial” în 1913. Actul de ratificare al acestei Convențiuni a fost depus la Ministerul de Externe al Belgiei la 3/16 ianuarie 1913.¹²

Datorită numărului considerabil al diferitelor accidente navale¹³, a semnării acestor acorduri internaționale, a faptului că România are în administrare o mare parte din bazinul Dunării, iar partea de la Brăila la Marea Neagră, cunoscută drept Dunărea Maritimă are o intensă activitate comercială fluvială la care se adaugă cea din porturile maritime de pe tot litoralul românesc România a primit numeroase critici din străinătate datorită întârzierii organizării unui astfel de serviciu, umanitar în esență. Se aprecia că România era singura țară din Europa care nu dădea curs semnalelor S.O.S.

Abia peste 20 de ani, la 14 iunie 1933, ia ființă și se organizează sub patronajul regelui Carol al II-lea o instituție națională al cărei scop central al activității este salvarea pe mare, Societatea de Salvare a Naufragiaților în Apele Teritoriale Românești, denumită în mod curent Salvamar.¹⁴ În fapt, meritul îi aparține comandorului Preda Fundățeanu care a susținut necesitatea înființării acestui serviciu bazându-se pe faptul că România beneficia de un întins litoral maritim (peste 500 km la acel moment), intensificarea transportului pe apă, numeroase naufragii la care se adăugau pescarii surprinși de furtuni în largul coastelor românești. Mai multe statistici au constatat că în perioada 1921–1937, de-a lungul coastei Mării Negre avuseseră loc 33 de accidente cele mai multe la Midia-Constanța, la Tuzla, în zona Tuzla-Mangalia, Mangalia-Caliacra și Caliacra-Balcic. La toate acestea se adăugau nenumărate victime printre pescari.¹⁵ Pe lângă aceste

¹¹ *Convenția internațională pentru unificarea unor anume reguli în materie de asistență și de salvare maritimă, încheiată la Bruxelles la 23 septembrie 1910*, în „Monitorul Oficial al României”. Partea I, nr. 231, 17 ian 1913.

¹² *Ibidem*.

¹³ Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *Amintiri despre o flotă pierdută*, Editura Telegraf Advertinsing, Constanța, 2011.

¹⁴ Jean Bart, *Regele președinte activ al Ligii Navale Române. Salvarea naufragiaților*, în „România maritimă și fluvială”, anul II, nr. 2-3 (feb-mar 1933), pp. 42-43.

¹⁵ Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *op. cit.*

argumente de ordin umanitar se adaugă responsabilitatea care revenea statului român, ca parte a unor acorduri internaționale. Comandorul Preda Fundăteanu a întocmit un raport de fundamentare ce susținea necesitatea stringentă de înființare a acestui serviciu în cadrul Ligii Navale Române ce va colabora cu Serviciul Maritim Român și cu Direcția Porturilor, alăturându-se astfel țărilor care au reprezentanți la Secretariatul Națiunilor Unite.¹⁶ Alături de regele Carol al II-lea, guvernul României și Parlamentul au contribuit prin măsuri legislative la subvenționarea acestui serviciu național. Astfel printr-o lege specială s-a instituit o taxă ce revenea Salvamarului pentru navele care andochează în porturile Dunărei Maritime și o contribuție de 1.000.000 lei din partea Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă. Eforturilor autorităților centrale și s-au adăugat hotărârea Băncii Naționale a României prin persoana guvernatorului ei, Constantin Angelescu care a acordat nou înființatului serviciu un fond de 400.000 lei anual. Contribuției financiare i s-a adăugat și cea organizatorică, guvernatorului Băncii Naționale revenindu-i postul de vicepreședinte al Salvamarului. Necesităților extinse ale serviciului, realizarea unei baze materiale au făcut ca aceste fonduri să fie insuficiente, drept urmare Societatea de Salvare adresează constant în paginile revistelor Ligii Navale Române, apeluri de donații din partea publicului interesat.¹⁷

La bilanțul primului an de funcționare comitetul de conducere era format din: comandor P. Fundăteanu, delegat permanent al regelui; Gr. Dumitrescu, guvernator al Băncii Naționale a României vicepreședinte; C. Angheliescu, fost guvernator, Ion Vardala, director general în Ministerul Comunicațiilor, vicepreședinți. Membrii comitetului: amiral I. Bălănescu, comandantul Marinei Regale; Gh. Crișan, fost ministru; comandor adj. N. Păiș, inspector general al Porturilor și Navigației; comandor G. Dumitrescu, delegat permanent al Ligii Navale Române; comandor C. Cerna, comandantul grupului navelor grănicerilor; comandor C. Ștefănescu cu atribuții de administrator delegat; comandor Octav Nedelcu, directorul Societății.

În conformitate cu programul Societății și cu dezideratele înscrise în program comitetul de conducere apreciază că pentru început este nevoie de 4 baze ale Societății cu atribuții de salvare pe tot litoralul românesc. Stația din Constanța urma să fie dotată cu o barcă lungă de 18 m, dotată cu 2 motoare și cărucior de lansare; o barcă de 10 m cu un motor și cărucior de lansare; un tractor special pentru transportul și lansarea pe plajă a bărcii de 10 m; un autocamion cu echipamentul de salvare; un camion-ambulanță

¹⁶ Jean Bart, *op. cit.*, p. 43.

¹⁷ *Apelul Societății pentru Salvarea Naufragiaților*, în *România Maritimă și Fluvială*, an III, nr. 1, ian 1934, pp. 1-3.

dotat cu cele necesare ce trebuia să funcționeze în caz de prim ajutor; două proiectoare; cala de lansare cu cărucior și grui speciale; echipament de transmisiuni și semnalizare: semafoare, legături telefonice și telegrafice fără fir. Pentru funcționarea în parametri optimi a stației de la Constanța erau necesare suplimente de fonduri și se căutau soluții pentru rezolvarea situației.

Totuși pentru respectarea statutului Societății privind „*organizarea, în regiunea apelor teritoriale românești, a tuturor mijloacelor necesare pentru salvarea celor ce s’ar afla în pericol de moarte prin înec, sau oricum altfel ca urmare a unui naufragiu sau a altor accidente pe apă*”, comitetul a hotărât înființarea pe plajă a unor foișoare de observație dotate cu bărci, medicamente, 2 marinariși un cadru medical, a trei posturi de ajutor a celor aflați în pericol de înec: la Mamaia, Eforie și Mangalia.¹⁸ Au urmat în 1935, Balcic, Carmen Sylva, Siutghiol. Un exemplu este acela că numai în anul 1938 au fost salvate de la înec un număr de 103 persoane și s-a acordat prim-ajutor altor 482 oameni.¹⁹ Practic acum 90 de ani au început să funcționeze pe perioada sezonului estival, Salvamarul a cărui prezență se poate vedea an de an pe plajele litoralului Mării Negre.

Pe lângă activitățile obișnuite Societatea s-a alăturat efortului Ligii Navale Române care în 1934 solicita publicului donație de carte și reviste pentru cei aflați la datorie în Insula Șerpilor. Totodată s-a luat în considerare înființarea unui comitet care să coordoneze donațiile financiare necesare achiziționării unui aparat de radio destinat aceluși scop.²⁰

Înființarea Serviciului Salvamar din Constanța a făcut posibilă inaugurarea primei clădiri amplasate în port și dedicate acestui serviciu. Se fixa ca obiectiv extinderea serviciului pe tot litoralul românesc al Mării Negre până la Sulina. Realizarea proiectului arhitectural îi aparține arhitectului Radu Dudescu²¹, care abordează un stil mediteranean revival. Structural clădirea se constituia din parter și etaj. Parterului îi corespundeau recepția, sala tehnică și garajele care urmau să adăpostească mașinile care

¹⁸ „SALVAMAR”: *Societatea de Salvare a Naufragaților din Apele Teritoriale Românești*, în „Marea Noastră”, anul III, nr. 9, sep 1934, p. 181.

¹⁹ Carmen-Irene Atanasiu, *Salvamar*, în „Marea Noastră”, anul XXIII, nr. 6; anul XXIV, nr. 1, nov 2013-feb 2014, p. 47.

²⁰ Moș Delamare, *Radio în Insula Șerpilor: Apelul Ligii Navale și Soc. Salvamar*, în „Marea Noastră”, an III, nr. 11, nov 1934, p. 229.

²¹ Radu Dudescu (1894-1983) – arhitect, autor a 22 de sedii ale filialelor B.N.R. din țară și al sediului principal de la București; clădiri anexă și locuințe. Lucrările sale se remarcă prin diferite expresii arhitecturale, atât prin preluarea și interpretarea elementelor de tradiție, cât și elemente de arhitectură modernă cu influențe Art Déco și influențe moderne ale clasicului, în *Dicționar al arhitecturii românești moderne (sec. XIX, XX, XXI). Arhitecți (literele D-H)*, (coord.: Andrei Bîrsan), f.e., 2014, pp. 49-50.

vor patrula pe coastă, echipate corespunzător. Cu această ocazie, a intrat în dotarea societății SALVAMAR o auto-camionetă austriacă cu opt roți, pentru teren accidentat, care servea la operațiunile de salvare de la uscat și la transportul răniților.²²

La etaj se aflau bucătăria, sala de mese, dormitoare și alte anexe. La exterior, parterul era placat cu piatră de Dobrogea și etajul era tencuit. Pe fațada principală a etajului, autorul proiectului arhitectural încadrează o icoană din mozaic a Sfântului Nicolae, al cărui nimb era iluminat. Imaginea va dispărea în cursul viitoarelor lucrări de renovare a imobilului.²³ Stațiunea de la dana 5 din portul Constanța era legată printr-un sistem T.F.F. cu stațiile de radio-coastă și cu punctele importante de pe litoralul românesc pentru intervenția rapidă în cazul unor accidente.²⁴

În iulie 1936 serviciul a achiziționat prima șalupă de salvare a societății „Pescăruș” înregistrată sub pavilion românesc, iar ca armator Salvamar. A intrat efectiv în serviciu în luna octombrie, iar până în decembrie avea 8 ieșiri de exercițiu. Aceasta era construită dintr-un corp de lemn de mahon 8 trb., lungime: 10,20 m, lățime: 2,80m, înălțime: 1,35m, pescaj: 0,70m, propulsie cu motor „Diesel” tip MWM în 4 timpi cu 4 cilindri, turație: 1.500 rotații/minut, puterea mașinii: 50 c.p., viteza 8 noduri, combustibil: motorină, consum 10 kg/h, capacitatea rezervorului: 2,5 t, constructor: 10 iulie 1936 „Vegesack”, Bremen, Germania; prețul construcției: 1,8 milioane lei.²⁵ Aceasta avea în componență un echipaj format din 16 marinari.

După încă un an, în luna august, este achiziționată și șalupa „ALBATROS”, construită în șantierele „August Pohl” din Hamburg. Avea corpul realizat din oțel cu o lungime de 15 m și două motoare a câte 90 CP care dezvoltau o viteză de 10 noduri pe oră.

Un exemplu privind profesionalismul celor implicați în acțiuni de salvare este dat de intervenția asupra accidentului naval survenit în anul 1940 cu nava italiană „Arabia” care în condiții meteorologice nefavorabile a eșuat la nord de Constanța. Comandantul vasului italian, G. Pierani a adresat o emoționantă scrisoare de mulțumire echipajului român participant la misiunea de salvare.²⁶ Cu prilejul acestei intervenții reușite, Căpitania Portului Constanța, prin Lt. c-dor D. Niculescu, transmite următoarea adresă

²²*Salvamar: Darea de seamă a activității pe anul 1936*, în „Marea Noastră”, anul XXXII, nr. 12, decembrie 1936, p. 102.

²³Carmen-Irene Atanasiu, *op. cit.*, p. 45.

²⁴*Ibidem*, p. 46.

²⁵*Prima barcă de salvare a sosit la Constanța*, Dobrogea Jună, anul XXXII, nr. 169, 28 iul 1936, p. 1; Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *op. cit.*, p. 171.

²⁶*Opera Societății „Salvamar” și a marinarilor noștri*, în „Marea Noastră”, an IX, nr. 2-3, feb-mar 1940, pp. 78-79.

Serviciului de Salvare pe Mare: „Cu această ocazie ținem să vă relevăm gradul de pregătire la care a ajuns această stație, pregătire care fără să exagerăm, a uimit și pe străinii cari au un trecut marinăresc. În cazul vasului „Arabia”, Stațiunea de Salvare Constanța a dat dovadă că se poate conta pe serviciile ei oricând și pe orice vreme. După douăzeci de minute dela darea ordinului de eșire în mare, șalupa „Albatros” se găsea în mare. Este un record. Condițiile de vizibilitate și marea montată, nu au contat în misiunea la care, Șeful stației și echipajul au fost trimiși. M'am simțit foarte mândru când Comandantul vasului „Arabia”, fost Comandant pe transatlanticul „Roma” și cei doi ingineri veniți în mod special din Italia, și-au manifestat uimirea și admirația pentru Stațiunea de Salvare Constanța”.²⁷ Începând cu anul 1938 comitetul de conducere al Societății de Salvare pe Mare a luat decizia înființării a încă trei stații de salvare: Mangalia, Balcic, Sulina. Pentru Mangalia s-a contractat o șalupă tip 12,5 m – 3,60 m, iar pentru Balcic și Sulina câte o șalupă tip 15 m – 3,80. Șantierul de construcții navale care a contractat lucrarea a fost cel care construisese anterior vasul „Albatros”, August Pahl din Hamburg, Germania. Investițiile au însumat un total de peste 15.000.000 lei.

O problemă care s-a ivit din specificațiile legii a fost aceea că fondul Salvamarului era alimentat din taxa impusă navelor care intră în porturile noastre maritime și nu putea fi folosit decât pentru salvarea naufragiaților din accidente navale, iar posturile de salvamari de pe plajele litoralului românesc trebuiau suportate de administrațiile comunale respective. Refuzul unora de a contribui financiar a dus la suprimarea posturilor de pe plaje, astfel că în vara anului 1939 rămăseseră în subordinea Salvamarului doar patru posturi de plajă: Mamaia, Modern, Rex și Budachi. Aceste posturi au salvat într-o singură vară 36 de persoane și au acordat ajutor medical altor 101 persoane. În total până în 1940 au fost salvate 246 persoane și 817 cu ajutor medical. Intervenția Ministerului Sănătății a obligat primăriile stațiunilor turistice de la Marea Neagră să înființeze pe cheltuiala lor posturi de salvare și ajutor medical. Ca urmare au fost repuse în funcțiune serviciile de salvare la Balcic, Mangalia, Carmen-Sylva și Bugaz.²⁸

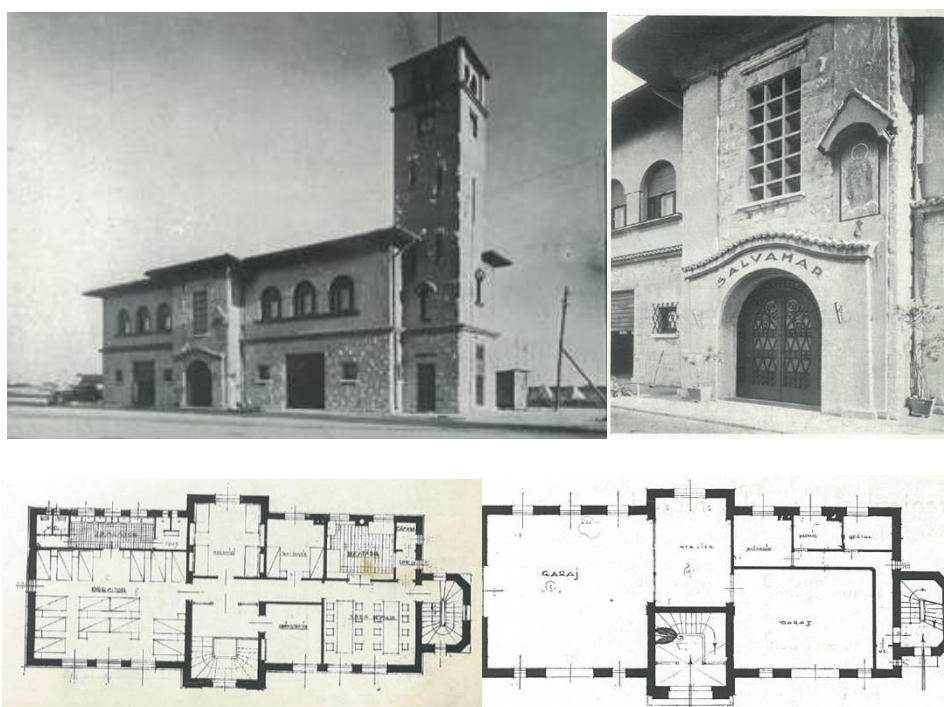
Preocupat de atragerea de fonduri, Salvamarul a înființat în 1935 pe malul lacului Siutghiol, pe un teren de aproximativ 3 ha donat de Primăria Constanța o stațiune sportivă nautică dotată cu clădire proprie, ambarcațiuni de sport și distracție, șalupe, motoare, bazin de înot și teren pentru diferite sporturi. În 1936 s-a dat în folosință această bază unică destinată sporturilor nautice îndeosebi. Înființarea Federației Române de Sporturi Nautice (1936), a organizației Straja Țării și, fideli statutului Salvamarului a cărui misiune

²⁷ *Ibidem*, p. 79.

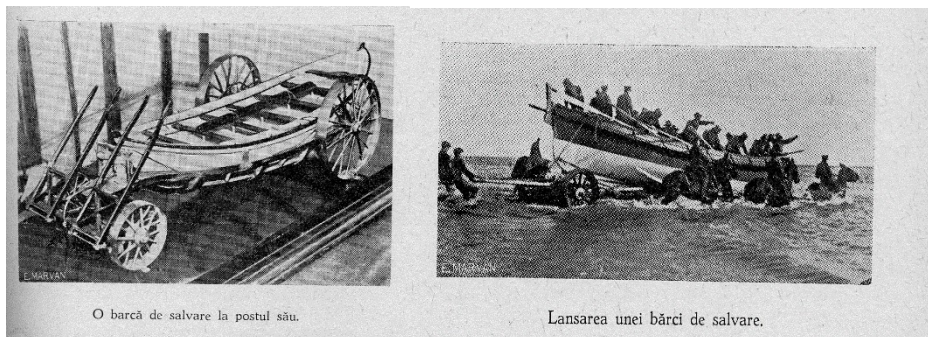
²⁸ „Marea Noastră”, anul IX, nr. 4, apr 1940, pp. 104-105.

era aceea de salvare a vieții pe mare, au determinat hotărârea luată de membrii comitetului de conducere, care având încuviințarea regelui Carol al II-lea și a Ministerului Marinei vând organizației Straja Țării, baza nautică. Suma a fost stabilită la 8 milioane de lei plătibili în 8 rate anuale de către Ministerul Marinei și Banca Națională a României.²⁹

Cu toate eforturile financiare depuse de autorități dezvoltarea Serviciului de Salvare a Naufragiaților pe Mare nu a atins dezvoltarea structurală, organizatorică și financiară a instituțiilor similare din alte țări. Numărul membrilor cotizanți fiind considerabil redus comparativ cu alte state, puțin peste 1.000 de persoane, dar având în vedere scurta existență de la înființare până la izbucnirea de-al Doilea Război Mondial putem considera că obiectivele din statut au fost îndeplinite. După război salvamarii de pe litoralul românesc au fost în subordinea unităților teritoriale locale și s-au axat în principal pe salvarea în sezonul estival a celor ce se aflau în pericol de înec.



²⁹ *Ibidem*, p. 105.



THE BEGINNINGS OF THE RESCUE SERVICE FOR SHIPWRECK AT SEA IN ROMANIA

-abstract-

Key Words: shipwrecks, shipwrecked, rescue service, lifeboats, Lifeguard.

Ship accidents due to adverse weather conditions or even human errors over time have led to intense concerns to prevent and reduce their number and save human life at sea.

The first mentions of the idea of helping shipwrecks are mentioned in China in 1740 when an imperial decree provided for the formation of groups of people whose task was to come to the aid of the shipwrecked. It was natural for Europe that these concerns should arise within the Royal Navy of the United Kingdom of Great Britain,

For Romania, the beginnings of the rescue service are made at the end of the 19th century by the European Commission of the Danube, which allocates money for the purchase of a rescue boat.