

ACADEMIA ROMÂNĂ  
INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGA”

# REVISTA ISTORICĂ

fondator N. Iorga



Serie nouă, tomul 1, 1990

11-12

Noiembrie—Decembrie

EDITURA [www.dacoromanica.ro](http://www.dacoromanica.ro) ROMÂNE



# ACADEMIA ROMÂNĂ

INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGA”

„REVISTA ISTORICĂ” apare de 12 ori pe an.

Începînd din ianuarie 1990 „Revista de Istorie” apare cu titlul de „Revista Istorică”.

Preţul unui abonament este de 180 lei. În ţară abonamentele se primesc la oficiile poştale şi difuzorii de presă din întreprinderi şi instituţii.

Cititorii din străinătate se pot abona adresîndu-se la ROMPRES-FILATELIA. Departamentul Export-Import-presă P.O. Box 12—200. Telex 10 376 prsfi r — Bucureşti, Calea Griviţei nr. 64—66.

## COLECTIVUL DE REDACŢIE:

ION APOSTOL — *redactor şef adjunc*  
MIHAI OPRÎTESCU  
NAGY PIENARU

Manuscrisele, cărţile şi revistele pentru schimb, precum şi orice corespondenţă se vor trimite pe adresa colectivului de redacţie al revistei „Revista Istorică”.

Adresa Redacţiei  
B-dul Aviatorilor nr. 1  
71 247 — Bucureşti, tel. 50 72 41

[www.dacoromanica.ro](http://www.dacoromanica.ro)

# REVISTA ISTORICĂ

SERIE NOUĂ  
TOM I, NR. 11—12  
Noiembrie—Decembrie 1990

## S U M A R

### ROMÂNIA ÎN CIRCUITUL COMERCIAL EUROPEAN

ION STANCIU, România în comerțul internațional din perspectiva exporturilor, în anii prosperității interbelice (1925—1929) . . . . .	933
GHEORGHE PAȘCALĂU, Tratatul de comerț și navigație anglo-român din 6 august 1930 . . . . .	951
MIRCEA IOSA, Aspecte privind comerțul exterior al României în ajunul primului război mondial . . . . .	975
CONSTANTIN PARASCHIV, Instalarea cablului submarin Constanța—Constantinopol și Convenția româno-germană din 1899 . . . . .	993

### DOCUMENTAR

VALENTIN CIORBEA, Preocupări privind modernizarea și transformarea portului Constanța în port național (1878—1900) . . . . .	1005
CARMEN ATANASIU, Contribuții la o posibilă istorie a marinci comerciale române . . . . .	1014

### VIAȚA ȘTIINȚIFICĂ

Simpozionul științific „70 de ani de la confirmarea internațională a făuririi statului național unitar român. Apărarea suveranității și integrității teritoriale a țării” (Mihai Opreșescu) ; Pe urmele istorici de la București la Turnu Măgurele (Constantin Șerban) ; Sesiunea de comunicări științifice „Istorie și cultură românească (Tudor Rădoi) . . . . .	1027
--	------

## RECENZII

- ALEXANDRU I. GONȚA, *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XIII—XVII*, Edit. științifică și enciclopedică, București, 1989, 252 p. (Lucian Cruceanu) . . . . . 1035
- JACQUES DE LAUNAY, JEAN-MICHEL CHARLIER, *Istoria secretă a petrolului*, Edit. Politică, București, 1989, 278 p. (Ion Grecescu) . . . . . 1036
- RADU MANOLESCU, *Relațiile capitaliste în Europa apuseană în secolele XI—XVII. Curs special*, București, 1989, 205 p. (Bogdan Murgescu) . . . . . 1038
- V. E. VOZGRIN, *Rossia i evropeiskie strany v gody Severnoi voyny. Istoriia diplomaticheskikh otnoșenii v 1697—1710 gg.*, Ed. Nauka, Leningrad, 1986, 296 p. (Constantin Șerban) . . . . . 1038

# REVISTA ISTORICĂ

NOUVELLE SÉRIE  
TOME I, N<sup>os</sup> 11–12  
Novembre–Décembre 1990

## SOMMAIRE

### LA ROUMANIE ET LE CIRCUIT COMMERCIAL EUROPÉEN

MON STANCIU, La Roumanie et le commerce international dans la perspective des exportations aux années de la prospérité de l'entre-deux-guerres (1925–1929)	933
GHEORGHE PAȘCALĂU, Le traité de commerce et de navigation anglo-roumain du 6 août 1930	951
MIRCEA IOSA, Aspects concernant le commerce extérieur de la Roumanie à la veille de la première guerre mondiale	975
CONSTANTIN PARASCHIV, L'installation du câble sous-marin Constanța–Constantinople et la Convention roumano-allemande de 1899	993

### DOCUMENTAIRE

VALENTIN CIORBEA, Préoccupations concernant la modernisation et la transformation du port de Constanța en port national (1878–1900)	1005
CARMEN ATANASIU, Contributions pour une histoire possible de la marine commerciale roumaine	1014

### LA VIE SCIENTIFIQUE

Le symposium scientifique „70 ans depuis la confirmation internationale de la création de l'État national unitaire roumain. La défense de la souveraineté et de l'intégrité territoriale du pays” (Mihai Oprișescu); Sur les traces de l'histoire, de Bucarest à Turnu Măgurele (Constantin Șerban); La session scientifique „Histoire et culture” (Tudor Rîțoi).	1027
---	------

## COMPTES RENDUS

- ALEXANDRU I. GONȚA, *Lezăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XIII—XVII* (Les relations économiques entre la Moldavie et la Transylvanie aux XIII<sup>e</sup>—XVII<sup>e</sup> siècles), Edit. Științifică și enciclopedică, București, 1989, 252 p. (Lucian Cruceanu) . . . . . 1035
- JACQUES DE LAUNAY, JEAN-MICHEL CHARLIER, *Istoria secretă a petrolului* (*Histoire secrète du pétrole*), Edit. Politică, București, 1989, 278 p. (Ion Grecescu) 1036
- RADU MANOLESCU, *Relațiile capitaliste în Europa apuseană în secolele XIV—XVII. Curs special* (Relations capitalistes en Europe occidentale aux XIV<sup>e</sup>—XVII<sup>e</sup> siècles. Cours spécial), București, 1989, 205 p. (Bogdan Murgescu) . . . . . 1038
- V. E. VOZGRIN, *Rossia i evropeiskie strani v godi Severnoi voini. Istoriia diplomaticheskikh otnošenii v 1697—1710 gg.*, Ed. Nauka, Leningrad, 1986, 296 p. (Constantin Șerban) . . . . . 1038

# ROMÂNIA ÎN CIRCUITUL COMERCIAL EUROPEAN

## ROMÂNIA ÎN COMERȚUL INTERNAȚIONAL DIN PERSPECTIVA EXPORTURILOR, ÎN ANII PROSPERITĂȚII INTERBELICE (1925—1929)

ION STANCIU

Privit ca o componentă a comerțului european, comerțul românesc a oglindit în primul rînd acea realitate care dezvăluia scăderea ponderii comerțului european în general în cadrul schimburilor mondiale. În 1929 acesta reprezenta doar 53,1% din volumul comerțului mondial, față de 61,2% în 1913, în timp ce America de Nord deținea acum 25,7% față de 21,5% în 1913, Asia 14,7% față de 11,4% în 1913, Africa 3,9% față de 3,4% iar Oceania 2,6% față de 2,5% în 1913<sup>1</sup>.

Pe baza acestei evoluții generale a comerțului internațional, ponderea volumului comerțului exterior românesc în volumul comerțului mondial prezenta următorul tablou<sup>2</sup>:

	1913	1924	1925	1926	1927	1928	1929
volumul comerțului românesc în volumul comerțului mondial, în procente	0,60	0,48	0,44	0,54	0,66	0,52	0,51

Este evident că în ciuda creșterii volumului comerțului său exterior, România nu a mai reușit să-și asigure decît în 1927 o pondere asemănătoare celei ce o avusese în comerțul mondial înaintea primului război mondial, înregistrînd apoi în 1928 și 1929 o scădere a acestei ponderi, ce revine sub nivelul lui 1926.

În Europa, care rămăsese totuși cea mai largă piață mondială și cea mai importantă pentru comerțul românesc, România se situa, prin volumul comerțului ei, într-o poziție prin ea însăși edificatoare, în ansamblul comerțului european. În 1927 România avea un volum comercial ce-l depășea pe cel al Ungariei, Jugoslaviei, Bulgariei și Greciei dar era mai redus decît cel al Cehoslovaciei, Austriei sau Poloniei. Chiar și în anii următori, după cum reiese din tabelul următor, volumul comerțului românesc a asigurat României un loc aproape neschimbat între aceste state,

<sup>1</sup> Vezi M. Olšovský, *Světový obchod a československo, 1918—1938*, Praha, 1961, p. 69.

<sup>2</sup> *Comerțul exterior al României*, vol. I, partea I-a, București, 1939, p. 230 și 452.



deși în 1929, cu o evoluție mai constantă, volumul comerțului Ungariei este superior celui al comerțului românesc <sup>3</sup>.

Dacă renunțăm la aprecierea avînd drept bază situația din 1913, care oricum în cazul acestor state nu mai e edificatoare pentru circumstanțele de după război, și dacă vom socoti anul 1922 drept punct de reper, vom obține de asemenea un tablou al indicelui volumului comerțului statelor respective în care locul României este și mai clar precizat în dinamica lui <sup>4</sup>:

Volumul comerțului exterior, în milioane \$ aur, cifre rotunde			
	1927	1928	1929
Cehoslovacia	1127	1194	1192
Austria	722	767	764
Polonia	611	658	665
România	432	360	352
Ungaria	318	356	368
Iugoslavia	241	251	273
Bulgaria	92	96	106
Grecia	242	239	264

Se poate astfel constata că după ce și-a echilibrat balanța comercială în 1922, România și-a dezvoltat schimburile externe într-un ritm mai rapid decît Cehoslovacia, Austria, Ungaria, Bulgaria și Grecia, în întreg intervalul de pînă în 1929, dar mai redus decît al Poloniei și Jugoslaviei.

În 1927, ritmul de creștere al comerțului extern românesc a fost chiar cel mai ridicat dintre cele realizate de toate aceste state. Cu alte cuvinte, ponderea României între țările centrului și sud-estului Europei

indicele volumului total al comerțului anual în raport cu 1922

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	indicele mediu pe cei 5 ani
Cehoslovacia	100	89,9	129,8	143,4	130,4	150,6	159,6	159,3	132,8
Austria	100	106,2	131,5	141,1	107,5	124,4	132,2	131,7	121,8
Polonia	100	153,7	182,7	191,0	146,5	210,6	226,8	220,3	180,0
România	100	128,8	148,3	157,1	183,5	237,3	197,8	193,4	163,3
Ungaria	100	86,0	144,6	163,1	178,2	189,9	198,9	205,5	158,2
Iugoslavia	100	127,7	216,7	219,7	199,2	175,9	183,2	199,2	177,7
Bulgaria	100	131,0	131,0	162,0	148,2	158,6	165,5	182,7	147,3
Grecia	100	79,3	110,3	125,0	105,4	131,5	129,8	143,4	115,5

sporise de la 7,7 % în 1922 la 8,8 % în 1929, atîngînd un nivel maxim în 1927, cînd ea reprezentase 11,3 %. Ponderea medie a României în volumul total al comerțului acestor țări în intervalul 1924—1929 era de peste

<sup>3</sup> Vezi „Annuaire statistique de la Société des Nations”, Service d'études économiques 1930—1931, Genève, 1931, p. 172—173.

<sup>4</sup> *Ibidem*, pentru cifrele volumului comerțului statelor respective pe 1927—1929; indicii sînt calculați de asemenea pe baza cifrelor din aceeași publicație numărul pe 1927, p. 128—129; pentru anii 1925—1926; vezi aceeași publicație pe anul 1926, p. 110—111 pentru anii 1922—1924, cifrele fiind date în valuta fiecărei țări dar calculate în \$ S.U.A. după ratele de schimb indicate la p. 308—309 din numărul pe anul 1931—1932. Cifrele prezente în *Comerțul exterior al României*, vol. I, partea I-a, la cîteva din aceste state, pentru anii 1922—1924, sînt și ele foarte puțin diferite, dacă sînt rotunjite, de cifrele prezente în „Annuaire statistique de la Société des Nations” amintite mai sus, iar toate împreună dau o serie completă de date.



9,5%, ceea ce plasa România pe locul al 4-lea, în urma Cehoslovaciei (30%), Austriei (19,1%) și Poloniei (15,6%) și înaintea celorlalte țări <sup>5</sup>.

Dacă vom privi situația comerțului românesc prin prisma evoluției balanțelor comerciale, în vreme ce Germania, Italia, Belgia, Anglia au înregistrat în anii 1925—1929 numai deficite în balanțele lor comerciale, pe cînd Franța înregistrase doar două excedente în 1925 și 1927, România a înregistrat deficite în 1925, 1928 și 1929 și două excedente în 1926 și 1927; Ungaria și Austria înregistrează doar deficite, astfel că între țările cu un comerț extern mai echilibrat, România prezenta următorul indice al balanței comerciale <sup>6</sup>.

	1925	1926	1927	1928	1929
Cehoslovacia	107	116	112	110	102
Jugoslavia	102	102	88	82	104
România	96	111	112	83	96
Polonia	79	146	77	75	90

Dacă ținem seama de faptul că între 1922—1929, din 8 ani România a înregistrat 5 excedente și numai 3 deficite comerciale anuale, putea totuși trage concluzia că România apărea în circuitul comerțului internațional în primul rînd în postura de stat exportator.

Din acest unghi de vedere, aprecierea locului României în comerțul mondial relevă câteva constatări. Continuînd tendințele vădite în primii ani postbelici, România și-a consolidat, în general, poziția sa de stat

<sup>5</sup> Utilizînd aceeași serie de date menționate la nota precedentă obținem următoarea situație:

Ponderea în procente a volumului comerțului individual din volumul schimburilor totale

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	Media anilor 1924—1929
Austria	24,5	24,5	22,6	18,9	19,3	18,9	19,5	19,1	19,1
Cehoslovacia	31,7	26,8	28,8	30,7	30,2	29,5	30,4	29,9	30,0
Polonia	12,2	17,7	15,7	15,8	13,1	16,0	16,7	16,6	15,6
România	7,7	8,7	8,0	8,1	10,3	11,3	9,1	8,8	9,5
Ungaria	7,5	6,1	7,6	8,3	9,8	9,1	9,0	9,2	9,0
Jugoslavia	5,8	6,9	8,8	8,6	8,4	6,3	6,4	6,8	7,3
Bulgaria	2,4	3,0	2,2	2,6	2,6	2,4	2,6	2,5	2,5
Grecia	7,8	5,8	6,0	6,5	6,0	6,3	6,0	6,6	6,2
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

<sup>6</sup> Pe baza aceluiași date din „Annuaire statistique de la Société des Nations”, 1927, p. 110—111 și 1930—1931, p. 165.

furnizor de cereale, în primul rând, pe piața internațională. Desigur că acest lucru se datora faptului că ea rămânea aceeași țară cu o economie preponderent agrară și slab dezvoltată, ceea ce plasa exportul cerealiilor românești într-o anumită conjunctură. Dacă vom studia tabelul de mai jos, vom observa, pe de o parte, că poziția României ca exportator de cereale se datora creșterii aproape continue a suprafețelor destinate culturilor cerealiere, ca și unei sporiri, înegale totuși, a producției de cereale și unei creșteri, și mai înegale a exporturilor respective <sup>7</sup>:

	1913	1925	1926	1927	1928	1929
indicele de creștere a suprafețelor afectate cerealelor	100	203	208	211	218	214
indicele de creștere a producției de cereale	100	132,8	177,8	126,4	128,4	201,0
indicele de creștere a cantității cerealelor exportate	100	28,7	60,2	101,4	35,5	58,2

Mai rezultă tot de aici, că sporirea producției cerealiere a țării nu a ținut pasul cu sporirea suprafețelor afectate, cu excepția anului 1929, în vreme ce cantitățile exportate de România nu au mai atins decât în 1927 nivelul din 1913, evoluind în general mult sub acesta. Inegalitățile înregistrate în producție, care nu coincid cu cele din exporturi, se datorau totuși aceluiași cauze: dependența producției și a exportului de capriciile climei în condițiile în care dotarea tehnică inferioară și lipsa de capital din agricultură făceau ca randamentul producției cerealiere să rămână foarte scăzut. Deși spre sfârșitul perioadei, în 1929, România reușise să-și depășească propria medie antebelică la producția, pe hectar, de porumb și orz, media antebelică la producția de grâu nu fusese încă egalată <sup>8</sup> iar în comparație cu rentabilitatea medie realizată de celelalte state agricole vecine rentabilitatea României rămânea încă cea mai redusă <sup>9</sup>. Chiar și în aceste condiții totuși, România a reușit să se mențină în fruntea țărilor capitaliste europene recunoscute drept mari producătoare și exportatoare de cereale, alături de Ungaria, Polonia, Jugoslavia și Bulgaria, țări care contribuiau la acoperirea deficitului din consumul cerealiilor altor state europene. Producția totală de grâu a României a depășit în medie, pe anii 1921—1925, pe aceea ale Ungariei, Poloniei și Jugoslaviei, lucru care s-a repetat apoi în anii 1926—1929 <sup>10</sup>.

Datorită însă creșterii mai accentuate a consumului intern de grâu în România, decât în Jugoslavia, unde el crescuse foarte puțin, în vreme ce, în Ungaria și Bulgaria scăzuse chiar <sup>11</sup>, disponibilitățile de grâu expor-

<sup>7</sup> Indicii sint calculați pe baza cifrelor date de „Anuarul statistic al României 1939/1940 p. 27, 29, 629.

<sup>8</sup> Vezi „Annuaire statistique internationale” 1931/1932, Geneve, 1932, p. 77, 85, 91 și numărul aceleiași publicații pe anul 1929, p. 71, 66, 64.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> *Ibidem*, 1931/1932, p. 87.

<sup>11</sup> Vezi *Almanah Argus*, 1926, p. 53; Vezi de asemenea V. Timoshenko, *wheat studies of the Food Research Institute*, vol. VI, no. 5, March, 1930, Stanford University California, p. 258.

tabil ale României s-au redus, în comparație cu cele ale Ungariei și Jugoslaviei mai ales <sup>12</sup>. Această situație s-a reflectat negativ de altfel asupra totalului exporturilor cerealiere ale României, care, după cum am văzut, doar în 1927, când recolta a fost foarte abundentă, au mai depășit nivelul anului 1913. Exporturile de grâu, după cum se poate vedea în situația de mai jos, nu au mai reușit nici după 1925 să mai capete importanța lor din anii antebelici <sup>13</sup>:

	Media 1911— 1915	1925	1926	1927	1928	1929	Media 1926—1929
cantitățile de grâu în % din totalul exporturi- lor de cereale	39,9	0,5	14,9	8	2,8	0,4	5,3
cantitățile de porumb în % din totalul expor- turilor de cereale	41,6	68,5	38,5	58,7	44,8	21,6	46,4
cantitățile de orz în % din totalul exporturi- lor de cereale	11,5	21,9	32,2	23,5	39,2	66,9	36,7
cantitățile de cereale din totalul cantităților exportate de România	64,8*	23,7	41,7	58,9	33,0	44,1	40,2

Reducerea disponibilităților de grâu exportabil ale României, care au făcut ca în general cantitățile de cereale exportate de România să nu mai reprezinte decât în 1927 puțin peste jumătate din totalul cantităților de produse exportate de România, a condus desigur la o scădere a posibilităților exportului cerealier românesc de a influența piața internațională a cerealelor. În același timp, România a trebuit în continuare să lupte din greu pentru a-și asigura debușeele cerealelor sale. Pe de o parte, prețurile mari ale cerealelor din primii ani postbelici, mai ales la grâu, determinaseră accentuarea tendinței spre creșterea producției proprii și protecție vamală în rîndul clienților tradiționali, Germania, Anglia și Italia <sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Vezi Fierabend Ladislav, *La repartition des excédents des cereales en Europe*, în „L'est européen agricole”, no. 17, Avril 1936, p. 13. În vreme ce media anuală a acestor disponibilități, în intervalul 1924—1928, era socotit a fi fost pentru România, de 1,22 milioane quintale, Ungaria avea o medie de 2,74 milioane iar Iugoslavia 1,66 milioane quintale grâu. Bulgaria apare cu o medie de 0,19 milioane quintale grâu.

<sup>13</sup> Procentele s-au calculat pe baza cifrelor furnizate de O. Ionescu-Sisești (*Producția de cereale și disponibilul de export în România și Ungaria* în „Argus” 17 mai 1925, p. I—II) pentru anii antebelici și de „Anuarul statistic al României”, 1939/1940, p. 587—589, 62 și „Anuarul statistic 1915—1916”, p. 173. Procentul indicat la cantitățile de cereale, din totalul exporturilor, de 64,8% se referă doar la anul 1913, când datele nu apar pe categorii de produse cerealiere. La stabilirea procentului total al cerealelor exportate mai participă și alte produse în afara celor 3, dar în cantități minore.

<sup>14</sup> Această tendință apăruse încă din anii războiului iar insolabilitatea aproape generală din primii ani postbelici contribuise la lărgirea ei (Vezi „Argus”, 4 mai 1923, p. XIII), Vezi de asemenea Panait Gheorghiu, *The foreign trade of Ror-ania from the treaty of Adrianopol up to the great depression*, București, 1936, p. 156.

Această tendință nu slăbise nici după 1925, în vreme ce prezența cerealelor provenind din marile state producătoare extraeuropene S.U.A., Canada și Argentina, ale căror poziții se consolidaseră pe piața europeană, măreau concurența, reduceau acum, în general, prețurile și făceau tot mai dificilă plasarea cerealelor românești.

În aceste condiții, cea mai importantă pierdere de poziție a fost înregistrată de România în exportul de grâu și făină, export în care până în 1929 statele danubiene în ansamblul lor au înregistrat o scădere<sup>15</sup>. Prima dintre țările danubiene exportatoare de grâu a devenit astfel, în cel dintâi deceniu postbelic, Ungaria, România și Jugoslavia împărțind între ele locul secund. Faptul că grâul reprezenta principala cereală plătită cu prețuri mai bune, în timp ce România era confruntată cu pierderea debușeurilor tocmai la acest produs, a trezit la vremea respectivă îngrijorare în țară. În 1926 se remarcă, de exemplu, că nevoile de grâu ale Europei nefiind prea mari iar în piața mondială aflându-se sub presiunea grâului american, canadian și argentinian, România era amenințată să piardă marile plasamente de pe piețele vecine zonei Mării Nordului<sup>16</sup>. Conform aprecierilor Institutului Internațional de Agricultură din Roma, la vremea lui o autoritate în materie, România ajunsese a se situa în anii 1926—1927 doar pe locul 8 în rândul celor 13 state exportatoare ce contau pe piața mondială a grâului și făinei. În anul 1927—1928 ea s-a plasat pe locul 7 iar în 1928—1929 doar pe locul al 11-lea, în timp ce pe piața europeană, între producătorii europeni se aflase pe locul 3, după U.R.S.S. și Ungaria în anii 1926—1927 și 1927—1928 și pe poziția a 4-a în 1928—1929<sup>17</sup>.

Situația exporturilor românești de grâu și făină era în realitate și mai precară dacă se ține cont de faptul că după creșterile înregistrate la prețul acestor produse pe piața internațională în anii 1923—1925, prețurile au scăzut în anii următori, mai ales după 1927, iar excedentele de grâu au crescut, prin acumularea stocurilor provenind din S.U.A., Canada, Australia și Argentina<sup>18</sup>. Adăugînd la această conjunctură defavorabilă și variațiile producției de grâu ale României (anii 1925, 1928 și 1929 au înregistrat recolte foarte reduse), scăderea importanței exporturilor de grâu și făină ale României este cu atât mai explicabilă. În astfel de condiții, principalele piețe ale grâului românesc au rămas Anglia, Franța și Cehoslovacia. Cînd cantitățile exportate au fost mai însemnate, grâul românesc a reapărut însă și pe piețele Belgiei, Germaniei, Greciei, Austriei, Italiei, Poloniei, Olandei și chiar ale Spaniei sau Ungariei, ultimele două fiind state cerealiere<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Vezi V. Timoshenko, op. cit, p. 280.

<sup>16</sup> I. Mandru, *Cultura grâului în România. Concurența celor două Americi*, în „Argus” 4 iunie 1926, p. I.

<sup>17</sup> „Bulletin mensuel de statistique agricole et commerciale”, Rome, année 1931, no. 1, p. 597.

<sup>18</sup> *Ibidem*, vezi p. 447. Stocurile acumulate din vechile recolte ale celor 4 state extra-europene au crescut de la 63,7 milioane q în 1926 la 151,5 milioane q în 1929. Pentru un calcul în \$ al prețului grâului pe piața internațională în acești ani vezi „Argus”, 1 octombrie 1929, p. I.

<sup>19</sup> Vezi „Statistica comerțului exterior”, editată de Ministerul de finanțe, pe anii 1919—1922 (București, 1924, p. 334), 1925 (București, 1928, p. 58) și 1927 (București 1931 p. 56).

Locul grîului a fost însă în bună parte preluat în exporturile de cereale ale României, după cum o indică și tabelul de mai sus, de porumb. În 1925 și 1927 el a asigurat peste jumătate din cantitățile de cereale exportate. Porumbul a putut fi exportat astfel în cantități mai mari și mai constante decît grîul în întreg intervalul 1925—1929 (în medie 46,4% din cantitățile exportate, față de numai 5,3% în medie pentru grîu), cantități a căror pondere era mai mare, în totalul exporturilor de cereale, decît media ultimilor ani antebelici: media cantităților de porumb în anii 1911—1915 fusese doar de 41,6%. Aportul porumbului la valoarea totală a exporturilor de cereale a fost în medie, pentru anii 1925—1929, de 43,1%, după cum se poate vedea din următoarea situație <sup>20</sup>:

	Media 1911— 1915	1925	1926	1927	1928	1929	Media 1925—1929
Valoarea grîului în % din valoarea totală a exporturilor de cereale		0,9	24,3	10,1	3,4	0,6	7,86
Valoarea porumbului în % din valoarea totală a exp. de cereale		67,2	30,8	50,2	46,8	20,9	43,1
Valoarea orzului în % din valoarea totală a exp. de cereale		20,2	27,4	27,2	37,2	63,6	35,1
Valoarea exp. de cereale în % din valoarea totală a exporturilor României	71,8	44,9	61,7	73,1	51,5	58,9	58,0

Porumbul a constituit deci, pe ansamblul, produsul cel mai important al exportului românesc de cereale în această perioadă, deși cantitățile de porumb exportate în anii 1925—1927 nu au mai atins decît în 1927 media exporturilor din anii 1911—1915 <sup>21</sup>. Exportul de porumb din 1927, datorită unei recolte în mod excepțional mai mare, a depășit chiar media 1911—1915 <sup>22</sup>, reprezentînd 58,7% din cantitățile de cereale exportate de România, dar numai 27,2% din valoarea totală a acestor exporturi, după cum se poate remarca din cele două tablouri date mai sus.

În consecință, porumbul a asigurat României locul de cel mai important exportator al acestui produs dintre țările cerealiere danubiene

<sup>20</sup> Procentele sînt calculate pe baza cifrelor furnizate de *Cenșul exterior al României*, vol. I, partea I-a, p. 151, „Anuarul statistic 1929/1940”, p. 629 și Gh. Dobrovici, *Istoricul dezvoltării economice și financiare a României și împrejurimile conștate 1828—1933*, Universul, București, 1934, p. 229. Medii anilor 1911—1915 nu putea fi stabilită la fiecare din cele 3 produse cerealiere cîntărea și valoarea, din statistici, a cifrelor respective.

<sup>21</sup> Media exporturilor de porumb în anii 1911—1915 a fost de 1 043 420 t. (G. Ionescu Sisești, *art. cit.*, loc. cit., p. 1—11) în vreme ce media exporturilor respective în anii 1925—1929 nu a raii fost decît de 777 553 t. (Pe baza cifrelor din „Anuarul statistic 1939/1940”, p. 629).

<sup>22</sup> *Ibidem*. Fa a fost de 1 766 143 tone.



și în același timp din Europa <sup>23</sup>, în vreme ce pe plan mondial România a ocupat în general poziția a treia, după Statele Unite și Argentina <sup>24</sup>. România a izbatit să-și mențină această poziție mai mult timp, ani la rând, între altele și datorită faptului că S.U.A. consumau în interior cea mai mare parte a producției lor de porumb, că U.R.S.S. nu exporta mari cantități, ca Rusia în trecut, iar situația de pe piața mondială era stimulativă. Cererea înregistrase o creștere continuă, depășind permanent oferta, ceea ce asigura României o bună desfacere a întregului ei excedent de porumb <sup>25</sup>. Așa se face că în 1925 România furnizase 9% din cantitățile de porumb achiziționate pe piața mondială, după Argentina (45,7%), Jugoslavia (15,7%) și Uniunea Sud-Africană (13,2%) <sup>26</sup>. În 1927, cu cele 15,2 procente ale sale, România s-a situat chiar pe locul 2, după Argentina (72,9%) și urmată de S.U.A. (1,9%) <sup>27</sup>.

Cei mai importanți cumpărători ai porumbului românesc erau statele europene exclusiv importatoare: Anglia, Germania și Belgia, apoi cele care produceau porumb în cantități insuficiente: Austria, Italia, Olanda, Polonia, Franța, Cehoslovacia, Grecia, Elveția dar și Spania, Egipt, Novergia, Ungaria chiar <sup>28</sup>.

O situație aproximativ identică asigura României pe piețele internaționale și exportul orzului. Față de cantitățile exportate în anii 1911—1915, după război exportul de orz a crescut, atingând un maxim de 66,9% din totalul cerealelor exportate și o medie de 36,7% față de numai 11,5% în medie din cantitățile exportate în anii 1911—1915 <sup>29</sup>. Cu aceste cantități România era cea mai importantă exportatoare de orz din Europa, depășind cu mult celelalte state vecine exportatoare de orz și plasându-se între primele 3 exportatoare de pe piața mondială, după Statele Unite <sup>30</sup>. Anul record l-a reprezentat 1929 când România, situându-se pe primul loc

<sup>23</sup> Vezi tabelul compilat de V. Timoshenko, *op. cit.*, p. 280. Doar în 1925 această situație s-a modificat, datorită unui export mai mare, realizat în mod excepțional, de Iugoslavia.

<sup>24</sup> Vezi „Argus”, 5 martie 1928, p. III, care reproduce conferința lui Gh. Ionescu-Sisești intitulată *Participarea României la comerțul mondial de cereale*. Privind procentul pe care statele dunărene, între care România era cel mai însemnat, îl exportau din producția lor de porumb, în comparație cu Statele Unite, în anii 1925—1926, 1929—1930 „Bulletin mensuel de statistique agricole et commercial” année 1931, nr. 1, Rome, p. 608, prezintă următoarea situație:

	1925—1926	1926—1927	1927—1928	1928—1929	1929—1930
Statele dunărene	16,3	3,3	10,5	18,8	17
S.U.A.	0,3	1,4	0,7	0,8	0,8

Deoarece avea un alt sezon de producție, Argentina nu intra în competiția, pentru exportul porumbului, simultan.

<sup>25</sup> Vezi „Argus”, 17 mai 1928, p. III-a.

<sup>26</sup> Ibidem, nr. din 11 noiembrie 1928, p. I-a.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Vezi „Statistica comerțului exterior” pe 1919—1922 (p. 335), 1929 (p. 59) și 1927 (p. 56). Vezi de asemenea Florin Codrescu, *Debușeele exportului românesc*, în „Finanțe și industrie”, an II (1934), nr. 50, p. 1563—1564 și „Bulletin mensuel de statistique agricole et commercial”, 1931, nr. 1, p. 757.

<sup>29</sup> Vezi tabelul nostru de la pagina 9.

<sup>30</sup> Vezi pentru detalii V. Timoshenko, *op. cit.*, p. 280; vezi de asemenea „Argus”, 5 martie 1928, p. III-a.

între cei 8 exportatori de orz europeni (mai importanți fiind Polonia, Ungaria, Cehoslovacia), s-a plasat pe primul loc și între cei 18 exportatori de pe piața mondială (în afara S.U.A., mai însemnați erau Canada și Argentina)<sup>31</sup>. Orzul reușea astfel să înlocuiască, alături de porumb, pierderea de poziții înregistrată de România la exporturile de griu și derivate. Principalele debușee ale orzului românesc le constituiau Anglia, Belgia și Olanda. În ultimii ani ai perioadei a fost recucerită și piața germană, devenită repede una dintre cele mai însemnate debușee pentru exportul de orz al României. Cantități mijlocii se desfăceau și în Franța, Polonia, Italia, Austria, Grecia iar mai mici în Cehoslovacia, Ungaria și Spania<sup>32</sup>.

Dintre celelalte cereale exportate de România, ovăzul se plasa mai bine pe piețele din Italia, Austria, Polonia, Anglia, Belgia, Germania secară în Polonia, Austria, Cehoslovacia și Germania iar meiul în Anglia, Germania, Ungaria<sup>33</sup>.

Privind în ansamblu exportul cerealelor românești, vom constata că cele mai bune debușee ale acestora erau piețele Angliei, Belgiei și Olandei. Din 1927 intră în rîndul acestor state și Germania, după care veneau ca importanță Franța, Italia, Cehoslovacia, Austria, Polonia și Grecia. După cum am sesizat deja, în condiții excepționale, cînd recoltele erau deficitare în Ungaria și Spania, cerealele românești pătrundeau și pe piețele acestora. Cele mai îndepărtate piețe erau cele ale țărilor nordice, al căror interes pentru cerealele românești începe să se trezească, ca în Danemarca, Norvegia și Suedia. Piețe unde de asemenea spre 1929 crește interesul pentru cerealele românești erau și Egiptul și Turcia<sup>34</sup>.

România constituia, cu alte cuvinte, un important furnizor de cereale pentru piețele Europei occidentale în primul rînd și abia apoi pentru piețele Europei centrale și doar în mică măsură în afara acestor zone. Caracterul exporturilor cerealiere făcea ca legătura cu piețele respective să se stabilească mai ales pe apă, prin transport maritim și fluvial, prin porturile Constanța, Galați și Brăila spre Europa apuseană și prin porturile Dunării mijlocii spre Europa centrală<sup>35</sup>. Deoarece la asigurarea exportului participa un întreg lanț de factori, inclusiv condițiile de transport, depozitare, expediere mai ales lipsa facilităților de transport și depozitare dezavantaja totuși România față de concurenții transoceanici în primul rînd<sup>36</sup>.

Din modul de organizare și funcționare a relațiilor între piețele de cereale și furnizori, România a înregistrat cele mai mari dezavantaje de pe urma pierderilor de valoare cu care s-a soldat exporturile ei. Din acest punct de vedere, aprecierea exprimată de O. Ionescu în 1928, după care

<sup>31</sup> Vezi „Bulletin mensuel de statistique agricole et commercial”, 1931, nr. 1, p. 46. În 1929—1930 România a exportat 14 227 000 quintale metrice, în timp ce S.U.A. au exportat doar 3 980 000 q metrice iar Polonia 2 628 000 q metrice (*ibidem*).

<sup>32</sup> Vezi „Statistica comerțului exterior”, 1925, p. 59, 1927, p. 56.

<sup>33</sup> *Ibidem*, 1925, p. 60 și 1927, p. 56.

<sup>34</sup> *Ibidem*; vezi și 1925, p. XVIII—IX.

<sup>35</sup> Panait R. Gheorghiu, *op. cit.*, p. 10.

<sup>36</sup> În întreg acest prim deceniu postbelic statul și cercurile de afaceri românești au fost de aceea intens preocupate de mărirea capacităților de depozitare a cerealelor în porturi, prin modernizarea și construirea de elevoare cît și de standardizarea cerealelor, pentru a putea concura mai bine produsele similare transoceanice.

România își asigurase un „loc onorabil” în rîndul marilor state producătoare de cereale și își păstrase poziția antebelică în exporturile cerealiere <sup>37</sup>, se dovedește o supraestimare a situației reale. Nu numai că România n-a mai reușit să exporte, după cum am văzut, decît în 1927 o cantitate ce depășea ușor media exporturilor din anii 1911—1915, dar faptul că România a exportat după război mai ales cereale de valoare mai mică în cantități mai mari s-a soldat cu venituri mai reduse pentru ea, din comerțul cu cereale. Acesta a fost încă un efect al reducerii exporturilor de grîu. România avea, de asemenea, în primul deceniu postbelic și unul dintre cei mai ridicați indici la cheltuielile agricole, pe plan mondial <sup>38</sup>, ceea ce făcea ca în 1929, de exemplu, prețul de vînzare al produselor agricole românești să fie cel mai scăzut, de numai 80,5 față de cel din 1914 (= 100), în timp ce toate celelalte țări producătoare importante aveau indici de peste 100 iar indicele prețului mondial era de 135,5 <sup>39</sup>.

Scăderea cantităților totale de cereale exportate de România în primul deceniu postbelic și reducerea valorii lor în ansamblu exporturilor țării (de la 71,8% în medie în anii 1911—1915 la 58% în medie în anii 1925—1929) a determinat în același timp tendința de a mări exportul altor produse ce urmau să compenseze scăderea ponderii cerealelor. A sporit astfel exportul produselor animale, ceea ce a mărit ponderea României ca exportator al lor pe piețele externe, în special ca furnizor de animale vii, aceasta și datorită importantelor stocuri de animale selecționate puse la dispoziția exportului de noile provincii, Transilvania și Bucovina de nord <sup>40</sup>.

Cele mai largi piețe unde se puteau exporta carnea și produsele animale s-au dovedit a fi Cehoslovacia, Austria, Polonia iar spre sfîrșitul intervalului tot mai mult Italia și Germania. Foarte promițătoare păreau să fie, dintre piețele mai îndepărtate, Palestina și Anglia <sup>41</sup>. Urmărind indicii evoluției acestor exporturi vom constata însă și latura ascunsă, a unor dezavantaje cu care România se alegea de pe urma prezenței sale pe aceste piețe <sup>42</sup> (tab. a).

Este evident că pentru o creștere a mediei exporturilor de produse animale de peste 3 ori, în anii 1925—1929, față de 1913, România a obținut din acest export o valoare cu numai 30% mai mare decît cea din 1913. Exportul animalelor vii, devenind cel mai important în categoria exportului de produse animale, se vădea prin urmare remuneratoriu, în condițiile creșterii masive a cantităților totale plasate pe piețele străine, dar prețurile oferite pe piețele străine pentru acest produs erau mai reduse după război decît în anii antebelici <sup>43</sup>.

<sup>37</sup> Vezi „Argus”, 5 martie 1928, p. III.

<sup>38</sup> Vezi pentru detalii „Argus”, 5 septembrie 1927, p. I-a și 1 ianuarie 1930, p. VII.

<sup>39</sup> Ibidem.

<sup>40</sup> Vezi F. Codrescu, *art. cit.*, *loc. cit.*, p. 1540.

<sup>41</sup> Ibidem, p. 1563.

<sup>42</sup> Calculele s-au făcut pe baza datelor din „Anuarul statistic” 1915—1916, p. 169, 172; și 1939/1940, p. 576—577, 587—589, 591—593.

<sup>43</sup> Calculele sînt făcute utilizînd datele din „Anuarul statistic” 1915—1916, p. 173 și, 1939—1940, p. 587—589 și 591—593.

Tabelul a

	1912	1913	1914	1925	1926	1927	1928	Media 1925— 1926
Cantitățile de produse animale exportate în % din totalul exporturilor	2,81	2,14	2,3	1,7	1,3	1,6	1,4	1,66
Indicele de creștere al cantităților de produse animale exportate	116,4	100	371,5	371,5	362,6	330,8	327	343,7
Valoarea prod. animale în % din valoarea totală a exporturilor	19,32	15,62	20,8	14,0	10,4	12,9	12,4	14,1
Indicele de creștere a valorii cantităților de produse animale exportate	133,6	100	159,7	129	129,1	115,6	116,8	130
Cantitățile de animale vii exportate în % din produsele animale exportate	14,4	12	70,7	60,9	75,7	75,4	69,5	70,4
Indicele de creștere a cantității de animale vii exportate	140	100	2167	1824	2069	2036,8	1874,7	1994,3
Valoarea exportului de animale vii în % din valoarea exporturilor de produse animale	3,2	3,1	67,3	56,2	64,8	60,8	55,4	60,9
Indicele de creștere a valorii animalelor vii exportate	137,8	100	3419,4	2304,7	2698,1	2234,6	2058,2	2543

România a continuat în același timp să ocupe un loc însemnat pe piața internațională a lemnului și a produselor din lemn. Continuând tendința anterioară, exportul acestora s-a menținut la o cotă cu mult mai ridicată decât înainte de 1914, dar după 1925 cantitățile de lemn și produse din lemn au scăzut față de cele furnizate în anii 1924—1925, în vreme ce prețurile la astfel de produse erau și ele mai reduse. În medie, în perioada 1925—1929 lemnul și produsele derivate au reprezentat 35% din cantitățile exportate de România și numai 16,7% din valoarea totală a exporturilor țării (tab. b).

Cu lemnul și produsele sale din lemn România a fost prezentă în primul rînd pe piețele din Ungaria, Egipt, Grecia, Anglia, Bulgaria, Iugoslavia, Italia, Franța, Germania, Olanda, Polonia, în Palestina și Turcia<sup>44</sup>.

Cel mai dinamic element în cadrul exporturilor României l-au constituit în anii 1924-1929 produsele petroliere. Ele au asigurat de altfel exporturilor românești o dimensiune în plus față de aceea a exporturilor unor țări vecine cu o structură în linii mari similară, precum Iugoslavia, Bulgaria și chiar Ungaria. Pentru nevoile de carburant lichizi, acestea trebuiau să recurgă la importuri, în vreme ce România era una din importanții furnizori europeni ai produselor respective.

<sup>44</sup> Vezi „Statistica comerțului exterior”, 1924, p. XXII—XLI, 1925, p. XVIII—XIX, 1927, p. 120. Vezi, de asemenea, „Anuarul statistic” 1939-1940, p. 587, 589, 591—593.

Tabelul b

	1912	1913	1914	1925	1926	1927	1928	1929	Media 1925—1923
Indicele cantității de lemn și derivate exportate	105,8	100	51,3	884,9	789,9	641,5	668,1	698,5	736,5
Cantitățile exportate în % din totalul exporturilor	6,9	6,2	4,6	53,7	36,5	24,7	32,1	28	35
Valoarea lor în % din valoarea totală a exporturilor	3,8	3,5	2,7	21,9	15,5	12,0	18,0	16,1	16,7
Indicele oglindind evoluția valorică a exportului de lemn și derivate	102,9	100	52,0	653,7	554,2	585,4	625,8	590,6	601,9

Așa cum se cunoaște, această poziție cu o semnificație mai amplă era asigurată României de statutul ei de țară producătoare și prelucrătoare de petrol, situație pe care în Europa nu o mai aveau decât Polonia și U.R.S.S.

Din 1925 producția de petrol a României a cunoscut chiar o creștere mai rapidă decât în cei 5 ani anteriori, în 1929 ea reprezentând 261,7% față de nivelul ei din 1913<sup>45</sup>.

În ciuda acestei creșteri, România nu mai deținea totuși în 1929 decât 2,3% din producția mondială de aur negru, în vreme ce în 1913 asigurase 3,5%. Pe fondul sporirii rapide a producției mondiale de petrol în primul deceniu postbelic, România era acum doar a 7-a mare producătoare de țiței, față de poziția a 4-a pe care o ocupase în 1913. Ea se posta astfel după Statele Unite (67,6%), Venezuela (9,2%), U.R.S.S. (6,9%), Mexic (3%), Persia (3%) și Indiile Olandeze (2,6%). Ultimele două, ca și Venezuela, erau de fapt noii veniți în ierarhia producătoarelor, față de situația din 1913 când România ocupase acel loc 4<sup>46</sup>.

Într-o epocă în care consumul produselor petroliere era în necontenită creștere iar cererea pe piețele europene, învecinate României, creștea în consecință și ea, exportul românesc și-a putut însă păstra însemnătatea pe piața internațională. Acest lucru e cu atât mai revelator cu cât și consumul intern al României, față de perioada antebelică, crescuse, în condițiile unei economii mai largi și cu nevoi sporite, datorită dezvoltării industriilor<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> „Anuarul statistic” 1915—1916 (p. 196) și cel din 1939/1940 (p. 465—466) indică o evoluție a producției de petrol brut din care rezultă următorii indici privind evoluția cantităților extrase:

1913	Media 1919—1924	1925	1926	1927	1928	1929	Media 1925—1929
100	71	125,3	175,5	198,5	231,7	261,7	198,5

<sup>46</sup> După „Moniteur de pétrol roumain”, an XXX, nr. 7, 1931, p. 383.

<sup>47</sup> Consumul intern de petrol și derivate a crescut de la an la an, cu singura excepție puțin semnificativă de altfel, a anului 1928. O situație a creșterii consumului intern în anii 1922—1929 poate fi consultată în „Moniteur du pétrol roumain”, an XXX, nr. 7, 1931, p. 379.



În aceste circumstanțe, România a izbutit în anii 1925—1929 să realizeze un export de produse petroliere care atingea și chiar depășea raportul dintre export și producție din 1913<sup>48</sup>, iar ponderea produselor respective în structura exporturilor totale ale țării a crescut simțitor. Dacă vom urmări indicii exportului de produse petroliere vom observa că, fără a depăși ponderea valorică a cerealelor exportate, ele contribuiau, prin constanța lor, la stabilizarea exporturilor țării atunci când producțiile de cereale erau supuse capriciilor climaterice :<sup>49</sup>

	1913	Media 1919—1924	1925	1926	1927	1928	1929	Media 1925—1929
Indicele cantităților de produse petroliere exportate	100	30,8	74,8	142	184,9	226	272,8	180,1
Cantitatea de produse petroliere în % din totalul exporturilor	23,1	16,5	16,9	24,5	26,6	40,5	40,7	29,8
Indicele valorii produselor petroliere exportate în raport cu 1913	100	55,2	106,8	159,5	172,5	188,9	219,8	169,5
Valoarea produselor petroliere exportate în % din valoarea totală a exporturilor	19,6	24,2	19,8	24,7	19,7	30,0	33,2	25,4

Este evident că exportînd, din 1926, mai mult de jumătate din producția sa de petrol sub formă de derivate și depășind, în același an, cantitățile exportate în 1913, România se bizaia tot mai mult spre sfîrșitul primului deceniu postbelic pe exportul acestor produse, care secondea ca importanță pe cel de cereale. Calitatea superioară a produselor petroliere românești și reducerea drastică în 1927 a taxelor de export percepute pe ele<sup>50</sup> au înlesnit exportul acestor produse. Înainte de a analiza orientarea exporturilor de produse petroliere românești, vom mai observa că sporirea lor s-a realizat însă într-o epocă în care, după 1926, concurența internațională a crescut brusc. Prețurile, mai avantajoase pînă atunci, au început să scadă datorită „războiului prețurilor” izbucnit între marile trusturi petroliere internaționale „Royal Dutch” și „Standard Oil”, război început în vara lui 1927 și încheiat în aprilie 1928<sup>51</sup>. În perioada de destindere

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 377. În 1913 acest raport între cantitățile de produse petroliere exportate și producție fusese de 55%, în vreme ce din 1925 acest raport a evoluat astfel : 34 %, 46 % în 1926, 52 % în 1927, 54 % în 1928 și 59 % în 1929.

<sup>49</sup> După datele aflate în „Anuarul statistic” 1915—1916, p. 173 și 1939/1940, p. 591—593.

<sup>50</sup> Taxa de export la benzină a fost coborîtă de la 7 000 la 500 lei vagonul, iar la motorină de la 700 la 300 lei vagonul (Vezi „Moniteur du pétrol roumain”, an XXVII, nr. 12, 1927, p. 1214).

<sup>51</sup> *Ibidem*, vezi nr. 15 din 1929, p. 1280 și nr. 1 din același an, p. 121.

intervenită pe piețele petroliere după aceea, mai ales pe piețele Europei centrale, produsele petroliere românești au putut profita, în sensul consolidării poziției lor pe piețele acestei regiuni, dar în 1929 era deja clar că produsele românești nu mai găseau nici prețurile cele mai avantajoase și nici debușeele cele mai bune <sup>52</sup>.

Sufocat de o producție realizată la prețuri mai mari decât cea americană, confruntat cu o puternică concurență a exporturilor Statelor Unite și U.R.S.S. <sup>53</sup>, exportul de produse petroliere românești se afla spre 1929 în fața unei situații nu tocmai lipsite de dificultăți.

În astfel de condiții, produsele petroliere românești și în primul rând benzina, care constituia și principalul articol exportat, au găsit debușee mai însemnate în Anglia, Egipt, tot mai mult în Italia, iar spre sfârșitul perioadei în discuție, Franța, Germania, Austria (țară care spre mijlocul deceniului prezentase o importanță ce acum cunoștea o scădere) Ungaria, Iugoslavia, Cehoslovacia, Bulgaria, Grecia, Belgia, Spania. Produsele petrolifere românești ajungeau de fapt în anumite cantități și mult peste limitele continentului european, constituind principalul articol de export al țării dincolo de acestea. Importau produse petrolifere din România și țări din Asia, ca Turcia, Palestina, Siria, precum și unele state africane, precum Algeria, Maroc, Congo, Tripolitania, Tunisia, în afara Egiptului, care era unul din marii clienți ai României <sup>54</sup>.

Dacă pentru România piețele mai sus menționate prezentau, în ordinea dată, o importanță majoră în efortul de asigurare a debușeelor, nu e mai puțin interesant de observat însemnătatea pe care la rândul lor produsele petroliere românești o aveau pentru economia unora dintre ele.

Astfel, pe cel mai important debușeu, Anglia, România în 1929 ocupa locul 5, asigurând 3,5% din livrările de benzină, după S.U.A. (55,7%), Persia (16,2%), U.R.S.S. (9,4%) și Indiile olandeze (10,4%) <sup>55</sup>. Ponderea României era și mai mare în importurile de petrol lampant ale Angliei, unde ocupa locul 3, cu 10,3% din acestea, iar la importurile de motorină locul 6, cu 2,3% din totalul lor. <sup>56</sup>

Dacă importurile de produse petroliere din România prezentau o pondere categorică pentru unele țări, acestea erau în 1929 Cehoslovacia și Austria. România furniza astfel 65% din nevoile de benzină ale primei și 94,3% din ale celei de a doua, ocupînd primul loc pe piața celor două țări. România era de asemenea primul furnizor de petrol lampant al Austriei și al doilea, după Polonia, pentru Cehoslovacia <sup>57</sup>. În același timp, 92,4% din petrolul brut importat de Austria provenea tot din România, după cum tot ea livrase 55,7% din motorină și 36,2% din păcură, ceea ce asigurase României, la aceste produse, pozițiile 1 și respectiv 2 <sup>58</sup>.

<sup>52</sup> Ibidem; vezi de asemenea M. Pizanty, *Petroleum in Romania*, Cultura Națională, București, 1930, p. 68.

<sup>53</sup> Ibidem. Producția de petrol a U.R.S.S.-ului, mai scăzută în primii ani postbelici, se refăcuse între timp și această țară reîntra treptat în rândul marilor exportatori pe piețele europene.

<sup>54</sup> Vezi „Statistica comerțului exterior”, 1925, p. XVIII, 1927, p. 192, 193; de asemenea „Moniteur du pétrole roumain” an XXIX, nr. 7, 1929, p. 572 și an XXX, no 7, 1930, p. 376.

<sup>55</sup> Ibidem, nr. 22, p. 1283.

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> Ibidem, p. 1284—1285.

<sup>58</sup> Ibidem.

Pe piața Germaniei, unde România ocupase în 1913 primul loc ca furnizor de benzină obișnuită (31,4% din totalul importurilor), locul 2 la benzină grea (21,4% din totalul importurilor) și locul 3 la benzină ușoară (7,4%), după o revenire lentă produsele românești respective ajunseră de asemenea, în 1927 de exemplu, să ocupe o pondere însemnată: locul 2 la benzină grea (31,5%), locul 3 la benzină obișnuită (8,9%) și locul 3 la benzină ușoară (14,8%) din totalul exporturilor<sup>59</sup>.

Pe ansamblul lor, exporturile românești prezentau la sfârșitul primului deceniu postbelic o situație și o pondere ce merită și ea a fi urmărită. Între 1925–1929 în exportul României cele mai însemnate debușee le-au constituit piețele Germaniei (de la 8,5% din valoarea totală a exporturilor, în 1925 la 27,6% în 1929), Austria (de la 12,9% în 1925 la 9,4% în 1929), Ungaria (de la 11,8% în 1925 la 11,1% în 1929), Anglia (de la 8,1% în 1925 la 6,4% în 1929), Cehoslovacia de la 9,4% în 1925 la 6,2%), Italia (de la 4,1% în 1925 la 7,7%), Egipt (de la 4,8% în 1925 la 5,2% în 1929), Franța (de la 5,7% în 1925 la 4,5% în 1929), apoi Grecia, Polonia, Belgia și Luxemburg, Iugoslavia, Olanda<sup>60</sup>. Ponderea produselor românești a crescut astfel în special pe piața germană în primul rînd, a rămas relativ constantă și importantă pe cele ale Austriei, Ungariei și Cehoslovaciei, a crescut ușor pe piața italiană și a scăzut pe cea a Angliei dar mai ales a Franței.

Dacă vom grupa exporturile românești după dispoziția geografică a piețelor, vom remarcă de asemenea evoluții interesante: <sup>61</sup>

	1925	1926	1927	1928	1929	Pondere medie 1925 1929
Valoarea în % a exporturilor românești, pe piețele Europei occidentale din totalul exporturilor	31,8	37,7	31,1	27,2	26,6	23,4
Valoarea în % a exporturilor românești în piețele Europei centrale din totalul exporturilor	32,8	31,8	37,1	39,8	43,2	36,9
Valoarea în % a exporturilor în statele vecine, din totalul exporturilor	13,8	15,3	20,1	23,6	17,1	17,9
Valoarea în % a exporturilor românești pe piețele Levantului și Orientului apropiat, din totalul exporturilor	13,4	13,1	8,6	10,1	10,2	11
Valoarea în % a exporturilor pe piețele Europei nordice, din totalul exporturilor	0,6	0,2	0,8	sub 0,1	sub 0,1	—
Valoarea în % din totalul exporturilor în statele extra europene	0,2	0,5	0,1	0,1	0,2	0,2
Valoarea în % procent a exporturilor în state nespecificate („alte state”) din totalul exporturilor	0,9	1,2	1,4	1,9	2,6	1,6

<sup>59</sup> Pe baza unei serii de cifre din „Commercial reports” (New York), April 16, 1928, p. 163.

<sup>60</sup> Vezi „Anuarul statistic” 1939/1940, p. 609–610.

<sup>61</sup> Ibidem, pe baza cifrelor de aici.

Este evident că cele mai importante debușee rămăneau cele din statele Europei occidentale, ale Europei centrale și din statele vecine. Continuind însă o tendință anterioară, ponderea exporturilor către piețele occidentale a scăzut ca și la cele orientate spre piețele Orientului apropiat și Levantului, în vreme ce a crescut aproape constant ponderea debușeelor situate în statele vecine și în primul rînd în statele Europei Centrale, a căror însemnătate spre 1929 reamintea din nou de situația antebelică, în caz că această tendință ar fi continuat să se mențină. Ponderea exporturilor românești pe piețele Europei nordice a scăzut și ea după 1928 în timp ce se manifesta o clară tendință de creștere a exporturilor românești spre piețele extraeuropene (în afara S.U.A.), între ele aflîndu-se cele din Canada, Argentina, Mexic, Brazilia, Chile, în America de nord și sud, Algeria, Maroc, Tunisia, în Africa, Japonia, China și Indochina în Asia <sup>62</sup>.

După o altă grupare a debușeelor, în 1929 30,7% din exporturile românești se încadra în comerțul cu statele danubiene, categorie incluzînd Austria, Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria și România însăși <sup>63</sup>. Față de 1925 (40,6%), situația din 1929 marca o reducere a exporturilor României spre zona respectivă, dar ea confirma totuși întîietatea acestei piețe pentru exporturile românești. Dacă adăugăm cele 27,6 procente ale exportului dirijat spre Germania rezultă nu numai importanța deosebită a Germaniei, aproape egală celei a țărilor danubiene, ci și preponderența debușeelor Europei danubiene și germane, care absorbeau 58,3% din exportul României.

În circuitul exporturilor pe piețele statelor danubiene România nu era însă decît una dintre țările cu cel mai însemnat procent de participare. Doar Bulgaria participa cu mai puțin (20,8% din exporturile ei, în vreme ce Cehoslovacia participa cu 31,6%, Austria cu 34,9%, iar Iugoslavia și Ungaria cu mult mai mult, respectiv 41,9 și 58% <sup>64</sup>.

Privind participarea și, într-o anumită măsură, dependența exporturilor românești de debușeele germane, cele 27,6 procente orientate spre aceste piețe creau o situație exact opusă. În 1929 doar Bulgaria exporta, proporțional cu totalul livrărilor, mai mult, în vreme ce Iugoslavia d'ria spre Germania doar 8,5% din exporturile ei, Ungaria 11,7%, Austria 15,7% iar Cehoslovacia 19,3% <sup>65</sup>. Creșterea ponderii exporturilor românești pe piețele Germaniei de la 8,4 din valoarea totală a exporturilor țării în 1925 la 12,1% în 1926, 18,6 în 1927, 18,3 în 1928 și 27,6% în 1929 <sup>66</sup> devenea astfel o realitate greu de contestat, dovedind puterea de atracție pe care o reprezenta pentru România, din punct de vedere comercial, Republica de la Weimar.

În același timp, atît cît cifrele o permit, merită a cunoaște și ponderea ce o aveau exporturile românești în importurile totale ale unora din statele spre care se orientau. Astfel, în 1929 România asigura 5,8% din importurile Ungariei, 13,6% din cele ale Cehoslovaciei, 2,4% din cele ale Iugoslaviei și 0,9% din cele ale Italiei, în timp ce, în 1927, a igura 2,4%

<sup>62</sup> Ibidem.

<sup>63</sup> Vezi M. Zaleski, *Les courants commerciaux de l'Europe danubienne au cours de la première moitié du XX-me siècle*, Paris, 1952.

<sup>64</sup> Ibidem.

<sup>65</sup> Ibidem.

<sup>66</sup> „Anuarul statistic” 1939/1940, p. 591—592.

din importurile Poloniei <sup>67</sup>. Este evident că pentru marile puteri apusene, al căror import prezenta cifre mari și legături de import vaste, cu numeroase țări și regiuni geografice, ponderea exporturilor românești pe piețele lor indica proporții reduse. Importanța exporturilor românești era deci maximă în cazul statelor mai mici, fără ca prin aceasta, desigur, ponderea lor să nu asigure și legături însemnate, mai ales pentru România, cu marile puteri.

## LA ROUMANIE ET LE COMMERCE INTERNATIONAL DANS LA PERSPECTIVE DES EXPORTATIONS AUX ANNÉES DE LA PROSPÉRITÉ DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES (1925-1929)

### *Résumé*

La position de la Roumanie aux années 1925—1929 dans le commerce international, et en premier lieu européen, met en évidence des traits relevant de l'impact des conditions tant générales que particulières dues à des facteurs spécifiques.

À la suite de l'augmentation de son potentiel économique, la Roumanie s'imposa parmi les pays petits et moyens du centre et du sud-est européen par le rythme accéléré de son commerce extérieur (après la Pologne et la Yougoslavie, mais avant la Tchécoslovaquie, la Hongrie, la Bulgarie et l'Autriche), de même que par l'intensité des ses échanges, en se situant sur la quatrième place, après la Tchécoslovaquie, l'Autriche et la Pologne et avant les autres États de la région, déjà mentionnés. La Grande Roumanie s'imposa dans le contexte des tendances commerciales internationales en premier lieu en tant que pays exportateur, posture qui n'était pas nouvelle si on tient compte de la tradition commerciale de l'ancienne Roumanie. La nouveauté, tant sous le rapport du niveau atteint par les exportations roumaines aux années de la prospérité de l'entre-deux-guerres, que sous celui de leur contenu, provient en premier lieu des modifications survenues dans la structure des exportations de la Roumanie, des facteurs qui conditionnaient cette structure et du jeu de facteurs qui déterminaient les débouchés extérieurs. La Roumanie s'imposa comme le plus important exportateur de céréales du centre et du sud-est de l'Europe, même si la structure de son exportation céréalière se modifia et son importance sur les différents marchés et son orientation se confrontaient avec une situation nouvelle.

Les exportations de dérivés du pétrole roumains contribua beaucoup à la consolidation du statut d'État exportateur de la Roumanie, bien qu'en général la Roumanie devienne moins présente dans le commerce international avec ces produits à cause de l'affirmation impétueuse de nouveaux fournisseurs sur un marché en expansion permanente.

<sup>67</sup> Vezi „Annuaire du commerce internationale”, Paris, volumul 1929, p. 1178, 1931, p. 1380 și 1653, vol. 1930, p. 1287. Vezi, de asemenea, pentru Cehoslovacia, M. Olšovskí, *op. cit.*, p. 231.



Les exportations de dérivés du pétrole roumains contribua beaucoup à la consolidation du statut d'État exportateur de la Roumanie, bien qu'en général la Roumanie devienne moins présente dans le commerce international avec ces produits à cause de l'affirmation impétueuse de nouveaux fournisseurs sur un marché en expansion permanente.

Une autre tendance, à savoir celle de la diversification des exportations roumaines devient elle aussi évidente, mais non pas dominante. L'analyse des exportations roumaines et leur orientation vers différents marchés et zones révèle d'une manière beaucoup plus exacte l'importance de ces échanges considérés notamment selon leur place dans le flux des importations des différents pays. Il en résulte le tableau des tendances fondamentales qui ont caractérisé la situation de la Roumanie dans le cadre des exportations internationales à cette époque.

Grâce à déroulement libre et très actif des courants commerciaux internationaux, cette période présente l'avantage de mettre en évidence avec assez de clarté la force, mais aussi les faiblesses des exportations roumaines dans un contexte économique idéal par rapport à ce qui s'en suivit.

## TRATATUL DE COMERȚ ȘI NAVIGAȚIE ANGLO-ROMÂN DIN 6 AUGUST 1930

GHEORGHE PAȘCALĂU

Un moment important în evoluția relațiilor economice dintre Marea Britanie și România, în perioada 1929—1933, l-a constituit încheierea, în urma unor pregătiri și tratative care s-au prelungit timp de aproape un an de zile, a tratatului de comerț și navigație anglo-român din 6 august 1930, pe baza noului tarif vamal al României.

Propunerea de a încheia un nou tratat comercial anglo-român a venit din partea guvernului englez. Astfel, la 9 septembrie 1929, Robert Greg, ministrul Angliei la București, i-a trimis o scrisoare ministrului afacerilor externe român, prin care îi aducea la cunoștință că guvernul britanic este gata să înceapă negocieri pentru un tratat comercial, la o dată apropiată, și că el, Greg, va supune în curând, în numele guvernului său, un proiect de tratat pentru binevoitoarea considerare a guvernului român<sup>1</sup>. În afară de Anglia, și-au mai exprimat, tot atunci, în mod oficial, dorința de a începe tratative cu România, și Belgia și Elveția. Cele 3 state au luat această inițiativă, deoarece au socotit angajarea unor tratative comerciale cu România ca fiind oportună, în urma adoptării noului tarif vamal român. Îndată după primirea acestor propuneri, la Ministerul de Externe român a început stringerea materialului documentar și întocmirea condițiilor în vederea începerii discuțiilor preliminare<sup>2</sup>.

Răspunsul guvernului român la propunerea guvernului englez nu s-a lăsat multă vreme așteptat. Peste 7 zile, la 16 sept. 1929, Gafencu, secretarul general al M.A.S. român, i-a trimis lui R. Greg o notă în care, confirmând primirea scrisorii lui din 9 sept. 1929, îi făcea cunoscut că guvernul român ia act, cu o vie plăcere, de intenția guvernului britanic de a începe, cât mai curând posibil, negocieri pentru un nou tratat de comerț și așteaptă să primească propunerile privind proiectul de convenție, pentru a le studia cu toată atenția necesară<sup>3</sup>.

Chestiunea încheierii noului tratat comercial anglo-român a fost evocată și cu prilejul vizitei lui Madgearu, ministrul industriei și comerțului, la Londra (7—13 oct. 1929). Snowden, cancelarul Exchequerului, exprimând sa isfacția guvernului britanic pentru răspunsul prompt dat de guvernul român la propunerea sa, iar ministrul român apriciind că acest tratat va fi printre primele pe care le va încheia România, în viitorul apropiat.

<sup>1</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, scrisoarea nr. 106 din 2 sept. 1929 a Legației Britanice din București, semnată Robert Greg, ministrul Angliei la București.

<sup>2</sup> Vizi „Argus”, 14 sept. 1929, „Curentul”, 14 sept. 1929.

<sup>3</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, nota nr. 55732, din 16 sept. 1929, semnată Gafencu.

După vizita lui Madgearu la Londra, ministerele comerțului și finanțelor din România și din Anglia au început să pregătească lucrările necesare în vederea discutării tratatului. Corespondentul diplomatic al ziarului „Daily Telegraph” își exprima, în legătură cu aceasta, părerea că pentru proiectul tratatului anglo-român vor fi adoptate principiile de bază ale tratatului de comerț anglo-german, negociat în 1924 <sup>4</sup>.

La 30 oct. 1929, M.A.S. român a primit din partea Legației britanice un proiect al tratatului anglo-român de comerț și navigație, împreună cu o adresă a lui R. G. Howe, însărcinată cu afaceri al Marii Britanii la București, în care acesta arăta că a primit instrucțiuni de la guvernul său de a supune guvernului român acel proiect și de a face toți pașii necesari pentru a obține semnarea tratatului, înainte de 1 martie 1930, data la care trebuia să intre în vigoare tariful general român <sup>5</sup>. M.A.S. a înaintat, la 1 noiembrie, proiectul primit de la Legația britanică Ministerului de industrie și comerț, pentru a fi supus unui studiu amănunțit <sup>6</sup>.

La 15 noiembrie 1929, V. Madgearu a dat o decizie prin care erau instituite comisiile pentru pregătirea și încheierea convențiilor comerciale cu țările străine. Comisia pentru Anglia îl avea ca președinte pe deputatul V. V. Tilea <sup>7</sup>.

Dorind să încheie o convenție de comerț cât mai bună cu Marea Britanie, guvernul român a solicitat, prin ministrul său la Londra, Laptew, sugestii cu privire la această convenție de la consulatul României în Imperiul Britanic <sup>8</sup>. Au răspuns solicitării consulii României la Glasgow, Bombay și Birmingham. W. Connell Buchanan, consulul pentru România la Glasgow, a făcut următoarele sugestii: 1) Guvernul român să-i echipeze pe agricultorii României cu mașini agricole moderne și, în acest scop, să ceară guvernului britanic un împrumut, obligându-se, în schimb, să cumpere mașinile agricole din Marea Britanie; 2) Guvernul român să lase ca mașinile agricole cumpărate din Anglia să intre în România la un tarif nominal; în schimb, Anglia ar cumpăra mai multe cereale din România; 3) Să se prevadă construirea în Marea Britanie a unei mici linii de vapoare (5 cargoboturi), care să transporte cel puțin o parte din produsele de export ale României; comenzile pentru aceste vase să fie plasate constructorilor de vapoare din Clyde, vestiți în toată lumea pentru vasele construite; 4) În revizuirea tarifului în privința art. din lână și bumbac să se vină în întâmpinarea dorințelor industriei britanice <sup>9</sup>. Căpitanul S. A. Paymaster, consul pentru România la Bombay, a sugerat,

<sup>4</sup> Pregătirea acordurilor comerciale cu străinătatea, în „Argus”, 25 oct. 1929; *Tratat de comerț între Anglia și România*, în „Dreptatea”, 30 oct. 1929; *Tratat de comerț între România și Anglia*, în „Universul”, 30 oct. 1929; *Un tratat de comerț între Anglia și România*, în „Curentul”, 30 oct. 1929; *Se pregătește un tratat comercial anglo-român*, în „Lupta”, 29 oct. 1929.

<sup>5</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, adresa nr. 131, din 30 oct. 1929, a Legației britanice, semnată R. G. Howe, însărcinată cu afaceri.

<sup>6</sup> Ibidem, adresa nr. 65266, din 1 nov. 1929, a M.A.S. către ministrul de industrie și comerț.

<sup>7</sup> *Convențiile comerciale cu străinătatea. Desemnarea comisiilor*, în „Lupta”, 15 nov. 1929.

<sup>8</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, raport nr. 138/0, semnat Laptew, Londra, 16 ian. 1930.

<sup>9</sup> Ibidem, sugestiile făcute de W. Connell Buchanan, consul pentru România la Glasgow, cu privire la tratatul comercial dintre Marea Britanie și România, 16 dec. 1929.

în esență, ca guvernul român să acorde mai multă atenție piețelor estice, care puteau absorbi multe produse de export române (metale, tutun, produse petroliere, cherestea, cereale etc.), ținând, în acest scop, o legătură mai strinsă cu el și furnizându-i datele necesare despre comerțul României și firmele române mai mari<sup>10</sup>. În fine, consulul român la Birmingham, W. John-Frenk Kemp, a făcut următoarele sugestii: 1) Să se facă ceva publicitate pentru a atrage atenția asupra tratatului și avantajelor lui pentru cele două părți contractante; în acest sens, ar fi utile articole în presă, ca și contribuția sa personală, pe care promitea s-o aducă; 2) Să se înlăture teama exportatorilor britanici că obligațiile pe care și le asumau firmele române nu vor fi onorate cum trebuie; 3) Guvernul român să acorde vreo distincție unuia sau mai multor reprezentanți ai lui, atunci când va fi semnat tratatul; 4) Să se facă mai mult export românesc la și prin Birmingham, care putea consuma mari cantități de materii prime<sup>11</sup>.

În același timp, presa engleză, prin articole și informații, a salutat perspectiva încheierii tratatului de comerț anglo-român, exprimând dorința ca ea să aibă loc cât mai curând. Merită a fi semnalat, în acest sens, articolul „Tratatul de comerț anglo-român”, publicat de revista „The British Export Gazette”, în numărul său pe luna decembrie 1929, și trimis de către Laptew lui I. Maniu. În el se arăta că „există o satisfacție generală printre oamenii de afaceri atât din Londra, cât și din București la perspectiva încheierii apropiate a unui tratat de comerț între Marea Britanie și România”, deoarece în ultima țară se aprecia că exporturile de materii prime, ca cereale, produse petroliere și lemn, puteau fi extinse, în timp ce industriașii britanici sperau să obțină un număr mai mare de comenzi pentru materiale de construcție, de căi ferate și material rulant, mașini, textile etc. în România. În legătură cu noua turnură în relațiile de afaceri dintre cele două țări, revista amintea, apoi, că nu cu mult în urmă, când resursele și posibilitățile comerciale ale României fuseseră, în general, subapreciate de către o secțiune puternică a presei engleze de specialitate, ea a fost singura care a aratat că asemenea vederi erau aproape sigur inspirate și colorate de prejudecăți politice și că, în realitate, România posedă considerabile resurse naturale și posibilități comerciale de o valoare mai mult decât obișnuită, fiind felicitată pentru poziția pe care a luat-o și de către înscrișii cu afaceri române la Londra. În încheierea articolului, revista scria că „noi simțim o satisfacție firească în legătură cu perspectiva unei încheieri apropiate a unui tratat de comerț între Marea Britanie și o piață care, deși nu este un El Dorado comercial, e totuși una în a cărei valoare prezintă și perspective viitoare noi n-am ezitat niciodată să ne exprimăm credința”<sup>12</sup>.

La 23 ianuarie 1930, lucrările pregătitoare pentru încheierea convenției comerciale cu Anglia, făcute de către Ministerul industriei și comer-

<sup>10</sup> Ibidem, sugestiile căpitanului S. A. Paymaster, consul pentru România la Bombay, 20 dec. 1929.

<sup>11</sup> Ibidem, raport nr. 336/0, semnat Laptew, 6 febr. 1930; sugestiile consulului român la Birmingham, 3 febr. 1930; *Ameliorarea relațiilor comerciale româno-engleze. Un interesant raport al consulului nostru din Birmingham*, în „Dreptatea”, 4 apr. 1930.

<sup>12</sup> Arh. M.A.E., 2 Conv., A. 20, vol. I, adresa nr. 2781 0, semnată C. M. Laptew, Londra, 13 dec. 1929; *Tratatul de comerț anglo-român*, în „The British Export Gazette”, dec. 1929.

țului român, erau terminate <sup>13</sup>. Comisia instituită pentru tratarea convenției comerciale cu Anglia se compunea din : V. V. Tilea, ca președinte ; T. Hillard, ca secretar ; Aureliu Ion Popescu, atașat comercial al României ; Lazăr Iliescu, director în Ministerul Finanțelor ; G. Manolescu, inspector general zootehnic ; Toader Mîndru, director în Ministerul Agriculturii și Domeniilor ; I. Cristu, director în M.A.S. ; Theodor Orghidan, președintele Camerei de comerț și industrie din București ; V. Dinnerman, director general al Băncii Moldova ; ing. Gh. Tullea, din direcțiunea industriei — ca membri <sup>14</sup>. În aceste condiții, ministrul afacerilor externe i-a adus la cunoștință lui Robert George Howe, însărcinatul cu afaceri al Marii Britanii la București, printr-o scrisoare din 27 ianuarie 1930, că guvernul român era gata să înceapă negocierile pentru încheierea convenției comerciale anglo-române, începînd de la 29 ianuarie 1930 <sup>15</sup>. Se pare, însă, că guvernul britanic n-a fost atunci pregătit să înceapă tratativele, pentru că răspunsul său la această scrisoare n-a venit decît la 14 martie 1930, cînd Charles Michael Palairet, noul ministru al Angliei la București, îl încunoștința, tot în scris, pe ministrul de externe român că a primit de la guvernul său instrucțiuni să înceapă, fără a pierde vremea, negocieri cu guvernul român pentru încheierea unei convenții comerciale între cele două țări, pe baza proiectului de tratat supus de Howe M.A.S. român, la 30 octombrie 1929, și că, în consecință, el a luat legătura cu ing. Tullea, în scopul începerii acestor negocieri, în cursul săptămîinii următoare <sup>16</sup>. Începerea tratatelor a mai întîrziat, totuși, încă o lună și jumătate, deși la 4 aprilie 1930 ministrul de externe român i-a răspuns lui Palairet că guvernul român era gata pentru aceasta <sup>17</sup>.

Ședința de deschidere a negocierilor în vederea încheierii tratatului comercial dintre Marea Britanie și România a avut loc la 30 aprilie 1930, la Ministerul de Externe, sub președinția lui G. G. Mironescu, ministrul de externe. Comisia britanică era compusă din : Michael Palairet — ca președinte ; A. W. G. Randall și Rodney Greifenhagen, secretari de Legație ; Richard J. F. Humphreys, secretar comercial ; Peter A. Buchagiar, asistentul secretarului comercial — ca membri. Componența comisiei române a suferit unele modificări față de cea stabilită anterior. Astfel, V. Dinnerman nu mai apare, dar sînt incluși, în schimb, 3 membri noi : Gîlcă, I. Constanțiu și I. Miculescu-Prăjescu. G. Mironescu a salutat delegația britanică, în numele guvernului român, exprimîndu-și convingerea că încheierea tratatului va întări și mai mult legăturile comerciale și de prietenie dintre cele două state, deoarece va îmbina interesele industriei și ale marinei comerciale britanice cu interesele agriculturii și ale industriei române. V. V. Tilea, arătînd că relațiile comerciale dintre Marea Britanie și România, inaugurate prin tratatul comercial semnat în urmă cu 50 de ani, urmau

<sup>13</sup> Ibidem, adresa nr. 7585, din 23 ian. 1930, a Ministerului Industriei și comerțului către Ministrul afacerilor străine.

<sup>14</sup> Ibidem, adresele nr. 7735, din 23 ian. 1930, și nr. 8058, din 25 ian. 1930, ale Ministerului industriei și comerțului, către ministrul afacerilor străine.

<sup>15</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 4794, din 27 ian. 1930, a ministrului afacerilor externe către R. G. Howe.

<sup>16</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 22, din 14 mart. 1930, adresată de C. M. Palairet ministrului afacerilor externe.

<sup>17</sup> Ibidem, nota nr. 31996, din 4 apr. 1930, adresată de ministrul afacerilor externe lui C. M. Palairet.



o scară de dezvoltare continuă, și-a exprimat, la rîndul său, convingerea că sentimentele de bună înțelegere ce prezidau acele negocieri vor duce la o grabnică încheiere a tratatului, care va mări raporturile economice anglo-române. M. Palairer a mulțumit lui Mironescu și lui Tilea pentru cuvintele lor călduroase, exprimîndu-și, totodată, satisfacția că una din primele sarcini de la numirea sa în România era aceea de a negocia acel tratat de comerț și navigație, care va conduce la întărirea și dezvoltarea relațiilor economice dintre România și Marea Britanie. El a adăugat că guvernul britanic dorea ca acel tratat să fie încheiat cît mai curînd. Comisia a trecut, apoi, la analizarea articolelor proiectului de tratat, căzînd de acord asupra a aproape jumătate din ele <sup>18</sup>.

Nu dispunem, din păcate, de nici un fel de sursă de informație, nici de arhivă, nici de presă, sau de altă natură, cu privire la modul cum au evoluat, în continuare, negocierile economice anglo-române de la București. Doar dr. Caligari, referindu-se într-un articol publicat în „Curentul” din 23 mai 1930 la tratatul de comerț anglo-român în curs de negociere, deși recunoaște că încheierea lui era de dorit, fiindcă „de zece ani trăim într-un provizorat, într-o permanentă anarhie de sus în jos”, se arăta, totuși, sceptic în ceea ce privea valoarea și importanța lui pentru o substanțială lărgire și intensificare a raporturilor comerciale dintre Anglia și România, deoarece, susținea el, în condițiile în care, pe de o parte, puterea de cumpărare a pieței românești era egală cu zero, iar, pe de altă parte, importul din România în Anglia nici nu exista, tot ce putea oferi Anglia României era sfatul <sup>19</sup>. Dacă aprecierile dr. Caligari asupra valorii schimburilor comerciale anglo-române constituiau, în bună măsură, o exagerare, pesimismul lui în legătură cu posibilitatea creșterii comerțului dintre cele două țări, în urma semnării noului tratat comercial, va fi infirmat de evoluția relațiilor comerciale româno-britanice în anii următori.

Începute la București, negocierile comerciale anglo-române au fost, apoi, continuate și încheiate la Londra. Sosit, în acest scop, în capitala Angliei, la 22 iunie 1930, deocamdată singur, Tilea a luat contact, a doua zi, cu Titulescu, care l-a prezentat, la 24 iunie, la Foreign Office subsecretarului de stat și la Board of Trade lui Graham, ministrul englez al industriei și comerțului, iar la 26 iunie, la Treasury. În discuția pe care a avut-o, cu această ocazie, cu Graham, care s-a arătat dispus pentru a se intensifica legăturile economice anglo-române, Tilea i-a cerut ca tratatul să nu fie privit numai din punctul de vedere strict al textului, ci să fie considerat ca începutul unor legături mai strînse între cele două țări. Tratatul propriu-zis a început la 25 iunie, cînd Tilea a avut prima ședință cu comisia engleză, prezidată de sir Henry Fountain. A doua ședință a avut loc la 27 iunie. După explicațiile date de Tilea, s-a putut realiza, în aceste două ședințe, acordul asupra articolelor aflate în discuție de două luni <sup>20</sup>.

<sup>18</sup> *Tratatul de comerț și navigație între Marea Britanie și România*, în „Dreptatea”, 2 mai 1930; *Începerea tratatelor comerciale și de navigație între Anglia și România*, în „Adevărul”, 3 mai 1930; *Tratatul încheierii tratatului de comerț între Anglia și România*, în „Neamul Românesc”, 3 mai 1930.

<sup>19</sup> Dr. Caligari, *Britania și noi*, în „Curentul”, 23 mai 1930.

<sup>20</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, telegr. nr. 1650, semnată Tilea, Londra, 28 iunie 1930; vezi și „Lupta”, 2 iul. 1930; „Dreptatea”, 3 iul. 1930.

La cererea lui Tilea, la 3 iulie au sosit la Londra, pentru a participa la tratative, și Miculescu și Hillard, urmînd ca mai tîrziu să mai vină și Otulescu și un delegat al Ministerului de comerț și industrie <sup>21</sup>.

Între timp, Tilea a continuat la Londra negocierile, care s-au concentrat în special asupra articolului 12 din tratat. Acest articol prevedea acordarea clauzei națiunii celei mai favorizate și consolidarea tarifului vamal român. Aflînd că Anglia va trece după 6 sau 10 luni, cînd vor fi alegeri noi și un guvern conservator, la protecționism, ceea ce însemna că produsele alimentare române importate în Anglia vor fi supuse la taxe vamale, Tilea, pentru a nu rămîne fără recomensă în acest caz, a refuzat categoric, în cursul conversației particulare pe care a avut-o la 3 iulie cu președintele delegației engleze, să acorde tariful minimal. La insistențele lui Fountain, el a acceptat însă să propună ministrului de externe român înlocuirea alineatului al doilea din art. 12 al tratatului de comerț printr-o scrisoare în care să se arate că guvernul român va aplica tariful minimal produselor engleze numai atîta vreme cît Anglia nu va lovi cu taxe vamale produsele alimentare importate din România. În afară de aceasta, în cursul discuțiilor pe care le-a avut la 5 iulie, Tilea a mai cerut compensații tarifare în Palestina și a obținut la vin regimul acordat Spaniei. În urma acestor negocieri, el a trimis, la 5 iulie, Ministerului de Externe un raport amănunțit asupra articolelor din convenția cu Anglia care au fost în discuție, împreună cu un exemplar din convenție, cu articolele modificate, rugînd să i se comunice telegrafic care din ele erau acceptate definitiv și care urmau să se mai trateze, și, de asemenea, o telegramă în care, prezentînd ministrului de externe propunerea privind scrisoarea referitoare la acordarea tarifului minimal, își exprima părerea că era în avantajul României să încheie convenția pe 10 ani, așa cum propuneau englezii <sup>22</sup>. Ministrul de externe G. G. Mironescu a fost de acord cu propunerea privind scrisoarea și n-a ridicat obiecții nici împotriva încheierii convenției de comerț pe 10 ani <sup>23</sup>, dar Madgearu i-a cerut lui Tilea să arate delegației engleze că guvernul român nu putea să consolideze întreg tariful vamal minimal nu numai pentru 10 ani, dar nici pe timpul de trei ani cît ar putea fi durata convenției, maximum ce putea acorda el fiind consolidarea taxelor minimale la anumite articole care interesau exportul englez în România, fără a prejudicia însă aplicarea art. 4 din legea tarifului vamal român, adică clauza antiduping <sup>24</sup>. În ceea ce privea celelalte articole ale convenției, întrucît Consiliul Juridic nu s-a putut pronunța pe raportul și textul trimise de Tilea, a fost trimis la Londra consilierul juridic Stoicescu care le-a revăzut pe toate, găsindu-le în conformitate cu avizele Consiliului Juridic. Stoicescu a redactat, totodată, de comun acord cu jurisconsultul englez, textul pentru articolul 34, care stabilea modalitatea de soluționare a diferendelor ce se puteau ivi între cele două părți contractante cu privire la interpretarea și aplicarea tratatului <sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, teleg. nr. 1603, semnată Titulescu, Londra, 24 iunie 1930; teleg. nr. 041997, semnată Filality, 30 iunie 1930.

<sup>22</sup> Ibidem, scrisoarea din 5 iulie 1930, trimisă lui G. G. Mironescu de către V. V. Tilea; teleg. nr. 1755, semnată Tilea, 5 iulie 1930; vezi și „Adevărul”, 12 iulie 1930.

<sup>23</sup> Ibidem, teleg. nr. 13, semnată Mironescu, Paris, 15 iulie 1930.

<sup>24</sup> Ibidem, teleg. nr. 46150, semnată Madgearu, 16 iulie 1930.

<sup>25</sup> Ibidem, teleg. nr. 045070, semnată Filality, 12 iulie 1930; teleg. nr. 1961, semnată Tilea, Londra, 21 iulie 1930.

Pe lângă tratativele pe care le-a dus pentru încheierea tratatului, Tilea a discutat la Londra și unele proiecte concrete de cooperare anglo-română în domeniul comerțului și al navigației. Astfel, el a intervenit în mai multe rânduri la Amiralitate, propunându-i să cumpere păcură românească pentru vasele ei de la Malta; a obținut promisiunea Amiralității de a cere de la mai multe societăți petrolifere mostre și prețuri și, de asemenea, de a trimite la Constanța un vas englez având ordin să se ravitaieze cu păcură românească pentru a o încerca. Cerind, la 5 iulie, sprijinul Foreign Office-ului pentru ca Amiralitatea să facă imediat o comandă societăților petrolifere române, i s-a promis intervenția. Tilea a prezentat, de asemenea, un plan de cumpărare de către guvernul român a unor mașini agricole engleze, beneficiind de creditul guvernului englez și plătindu-se cu produsele agrare române, plan care a fost găsit interesant de către președintele delegației engleze <sup>26</sup>. Ulterior, delegațiile celor două țări au mai examinat un proiect de creare a unei noi căi comerciale, mai scurte, între Marea Britanie și Egipt, prin România, cale comercială ce urma să fie asigurată de Orientul Express, până la Constanța, și de acolo de două vapoare, având o viteză de 22 noduri, până la Alexandria <sup>27</sup>.

Evoluția favorabilă a negocierilor comerciale anglo-române îi dădea prilejul lui Ștefan Ciceo-Pop, președintele Camerei și șeful delegației române la conferința interparlamentară de la Londra, ca, în declarațiile pe care le-a făcut presei engleze la 21 iulie 1930, să-și exprime dorința unei cât mai strinse colaborări pe tărîmul economic între cele două țări. „România, a spus el, are mult de dat Angliei, de la care dorește, de asemenea, să primească mult. Ea preferă să trateze cu Anglia, singura țară care nu-și impune produsele. Scopul României este schimbul reciproc” <sup>28</sup>. Ziarul „Patria” din 24 iulie 1930, reproducînd declarațiile lui Ștefan Ciceo-Pop, adăuga: „Primul pas spre stringerea raporturilor comerciale cu Anglia s-a și făcut. O delegație, în frunte cu V. Tilea, tratează la Londra încheierea unei convenții comerciale. Felul cum decurg tratativele ne îndreptățesc să sperăm că în curînd vom avea și cu Anglia o convenție comercială care va înlesni mult schimbul de mărfuri, deci stringerea raporturilor economice între aceste două țări...” <sup>29</sup>.

În semn de prețuire a activității desfășurate de delegația română pentru încheierea tratatului de comerț între Anglia și România, ministrul englez al comerțului, Graham, a oferit în onoarea ei un dejun, la hotelul Carlton, la 22 iulie. Din partea engleză, au luat parte secretarul permanent, sir Hamilton, președintele delegației engleze, sir Fountain, Sargent, din Foreign Office, și numeroși membri ai delegației engleze, iar din partea română, Tilea, Laptew, Stoicescu, Galea, Miculescu și Hillard. Ministrul englez a toastat pentru regele Angliei, pentru Carol al II-lea, pentru delegația română și șeful ei, Tilea, ca și pentru progresul României. Tilea a răspuns arătînd importanța tratatului comercial anglo-român și relevînd

<sup>26</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A 20, vol. I, teleg. nr. 1755, semnată Tilea, Londra, 5 iulie 1930.

<sup>27</sup> Vezi „Dimineața”, 28 iulie 1930; „Dreptatea”, 28 iulie 1930.

<sup>28</sup> „Dimineața”, 23 iulie 1930.

<sup>29</sup> *Relațiile noastre economice cu Anglia*, în „Patria”, 24 iulie 1930.

spiritul de intimă colaborare între cele două delegații și a toastat, apoi, în sănătatea ministrului Graham, a delegației engleze și a președintelui ei, Fountain <sup>30</sup>.

Guvernul român ar fi vrut să încheie, odată cu tratatul comercial, și o convenție veterinară cu Anglia. El a și făcut propuneri concrete în acest sens guvernului britanic. Astfel, la cererea lui Tilea, ministrul englez la București, Michael Palairet, întrebase încă în luna mai guvernul britanic dacă el ar fi gata să încheie o convenție veterinară cu guvernul român. La 23 iulie 1930, însă, în ajunul încheierii negocierilor comerciale anglo-române de la Londra, M. Palairet i-a adresat ministrului de externe român o scrisoare prin care, potrivit instrucțiunilor primite de la guvernul britanic, îl informa că, dată fiind politica guvernului britanic în problema importului de animale și produse animale în Anglia, politică reflectată de reglementările britanice existente la acea dată în materie, reglementări ce interziceau importul în Anglia a animalelor vii și a produselor animale din orice parte a Europei, guvernul britanic se vedea în imposibilitate de a fi parte la o convenție veterinară bilaterală pe liniile propuse de guvernul român, și, de aceea, credea că era iutil să se poarte negocieri cu Tilea asupra acestei chestiuni. Neîncheierea convenției veterinare, asigura totodată Palairet, nu avea însă să prejudicieze cu nimic comerțul român existent cu Marea Britanie și constind în import de bacon și, de asemenea, de grăsimi și piei animale <sup>31</sup>.

Negocierile purtate la Londra între delegații români și britanici în vederea încheierii noului tratat comercial dintre Anglia și România s-au terminat la 25 iulie 1930. În ultima întrevedere dintre Tilea și Fountain, șefii celor două delegații, s-a căzut de acord asupra tuturor punctelor încă în litigiu. Ca urmare, în aceeași zi, Tilea îl anunța cu bucurie, printr-o telegramă, pe Al. Vaida Voevod, ministrul de externe ad-interim, că a finalizat întreaga convenție, reușind să obțină completa satisfacere a intereselor și cererilor românești. Informându-l, de asemenea, că semnarea convenției va avea loc peste câteva zile, Tilea îl ruga pe Vaida Voevod să-l autorizeze să semneze scrisoarea următoare pentru intrarea provizorie în vigoare, imediat, a convenției: „Ca răspuns la scrisoarea Excelenței Voastre, cu data de astăzi, am onoarea să aduc la cunoștință Excelenței Voastre că guvernul român este de acord ca tratatul de comerț și navigație semnat astăzi să intre în vigoare, în mod provizoriu, cu data de mâine, pînă la definitivă sa intrare în vigoare, urmînd schimbul de ratificări, în conformitate cu articolul 37. Scrisoarea Excelenței Voastre împreună cu acest răspuns vor fi considerate a constitui un acord cu acest scop între ambele guverne, care va fi denunțabil în orice moment, cu un preaviz de două săptămîni dat din partea unuia din guvernele respective” <sup>32</sup>.

Încheierea cu succes a tratatelor comerciale anglo-române de la Londra era anunțată cu satisfacție și de către ziarele române și engleze <sup>33</sup>. Comentînd evenimentul, „La Nation Roumaine” din 29 iulie 1930 scria:

<sup>30</sup> „L'Indépendance roumaine”, 24 iulie 1930.

<sup>31</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I. scrisoarea nr. 60, din 23 iulie 1930, adresată ministrului afacerilor externe de către Michael Palairet.

<sup>32</sup> Ibidem, teleg. nr. 2014, semnată Tilea, Londra, 25 iulie 1930.

<sup>33</sup> Vezi „Neamul Românesc”, 27 iulie 1930; „Dimineața”, 29 iulie 1930; „Adevărul”, 29 iulie 1930; „Universul”, 29 iulie 1930.

„Negocierile care de câteva săptămîni se purtau la Londra între delegația română și reprezentanții guvernului britanic pentru încheierea unui tratat de comerț au ajuns la un acord complet. Schimbul de semnături va da, și noi ne felicităm, relațiilor economice anglo-române o fundație stabilă și propice deplinei lor dezvoltări. În afară de avantajele pe care noua convenție le stipulează pentru fiecare din părți și care au în vedere intensificarea, cît mai mult posibilă a schimbului de produse pentru care cealaltă țară poate constitui un deosebit interesant, e bine să relevăm că negociatorii s-au străduit să lărgească cîmpul tratativelor lor, luînd în discuție diverse proiecte de cooperare economică. După cum se știe și cum a fost recunoscut în cursul primirii cordiale căreia i-a fost obiect anul trecut Madgearu la Londra, România oferă cele mai vaste posibilități finanței, industriei și comerțului englez, nu numai luînd în considerație bogățiile sale naturale, care sînt cunoscute în toate cercurile din City, dar și fiindcă ea acordă o favoare specială la tot ceea ce poartă marca britanică. Anglia, în ciuda acțiunii concurențelor ei, păstrează un prestigiu tradițional pe toate piețele din Orientul Apropiat. Astfel, contrafacerea nu e unul din cele mai mici rele contra căruia trebuie să lupte industria și comerțul în Anglia, și se înțelege că pentru a ajuta dezvoltarea exporturilor britanice pe piața noastră guvernul român s-a angajat să edicteze sancțiuni severe contra intrării sau vinderii de produse care ar uzurpa eticheta „made in England”. Noul tratat de comerț e destinat să dezvolte mișcarea exporturilor noastre în Mare Britanie. Dar cel mai bun rezultat ce trebuie scontat de pe urma stabilității puse la baza relațiilor noastre economice cu Anglia este că capitalul englez va participa într-o măsură tot mai mare la exploatarea resurselor noastre naturale. Deja, nu există institut de credit la noi care să nu lucreze regulat și intens cu banchierii din City ; în afară de industria petrolieră, unde ea posedă interese foarte importante, finanța britanică colaborează la mai multe din întreprinderile noastre și participă activ la operațiunile bancare pe care le cer exporturile noastre ; în fine, executarea în curînd a contractului cu casa Stewart pentru construirea unei rețele de drumuri e chemată a stabili cooperarea engleză în planul lucrărilor publice indispensabile refacerii noastre economice. Sînt aci serioase elemente de legătură ce se pretează la o mai largă dezvoltare și care nu vor lipsi de a exercita o atracție crescîndă din ziua în care noua convenție comercială, punînd capăt acordului provizoriu din 1927, va reglementa relațiile româno-engleze. Se poate spera că negocierile de la Londra vor depăși cadrul semnării unui tratat de comerț și vor fi preludiul unei participări mai active a capitalului englez în România”<sup>34</sup>.

La rîndul său, ziarul „Patria” din Cluj, anunțînd, la 30 iulie 1930, redactarea definitivă a textului convenției comerciale anglo-române, adăuga : „De pe urma convenției comerciale cu Anglia economia românească va avea numai de cîștigat. Exportul nostru va lua o dezvoltare deosebită, îndeosebi cel de produse agricole. Importanța deosebită a acordului constă în aceea că se stabilesc normele unor rodnice raporturi comerciale cu o mare putere ca Anglia, pe a cărei piață cerealele noastre vor găsi o bună desfacere”<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> Vezi „La Nation Roumaine”, 29 iulie 1930.

<sup>35</sup> *Convenția comercială anglo-română*, în „Patria”, 30 iulie 1930.



Ministerul de Externe i-a trimis, la 28 iulie, lui Tilea deplinele puteri pentru semnarea convenției comerciale <sup>36</sup>, iar a doua zi l-a autorizat să semneze scrisoarea pentru punerea în vigoare provizorie a ei <sup>37</sup>.

Ziarul „Daily Telegraph” din 4 aug. 1930 anunța semnarea probabilă a tratatului de comerț anglo-român la 6 august, la Foreign Office, adăugînd că ea va fi urmată de o expansiune considerabilă a activității britanice în România, îndeosebi în domeniul lucrărilor de utilitate publică <sup>38</sup>. Într-adevăr, la 6 aug. 1930, orele 17 și 30, a fost semnat, la Foreign Office, tratatul de comerț și navigație anglo-român de către William Graham, președinte al Board of Trade-ului, pentru Marea Britanie și Irlanda de Nord, în prezența lui Vansittart, subsecretar permanent la Foreign Office, sir Henry Fountain, președintele delegației engleze, și Warner, șeful Departamentului Tratatate, și de către dr. V. V. Tilea, deputat, președintele delegației române, pentru România, în prezența lui Laptew, ministrul României la Londra, Constantinescu, Buzdugan și Hillard <sup>39</sup>. Tratatul conținea 37 de articole, la care se mai adăugau un protocol și un protocol de semnătură. Principalele prevederi ale lui erau următoarele: Tratatul se aplica Regatului României și Regatului Marii Britanii și Irlandei de Nord, putînd fi însă extins, în viitor, și asupra coloniilor, protectoratelor și teritoriilor sub mandat britanice, printr-o notificare de aplicare trimisă guvernului român de către reprezentantul guvernului englez la București, și, de asemenea, asupra dominioanelor britanice sau a Indiei, prin consens mutual stabilit printr-un schimb de note între guvernul român și guvernele acestor dominioane sau al Indiei (art. 1, 34, 35). Se acorda tratamentul național sau tratamentul națiunii celei mai favorizate supușilor, vaselor și societăților părților contractante, în ceea ce privea taxele precum și în toate chestiunile privitoare la comerț, navigație, industrie, afaceri, exercitarea profesiunilor sau ocupațiunilor (art. 5, 6, 10, 20, 21, 22, 23). Dispozițiile tratatului stabilind acordarea tratamentului națiunii celei mai favorizate nu erau aplicabile la: a) privilegiile acordate de către una din părțile contractante cu scopul de a înlesni traficul de frontieră cu țările limitrofe, într-o zonă nedepășind 15 km de fiecare parte a frontierei; b) aranjamentele speciale pe care le-ar putea face România în chestiuni tarifare, pentru a importa mărfuri în contul reparațiilor; c) drepturile și privilegiile acordate statelor limitrofe pentru a încheia o uniune vamală (art. 12). De asemenea, dispozițiile tratatului referitoare la acordarea tratamentului național sau a tratamentului națiunii celei mai favorizate nu se aplicau vaselor părților contractante în ceea ce privea: 1) pescuitul în apele teritoriale ale părților contractante; 2) aplicarea unor măsuri speciale pentru încurajarea navigației naționale prin subvenții; 3) privilegiile acordate cluburilor de sporturi de apă; 4) exercitarea serviciului porturilor maritime, radelor și plajelor, inclusiv pilotajul, remorcajul, salvajul și asistența în caz de pericol (art. 24). În ceea ce privește taxele și impunerile percepute pentru uzul porturilor, se mai prevedea obligația părților de a

<sup>36</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, adresa nr. 048581, din 28 iulie 1930, trimisă de Ministerul de Externe lui C. Laptew, ministrul însărcinat cu afaceri al României la Londra.

<sup>37</sup> *Ibidem*, teleg. nr. 48844, semnată Filality, București, 29 iulie 1930.

<sup>38</sup> Vezi „Dreptatea”, 6 aug. 1930, p. 4; „Argus”, 6 aug. 1930, p. 1.

<sup>39</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A. 20, vol. I, teleg. nr. 2147, semnată Tilea, Londra, 6 aug. 1930; vezi și „La Nation Roumaine”, 9 aug. 1930, p. 1.



Te publica în forma convenită, înainte de intrarea lor în vigoare, aceeași dispoziție aplicându-se și legilor speciale și regulamentelor privitoare la porturi (art. 22). Mărfurile celor două părți contractante se bucurau de tratamentul națiunii celei mai favorizate în privința taxelor de import și export și, de asemenea, în privința prohibițiunilor sau restricțiilor (la acestea din urmă se puteau face însă și unele excepții, enumerate în art. 14). Produsele britanice erau supuse la importul lor în România la taxele de import minimale prevăzute pentru produsele similare în legea tarifului vamal român (art. 11, 13, 14). Părțile contractante se angajau să ia toate măsurile legislative și administrative necesare spre a asigura mărfurilor lor o protecție eficientă în contra oricăror forme de concurență neloială și în special pentru a împiedica importul, exportul sau vânzarea produselor purtând asupra lor, pe ambalajul sau învelișul lor sau pe facturile respective orice mărci, nume, expresii sau inscripții care dădeau o indicație falsă asupra originii acelor mărfuri (art. 31). Diferențele care se puteau ivi între părțile contractante, cu privire la interpretarea sau aplicarea dispozițiilor tratatului, urmau să fie supuse Curții Permanente de Justiție Internațională de la Haga; făceau excepție diferențele care necesitau o soluție imediată, ele urmînd să fie supuse, la cererea unei dintre părțile contractante, unui tribunal arbitral, constituit pentru fiecare litigiu și compus din trei membri, dintre care fiecare din părțile contractante numea unul, iar al treilea era desemnat de comun acord de ambele părți contractante sau, în lipsa unui acord, de către președintele Curții Permanente de Justiție Internațională (art. 33). România acorda tratamentul națiunii celei mai favorizate mărfurilor fabricate sau produse în coloniile sau în domeniile britanice, chiar dacă acestora nu li se aplica tratatul, atîta vreme cît și mărfurile românești beneficiau de același tratament în acele teritorii (art. 36). Tratatul urma să fie ratificat și ratificările să fie schimbate la București cît mai curînd posibil. El intra în vigoare imediat după schimbul ratificărilor și era obligator timp de trei ani de la data acestui schimb de ratificări. Dacă cu 6 luni înainte de expirarea termenului de 3 ani nici una dintre părțile contractante nu înștiința cealaltă parte de intenția sa de a denunța tratatul, el urma să rămînă în vigoare pînă la expirarea unui termen de 6 luni de la data la care s-a dat preavizul de denunțare (art. 37). Tratatul era făcut în dublu exemplar, atît în limba română cît și în cea engleză, ambele texte fiind autentice. În protocol se arăta că mărfurile produse sau fabricate pe teritoriul regatului Irak se vor bucura în România de tratamentul națiunii celei mai favorizate, atîta timp cît și mărfurile românești se vor bucura de același tratament în Irak, și că regatul Irakului putea să adere oricînd la tratatul de comerț și navigație anglo-român, printr-o notificare depusă în acest sens guvernului României. În fine, protocolul de semnătură dădea regelui României dreptul să denunțe tratatul după expirarea a 12 luni de la data schimbului de ratificare, printr-un preaviz de 6 luni, dacă în urma unei schimbări a sistemului vamal britanic produsele agricole ale României erau supuse la taxe de orice fel la importul lor în Regatul Unit <sup>40</sup>.

<sup>40</sup> Ibidem, Monitorul Oficial nr. 198 din 4 sept. 1930.

Tratatul de comerț și navigație anglo-român a intrat în vigoare, în mod provizoriu, la 7 aug. 1930, ca urmare a schimbului de scrisori ce a avut loc între președinții celor două delegații ce l-au negociat.

Îndată după semnarea tratatului, precum și mai târziu, după întoarcerea în țară, Tilea a făcut presei engleze și române mai multe declarații în care a subliniat importanța convenției încheiate pentru intensificarea relațiilor comerciale anglo-române și a dezvăluit o serie de amănunte cu privire la evoluția negocierilor de la Londra și la succesele înregistrate de delegația română în cursul lor. Astfel, în declarația făcută corespondentului agenției Rador, imediat după semnarea convenției, Tilea a spus : „Cred că delegația română a făcut o muncă bună. Activitatea noastră a dat rezultate foarte satisfăcătoare, fiindcă noi am beneficiat de colaborarea cordială a delegației engleze și a șefilor diferitelor departamente. Această convenție deschide calea unei colaborări economice mai strânse cu Anglia. În ce privește România, acesta e primul tratat în care textul român e autentic. Acest tratat garantează interesele noastre chiar și în cazul când Anglia ar trece la o politică vamală protecționistă. La fel, adeziunea dominiilor e condiționată de acorduri tarifare speciale eventuale. Adeziunea Palestinei, unde noi avem importante interese, va fi precedată de un acord special, în curs de negociere. Tratatul prevede că comercianții români vor beneficia în Anglia de tratamentul național în ce privește taxele. Paralel cu încheierea convenției, a fost începută discutarea anumitor proiecte relative la extinderea debușeurilor pentru produsele noastre agricole și petrolifere în Anglia”<sup>41</sup>. Tot atunci, într-un interviu acordat corespondentului diplomatic al ziarului „Daily Telegraph”, șeful delegației române a subliniat deschiderile multe și variate pe care le oferea noul tratat pentru oamenii de afaceri britanici, făcând apel la ei ca să adopte noi metode când tratează cu cumpărătorul român, care aparține adesea țărănimii. „Faceți reclamă bunurilor dvs. britanice în mod larg, a recomandat el, dar reclama nu e suficientă. Ea trebuie să fie urmată imediat de trimiterea unor reprezentanți personali energici, care pot studia la fața locului cerințele speciale ale populației noastre țărănești”. După ce a rezumat apoi principalele beneficii ce vor rezulta pentru Marea Britanie din tratat, Tilea a mulțumit pentru spiritul de cooperare arătat de oficialii de la Foreign Office, Board of Trade și Overseas Trade Department<sup>42</sup>. De asemenea, într-o convorbire cu un reprezentant al ziarului „Financial News”, Tilea a spus, printre altele : „Unul din punctele cele mai importante din programul nostru economic este încheierea de tratate comerciale cu diferite țări. Noi ne străduim să înlocuim acordurile provizorii încheiate cu un număr de țări în 1923. Până acum am reușit să încheiem tratate numai cu Italia, Cehoslovacia, Spania și Marea Britanie... Se poate deja constata efectul binefăcător al acestor acorduri în ce privește exportul produselor noastre agricole în țările în cauză. Deși Marea Britanie nu are taxe pe produse agricole, și nu are deci nimic cu ce să se tocmească, ea obține avantaje considerabile ca rezultat al tratatului. El prevede pentru bunurile britanice aplicarea tarifelor vamale celor mai joase în existență în România. În timp ce trata-

<sup>41</sup> „La Nation Roumaine”, 9 aug. 1930, p. 1.

<sup>42</sup> Arh. M.A.E., 2 Convenții, A 20, vol. I, tăietura din „The Daily Telegraph”, 7 aug. 1930; vezi și „L'Indépendance roumaine”, 9 aug. 1930, p. 1; „Patria”, 10 aug. 1930, p. 8.

tele cu alte țări prevăd aplicarea celui mai jos tarif numai pentru o anumită listă de articole, tratatul cu Marea Britanie merge mai departe — el acordă bunurilor britanice o aplicare generală a ratelor celor mai joase pentru toate articolele. Noi am considerat echitabil să facem această concesie excepțională Marii Britanii, avînd în vedere faptul că nu există tarif pe produsele agricole importate în această țară. În virtutea tratatului, fabricatele britanice vor fi protejate în România împotriva imitației ilegale; orice încălcare a drepturilor de patentă britanică și a mărcilor de comerț va fi urmărită în justiție. Voiajorii comerciali și comercianții englezi călătorind prin România se vor bucura de tratament egal cu românii, companiile britanice operînd în România vor fi tratate pe picior de egalitate cu companiile române. Tratatul conține, de asemenea, clauze de navigație și consulare, acordînd vaselor britanice în mare măsură același tratament ca și vaselor naționale. Încheierea tratatului e plănuită a pava calea pentru o colaborare mai strînsă între Marea Britanie și România. Revine acum industriașilor și exportatorilor britanici să profite de facilitățile pe care el le asigură pentru ei și să viziteze România, astfel încît să constate printr-o informație de primă mînă că îmbunătățirea situației economice și financiare a României — n.n.) face să merite timpul pentru a face o încercare de a stabili o poziție puternică pe piața română”<sup>43</sup>.

În sfîrșit, după înapoierea în patrie, V. V. Tilea a făcut reprezentantului ziarului „Dimineața” următoarele declarații în legătură cu tratatul comercial anglo-român: „În seria convențiilor comerciale pe care țara noastră a început să le încheie, tratatul cu Anglia este al treilea, urmînd după acelea încheiate cu Italia și Cehoslovacia. S-a pretins de către unii că acest tratat ar fi mai ușor de încheiat, pentru că Anglia nu are taxe vamale decît pe vin, alcool și produse petrolifere. Tocmai din acest motiv, lipsind elementul principal — instrumentul tranzacțional (*do ut des*), care ușurează nespus de mult negocierile, pentru că știi ce poți da și ce compensație să ceri, încheierea convenției cu Anglia, în condițiuni satisfăcătoare pentru ambele părți, a fost oarecum îngreunată. S-a complicat întreaga chestiune și în urma convingerii pe care am cîștigat-o ulterior, chiar după conversațiile avute cu reprezentanții autorizați ai celor trei partide, că Anglia se gîndește în mod serios la trecerea de la liber schimbism la protecționism, avînd posibilitatea să impună produsele agricole din țările care nu fac parte din Imperiul britanic cu taxe vamale, eventual chiar prohibiționiste, în favoarea produselor agricole din colonii și dominionuri. Anglia ocupînd în balanța noastră comercială locul al 5-lea, iar cantitatea exportului nostru de cereale în Anglia venind în locul al doilea, după Germania, și fiind în creștere continuă, a trebuit să găsim modalitatea salvagărdării intereselor române. După mai multe conversații pe care le-am avut cu președintele delegației engleze, d. W. Graham, ne-am oprit la dreptul unilateral recunoscut României, într-un protocol de semnătură, de a denunța tratatul în cazul cînd Anglia ar pune orice fel de taxe asupra produselor agrare românești. Cred necesar să subliniez că, în afară de această inovație în materie de convenții comerciale, delegația română la Londra a mai avut de înregistrat și cîteva succese diplomatice. În cursul

<sup>43</sup> *Tratatul comercial român. Avantaje pentru Marea Britanie*, în „The Financial News”, 7 aug. 1930 (vezi tăietura din ziar în Arh. M.A.E., 2 Convenții, A 20, vol. I).

tratativelor am putut convinge pe președintele delegației engleze să renunțe la unele articole și stilizări, care prin asprimea lor ar fi jignit sentimentele noastre. Făcînd abstracție de cele de mai sus, Anglia ne-a admis nouă pentru prima oară ca aderarea dominionurilor și a Indiei la această convenție să nu se poată efectua în mod automat decît prin consens mutual. Cel mai frumos succes diplomatic l-am putut însă obține cu privire la autenticitatea textului românesc. Este pentru prima oară în istoria tratatelor încheiate de România, cînd textul românesc stă alături de o limbă diplomatică — limba engleză — în deplină egalitate, ambele texte fiind autentice. Grecia, Iugoslavia, Ungaria și alte state nu au putut obține același lucru în tratatele încheiate în ultimii ani. De altfel, aceste succese au fost relevate și de presa străină. Din punct de vedere comercial, țările din Orient vor ocupa un loc tot mai însemnat în viața noastră economică și, de aceea, am condiționat aderarea Palestinei, stat sub mandatul Angliei, la convențiunea comercială, de un acord tarifar, pentru că Palestina are tarif vamal care este în curs de tratare. Ca să subliniez importanța Palestinei pentru comerțul nostru, vreau să relev numai următoarea anomalie: Palestina importă produse agricole, vite pentru abator și conserve din țări cu mult mai îndepărtate, țări cărora le exportăm chiar noi produse agricole. Se înțelege, deci, că prin încheierea acestui tratat comercial am ușurat simțitor intrarea produselor noastre agricole și forestiere în Palestina”. În continuare, după ce releva planurile economice discutate paralel cu discuția convenției și în afara cadrului ei, Tilea arăta: „Asigurînd produselor engleze taxele minime fără consolidarea tarifului, precum și o deplină egalitate cu societățile românești și o apărare efectivă în contra concurenței neloiale (mărci de fabrică false), iar pentru navigația engleză clauzele cele mai favorabile, credem că am făcut un prim pas pentru a ușura penetrarea produselor engleze în țara noastră. Rămîne ca atît Anglia, cît și noi să ne organizăm exportul conform cerințelor locale”. În încheiere, după ce mai sublinia și clauzele referitoare la arbitraj și la dreptul părților de a încheia o uniune vamală cu statele limitrofe, precum și faptul că tratatul intra imediat în vigoare, Tilea spunea: „Am reușit să încheiem un tratat foarte favorabil și ne-am bucurat în tot timpul discuțiilor de cel mai cordial sprijin din partea miniștrilor și înalților funcționari britanici, precum și de concursul călduros al numeroșilor noștri prieteni. Interesul din toate cercurile politice, economice și financiare din Anglia, precum și presa excelentă pe care am avut-o sunt o dovadă de marea importanță ce se atribuie în Anglia acestui tratat, care deschide drumul spre mai strînse legături cu marea putere sub a cărei influență stă o pătrime din lume”<sup>44</sup>.

Presa engleză, reflectînd interesul opiniei publice, a acordat, într-adevăr, un spațiu larg în coloanele sale tratatului de comerț și navigație româno-britanic, pe care l-a comentat favorabil, subliniind îndeosebi avantajele care rezultau din clauzele lui pentru comerțul britanic și, în consecință, importanța lui pentru amplificarea relațiilor economice dintre Marea Britanie și România. „Times” din 6 aug. 1930, anunțînd semnarea tratatului, scria între altele: „... Se înțelege că semnarea tratatului permite comerțului britanic să beneficieze de prevederile legii române din 1929 prin

<sup>44</sup> „Dimineața”, 31 aug. 1930, p. 8.

care s-a aplicat un tarif minimal la un număr de categorii de importuri străine... , că scopul tratatului este pregătirea căii pentru relații comerciale mai strînse între cele două țări, printr-un schimb mai rapid între producătorii agricoli ai României și producătorii industriali ai Marii Britanii. Producătorul britanic nu va primi numai beneficiul celor mai joase tarife în România, dar vor fi luate măsuri speciale pentru a împiedica bunurile din alte țări de a fi vindute acolo, sub mărci comerciale false, ca britanice. Se prevede ca bunurile britanice destinate altor țări să aibă libertate de transport peste România. Una din clauze prevede instituirea unui tribunal special pentru reglementarea problemelor decurgînd din aplicarea tratatului, cînd una din părțile contractante cere arbitraj imediat. Clauze ale tratatului se ocupă cu taxele portuare și există prevederea de a se publica aceste taxe pentru a se putea urmări modificarea lor<sup>45</sup>. A doua zi, același ziar informa că tratatul a fost semnat la 6 august și că el intra, în mod provizoriu, în vigoare, la 7 august, așa cum s-a stabilit în scrisorile schimbate între Graham și Tilea. „Altfel bunurile britanice ar fi devenit supuse taxelor tarifului general român, la 1 septembrie” — sublinia „Times”. În continuare, ziarul dădea un rezumat al principalelor prevederi ale tratatului<sup>46</sup>. „Daily Telegraph” din 6 aug. 1930, anunțînd și el semnarea tratatului, publica informația, de altfel nu tocmai exactă, a corespondentului său diplomatic, despre compromisul la care ajunseseră negociații români și britanici în problema unei eventuale taxări a alimentelor române de către Marea Britanie, ca urmare a modificării sistemului vamal englez<sup>47</sup>. Același ziar dedica, a doua zi, tratatului un articol special, în care, printre altele, arăta : „Un tratat de comerț și navigație între Marea Britanie și România care conține importante articole a fost semnat, la Foreign Office, ieri. El prevede că bunurile britanice se vor bucura de tarifele minime române la toate categoriile și nu numai asupra unor articole, ca în cazul altor puteri. Capitalul și întreprinderile britanice în țară vor fi pe același picior ca și cele din România”. În continuare, după ce publica interviul — deja amintit — acordat de Tilea corespondentului său diplomatic, ziarul, redînd părerea cercurilor diplomatice din Londra, susținea că tratatul avea și o considerabilă importanță politică, deoarece, creînd condiții favorabile pentru intensificarea cooperării anglo-române, care va ajuta România să învingă criza economică și politică, el contribuia, indirect, la întărirea securității României, aceasta din urmă fiind importantă pentru Marea Britanie „din cauza poziției strategice a României, ca barieră naturală în calea unei înaintări ruse spre strîmtori”. În încheierea articolului său, și „Daily Telegraph” reproducea, în rezumat, principalele prevederi ale tratatului<sup>48</sup>. „Daily Herald” din 7 aug. 1930, subliniind că noul tratat de comerț anglo-român asigura importante avantaje pentru

<sup>45</sup> Comerțul britanic cu România. Tratatul va fi semnat azi, în „The Times”, 6 aug. 1930 (vezi tăietura din ziar în Arh. M.A.E., 2 Convenții, vol. I, A 20).

<sup>46</sup> Comerțul anglo-român. Noul tratat în vigoare de azi, în „The Times”, 7 aug. 1930 (vezi tăietura în loc. cit.).

<sup>47</sup> Tratatul anglo-român. Taxele de alimente apărute, în „Daily Telegraph”, 6 aug. 1930 (vezi tăietura în loc. cit.).

<sup>48</sup> Tratatul cu România semnat. Noi deschideri pentru comerț. Tariful minim în toate categoriile. Întreprinderile britanice puse pe picior de egalitate, în „The Daily Telegraph”, 7 aug. 1930 (vezi tăietura în loc. cit.).



comerțul britanic în România, aprecia că „prevederea lui cea mai importantă este că bunurile britanice importate în România vor fi supuse la categorii minime de taxă, în locul categoriilor mai mari ale tarifului general”<sup>49</sup>. „Manchester Guardian” publica, la 7 aug. 1930, un articol de fond în care, după ce anunța semnarea și intrarea în vigoare a tratatului și reproducea rezumatul, publicat de Foreign Office, al principalelor prevederi ale acestuia, scria: „Tratatul este un semn binevenit al politicii noi și mai luminate care e urmărită de guvernul român, de când partidul național-tărănesc a urmat la putere lui Brătianu. Efectul lui va fi de a plasa importul britanic pe un picior egal și, în unele cazuri, chiar privilegiat, comparat cu importurile altor țări continentale. Astfel, noi avem încă un exemplu, deosebit de potrivit în acest moment, de avantajele care pot fi asigurate încă acestei țări prin clauza națiunii celei mai favorizate. Noi nu pierdem cu comerțul liber; concurenții noștri nu se bucură de avantaje tarifare asupra noastră pe piețe străine, în ciuda pereților lor vamali. Arma ripostei, pentru care pledează d. Baldwin, nu e o armă. Există un protocol semnificativ la acest tratat, unul care trebuie sperat că va rămâne literă moartă. Se prevede că dacă se va produce oricând o schimbare în sistemul vamal britanic, implicând impunerea «oricărui taxe» pe importurile agricole române în această țară, guvernul român poate da un preaviz de 6 luni pentru denunțarea tratatului. Aceasta amintește că România, și Europa sud-estică în general, speră să sporească exportul ei de grâne și de produse agricole. Pentru a face aceasta, ele au nevoie de mașini, echipament, bani; ar fi o nebulă într-adevăr a plănuirii, așa cum ar vrea unii să facem, separarea de Europa, într-o vreme când o piață potențială atât de valoroasă se află pe acest continent”<sup>50</sup>.

De o bună primire s-a bucurat tratatul de comerț și navigație dintre Marea Britanie și România și din partea presei române. Toate ziarele au publicat telegramele agenției Rador anunțând semnarea și punerea în aplicare provizorie a tratatului, sau redând declarațiile făcute de Tilea imediat după semnare, rezumatul principalelor prevederi ale tratatului, comentariile presei engleze<sup>51</sup>. Mai târziu, o parte dintre ele au publicat un rezumat mai dezvoltat al textului tratatului<sup>52</sup>. În afară de aceasta, unele ziare au consacrat tratatului articole speciale, în care au subliniat, la fel ca și ziarele engleze, importanța lui pentru stringerea îndeosebi a legăturilor economice dintre cele două țări. Astfel, „Lupta” din 9 aug. 1930, în articolul „Convenția comercială anglo-română”, scria, printre altele, că „felul în care opinia engleză a primit semnarea tratatului de comerț anglo-român va avea un ecou extrem de favorabil la noi, și delegația română se întoarce de la Londra cu un real succes pentru intensifi-

<sup>49</sup> *Tratat pentru ajutorarea comerțului britanic. Taxele române vor fi ținute la minimum*, în „The Daily Herald”, 7 aug. 1930 (vezi tăietura în loc. cit.).

<sup>50</sup> *Comerțul anglo-român. Termenii națiunii celei mai favorizate. Dacă vin taxe pe alimente. România prevede contra unui tarif britanic*, în „The Manchester Guardian”, 7 aug. 1930 (vezi tăietura în loc. cit.).

<sup>51</sup> Vezi „La Nation Roumaine”, 8 și 9 aug. 1930, p. 1; „Adevărul”, 9, 10 și 11 aug. 1930, p. 3—4; „Dimineața”, 9 și 10 aug. 1930, p. 9; „Argus”, 9 și 10 aug. 1930, p. 1, 3; „Patria”, 10 aug. 1930, p. 8; „Neamul Românesc”, 10 aug. 1930, p. 1; „Ordinea”, 9 aug. 1930, p. 4; „L'Indépendance roumaine”, 9 aug. 1930, p. 1; „Universul”, 9 aug. 1930, p. 9.

<sup>52</sup> Vezi „Dimineața”, 31 aug. 1930, p. 8; „Adevărul”, 1 sept. 1930, p. 3; „Universul”, 1 sept. 1930, p. 4; „Argus”, 1 sept. 1930, p. 3.



carea raporturilor politice, comerciale și financiare cu marea națiune britanică”<sup>53</sup>. Comentînd pe larg tratatul, într-un articol publicat în numărul său din 9 aug. 1930, „Argus” scria: „Negocierile mai demult începute pentru încheierea unui tratat de comerț cu imperiul britanic s-au terminat prin semnarea, la Londra, a actului diplomatic de către reprezentanții celor două state. Din scurtele declarații făcute presei din partea delegațiilor respective rezultă că Anglia și România își acordă reciproc tratamentul națiunii celei mai favorizate în materie de schimb comercial și de navigație. De asemenea, supușii, capitalurile și societățile comerciale se vor bucura, reciproc, în ambele state, de tratamentul propriilor naționali. Cu alte cuvinte, se deschide piața noastră întreprinzătorilor și capitaliștilor englezi spre a ne ajuta în eforturile de însănătoșire și normalizare economică. Și, fiindcă o asemenea deschidere a pieței românești pentru produsele engleze ar putea da loc la abuzuri, prin acte de concurență neloială sub firmă engleză, convenția cuprinde prevederi speciale pentru garantarea produselor britanice împotriva unor asemenea acte. E, desigur, o prevedere excelentă din punctul de vedere al producătorilor britanici, dar și din acela al consumatorilor români, puși la adăpost de contrafacerea mărfurilor engleze, sub firma cărora se desfăceau, adeseori, pînă acum, produse de calitate inferioară cu prețuri exagerate. Cerealele noastre, care au găsit întotdeauna în Anglia o clientelă sigură și serioasă, se vor bucura pe temeiul convenției de însemnate înlesniri în viitor, ceea ce, desigur, va spori cifra exportului român în Anglia. Pavilionul englez, care, la rîndul lui, a fost totdeauna bine reprezentat în navigația gurilor Dunării și a Mării Negre, va spori și mai mult în porturile noastre, pe temeiul convenției încheiate și a creșterii exporturilor cerealelor noastre în Anglia (...) Semnarea tratatului de la Londra constituie un eveniment în politica economică a României, în aceste momente de criză. Ajutorul capitalurilor engleze și a spiritului de întreprindere britanic va fi binevenit pieței noastre. Ajutorul acesta concordă cu nevoile pieței engleze, care suferă din lipsa de consumatori ai produselor industriale britanice. Tratatul va oferi industriei engleze puțința desfacerii produselor sale, în schimbul importului cerealelor românești. Alături de valoarea pur economică, stringerea legăturilor comerciale și de navigație cu Anglia prezintă și o importanță *politică* pentru siguranța și viitorul nostru la gurile Dunării și în bazinul Mării Negre. Oriunde ajunge pavilionul britanic pe întinsul apelor, el înseamnă ordine, stabilitate și siguranță. La sublinierile pline de simpatie cu care presa engleză a anunțat semnarea tratatului de comerț cu România, ne asociem, cu bucurie, din toată inima”<sup>54</sup>. „Dimineața” din 20 august 1930 insera în paginile sale o corespondență din Londra a lui V. Cornea referitoare la tratat, în care, printre altele, se spunea: „Tratatul de comerț anglo-român parafat săptămîna trecută la Foreign Office prezintă fără îndoială o deosebită importanță. Toate cercurile politice — laudele presei n-au fost decît eco-ul acestora — îl privesc ca un act merit să aducă puțină înviorare în lumea afacerilor. Se știe că industria engleză trece printr-o criză cronică; nu este, deci, de mirare că orice nouă piață pentru produsele ei e salutăată ca o adevărată binefacere. Or, tratatul încheiat cu România deschide

<sup>53</sup> „Lupta”, 9 aug. 1930, p. 1.

<sup>54</sup> *Tratatul de comerț cu Anglia*, în „Argus”, 9 aug. 1930, p. 1.

oarecari perspective pentru munca și capitalul din Anglia. Acest fapt a fost remarcat îndeosebi de presă. Semnificația tratatului este însă alta, și anume aceea relevată de revista „Spectator” din 2 august că acest tratat anticipează reorientarea comerțului englez spre Europa. Emanciparea economică a dominioanelor, precum și slăbirea pieței de desfacere a țesăturilor din Lancashire atât în India, cât și în China, ambele în plină revoltă, determină pe industriașii englezi să-și întoarcă privirile și în altă parte. Țările agricole din Europa Centrală și Balcani li se pare a fi un deuseu promițător, în anumite condiții. Criza industriei engleze și șomajul sînt un motiv de grabă. Sub presiunea lor, guvernul Marii Britanii nu ezită a încheia tratate sau, cu alte cuvinte, a accepta condiții pe care într-o stare înfloritoare a industriei nu le-ar semna”<sup>55</sup>. În articolul „Prietenia Angliei”, publicat în numărul din 31 august 1930 al ziarului „Patria”, Zaharia Boilă, comentînd declarațiile făcute de V. Tilea în legătură cu tratatul comercial anglo-român, aprecia că acest tratat avea o însemnătate covârșitoare de ordin practic, încheierea lui fiind, totodată, o dovadă grăitoare a raporturilor de bună prietenie care existau între Anglia și România<sup>56</sup>. În sfîrșit, „La Nation Roumaine” din 3 sept. 1930, reproducînd, în esență, aceleași declarații, conchidea că „avantajele dobîndite de o parte și de alta (prin încheierea tratatului — n.n.) și starea de spirit în care au fost duse tratativele sînt de cel mai bun augur pentru viitorul relațiilor dintre România și Anglia”<sup>57</sup>.

Textul complet al tratatului de comerț și navigație anglo-român a fost publicat mai întîi la Londra, la 20 aug. 1930, într-o „Carte albă”<sup>58</sup>, și apoi, la 4 sept. 1930, și la București, în Monitorul oficial<sup>59</sup>.

Aplicarea provizorie a tratatului, cu începere de la 7 aug. 1930, a fost aprobată, sub rezerva ratificării ulterioare a Corpurilor Legiuitoare, de către guvernul român, la 23 august<sup>60</sup>. Acest lucru a fost adus la cunoștință lui A. W. G. Randall, însărcinatul cu afaceri al Marii Britanii la București, printr-o notă din 1 sept. 1930 a ministrului de externe român<sup>61</sup>. Primirea notei a fost confirmată a doua zi de Randall<sup>62</sup>.

La 18 decembrie 1930, guvernul român l-a autorizat pe G. G. Mironescu, primul ministru și ministrul afacerilor externe, să supună semnăturii regelui mesajele pentru aducerea în deliberările Corpurilor Legiuitoare a proiectului de lege pentru ratificarea tratatului de comerț și navigație încheiat cu Marea Britanie<sup>63</sup>. În aceeași zi, Mironescu le și supune. Printr-o scrisoare din 23 decembrie 1930, M. Palairret, ministrul Angliei la București, îl informa, din ordinul guvernului său, pe ministrul de externe român că a primit ratificarea tratatului de comerț și navigație anglo-român din

<sup>55</sup> *Tratatul de comerț și navigație anglo-român*, în „Dimineața”, 20 aug. 1930, p. 7.

<sup>56</sup> „Patria”, 31 aug. 1930, p. 1.

<sup>57</sup> *Tratatul de comerț anglo-român*, în „La Nation Roumaine”, 3 sept. 1930, p. 1.

<sup>58</sup> Vezi „L'Indépendance roumaine”, 22 aug 1930, p. 1; „Neamul românesc”, 22 aug. 1930, p. 2.

<sup>59</sup> Vezi Arh. M.A.E., 2 Convenții, A 20, vol. I, Monitorul Oficial nr. 198 din 4 sept. 1930.

<sup>60</sup> Ibidem, Jurnalul nr. 1424.

<sup>61</sup> Ibidem, nota nr. 54876, din 1 sept. 1930, trimisă de ministrul afacerilor externe însărcinatul cu afaceri al Marii Britanii la București, A. W. G. Randall.

<sup>62</sup> Ibidem, nota nr. 75, semnată A. W. G. Randall, 2 sept. 1930.

<sup>63</sup> Ibidem, Jurnalul nr. 1927.

partea regelui Marii Britanii și îl ruga, în consecință, să ia măsurile necesare pentru schimbul formal al acestui instrument de ratificare cu un instrument similar din partea regelui României, conform cu art. 37 al tratatului. Palairet propunea, totodată, ca schimbul de ratificări să fie consemnat într-un certificat, din care transmitea un proiect spre aprobare ministrului de externe român <sup>64</sup>. Ca răspuns la această scrisoare, ministrul de externe român îl informa pe Palairet, printr-o scrisoare din 12 ianuarie 1931, că Parlamentul român n-a ratificat încă tratatul de comerț și navigație dintre România și Regatul Unit, semnat la Londra, la 6 aug. 1930, dar că era probabil că această ratificare va avea loc înainte de sfârșitul lunii ianuarie și va fi urmată de promulgare. În ce privește proiectul de certificat de schimb de ratificări, ministrul român era de acord cu conținutul lui <sup>65</sup>. De fapt, Senatul va ratifica tratatul numai la 14 februarie 1931 <sup>66</sup>, iar Adunarea deputaților la 6 martie 1931, promulgarea prin care regele României sancționa tratatul având loc la 24 martie 1931 <sup>67</sup>. Schimbul instrumentelor de ratificare s-a efectuat la 12 mai 1931, dată de la care tratatul intra în vigoare în mod definitiv. De la aceeași dată, ca urmare a unei înștiințări făcute de M. Palairet, în conformitate cu prevederile art. 34, tratatul comercial anglo-român a intrat în vigoare și între România și următoarele teritorii : Bahamas, Barbados, Jamaica (împreună cu Insulele Turcs și Caicos și Insulele Cayman), Bermude, Guyana britanică, Trinidad, Tobago, Cipru, Coasta de Aur (Colonia, Ashanti, Teritoriile Nordice, Togo sub mandat), Sierra Leone (Colonia și protectoratul), statul Borneo de Nord, Straits Settlements, Sf. Elena și Ascension, Insulele Falkland și dependentele, Teritoriul Tanganyka și Sarawakul <sup>68</sup>.

La cererea ministrului de externe englez, tratatul de comerț și navigație dintre România și Marea Britanie a fost înregistrat în registrul oficial al Tratatelor Secretariatului Societății Națiunilor, la data de 23 sept. 1931. Din însărcinarea ministrului de externe român, și C. Antoniadă, ministrul României la Geneva, a depus, la 8 decembrie 1931, la Secretariatul General al Societății Națiunilor, spre înregistrare și publicare, 3 exemplare din textul aceluiași tratat <sup>69</sup>. Tot la 8 decembrie 1931, ministrul de externe român îi trimitea lui N. Titulescu, ministrul României la Londra, 10 exemplare din textul tratatului comercial anglo-român, pentru a le împărți consulatelor României din Marea Britanie și Irlanda de Nord, în afară de unul, care urma să rămână pentru dosarul lui <sup>70</sup>.

<sup>64</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 113 (48/90/30), din 23 dec. 1930, a lui M. Palairet, către ministrul afacerilor străine.

<sup>65</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 80398, semnată de ministrul de externe, adresată lui C. Palairet, 12 iun. 1931.

<sup>66</sup> Ibidem, adresa nr. 535, din 16 febr. 1931, a președintelui Senatului către ministrul afacerilor străine.

<sup>67</sup> Ibidem, Monitorul oficial nr. 72 din 27 martie 1931.

<sup>68</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 23 (18/16/31), din 12 mai 1931, a lui M. Palairet către D. Ghika, ministrul afacerilor străine ; scrisoarea nr. 31763, din 3 iunie 1931, a lui Ghika către Palairet ; scrisoarea nr. 28 (18/21/31), din 4 iunie 1931, a lui A. W. G. Randall, pentru ministru, către D. Ghika.

<sup>69</sup> Ibidem, adresa nr. 70007, din 5 dec. 1931, a ministrului de externe către C. Antoniadă, ministrul României la Geneva ; adresa nr. 820, din 8 dec. 1931, a lui C. Antoniadă către ministrul de externe.

<sup>70</sup> Ibidem, adresa nr. 70621, din 8 dec. 1931, a ministrului de externe către N. Titulescu, ministrul României la Londra.

Aplicarea tratatului comercial anglo-român semnat la 6 aug. 1930 n-a dat naștere la nici un fel de diferențe între cele două părți contractante. Unele probleme ce s-au ivit, totuși, cu privire la aplicarea dispozițiilor articolului 36 și, mai ales, ale articolului 11, au fost rezolvate pe cale diplomatică, prin schimburi de note între Legația britanică din București și Ministerul de Externe român. Astfel, cu referire la articolul 36, A. W. G. Randall, însărcinatul cu afaceri al Marii Britanii, îi notifica, la 24 sept. 1930, ministrului de externe român, din însărcinarea guvernului canadian și pe baza instrucțiunilor ministrului de externe englez, că, întrucât de la 1 septembrie guvernul canadian a continuat să aplice bunurilor produse sau fabricate în România, importate în Canada, tratamentul națiunii celei mai favorizate, el dorea să primească, înainte de 30 septembrie, prin intermediul Legației britanice din București, asigurarea că guvernul român va acorda bunurilor produse sau fabricate în Canada tratamentul prevăzut în articolul sus-citat <sup>71</sup>. Ca răspuns la această notă, ministrul de externe român îi notifica, la 30 sept. 1930, lui M. Palairret, ministrul Marii Britanii la București, că guvernul român, la rîndul său, în virtutea art. 36 al tratatului de comerț dintre România și Marea Britanie, va acorda, cu titlu de reciprocitate, mărfurilor produse și fabricate în Canada, la importul lor în România, regimul națiunii celei mai favorizate <sup>72</sup>. Tot în legătură cu art. 36, M. Palairret îi notifica, la 1 octombrie 1930, ministrului de externe român, la cererea guvernului irlandez și potrivit instrucțiunilor ministrului de externe englez, că bunurilor produse sau fabricate în România li se acorda, de fapt, la importul în statul irlandez liber, tratamentul tot atît de favorabil ca cel acordat bunurilor produse sau fabricate în orice altă țară ce se bucura de regimul națiunii celei mai favorizate și că, în mod reciproc, guvernul irlandez aștepta ca bunurilor produse sau fabricate în statul irlandez liber să li se acorde, la importul în România, tratamentul complet și necondiționat al națiunii celei mai favorizate, cu condiția însă ca nimic din acea notificare să nu afecteze dreptul guvernului irlandez de a modifica, menține sau extinde tratamentul preferențial acordat oricărui stat al Comunității britanice de națiuni (Commonwealth) <sup>73</sup>. Ca răspuns la această notă, ministrul de externe român îi aducea la cunoștință lui Palairret, la 27 octombrie 1930, că guvernul român era de acord cu sugestiile conținute în ea <sup>74</sup>.

Problemele izvorîte din aplicarea dispozițiilor articolului 11 s-au referit la regimul vamal al unor mărfuri engleze. Astfel, întrucît, potrivit prevederilor tratatului comercial româno-francez, dantelele franceze fabricate la mașină (din textile vegetale), li se aplica taxa redusă de 400 lei pe kg, guvernul britanic a considerat că dantelele fabricate la mașină (din textile vegetale) de origină britanică erau îndreptățite, la intrarea în România, la același tratament tarifar ca și cele franceze. În consecință,

<sup>71</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 85 (48/71/30), din 24 sept. 1930, a lui A. W. G. Randall, însărcinată cu afaceri, adresată ministrului în exercițiu al M.A.E.

<sup>72</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 60260, din 30 sept. 1930, adresată de ministrul de externe lui Charles Michael Palairret.

<sup>73</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 90 (48/76/30), din 1 oct. 1930, semnată Michael Palairret, adresată ministrului afacerilor străine.

<sup>74</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 63679, din 27 oct. 1930, a ministrului afacerilor străine, adresată lui M. Palairret, trimis extraordinar și ministru plenipotențiar al Marii Britanii.

potrivit instrucțiunilor sale, M. Palairret îi adresa, la 5 decembrie 1930, ministrului de externe român o scrisoare, în care îl ruga să informeze autoritățile competente despre aplicarea acestei taxe reduse, luînd, totodată, măsurile necesare pentru a asigura ca ea să fie aplicată unui transport de dantele din Nottingham, care sosiseră nu demult la București și, în plus, ca un ramburs să fie făcut asupra tuturor taxelor depășind 400 lei pe kg plătite de la 15 septembrie. În aceeași scrisoare, ministrul englez exprima, de asemenea, dorința guvernului său ca și brînzeturilor engleze importate în România să li se aplice o taxă tarifară redusă de 27 lei pe kg, în locul taxei de 66 lei care li se aplicase pînă atunci <sup>75</sup>. Ca răspuns la această scrisoare, ministrul de externe român îi aducea la cunoștință, la 9 martie 1931, lui Palairret că, în virtutea clauzei națiunii celei mai favorizate de care se bucurau reciproc mărfurile celor două țări, dantelele fabricate la mașină, provenind din Anglia, vor beneficia, atîta vreme cît acest regim va fi acordat Franței, de o taxă redusă de 400 lei pe kg, la importul lor în România; la fel, și sub aceeași rezervă, brînză engleză „cu pastă tare”, ca chester, va fi taxată la importul în România cu 27 lei pe kg <sup>76</sup>.

Guvernul britanic a apreciat, de asemenea, că reducerea taxei vamale pe heringii sărați sau în saramură, care nu depășeau 60 la fiecare 100 kg, de la 400 lei pe 100 kg, la 250 lei pe 100 kg, printr-un tarif convențional român din octombrie 1930, constituia o discriminare nejustificată împotriva industriei de pescuit britanice, deoarece prin această procedură se conferea o preferință de fapt industriei de heringi a Norvegiei, unde cea mai mare parte a heringilor cădea în categoria sus-citată, în detrimentul celei britanice, ai cărei heringi, în general, nu cădeau. În consecință, el l-a însărcinat pe ministrul său la București să intervină, în virtutea art. 11 al tratatului comercial anglo-român, pe lângă guvernul român pentru ca acesta să aplice și heringilor britanici taxa redusă de vamă de 250 lei pe 100 kg. M. Palairret a adresat, în acest sens, o scrisoare ministrului de externe român, la 31 decembrie 1930 <sup>77</sup>. Prin nota de răspuns din 14 martie 1931, ministrul de externe român i-a adus la cunoștință lui Palairret că guvernul român nu înțelegea să facă vreo discriminare în ce privește Marea Britanie și că, în consecință, acorda heringilor sărați britanici același regim ca cel concedat Norvegiei <sup>78</sup>.

În legătură cu tratatul de comerț și navigație anglo-român ar mai fi de arătat faptul că, deși în anul 1932, ca urmare a schimbării sistemului vamal englez, produsele agricole ale României au fost supuse la taxe vamale la importul lor în Regatul Unit, regele României n-a uzat de dreptul său de a denunța acest tratat, care a rămas, astfel, în vigoare și în anii 1932—1933.

<sup>75</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 105 (2/33/30), din 5 dec. 1930, a lui M. Palairret, adresată ministrului afacerilor străine.

<sup>76</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 13347, din 9 martie 1931, a ministrului de externe, adresată lui M. Palairret.

<sup>77</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 114 (177/3/30), din 31 dec. 1930, a lui M. Palairret către ministrul de externe.

<sup>78</sup> Ibidem, scrisoarea nr. 13346, din 14 martie 1931, a ministrului de externe, adresată lui M. Palairret.



## LE TRAITÉ DE COMMERCE ET DE NAVIGATION ANGLO-ROUMAIN DU 6 AOÛT 1930

### *Résumé*

À partir de documents des Archives du Ministère des Affaires Étrangères de Roumanie et d'informations de la presse roumaine et anglaise, l'auteur présente dans cette étude la négociation, la conclusion et la mise en application du traité de commerce et de navigation anglo-roumain du 6 Août 1930. La proposition d'entamer des pourparlers pour la conclusion d'un nouveau traité anglo-roumain fut faite par le gouvernement anglais au gouvernement roumain le 9 septembre 1929. Après une série de préparatifs, le gouvernement roumain annonça le gouvernement anglais, le 27 Janvier 1930, qu'il était prêt à entamer les négociations pour la conclusion de la convention commerciale anglo-roumaine. Mais les pourparlers ne commencèrent que le 30 Avril 1930, à Bucarest, entre une commission roumaine présidée par V. V. Tilea, et une commission britannique présidée par Michael Palaire, ministre de l'Angleterre en Roumanie. Ils continuèrent ensuite à partir du 25 juin 1930 à Londres, entre V. Tilea et d'autres délégués roumains d'une part, et une commission anglaise présidée par sir Henry Fountain d'autre part, jusqu'au 25 Juillet 1930, quand ils finirent avec succès. Le traité de commerce et de navigation anglo-roumain fut signé le 6 Août 1930 à Foreign Office, par William Graham, président de Board of Trade, pour la Grande Bretagne et l'Irlande du Nord, et par V. V. Tilea de la part de la Roumanie. Il contenait 37 articles, un protocole et un protocole de conclusion. Par ce traité on accordait le traitement de la nation la plus favorisée aux ressortissants, vaisseaux, sociétés et marchandises des parties contractantes, sauf quelques exceptions précisées dans des articles spéciaux. Les parties contractantes s'engageaient à prendre les mesures nécessaires pour assurer à leurs marchandises une protection efficace contre toute forme de concurrence déloyale. On précisait les modalités de solution des différends qui pouvaient surgir entre les parties contractantes. Le traité allait entrer en vigueur tout de suite après l'échange des instruments de ratification et était obligatoire pendant trois ans. Il était rédigé en deux exemplaires, en roumain et en anglais, les deux variantes étant authentiques. Le protocole de conclusion réservait au roi de Roumanie le droit de dénoncer le traité 12 mois après l'échange des ratifications si, à la suite des modifications survenues dans le système douanier britannique, les produits agricoles roumains étaient soumis aux droits de douane lors de leur importation en Angleterre.

Les journaux anglais et roumains accordèrent beaucoup d'espace dans leurs colonnes à la présentation du traité de commerce et de navigation roumano-britannique; celui-ci fut commenté favorablement et on souligna son importance pour l'amélioration des rapports économiques entre la Roumanie et la Grande Bretagne.

Le 12 Mai 1931, après la ratification du traité par le roi d'Angleterre et le Parlement de la Roumanie et sa promulgation par le roi de Roumanie, fut effectué l'échange des instruments de ratification, le traité entrant ainsi en vigueur définitivement (il était entré en vigueur provisoirement dès le 7 Août 1930).



La mise en application du traité ne donna naissance à aucune sorte de différend entre les deux parties contractantes. Certains problèmes surgis lors de la mise en application des dispositions des articles 11 et 36 furent résolus par voie diplomatique, par l'échange de notes entre la Légation britannique à Bucarest et le Ministère des Affaires Étrangères roumain.



# ASPECTE PRIVIND COMERȚUL EXTERIOR AL ROMÂNIEI ÎN AJUNUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

MIRCEA IOSA

În primele decenii ale secolului al XX-lea România a înregistrat progrese însemnate în toate sectoarele de activitate, inclusiv în acela al comerțului exterior. Schimbările comerciale au atins în anul 1912 cea mai mare extindere pe piața internațională înainte de izbucnirea mării conflagrații mondiale din 1914—1918.

Dezvoltarea comerțului exterior al României la începutul celui de al doilea deceniu al secolului al XX-lea a coincis atît cu creșterea producției cerealiere cît și cu afirmarea unor însemnate ramuri ale industriei naționale. Tariful vamal din 1904, intrat în vigoare în 1906, și noua lege pentru încurajarea industriei din 1912 au contribuit la creșterea mai rapidă a unor ramuri ale industriei (alimentară, petrolieră, forestieră etc.). Extragția de petrol, mai cu seamă, a înregistrat salturi spectaculoase, crescînd, de la circa 25 000 tone în 1900, la peste 1 800 000 tone în 1914<sup>1</sup>, România producînd în 1913 aproximativ 3,20% din producția mondială de petrol.

În fața acestui avînt, monopolurile capitaliste internaționale își dispută întîietatea în lupta pentru acapararea bogatei piețe de petrol a României. Peste 80% din capitalul investit în industrie aparținea capitaliștilor străini. Aceeași luptă acerbă dintre monopolurile străine se ducea și pentru industria forestieră care, datorită bogăției de materie primă, cunoștea, de asemenea, o dezvoltare apreciabilă, precum și pentru alte sectoare de activitate.

Agricultura, deși principala ramură de producție a țării, se dezvoltă, totuși, lent; cu toate acestea, suprafața agricolă a înregistrat creșteri de la un an la altul. Datorită defrișării unor însemnate terenuri de pășune și islaz, suprafața medie agricolă a crescut de la 4 milioane ha, în perioada anilor 1886—1890, la 4,9 milioane ha în anii 1911—1914<sup>2</sup>. În pofida acestei creșteri, agricultura constituia încă sectorul cu forțe de producție slab dezvoltate.

Progresele înregistrate de societatea românească, deși evidente (cîteva cifre sînt semnificative și anume : 43265 km șosea drumuri, din care 29911 km pietruși, 3186 km cale ferată, bugetul țării crescuse de la 84 milioane lei în 1876, la 478 395 230 lei în 1914, iar exporturile și importurile, care

<sup>1</sup> „Anuarul Statistic al României” pe 1915—1916, București, 1919, p. 192—193; vezi și D. S. Emilian, *L'industrie en Roumanie*, Bucarest, 1919, tabel c.

<sup>2</sup> V. Axenciuc, I. Tiberian, *Premise ale formării statului național unitar român*, Edit. Academiei București, 1979, p. 247.

în 1886 erau de 120 000 000 lei, trecuseră în 1910 de un miliard lei <sup>3</sup>), nu satisfăceau însă toate clasele și categoriile sociale ale țării. Prosperitatea se resimțea mai cu seamă la orașe, satisfăcând în mare parte doar interesele claselor și păturilor bogate (ale burgheziei industriale, comerciale și într-o măsură mai mică și a celei rurale). Țărănimea mijlocie și mică, dar mai cu seamă muncitorimea, adică marea majoritate a populației țării, erau ținute încă departe de progresele realizate, resimțind din plin lipsurile de tot felul, mai ales în urma evenimentelor politice și militare din anii 1912—1913.

Închiderea Dardanelor, chiar pentru scurt timp, a influențat schimburile comerciale, provocând României pierderi sensibile. Reluarea rapidă, după pacea de la București, din 1913, a schimburilor comerciale avea să fie curînd stopată — și pentru mult timp — de izbucnirea conflagrației mondiale din anii 1914—1918, eveniment care era anunțat de însăși evoluția relațiilor sociale și politice din primul deceniu. După ce schimbul de mărfuri dintre țările puternic dezvoltate a fost stinjenit în timpul războaielor balcanice s-a ajuns repede la declanșarea războiului, la baza căruia stătea problema reimpărțirii sferelor de influență între marile puteri, inclusiv a debușeurilor comerciale.

Rivalitatea anglo-germană, de cel mai desăvîrșit caracter economic, era destul de accentuată și în Răsăritul Europei. Pătrunderea influenței germane în Asia-Mică nu convenea Marii Britanii. Pe de altă parte, afirmarea tot mai insistentă a Austro-Ungariei în Orient, după anexarea Bosniei și Herțegovinei, în 1908, nu convenea Rusiei țariste, care nu renunțase încă la politica ei de „Drang nach Suden”. Reînchiderea Dardanelor și imposibilitatea utilizării portului Salonic, ca urmare a intrării Turciei în război, mai apoi și a Bulgariei, au redus simțitor numărul partenerilor și furnizorilor României din tabăra Puterilor Centrale. În același timp, schimburile comerciale cu statele Antantei au devenit practic imposibile.

Tulburările politice internaționale, întocmai ca și anii cu recolte deficitare, au marcat, așadar, depresiuni serioase în evoluția schimburilor comerciale. Cu toate acestea, exporturile și importurile reunite au depășit în cantități și valori cu mult pe cele din primul deceniu al secolului al XX-lea. În 1912 schimburile comerciale au atins cea mai mare valoare 1 280 009 343 lei, ceea ce însemna 0,6% din totalul comerțului internațional de mărfuri, în valoare de 211 126 090 800 lei <sup>4</sup>. Dealtfel, 1912 este socotit ca anul de vîrf al schimburilor comerciale ale României dinaintea primului război mondial.

Cum activitatea productivă a unui popor se recunoaște cu deosebire în valoarea mărfurilor pe care le exporta pe piața internațională, cît și

<sup>3</sup> „Revista Comerțului, Finanței și Industriei”, an III, nr. 5—6, din mai-iunie 1911, p. 109—110 (Din cuvîntul lui D. S. Nenitescu, ministrul Industriei și Comerțului la inaugurarea Palatului Camerei de Comerț și Industrie din București).

<sup>4</sup> „Statistica comerțului exterior” pe 1912; vezi și „Bursa”, an XV, nr. 697, din 3/16-ianuarie 1916, p. 800.

în valoarea medie pe cap de locuitor, iată care era situația României, comparativ cu aceea a țărilor pe piețele cărora își desfășura mărfurile <sup>5</sup>:

Țări	Valoarea comerțului exterior	Valoarea medie pe cap de locuitor
România	1.280.009.343 lei	171 lei sau 137 mărci*
Bulgaria	295,6 milioane mărci	69 „
Serbia	152,3 „	53 „
Rusia europeană fără Finlanda	5811,7 milioane „	42 „
Austro-Ungaria	5506,1 „	107 „
Germania	21256,6 „	328 „
Marea Britanie	27409,5 „	606 „
Franța	14814,0 „	374 „
Italia	5144,8 „	148 „
Belgia	11027,2 „	1490 „
Olanda	11434,5 „	1938 „

Așadar, schimbul de mărfuri efectuat de România cu diferitele țări în 1912 pare a fi destul de important, căci, în timp ce România exporta și importa peste frontierele sale mărfuri de o valoare medie de 137 mărci pe cap de locuitor, Bulgaria nu atingea decît o medie de 69 mărci, Serbia 53 mărci, Rusia 42 mărci, iar Austro-Ungaria numai 107 mărci. În general, țările din restul și sudul Europei aveau o activitate comercială mult mai intensă. Este cazul Italiei, care exporta și importa, în 1912, mărfuri reprezentînd o valoare de 148 mărci pe cap de locuitor, al Marii Britanii, care exporta și importa pentru o valoare de 606 mărci, nemaivorbind de Belgia, care se situa pe primul loc, cu o valoare medie de 1490 mărci pe cap de locuitor. Dealtfel, Belgia și Olanda, — care poseda 1938 mărci pe cap de locuitor, — dețineau prioritatea în comerțul internațional, mai bine zis a vânzărilor de mărfuri, căci schimbul total al vânzărilor și cumpărărilor înregistrate de aceste țări includea nu numai mărfurile fabricate în interiorul lor, inclusiv cumpărările pentru trebuințele lor, ci și pe acelea destinate reexportului, cele două țări fiind un fel de intermediar al comerțului popoarelor europene.

Întocmai ca și în perioada anterioară, principala piață de desfacere a produselor românești o constituia Belgia, pe locul al doilea venind Italia cu 18,85% și apoi alte țări. Dacă între anii 1891—1900 valoarea importurilor Belgiei reprezenta 37% din totalul exporturilor României, în perioada 1911—1914 valoarea acestora se diminuează mult, ajungînd în 1912 de 23,83%, ulterior scăzînd și mai mult. Dacă avem în vedere cerealele, care constituiau, încă, principalul produs al țării la export, bogăția cea mai însemnată a României, constatăm, că ele erau plasate în 1912 în Belgia, pentru 144 800 000 lei, în Austro-Ungaria pentru 63 500 000 lei, în Marea Britanie pentru 29 200 000 lei, în timp ce în Germania erau plasate numai pentru 19 700 000 lei <sup>6</sup>, deși Germania era furnizorul cel mai important al

\* o marcă = 1,25 lei.

<sup>5</sup> Dr. I. N. Angélesco, *Le commerce extérieur et l'Industrie en Roumanie*, Bucarest, 1916, p. 5.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 31.

României cu produse de care aceasta avea trebuință. Nici chiar în ceea ce privește petrolul, articol de care Germania avea mare trebuință, ea nu importa din România cantități mai mari decât alte țări. În 1912, de pildă, România a exportat petrol în Germania numai pentru o valoare de numai 12,9 milioane lei. În același timp, Marea Britanie a importat pentru 12,3 milioane lei, iar Franța pentru 16,9 milioane lei<sup>7</sup>. Mai important a fost exportul de petrol în Egipt (pentru 7 milioane lei) și în Austro-Ungaria (pentru 4,7 milioane lei).

Un alt produs important al exporturilor României îl constituiau legumele și fructele, cele mai mari cantități fiind importate tot de Belgia, pentru 7,2 milioane lei, apoi de Franța, pentru 6 milioane lei, de Austro-Ungaria, pentru 5,7 milioane lei, în timp ce Germania importa numai pentru 1,5 milioane lei.

Exportul lemnului, produs importat și solicitat în proporție tot mai mare pe piața externă, a înregistrat în anul 1912 o valoare de 24,4 milioane, din care Austro-Ungaria a importat pentru 7,3 milioane lei, Egiptul pentru 4,4 milioane lei, Olanda pentru 4,7 milioane lei, Belgia pentru 2,3 milioane lei, Turcia pentru 2,2 milioane lei, iar Germania numai pentru 200 000 lei.

În ciuda faptului că în anul 1912 s-au înregistrat recolte abundente importurile României, deși ceva mai scăzute față de anii anteriori, s-au menținut, totuși, la cote ridicate, importându-se 1 213 957 tone, în valoare de 637 959 560 lei. Pe primul loc la importuri se situa Germania care furniza 37,9% din totalul importurilor românești, pe locul următor situându-se Austro-Ungaria cu 21,77%. Dealtfel, Germania și Austro-Ungaria erau principalele țări care aprovizionau piața românească cu cantități considerabile, a căror valoare se ridica la aproape 60% din valoarea totală a importurilor țării. Germania și Austro-Ungaria dominau în anii premergători primului război mondial piața României, aceasta procurându-și din cele două mari imperii aproape toate produsele de care avea trebuință. Lor li se alătură Marea Britanie și Franța, de unde România importa, de asemenea, produse în valori mari. Astfel, Marea Britanie, care avea cantități imense de bumbac din coloniile sale, expedia în România produse textile și vegetale în cantități și valori importante.

În 1913, față de 1912, comerțul exterior al României a fost, datorită războaielor balcanice, în scădere. Dealtfel, cantitatea mărfurilor comerțului exterior pe 1913 reprezenta un total de 5 943 192 tone, în valoare de 1 260 717 975 lei, ceea ce revenea la 202 lei de tonă, sau pe cap de locuitor (considerând populația țării la 7 234 919 locuitori) la 174 lei. Și din punctul de vedere al valorilor, comerțul României cu diferitele țări europene este în anul 1913 în scădere, valorile reunite ale importului și exportului fiind evaluate la 1 260 717 975 lei, față de 1 280 009 343 lei în 1912, deci un minus de 19 291 368 lei aproape egal cu valoarea anului 1911, care a fost de 1 261 465 435 lei. În această cifră exportul intra cu o valoare de 670 705 335 lei, reprezentând 53,21% din total, față de 642 103 783 lei în 1912<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Ibidem, p. 34.

<sup>8</sup> C. Antonescu, *Interesele noastre economice în Orient*, București, 1915, p. 31.



În anul 1914, față de anii 1912 și 1913, exporturile românești cu toată stringența de produse agro-alimentare și combustibil necesare beligeranților — sînt într-o scădere simțitoare, principala cauză constituind-o, incontestabil, războiul european. Dar nu mai puțin la această scădere a contribuit și faptul că 1914 a fost un an agricol mediocru. Astfel, producția grîului a fost în 1914 doar de 127 000 vagoane, față de 229 000 în 1913.

Exportul cerealelor și derivatelor, al produselor petroliere și al lemnului a înregistrat în 1914 o cantitate de numai 2 791 200 tone, față de 4 028 398 tone în 1913 și de 3 927 213 tone în 1912, un minus deci, pentru 1914, de 1 237 198 tone, sau 30% față de 1913 și un minus de 1 136 013 tone sau 28% față de 1912.

Repartizat pe principalele produse preponderente, exporturile românești, comparativ cu anii 1912—1913, au înregistrat următoarele cantități<sup>9</sup>:

Anul	Cereale (tone)	Făină (tone)	Lemn (tone)	Petrol (tone)
1914	1954894	110310	70195	655993
1913	2718933	195234	133805	980426
1912	2807602	125387	147515	846709

Așadar, exportul cerealelor în 1914 (grîu, porumb, secară, orz, ovăz) a marcat, față de 1912, o scădere de 43%, iar al făinei de 12%. Comparativ cu 1912, în 1913 rezultă pe total o scădere de 28 601 552 lei.

Exportul cerealelor nu se conducea însă întotdeauna după producția realizată, ci și după alte considerente, astfel că în anii abundenți nu s-a produs și exportul cel mai mare, aceasta explicîndu-se, fie prin aceea că prețul cerealelor era defavorabil exportului, fie că cererea era mai mică decît oferta. Media exportului cerealelor, comparativ cu producția obținută, a fost în perioada cincinală 1909—1913 de 48, 20%, față de 53,10% între anii 1904—1909.

În general, în perioada 1890—1913 exportul cerealelor a reprezentat, în medie, 54% din producție, ceea ce înseamnă că ceva mai mult de jumătate din producția anuală de cereale a țării se exporta peste graniță, cerealele constituind, astfel, 80% din exportul total al României, restul de 20% fiind completat, în mare parte, de produsele petroliere și derivatele lor, a lemnului de construcție etc.

Dintre cereale, grîul a înregistrat cifra cea mai ridicată, reprezentînd în perioada 1911—1915 o valoare medie de 77%. Evident, cifra exportului grîului pare mult prea mare, dacă avem în vedere faptul că în anii 1911—1913 consumul de grîu înregistrase creșteri mari la orașe. Potrivit datelor de care dispunem exportul cerealelor (grîu, porumb, secară, orz, ovăz) a marcat în a doua jumătate a anului 1914 scăderi importante, încît

<sup>9</sup> „Foaia de informațiuni comerciale”, an XII, nr. 22, din 1 decembrie 1915, p. 717.

guvernul, în cadrul unor măsuri excepționale, a instituit o *Comisie pentru vânzarea și exportul grâului și o Comisie pentru import*, organisme menite să reglementeze importul și exportul după anumite norme. Ambele comisii au funcționat pe lângă *Camera de comerț și industrie din București* căreia guvernul, pe lângă încrederea acordată, i-a conferit și dreptul ca să ia parte la lucrări, prin președintele și secretarul instituției<sup>10</sup>. Comerțul exterior a avut de suferit în a doua jumătate a anului 1914, atât ca urmare a greutăților întâmpinate la exportul principalelor produse românești, cât și a dificultăților în aprovizionare. Cea mai mare scădere s-a înregistrat la exportul lemnului și anume: 48% față de 1913 și 53% față de 1912. În fine, produsele petroliere, atât de solicitate în timp de război, au suferit, la rîndul lor, o scădere de 33% față de 1913 și 22% față de 1912.

Pentru a reliefa mai bine repercusiunile economice ale războiului european asupra schimburilor comerciale ale României, dăm aici cantitățile exportate înainte și imediat după izbucnirea războiului<sup>11</sup>:

	ianuarie — iulie 1914	august — decembrie 1914
	(in tone)	(in tone)
cereale	1755529	249365
făină	72903	37215
petrol	525701	133292
lemn	69115	1080

Așadar, dacă în primele șapte luni ale anului 1914 la cereale s-a înregistrat un plus de 64%, față de 1913, cînd s-au exportat 1 036 005 tone, în cele din urmă cîteva luni s-a înregistrat o scădere de 85%. Pentru făină scăderea a fost de 50%, iar pentru petrol de 74%; exportul lemnului a fost oprit cu desăvîrșire.

În general, întocmai ca și în perioada precedentă, exporturile României din perioada 1911—1914 constau, aproape în exclusivitate, din produse ale solului (cereale, lemn, animale și produse animale) și produse ale subsolului (petrol și derivate ale acestuia, sare etc.), dar și din unele produse ale industriei în dezvoltare. Cerealele și derivatele lor se situau pe primul loc la export și anume: 2 965 000 tone, ceea ce însemna 64% din totalul exporturilor<sup>12</sup>. Mai ridicată este valoarea medie anuală a exportului de porumb, care, între 1911—1914, a fost evaluat la 160 000 000 lei<sup>13</sup>, adică aproape dublu, comparativ cu valoarea grâului. Dealtfel, grîul și porumbul constituiau baza exportului României, ambele cereale reprezentînd la un loc 70—90% din exportul anual al producției cerealiere.

<sup>10</sup> *Camera de Comerț și de Industrie București. 70 de ani de activitate*, București, 1935, p. 102.

<sup>11</sup> „Foaia de informațiuni comerciale”, an XII, nr. 5, din 15 martie 1915, p. 141.

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> Ibidem, nr. 1, din 15 ianuarie 1915, p. 4.

Locul al doilea la export era ocupat de petrolul brut și semifabricat. Potrivit datelor statistice, exportul de petrol și derivate în 1913, în comparație cu anii precedenți, a înregistrat următoarele valori <sup>14</sup>:

	A n u l		
	1911 (lei)	1912 (lei)	1913 (lei)
Benzină	17791263	27701640	68239116
Petrol rafinat	15030108	21457046	35788962
Țiței și reziduri	7066921	14475881	24635155
Uleiuri minerale	651957	2320215	2443709
Parafină	199584	285028	344102

Dacă în 1911 s-au exportat produse petroliere pentru suma de 40, 3/4 milioane lei, iar în 1912 pentru 66 1/4 milioane lei, apoi în 1913 s-a exportat pentru 131 1/2 milioane lei. Creșterea valorică mai mare în 1913 se explică nu atât prin sporul cantității exportate cât urcării prețurilor produselor petroliere <sup>15</sup>. Pe de altă parte, exportul mare de petrol solicitat tot mai mult pe piețele străine în 1913 se datora și dotărilor și amenajărilor deservind acest produs: avem în vedere construcția liniilor de cale ferată care străbăteau principalele regiuni petrolifere pînă la Constanța, creșterea numărului vagoanelor cisternă, amenajarea rezervoarelor de la Constanța, Brăila, Giurgiu etc.

Pe locul următor la export se situau legumele și semințele, în 1913 exportându-se 165 000 tone, în valoare de 34 124 000 lei, reprezentînd 5,09% din valoarea întregului export al țării.

Lemnul brut și semifabricat, care ocupa locul al patrulea la export, era evaluat, în perioada 1911—1914, la 21 000 000 lei, respectiv 2,08% din totalul exporturilor. Deși intens solicitat pe piețele din Belgia, Olanda, Egipt etc., lemnul românesc era tot mai mult concurat de cel finlandez și canadian, acesta din urmă posedînd o țesătură mai densă.

Exporturile de animale vii și de produse animale au înregistrat, față de perioada anterioară, creșteri a căror valoare medie a fost, între 1911—1914, de 21 100 000 lei sau 3,57% din totalul exporturilor. Produsele animale, cu deosebire ouăle, pieile, blănurile etc., aveau prioritate asupra animalelor vii, exceptînd anii 1914—1915, cînd zeci de mii de animale cornute sau de oi au fost trecute fraudulos peste frontieră, mai ales în Austro-Ungaria. Ouăle exportate reprezentau uneori valori mai mari decît animalele vii sau oricare alt produs animal. În 1913, de pildă, s-au vîndut 4 100 tone cu 8 110 000 lei, principalul cumpărător fiind Austro-Ungaria. De asemenea, peștele din Dunăre și din lacurile marginase sau din Brăila era exportat pe piețele Europei Centrale, înregistrînd valori destul de

<sup>14</sup> „Bursa”, an XVI, nr. 697, din 3/16 ianuarie 1916, p. 809—810.

<sup>15</sup> Iată cum a crescut prețul produselor petroliere: Țiței, de la 3,50 lei suta de Kgr. în 1911, la 7,34 lei suta de kgr în 1913; reziduri (păcură), de la 3 lei suta de Kgr în 1911, la 6,46 lei suta de kgr. în 1913; petrol rafinat, de la 4,75 lei suta de Kgr în 1911, la 8,36 lei suta de kgr. în 1913. (vezi „Bursa”, an XVI, nr. 697 din 3/16 ianuarie 1916, p. 840).

ridicate și anume 2 350 000 lei în 1913. Pentru transportul peștelui viu de la Dunărea de jos spre Budapesta, Viena și Bratislava erau amenajate vase speciale.

*Importurile României* s-au menținut și ele în perioada care a premers izbucnirii primului război mondial la un nivel destul de ridicat, valoarea lor medie anuală fiind, în perioada 1911—1914, de 527 000 000 lei. Dacă în anul 1912, an de recolte abundente, totalul importurilor au fost de 1 213 957 tone, în 1913 a fost de 1 374 116 tone, respectiv 23,17% din totalul comerțului nostru exterior, ceea ce însemna o creștere cu 160 159 tone mai mult. Această creștere a importurilor se datora atât aprovizionării întreprinderilor industriei românești, aflată în plin proces de dezvoltare, care necesita tot mai multe materii prime și semifabricate, cât și intensificării lucrărilor de construcții <sup>16</sup>.

Iată, în ordinea importanței, principalele mărfuri importate de țara noastră în anul 1913 <sup>17</sup>:

Grupele de mărfuri	valoarea (în mii lei)	%	Cantități (în mii tone)	%
metale și lucrări din metal	173075	29,20	701	54
textile . . . . .	64902	11	24	11,71
mașini . . . . .	59053	10	40	2,93
lână, păruri etc. . . . .	33060	5,60	5	0,29
explozive . . . . .	31172	5,28	7	0,48
vehicule . . . . .	27260	4,62	16	1,14
arbori și lemne . . . . .	23026	3,90	288	20,90
piei și obiecte de piele . . . . .	21716	3,68	7	0,48
confecțiuni . . . . .	21711	3,67	5	0,36
motoare și lucrări pentru motoare . . . . .	16148	2,72	0,309	50,2
diverse alte articole . . . . .	—	20,23	—	17,69
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>		<b>100</b>

Primele trei categorii însumau 50,2% din totalul valorii importurilor și 68,64% din acel al cantităților. Un fapt menționat de „Foaia de informații comerciale”, organul de presă al Ministerului Finanțelor, Direcția Statistică, este acela că în 1913 s-au importat mai multe mărfuri decât în 1912; totuși ca preț ele au fost mai ieftine. Aproape toate metalele brute sau semifabricate importate erau utilizate în principalele uzine și ateliere metalice și mecanice. În general, valoarea medie a obiectelor de fierărie importate s-a ridicat, în perioada anilor 1911—1914, la peste 127 000 000 lei <sup>18</sup>. De asemenea, a crescut mult — comparativ cu perioada anterioară, — importul mașinilor industriale și mai ales agricole, valoarea lor urcând la 27 000 000 lei, respectiv 8% din totalul importurilor, și la 47000 000 lei, ceea ce însemna 9,07%.

<sup>16</sup> „Foaia de informații comerciale”, an XII, nr. 23, din 15 decembrie 1915, p. 744—750.

<sup>17</sup> Datele sînt reproduse după „Foaia de informații comerciale”, an XII, nr. 23, din 15 decembrie 1915, p. 750, care era organul de presă al Ministerului Finanțelor, Direcția Statistică.

<sup>18</sup> G. D. Cioriceanu, *La Roumanie économique et ses rapports avec l'étranger de 1860 à 1915*, Paris, 1928, p. 394.

Creșteri importante la import au marcat, pe măsura dezvoltării industriei electrice, utilajele și mașinile electrice.

Pe primul loc la importuri continuă, însă, să figureze produsele textile semifabricate, valoarea lor medie, în perioada 1911—1915, fiind de 160 000 000 lei, sau 30,60% din totalul importurilor, față de 122 600 000 lei în 1901—1910, respectiv 40,60%. În cadrul importurilor textile, cea mai mare valoare o înregistrau produsele textile vegetale semifabricate sau finite, valoarea lor, medie, atingând 78 000 000 lei, față de 70 000 000 lei între 1900—1910. Lămurile dăruite, blănurile semifabricate sau obiectele derivate importate erau aproape în exclusivitate absorbite de marea industrie textilă din țară.

Au sporit, de asemenea, importurile produselor chimice, a medicamentelor, a uleiurilor vegetale și a semințelor și fructelor exotice, precum și a produselor coloniale (tutun, cafea, orez), care, în mare parte, erau consumate de populația de la orașe.

O creștere importantă a marcat, în perioada 1911—1914, importul lemnului prelucrat și al obiectelor din lemn, valoarea lui, față de perioada anterioară triplindu-se. Dacă între 1901—1910 valoarea importului obiectelor de lemn a fost de 6 500 000 lei sau 1,6%, apoi între 1911—1914 a fost de 18 200 000 lei, reprezentând 3,25% din totalul importurilor<sup>19</sup>.

Balanța comercială a României s-a soldat, în perioada 1911—1914, cu excedente, exporturile fiind superioare importurilor. Dacă, de pildă, în perioada 1891—1900 importurile au depășit exporturile, în medie, cu 105 600 000 lei, în perioada 1911—1914 exporturile au fost superioare, în medie, cu 78 000 000 lei. Dealtfel, în perioada 1893—1913, exceptând anii 1904 și 1908 când balanța comercială a prezentat deficite, exporturile au fost superioare importurilor<sup>20</sup>. Adunând excedentele exporturilor și importurilor în această perioadă se obține un total de 774 354 172 lei. Cu toate acestea, România continua să fie debitoare țărilor europene, căci dacă balanța comercială era pozitivă, în schimb balanța de plăți continua să prezinte mari deficite. Dacă excedentul de 742 618 133 lei ar fi fost real, ar fi însemnat ca în țară să fi intrat, în perioada 1903—1913, un important stoc de aur<sup>21</sup>. În realitate, stocul de aur al Băncii Naționale era, în 1912, de 157 086 233 lei, iar plățile efectuate în străinătate indicau o diferență a importurilor în valoare de 7 289 996. Cu alte cuvinte, *România trimitea*

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 397.

<sup>20</sup> Dr. N. I. Angelescu, *op. cit.*, p. 6.

<sup>21</sup> Iată aci sumele intrate și ieșite din țară, precum și excedentul importurilor în lei :

Anii	Sume intrare în țară (în lei)	Sume ieșite din țară (în lei)	Excedentul importurilor (în lei)
1903	19978430	21039816	— 1061386
1904	12276908	17892175	— 5615267
1905	8296211	14607907	— 6311696
1906	4655812	8888778	— 4232966
1907	6556405	9453341	— 2896936
1908	6154257	10997294	— 4843037
1909	13233823	6204713	+ 7029110
1910	23660832	5585615	+ 18075217
1911	~11224652	3577146	+ 7647506
1912	6394810	6904359	— 509549

\* C. I. N. Angelescu, *op. cit.*, p. 7.



pe piețele străine mărfuri pentru o valoare aproximativ de 735 milioane lei fără a primi în schimb contravaloarea lor, și aceasta datorită, în primul rând, faptului că multe din cumpărările și consumurile produselor străine efectuate de România nu erau înregistrate la importuri. Mulți cetățeni români, bineînțeles, din rîndul claselor avute, călătorind în țările apusene, consumau produse în sume considerabile care se cifrau la zeci de milioane lei. Pentru a acoperi aceste creanțe România trimitea mărfuri fără ca în locul lor să primească la schimb contravaloarea lor. Daunele înregistrate la exportul acestor mărfuri erau deci destul de importante. Pe de altă parte, cum cea mai mare parte a exporturilor românești se efectua pe calea apei și, în general, cu vapoare străine, România trebuia să plătească aceste transporturi. În sfîrșit, cea mai mare parte a excedentelor contribuiau la amortizarea datoriei publice a țării. În 1912, de pildă, România a avut de plătit o anuitate de 98 612 626 lei, sumă ce a fost acoperită în mărfuri. Dealtfel, suma în aur care a ieșit din țară în 1912 a fost de 6 904 359 lei<sup>22</sup>. În 1913 serviciul anuităților datoriei publice române pe piețele Apusului European se ridică la 86 000 000 lei, iar cheltuielile de sejur sau călătorii în străinătate la 40—50 000 000 lei pe an.

*Relațiile comerciale cu diferitele țări în 1911—1914.* Și în această perioadă primul loc în comerțul exterior al României era ocupat de Germania. Urmărind datele statisticii românești, valoarea medie a exporturilor României pe piața germană nu era totuși deosebit de mare. Dimpotrivă, cerealele plasate pe piața acesteia au atins o valoare medie de numai 19 100 000 lei. Chiar și produsele petroliere, de care marele imperiu avea atîta nevoie, n-au înregistrat valori mai mari, datorită taxelor vamale deosebit de ridicate la care erau supuse, România fiind nevoită să-și restringă cu deosebire vînzarea benzinei, pentru care, potrivit unei adrese a „Creditului Petrolifer”, din 30 iunie 1911, trebuia să plătească o taxă vamală de 6 mărci pe suta de kg., adică cu 4 mărci mai mult decît benzină olandeză<sup>23</sup>. Ulterior, Germania a trebuit să consimtă la o micșorare a taxelor sale vamale, tocmai în ideea de a putea dispune de produsele petroliere ale României. De asemenea, animalele și produsele animale exportate pe piața Germaniei erau evaluate la numai 4 100 000 lei. În general, potrivit datelor statisticii române, exporturile României în Germania, în perioada 1911—1914, erau evaluate la peste 35 000 000 lei<sup>24</sup>. După statistica germană<sup>25</sup> însă, valorile erau incomparabil mult superioare, media anuală a exporturilor românești în Germania ajungînd la peste 135 000 000 lei, iar dacă avem în vedere și metalele prețioase valoarea ajungea la 150 000 000 lei. Potrivit aceluiași date ale statisticii germane, cerealele plasate pe piața germană erau evaluate la 102 000 000 lei; această diferență mare provenind din faptul că o cantitate mare de grîne româ-

<sup>22</sup> Dr. I. N. Angelesco, *op. cit.*, p. 9.

<sup>23</sup> Arh. M.A.E., fond Convenții, dosar 2, Lit. G 2, vol. III.

<sup>24</sup> N. Iorga, *Istoria comerțului românesc. Epoca mai nouă*, București, 1929, p. 183.

<sup>25</sup> Diferențele mari între cifrele statistice germane și române se datorau faptului că, pe de o parte Germania importa multe cereale românești prin Belgia și Olanda, statistica română înregistrînd ca țară destinatoare portul către care se trimiteau cerealele românești, pe de altă parte, statistica germană trecea mărfurile importate după adevărata lor țară de origine. (vezi „Bursa”, an. XVI, nr. 680, din 30 august/12 septembrie 1915, p. 551).

nești, dirijate spre Olanda sau Belgia, intra de fapt, tot în Germania; mai mult chiar, adeseori, grâne străine erau considerate la intrarea pe teritoriul Germaniei ca provenind din România.

Cu totul altfel se prezintă importurile României din Germania. În perioada 1911—1914 România a importat din Germania, în primul rînd, produse metalice și mașini, a căror valoare medie ajungea la 95 200 000 lei, ceea ce însemna aproape jumătate din produsele metalice și mașinile importate de România. Printre clienții acestor produse se aflau multe întreprinderi industriale din țară, sucursale sau filiale ale societăților germane. De asemenea, mașinile și aparatele electrice de proveniență germană erau destinate întreprinderilor afiliate societăților *Allemagne Elektrizitätsgesellschaft* (AEG) din Berlin, precum și ale altor societăți. La rîndul lor, industriile petroliere, metalurgice, mecanice, textile și forestiere, susținute în mare parte de capitaluri germane, solicitau în mod constant Germaniei mașinile și piesele de schimb. Dealtfel, întregul material rulant pentru căile ferate, motoarele cu explozie Diesel, ca și majoritatea articolelor de fierărie proveneau tot din Germania. Chiar și armele de război românești (puști, tunuri etc.) erau importate tot din Germania, mai ales de la uzinele Krupp.

Pe locul al doilea la importurile din Germania se situau produsele textile animale sau vegetale și confecțiile, care, în mare parte, erau de o calitate slabă, ele fiind procurate și consumate în genere de masele de muncitori și țărani<sup>26</sup>. Pieile și obiectele confecționate din piele, produsele chimice și medicamentele importate înregistrau valori mult mai mici.

Schimburile comerciale româno-germane au înregistrat valori și mai mari în anii 1914—1915, Germania aprovizionându-se din România cu cantități enorme de grâne și mai ales de petrol. Prin intermediul *Zentraleinkaufsgesellschaft* (Comisia centrală de importuri) din Berlin, care lucra în acord cu *Kriegsgetreideverkehrsanstalt* din Viena și *Kriegsproduktion Aktiengesellschaft* din Budapesta, cele două imperii germane au acționat prompt pentru procurarea produselor cerealiere și petroliere din România, industriile germane și austro-ungare urmînd să furnizeze României produse fabricate, unelte, mașini agricole și textile. În virtutea celor două contracte încheiate cu România, Comisia Centrală de importuri a Germaniei și Austro-Ungariei a și procurat din România grâne pentru o valoare de 550 000 000 lei.

Al doilea partener în comerțul exterior al României era Austro-Ungaria; în baza ultimei convenții comerciale, încheiate în 1909, ea obținuse reduceri însemnate pentru fabricatele ei, inundînd piața României, deși Germania și Austro-Ungaria nu reprezentau pentru produsele românești decît o piață de desfacere secundară. Între 1911—1914, exporturile românești în Austro-Ungaria au atins în medie 145 000 000 lei, ele căpătînd o pondere mai însemnată după izbucnirea războiului mondial, ajungînd la o valoare de peste 339 400 000 lei. Numai grânele românești vindute pe piața austro-ungară au înregistrat între 1911—1914, o valoare de peste 93 500 000 lei, pentru ca în 1915 să atingă 258 000 000 lei. Grânele românești aprovizionau industria morăritului din Timișoara, Arad, Budapesta, dar și populația țărănească din Transilvania care, în mare parte, se hrănea

<sup>26</sup> G. D. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 401.

cu porumbul importat din România. Distilerile de alcool din Transilvania solicitau, la rindul lor, cantități tot mai însemnate de cereale de dincoace de Carpați, din România, oferind prețuri acceptabile. În ceea ce privește comerțul de animale și de produse animaliere cu Austro-Ungaria acesta pierduse mult în importanță, fiind evaluat între 1911—1914, la 6 900 000 lei. Celelalte exporturi românești în industria vecină indicau cantități și valori neînsemnate.

În schimb, exporturile Austro-Ungare pe piața României erau mult superioare, ridicându-se între 1911—1914 la peste 24,30% din totalul importurilor românești. Produsele textile vegetale sau animale, ca și obiectele confecționate se situau pe primul loc. Obiectele metalice și mașinile constituiau a doua categorie mare de importuri din Austro-Ungaria. Uneltele și mașinile agricole din Austro-Ungaria erau mult solicitate de marii proprietari agricoli din România, valoarea lor fiind estimată la 1/2 din mașinile și uneltele agricole importate de România în preajma primului război mondial. Datorită dezvoltării industriei de pielărie din România, importul obiectelor din piele din Austro-Ungaria, care avusese o mare preponderență în deceniile anterioare, și-a pierdut mult din importanță.

*Marea Britanie* ocupă și ea, în perioada premergătoare primului război mondial, un loc important în comerțul exterior al României. Cerealele românești, în special grâul și porumbul, găseau un plasament sigur pe piața Marii Britanii. În anii 1911 și 1912 comerțul între Marea Britanie și România a însumat o valoare de 102 399 480 lei și respectiv 158 047 210 lei, ceea ce însemna o scădere de 30 632 030 lei la import și de 25 405 690 lei la export<sup>27</sup>, scădere care se datora atât evenimentelor militare ce se desfășurau în acel timp în Peninsula Balcanică, dar și acțiunii militare a României din vara anului 1913. Pe de altă parte, micșorarea și scumpirea navlurilor, întreruperea transporturilor în timpul mobilizării, precum și nesiguranța decurgând din starea de război, au fost tot atâtea cauze care au determinat ca exportul cerealelor românești pe piața Marii Britanii să sufere și să se diminueze considerabil, față de anii precedenți. Dacă în deceniul 1891—1900 valoarea medie a grâului exportat în Marea Britanie atingea 70 000 000 lei, ceea ce însemna 27% din totalul exporturilor românești, între 1911—1914 aceasta scade la 45 100 000 lei.

Chiar și petrolul a fost exportat în cantități și valori mult micșorate față de deceniul 1901—1910. Între 1910—1914, de pildă, valoarea medie a petrolului exportat în Marea Britanie a înregistrat numai 13 200 000 lei, dintr-un total de 36 400 000 lei, cu toate că petrolul se transporta și în această perioadă tot pe vase cisterne britanice. Cît privește exportul lemnului, animalelor și produselor animale în Marea Britanie acestea au înregistrat cantități și valori mult inferioare pentru a mai stărui aci asupra lor.

Ca un corolar al situației internaționale din perioada anilor care au precedat izbucnirea războaielor balcanice și importurile României din Marea Britanie au avut de suferit. După încheierea păcii de la București, din 1913, schimburile comerciale dintre cele două țări au început să crească încetul cu încetul, iar prețurile urcate ce se plăteau pe piețele din Occidentul European au fost de natură să stimuleze exportatorii de cereale, care

<sup>27</sup> „Foaia de informațiuni comerciale”, an. XII, nr. 2, din 1 februarie 1915, p. 33—34.

s-au grăbit să profite de situația favorabilă a pieții. În același timp, transporturile maritime în spre Dunăre și Marea Neagră reluându-se au înlesnit mult exportul de produse britanice în România. În întreaga perioadă 1911—1914 România a importat din Marea Britanie mărfuri în valoare medie de peste 61 000 000 lei, ceea ce însemna 12,13% din totalul importurilor ei, în fruntea acestora situându-se produsele textile semifabricate, țesăturile și confecțiile, valoarea lor medie reprezentând 9,30% din totalul importurilor românești. Firele de bumbac folosite de industria țesăturilor și tricotajelor din România erau importate din Marea Britanie în proporție de peste 50%; la fel și țesăturile din lână. În schimb, tricotajele și articolele de modă erau importate în cantități și valori mult reduse, datorită tocmai dezvoltării acestei industrii în țară. O pondere însemnată la importul din Marea Britanie o dețineau produsele metalice, mașinile și cărbunele, valoarea lor medie, între 1911—1914, atingând peste 29 200 000 lei. Cărbunele și cocsul importat de România din Marea Britanie era evaluat, după statisticile britanice, în medie, la 12 000 000 lei, față de numai 6 600 000 lei între anii 1900—1910. La rândul lor, uneltele și mașinile agricole utilizate pe scară întinsă mai ales în Dobrogea și în Moldova meridională au marcat creșteri importante față de deceniul anterior.

Deși schimburile comerciale dintre Marea Britanie și România nu au înregistrat, în perioada 1911—1915, valori importante, în schimb marina de mărfuri britanică continua să predomine în apele Dunării de Jos în aval de Brăila și în Marea Neagră. Aproape 40% din produsele românești exportate pe calea maritimă erau încărcate pe vapoare engleze; în medie, între 1911—1915 acestea au transportat peste 1 800 000 tone<sup>28</sup>.

Schimburile comerciale cu Franța au rămas în deceniul al doilea al secolului nostru și pînă la izbucnirea războiului mondial aproape staționare. Întocmai ca și Marea Britanie, Franța nu a întreprins aproape nimic pentru a-și asigura un loc fruntaș pe piața românească. Datorită tarifului vamal prohibitiv, exporturile românești în Franța reprezentau cantități și valori mici. Insistențele guvernului român pe lângă guvernul francez în scopul obținerii unei reduceri a taxelor vamale au rămas fără rezultat. Promovînd o politică protecționistă, guvernul francez nu s-a abătut de la tariful său nici chiar pentru produsele petroliere de care Franța avea mare nevoie, deși producția societăților franceze în România se ridica la 12% din producția totală. În fața unui atare regim vamal produsele petroliere românești erau nevoite să caute alte piețe de desfacere și anume în Belgia, Olanda și, mai cu seamă, în Italia.

În general, valoarea globală a exporturilor românești în Franța în această perioadă era evaluată, după statisticile române, în medie, la 37 400 000, ceea ce însemna numai 6% din totalul exporturilor. În cadrul acestora, produsele petroliere, care după 1907 au marcat unele creșteri însemnate, erau totuși departe de a se situa la un nivel menit să acopere necesitățile Franței. În 1913, de pildă, exportul produselor românești în Franța s-a ridicat la numai 62 910 887 lei<sup>29</sup>, din care aproape 30 000 000 lei se datorau exportului petrolului și derivatelor lui. Celelalte

<sup>28</sup> G. D. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 411—412.

<sup>29</sup> Dr. Ernest Ene, *Relațiunile comerciale și financiare dintre România și Franța*, București, 1928, p. 3.

articole destinate pieții franceze — lemn, animale și produse animale — erau exportate pe scară și mai redusă.

În ceea ce privește importurile românești din Franța, potrivit datelor statistice românești, acestea au marcat o importantă creștere, fiind evaluate, în perioada respectivă, la 34 100 000 lei <sup>30</sup>, reprezentând 6% din totalul importurilor românești. Comparativ cu exporturile Germaniei în România, evaluate în perioada respectivă la 186 800 000 lei și cu cele ale Austro-Ungariei, evaluate la 128 000 000 lei (cele două imperii furnizând României peste 58,7% din produsele lor), exporturile franceze ne apar, totuși, destul de reduse. Întocmai ca și în perioada precedentă, produsele finite și semifabricate din Franța, împreună cu confecțiile, ocupau primul loc la importuri, valoarea lor medie fiind de 13 000 000 lei. De asemenea, confecțiile, atât de căutate de femeile din clasele și păturile avute din România, au atins, în perioada 1911—1914, o valoare medie de 3 700 000 lei, fără a mai aminti aici articole de mercerie și tricotaaje importate în România în valori și mai reduse. Chiar și produsele metalice, ca și uneltele de orice fel exportate de Franța în România, aveau valori inferioare celor din deceniul 1891—1900, fiind evaluate, între anii 1911—1914, în medie, la 4 000 000 lei, din care vehiculele și instrumentele mecanice de precizie reprezentau 1 800 000 lei <sup>31</sup>. La rindul lor, importurile de produse și fructe coloniale din Franța, comparativ cu deceniul anterior, erau și acestea mult inferioare, fiind depășite de cele din Austro-Ungaria și chiar din Italia.

În general, schimburile comerciale ale României cu Franța în 1913, ultimul an normal pînă la izbucnirea primului război mondial, reprezentau 9,47% din valoarea exporturilor și 5,7% din cea a importurilor <sup>32</sup>.

Așadar, Franța ocupa un loc staționar în comerțul exterior al României. Balanța comercială cu Franța era totuși activă, România exportînd mai mult.

*Belgia* ocupa, an de an, un loc fruntaș în comerțul cu România, ea aprovizionîndu-se, întocmai ca și în deceniile anterioare, cu importante cantități mai ales de cereale. Dealtfel, 1/3 din cerealele importate pe piața belgiană proveneau din România.

Potrivit datelor statistice exporturile românești în Belgia în anii 1911—1914, reprezentau în medie 37% din totalul exporturilor, dintre care numai valoarea grînelor se ridica la peste 186 000 000 lei, dintr-un total de 200 700 000 lei de importuri. Belgia primea, așadar, mai mult de 40% din grînele pe care România le exporta pe piețele din Europa. Cît privește exportul petrolului și al derivatelor lui pe piața belgiană acesta reprezenta valori inferioare care, luate la un loc, nu depășeau în medie 5 000 000 lei.

Importurile belgiene pe piața românească cunosc, la rindul lor, în această perioadă o ușoară creștere, înregistrînd o valoare medie de 16 800 000 lei. În ordinea importanței, produsele metalice, mașinile și uneltele se situau pe primul loc, totalizînd o valoare medie de 13 500 000 lei, după care urmau produsele textile și chimice, sticlăria etc.

<sup>30</sup> *Ibidem.*

<sup>31</sup> *Ibidem.*

<sup>32</sup> *Ibidem.*



Exportul românesc în *Italia* în anii 1911—1914 a înregistrat și el valori importante. Îndeosebi cerealele și produsele petroliere au atins în 1912 o valoare de circa 170 000 000 lire. Evenimentele din 1913, dar mai ales izbucnirea războiului mondial, au adus perturbări în relațiile comerciale dintre cele două țări. Cu închiderea Dardanelelor, comunicația dintre cele două țări fiind întreruptă, exportul românesc în *Italia* a fost stopat aproape cu totul. În general, exportul cerealelor a marcat o scădere importantă față de anii precedenți. În 1914 *Italia* a importat cereale pentru 328 700 000 lire, față de 568 900 000 lire în 1913 și de 630 000 000 lire în 1912, de unde rezultă o scădere de peste 240 000 000 lire, față de 1913 și de 301 000 000 lire, ceea ce înseamnă aproape 50% față de 1912. Această scădere s-a datorat în cea mai mare parte, importului de porumb, care în 1914 s-a micșorat cu 85%, față de importul din 1912.

În general, între 1912—1914 *Italia* a importat din România 502289 tone în 1912, 319 447 tone în 1913 și numai 154 384 tone în 1914. În ceea ce privește porumbul, ea a importat 302 647 tone în 1912, 81 177 tone în 1913 și numai 43 735 tone în 1914. De asemenea, *Italia* a importat între 1911—1914, următoarele cantități de petrol și derivate: <sup>33</sup>

	Petrol (tone)	Benzină (tone)	Reziduri (tone)
1912	352841	147367	333490
1913	242229	104646	466292
1914	39963	6342	385019

Dacă petrolul, inclusiv benzina, au fost în acești ani în continuă scădere, în schimb, rezidurile (motorină, uleiuri, parafină etc.) au ocupat peste 90% din importul total al Italiei.

În ceea ce privește importurile, principalele produse importate de România din *Italia* continuau a fi colonialele, materialele textile, metalele și fabricațiunile metalice, a căror valoare medie se ridica, după statistica română, la peste 28 000 000 lei și la peste 20 000 000 lei după statistica italiană <sup>34</sup>.

Convenția comercială cu *Italia* votată încă în 1907 s-a prelungit pînă la 18/30 decembrie 1918 <sup>35</sup>.

*Olanda*, puțin cunoscută înainte de 1900 pe piața românească, devine după această dată una din principalele cumpărătoare ale produselor românești. Astfel, dacă în perioada 1900—1910 ea a procurat din România mărfuri pentru o medie anuală de 5 770 000 lei, din care cerealele reprezentau 5 400 000 lei, în perioada 1911—1914 a cumpărat în medie pentru o valoare de 42 900 000 lei, dintr-un total al exporturilor României în *Olanda* în valoare de 59 200 000 lei. Cantități importante de grîne românești treceau prin Amsterdam și Rotterdam în Germania. Pe de altă parte, deși flota ei comercială necesita cantități însemnate de combustibil, *Olanda* nu a importat petrol din România, în perioada 1911—1914.

<sup>33</sup> „Foaia de informațiuni comerciale”, an. XII, nr. 4, din 1 martie 1915, p. 109.

<sup>34</sup> G. D. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 416.

<sup>35</sup> Arh. M.A.E., fond Convenții, dosar 2, Lit. I.5, vol. III.

decît pentru o valoare medie de 400 000 lei. În aceeaşi perioadă de timp, participările olandeze în investiţiile de petrol român erau, de pildă, în 1914 de aproape 100 000 000 lei. Aproape toate acţiunile de la „Astra Română” aparţineau capitaliştilor din Olanda.

Cît priveşte schimburile comerciale cu *Rusia*, acestea şi-au pierdut mult din importanţă în primele decenii ale secolului al XX-lea. Dacă în 1902 exporturile României în Rusia erau evaluate la 5 586 400 lei, în 1912 ele crescuseră extrem de puţin, fiind evaluate doar la 6 225 700 lei<sup>36</sup>. În schimb, importurile României din Rusia se ridicau în 1912 la 16 535 823 lei. Balanţa comercială a României era deci deficitară, ea importînd din Rusia aproape de două ori mai mult decît exporta.

O parte importantă a comerţului exterior al României se efectua şi pe pieţele Orientului. Cum România se afla în imediata apropiere a acestor ţări (Turcia, Bulgaria, Serbia, Grecia), schimburile comerciale cu acestea s-au intensificat în primele decenii ale secolului al XX-lea, mai precis pînă în preajma primului război mondial. În afara cerealelor, pe aceste pieţe îşi găseau plasament şi o bună parte a produselor industriei româneşti.

Exporturile României (de pildă) au cunoscut în perioada 1911—1914 o creştere ascendentă. Numai exportul făinei de grîu pe piaţa Turciei a fost, în 1912, de 304 499 tone, dintr-un total de 75 025 000 tone, ceea ce însemna 40,6%. Un debuşeu important pe piaţa Turciei găseau, de asemenea, petrolul şi derivatele lui. De unde în 1910 exportul de petrol în Turcia era de 29 950 tone, în 1912 se dublează, ajungînd la 58 008 tone. Întreprinderea „Steaua Română” avea constituite depozite pentru produse petroliere la Smyrna. România exporta, de asemenea, pe piaţa Turciei produse din lemn, avînd antrepozite la Iaffa şi Constantinopol. În general, Turcia absorbea importante cantităţi de mărfuri, a căror valoare a crescut de la 16 700 000 lei în deceniul 1901—1910 la 25 500 000 lei în perioada 1911—1914.

Turcia continua să furnizeze României mai ales produse coloniale (cafea, fructe, tutun), a căror valoare medie se ridica, în perioada 1911—1915, la peste 13 500 000 lei<sup>37</sup>.

*Egiptul*, care înainte de 1900 nu figura în statistica de vamă românească decît pentru o sumă neînsemnată (exportul României contribuind doar cu 4 la mie la totalul importurilor egiptene), devine la începutul secolului al XX-lea şi mai apoi un cumpărător important al produselor româneşti. În perioada 1910—1914 exportul şi importul României pe piaţa Egiptului cunosc un progres simţitor, exceptînd anul 1912 cînd, faţă de 1911, acesta a marcat o scădere datorită închiderii Dardanelelor şi a crizei financiare care a survenit în Egipt, ca urmare a evenimentelor din Balcani.

Printre principalele produse româneşti exportate în Egipt la loc de frunte se situa petrolul cu derivatele lui. În 1913, de pildă, România a exportat în Egipt 102 314 tone petrol, dintr-un total de 135 540 tone, ceea ce înseamnă 76,6%, acesta scăzînd însă în 1914 la aproape jumătate (54 858 tone), datorită reînchiderii Dardanelelor. În general, România

<sup>36</sup> *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 466.

<sup>37</sup> C. Antonescu, *op. cit.*, p. 46; vezi şi G. D. Gioriceanu, *op. cit.*, p. 414.

trimitea pe piața Egiptului de 4 ori mai mult petrol decât Rusia, a cărei cotă parte pe piața Egipteană nu era decât de 266 la mie, cota parte a României fiind de 641 la mie, ceea ce însemna că România trimitea pe piața Egiptului aproape de 4 ori mai mult decât Rusia și de 7 ori mai mult decât Statele Unite. România exporta în Egipt, de asemenea, făină, în 1913 ea a exportat 26 332 tone, ceea ce însemna 13,8% din importul total al Egiptului, acesta scăzând în 1914 la numai 14 981 tone, respectiv 11,2%, scădere ce se datora nu numai războiului, dar și puternicei concurențe pe care făina românească o întâmpina, pe de o parte, din partea celei bulgare, care beneficia de un navlu mai ieftin, pe de altă parte a concurenței franceze, care accepta condiția de predare la termen fix.

Egiptul constituia un deuseu deosebit de important și pentru produsele lemnoase, România exportând, în perioada 1911—1914, în medie 6 638 tone, reprezentând aproximativ 24% din importul total al Egiptului, și 7 816 tone în 1913. Produsele lemnoase românești întâmpinau o oarecare concurență pe piața Egiptului din partea Suediei, ale cărei produse erau superioare celor românești, ele având, totodată, la dispoziție condiții de transport mai favorabile decât cele românești. În general, exportul României în Egipt în anii 1911—1914 s-a dublat, valoarea lui ridicându-se, de la 13 milioane lei în 1910, la peste 28 milioane în 1913. Cu reînchiderea Dardanelor în 1914 s-a întrerupt orice comunicație între România și Egipt, mișcarea comercială dintre cele două țări încetind pe întreaga perioadă a desfășurării primei conflagrații mondiale.

*Bulgaria*, ca țară vecină, figura și ea printre principalii cumpărători ai produselor românești, mai ales pentru sare, petrol și lemn, importurile ei din România fiind evaluate în 1912 la 8208597 lei, reprezentând 1,28% <sup>38</sup>; în același timp Bulgaria importa produse de lemn în valoare de 2 300 000 lei <sup>39</sup>. La rîndul ei, România importa din Bulgaria produse în valoare de 2048021 lei, reprezentând 0,32% din totalul importurilor.

*Serbia* se număra și ea printre principalii parteneri de comerț ai României. Valoarea exportului României în Serbia în 1912 (an pentru care deținem date) era evaluată la 1697112 lei, reprezentând 0,97% din valoarea totală a exporturilor românești. Cît privește importul României din Serbia, acesta era de numai 510 385 lei, respectiv 0,08% din totalul importurilor românești.

Mult mai dezvoltate au fost în această perioadă schimburile comerciale cu *Grecia*, grînele românești găsind pe piața acesteia un considerabil deuseu; la fel și produsele lemnoase din Carpații Moldovei. Navele grecești adaptate pe motorină contribuiau activ la transportul masiv mai cu seamă al produselor petroliere românești, flota comercială a Greciei participînd într-o măsură însemnată la mișcarea comercială din porturile fluviale și maritime românești.

Cît privește importul României din Grecia acesta consta, ca și mai înainte, din uleiuri, grăsimi, coloniale, fructe meridionale, conserve alimentare și produse de cofetărie, piei, curelărie, materii minerale, industrie

<sup>38</sup> „Foaia de informațiuni comerciale”, a. XII, nr. 29, p. 467.

<sup>39</sup> Dr. I. N. Angelesco, *op. cit.*, p. 34.

ceramică etc. Balanța comercială cu Grecia era defavorabilă României, datorită nu numai importului mai mare, dar, în parte, și evaluărilor nereale ale unor articole (ca uleiul de măsline, lămiile și zahărul), al căror preț a fost după 1900 în continuă creștere.

În general, comerțul exterior al României a înregistrat în ajunul izbucnirii primului război mondial un salt important, ca urmare, pe de o parte, a sporirii producției agricole, iar pe de altă parte, bogățiilor subso-lului, inclusiv a unor produse ale industriei în dezvoltare (alimentare, petroliere, forestiere etc.). Cu toate acestea, România era tributară țărilor puternic dezvoltate pentru majoritatea produselor fabricate (mașini industriale, agricole și piese de schimb ale acestora) aduse, mai ales, din Germania și Austro-Ungaria, cele două imperii dominând piața internă românească. Importul masiv de fabricate afecta în mod serios economia țării, care nu putea exporta atâtea produse agricole, petroliere etc. încât să-și poată procura (din import) toate mașinile finite necesare societății.

Comerțul exterior al României se rezuma, în preajma izbucnirii primului război mondial, în a exporta mărfuri ieftine și voluminoase, în mare parte, produse agricole și petroliere, realizate cu munca a milioane de țărani aserviți, importând în schimb mașini și, în general, articole finite pentru interesul și confortul celor bogați, obținute prin muncă mecanizată și personal puțin.

## ASPECTS CONCERNANT LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA ROUMANIE À LA VEILLE DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

### *Résumé*

Dans cette étude on met en évidence le fait que les échanges commerciaux de la Roumanie ont enregistré un progrès important avant le déclenchement de la première guerre mondiale. Néanmoins, la Roumanie était tributaire envers les pays développés d'Occident et du centre européen pour la plupart des produits manufacturés (outillages industriels, machines agricoles, pièces détachées) importés notamment d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie, qui dominaient le marché roumain. L'importation massive de produits manufacturés affectait sérieusement l'économie du pays qui ne pouvait pas exporter les céréales et le pétrole nécessaires pour se procurer les machines et les produits finis sollicités surtout par les riches.

L'auteur conclut qu'en réalité le commerce extérieur de la Roumanie à la veille de la première guerre mondiale se résumait à l'exportation de produits bon marché et volumineux (d'habitude des céréales, du bois, du pétrole et ses dérivés) et à l'importation de produits finis ou manufacturés, obtenus au moyen du travail mécanisé, effectué par un nombre réduit d'ouvriers.

# INSTALAREA CABLULUI SUBMARIN CONSTANȚA— CONSTANTINOPOL ȘI CONVENȚIA ROMÂNNO-GERMANĂ DIN 1899

CONSTANTIN PARASCHIV

La prima vedere s-ar părea că instalarea și exploatarea unui cablu submarin este o problemă pur tehnică, una dintre acele înlesniri în viața social-economică, apărută odată cu revoluția industrială. Cîți dintre noi, citind în presa cotidiană știrea lansării unui nou cablu submarin, cu posibilitatea de transmitere simultană a sute și poate mii de impulsuri între un țărm și altul, mai gîndesc astăzi la eventuale implicații politice ale evenimentului? Faptul, dacă este reținut, este înregistrat în conștiința contemporanilor ca o simplă creștere a numărului, și așa impresionant, al mijloacelor de comunicare în noua revoluție științifică și tehnică pe care o trăim.

Nu tot astfel se prezentau lucrurile și în urmă cu un secol.

Cea de a doua jumătate a veacului trecut constituie o perioadă de adevărată „internaționalizare” a activității umane. Dezvoltarea mijloacelor de comunicație, a contactelor interumane, sporirea căilor de transmitere a știrilor și de circulație a ideilor crează tot mai mult indivizilor sentimentul că aparțin aceleiași lumi. După 1870, presa joacă un rol tot mai însemnat în viața social-politică. La originile acestui fenomen au stat transformările tehnice produse în industria jurnalistică, dar și efectele procesului de alfabetizare ca și o multiplicare a mijloacelor de difuzare a cuvîntului tipărit. Către 1890—1900, imaginea străinului și a străinătății poate fi fixată prin utilizarea ilustrațiilor fotografice, iar clișeele în culori fac din suplimentele ilustrate ale marilor cotidiane puternice mijloace de vehiculare și cunoaștere a imaginii „celuilalt”.

De asemenea, crearea și sporirea neîncetată a liniilor telegrafice au permis apariția marilor agenții de presă, care contribuie într-o măsură extraordinară la răspîndirea știrilor de pretutindeni. Necesitățile de informare ale unei activități economico-comerciale tot mai internaționalizate determină, la rîndul lor, o neconținută creștere și diversificare a mijloacelor de comunicare. Dar, pînă la completarea liniilor telegrafice cu legăturile peste mări și oceane și realizarea, în pragul secolului nostru, a unui sistem telegrafic aproape mondial, trecuse o jumătate de secol.

La 1840, în Camera Comunelor se făcea prima propunere privind legarea Marii Britanii de continent, printr-un cablu scufundat în Canalul Mîneei. Deși mijloacele tehnice, cu deosebire cele legate de izolarea firului, nu au permis imediată realizare a proiectului, ideea a prins și în cel de al 5-lea deceniu al secolului trecut multe încercări s-au făcut, atît în Europa,

cît și în Statele Unite. În 1845, un mic cablu subacvatic era deja în funcțiune între malurile Hudsonului<sup>1</sup>. Era perioada de început cînd totul trebuia gîndit, proiectat, experimentat, trebuiau construite însăși mașinile care să confecționeze cablul, nemaivorbind de precaritatea mijloacelor de submersiune a firului telegrafic.

Progresul însă își are legile sale. În ciuda greutăților inerente în orice început, în septembrie 1851 inginerul englez Crampton instalează primul cablu în Canalul Minecii și de la 13 noiembrie, același an, serviciul telegrafic între Anglia și Franța va fi deschis.

Cu vastele sale posesiuni coloniale peste mări și oceane, guvernul englez a intuit de la început marea utilitate a noului mijloc de comunicație și a subvenționat diverse societăți și companii pentru confecționarea și instalarea cablurilor submarine. Aceasta, cu deosebire după ce în 1861 comisia însărcinată de guvernul britanic cu efectuarea unei anchete asupra viitorului cablurilor submarine și-a publicat raportul său<sup>2</sup>, în care își manifesta deplina încredere în eficiența noii tehnici de comunicare.

Apoi lucrurile avansează rapid. În 1869 se stabilea legătura definitivă între insulele britanice și Statele Unite, concomitent numeroase cabluri fiind instalate în jurul Europei, pînă în Africa, Orientul Apropiat și apoi către India și Extremul Orient, la fel către și între statele Americii de Sud.

România, devenită independentă, se înscrie, după cum se cunoaște, pe o linie de dezvoltare și modernizare internă, de consolidare a statutului său internațional, de menținere a păcii și statu-quo-ului în zona sud-est europeană. Generația Unirii Principatelor și a Independenței, constituită din oameni pricepuți, instruiți în școlile Apusului, patrioți autentici, caută să sincronizeze ritmurile de dezvoltare ale țării cu cele ale statelor înaintate din Occident, căci aveau conștiința apartenenței țării lor la ceea ce se numea „spiritul european” nu numai prin poziția geografică dar, mai ales, prin ceea ce întreprindeau.

În aceste condiții, nu este de mirare faptul că, între măsurile și proiectele privind dezvoltarea diferitelor ramuri ale administrației și economiei se întilnește și cel referitor la instalarea unui cablu submarin, care să lege noul port Constanța, cu importantul centru politic și comercial care era Constantinopolul.

În ianuarie 1879, cu autorizația ministrului de interne Ion C. Brătianu, Direcția generală a poștelor și telegrafelor se adresa legației române din capitala otomană, spre a se propune guvernului turc instalarea unui cablu submarin Constanța—Constantinopol. Propunerea părții române pornea de la ideea că, întrucît noua cale de comunicație va folosi ambelor state, atît cheltuielile pentru instalarea și întreținerea cablului cît și veniturile ce se vor realiza, se vor împărți în mod egal între cele două guverne.

Deși inițial Carateodori Pașa, ministrul de externe otoman, s-a arătat favorabil propunerii legației române, totuși a amînat un răspuns formal. La 22 mai ministrul otoman încă nu avea un răspuns definitiv din partea guvernului său, însă îl informa pe C. Balașiu, însărcinatul cu afaceri ale

<sup>1</sup> La Grande Encyclopédie, vol. VIII, Paris, p. 631—640.

<sup>2</sup> Board of Trade, Report of the joint committee appointed by the Lords of the Committee of pany, to inquire into the construction of submarine telegraph Cables, Londra, 1861.



legației române, că, după părerea sa, realizarea unui cablu submarin Constanța—Constantinopol va trebui să aștepte vremuri mai bune, căci finanțele imperiului otoman nu erau în măsură să acopere cheltuielile necesare. O lună mai târziu, Carateodori Pașa adresa o notă legației române prin care făcea cunoscută opinia Direcției generale a poștei și telegrafelor otomane, potrivit căreia nu era indicată o colaborare între cele două guverne în instalarea cablului propus și era mai potrivită concesionarea executării și exploatării cablului către o societate particulară<sup>3</sup>.

Interesat în realizarea acestei moderne căi de comunicație, guvernul român intră în vederile administrației otomane și, prin Direcția generală a poștelor și telegrafelor, propune serviciului turc similar, în septembrie 1879, un proiect de convenție în acest sens. De altfel, reprezentanți ai Direcției generale a poștelor și telegrafelor din România inițiaseră chiar unele sondaje pe lângă societățile occidentale specializate în confecționarea, instalarea și exploatarea cablurilor submarine. În 1879, două societăți au răspuns dorințelor guvernului român: societatea „The India Rubber-Gut-taperka Telegraph Company”, care s-a oferit să furnizeze și să instaleze cablul la prețul de 945 000 franci, și „Eastern Telegraph Company” care prelua concesiunea instalării, întreținerii și exploatării cablului dacă i se garanta în primii 20 de ani un trafic anual minim de 112 500 franci și o treime din traficul de tranzit<sup>4</sup>.

Cu toate acestea, nici în această variantă, guvernul otoman nu se arată interesat să se treacă la punerea în practică a propunerii românești. În ianuarie 1881, Ministerul afacerilor externe de la București adresa o notă lui Dumitru Brătianu, ministrul român în capitala otomană, în care își manifesta nedumerirea față de faptul că trecuse mai bine de un an de când propusese un proiect de convenție părții otomane și nici un răspuns oficial nu primise încă, „Or, schimbul de corespondență telegrafică între România și Turcia prin Bulgaria antrenează actualmente dificultăți și cheltuieli considerabile, mai ales iarna. A recurge la liniile rusești sau austriece, aceasta ar fi egal cu a condamna administrația românească la pierdere de timp și de bani”, se menționa în notă, indicându-se noi intervenții pe lângă autoritățile otomane în vederea obținerii unui răspuns favorabil<sup>5</sup>.

Stăruințele legației române vor rămâne, în continuare, fără rezultat, administrația otomană lăsînd să se înțeleagă că motive de ordin financiar o împiedică să dea curs propunerii românești. Într-adevăr, situația grea a finanțelor otomane, devenită dezastruoasă în urma războiului abia încheiat, era o realitate. Dar nu mai puțin adevărat era și faptul că Poarta otomană nu resimțea o nevoie acută pentru această legătură telegrafică căci, prin poziția sa geografică remarcabilă, se găsea deja prinsă în fluxul legăturilor internaționale existente la acea vreme. Astfel, instalarea cablului submarin Constanța—Constantinopol va fi aminată pentru mai târziu, în fapt pentru două decenii.

Către sfîrșitul secolului, tot mai mult România apărea ca un factor însemnat în această parte a continentului. Un rol important în determinarea relațiilor sale externe îl dețîn legăturile și interesele economice. Acum

<sup>3</sup> Arh. M.A.E., fond „Constantinopol”, vol. 304, doc. din 12 iulie 1879.

<sup>4</sup> „Le mouvement économique”, vol. II (1905), nr. 10, p. 306.

<sup>5</sup> Arh. M.A.E., loc. cit., doc. din 29 ianuarie 1881.

se pun bazele unei concepții proprii de politică comercială. Reunirea Dobrogei oferea posibilitatea ieșirii la calea largă a mării. Dezvoltarea transporturilor, și în primul rînd a căilor ferate, constituia o preocupare de prim ordin. În noiembrie 1895 se punea în circulație trenul expres săptămînal Ostende—București—Constanța, cu legătura de la țărîmul belgian, prin vapor, la Londra și, de asemenea, de la Constanța la Constantinopol. Or, acest lucru a fost posibil numai după ce statul român a construit podul de la Cernavodă.

Pe plan extern, sfîrșitul secolului aduce cu sine o remarcabilă accentuare a penetrației germane în Imperiul otoman și Orientul Apropiat. Evident că această realitate era privită cu cea mai mare îngrijorare de către Anglia și Rusia, state cu mari și constante interese în evoluția Problemei Orientale.

Acestea sînt, în expresia lor cea mai generală, condițiile în care, în 1898, se reia problema instalării cablului Constanța—Constantinopol. De data aceasta, interesul real al statului român, pentru această nouă cale de comunicație, intră în congruență cu cel al unei mari puteri — Imperiul german. În acel an are loc vizita împăratului Wilhelm II în Imperiul otoman și Orientul Apropiat, prilej cu care suveranul german proclamă solemn la Damasc că „Împăratul germanilor este prietenul celor 300 de milioane de musulmani împrăștiati pe pămînt”<sup>6</sup>. Se pare că, în pregătirea acestei vizite, diplomația germană definitivase proiectul unei noi căi de comunicație Berlin—Constantinopol prin România, căci Wilhelm obține în cursul vizitei promisiunea sultanului Abdul Hamid pentru instalarea cablului submarin Constanța—Constantinopol<sup>7</sup>.

Într-adevăr, cîteva luni înaintea acestei vizite, la 10 iulie 1898, se semnase, la Constanța, de către Mihai Pherekide, ministrul de interne și I. I. C. Brătianu, ministrul lucrărilor publice, pe de o parte, și general Victor de Podbielski, secretar de stat la Departamentul poștelor germane, pe de altă parte, un protocol, în baza căruia s-a pregătit apoi „Proiectul de lege pentru instalarea unei comunicații telegrafice directe între Berlin—București—Constantinopol, precum și a schimbului de colete poștale prin trenuri și vapoare speciale între Germania, România și Turcia”. După trecerea sa prin corpurile legiuitoare, în martie 1899 se semnează la Berlin convenția germano-română. Principalele prevederi ale convenției erau: înființarea unui tren zilnic, accelerat și de poștă, între Berlin și București, via Lemberg—Burdujeni, care va circula de două ori pe săptămîină și între Buzău și Constanța spre a fi în legătură, prin intermediul Serviciului Maritim Român, cu Constantinopolul. O nouă linie telegrafică se va stabili între București și Berlin, prin Galiția. Această linie telegrafică se va prelungi de la București la Constanța și de acolo, printr-un cablu submarin, la Constantinopol. Construirea cablului se va face de către o societate particulară care va căpăta dreptul de concesiune pe timp de 30 de ani, guvernul român acordînd societății cablului o subvenție anuală de 50 000 lei<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> M. Baumont, *L'Europe de 1900 à 1914*, Paris, 1966, p. 127.

<sup>7</sup> Arh. M.A.E., Fond „Convenții”, Problema 6, G2, vol. I, Adresă a lui Al. Beldiman către M.A.E. din București, la 23 noiembrie 1898.

<sup>8</sup> Dezbaterile Senatului, nr. 37 din 12 martie 1899, p. 415—416; vezi și Monitorul Oficial nr. 280 din 21 martie/2 apr. 1899, p. 9857—9862.

Constatăm, prin urmare, că problema instalării cablului era inclusă într-un adevărat sistem de legături pe cale ferată, telegrafice și poștale între Germania și Orientul Apropiat, căci liniile germane nu se opreau la Constantinopol, ci erau deja adinec implantate în Asia Mică. Al. Beldiman, ministrul român la Berlin, scria într-un raport al său : „Germania este interesată a avea o legătură telegrafică directă și sigură cu Constantinopolul și Asia Minoră, legătură care să fie independentă de Ungaria, mai cu seamă însă de statele balcanice, precum și de bunul plac turcesc”<sup>9</sup>.

Diplomatul român avea perfectă dreptate. El sesizase corect interesul deosebit al Germaniei ca, într-un moment de maximă creștere a influenței sale în Orientul Apropiat, să-și creeze o cale de comunicație directă — feroviară, poștală și telegrafică — cu Constantinopolul. Or, România se situa, din punct de vedere geografic, pe direcția cea mai scurtă între Berlin și capitala otomană, căci ușor se poate constata pe harta continentului că o linie aproape dreaptă unește Berlinul, Bucureștiul și Constantinopolul. Acestei realități i se adăuga și alta, tot atât de importantă. De la 1883, statul român făcea parte din Tripla Alianță. Pentru politicienii berlinezi aceasta prezenta un avantaj categoric față de nesiguranța legăturilor prin atât de zbuciumata regiune balcanică.

În aceste condiții, nu este de mirare că presa oficială și oficioasă germană a acordat un întins spațiu relatărilor privind semnarea convenției româno-germane, prezentînd pe larg conținutul și importanța sa, avînd totodată cuvinte de laudă la adresa progreselor obținute de statul român cu deosebire după cucerirea independenței, ca și asupra mersului ascendent al relațiilor româno-germane<sup>10</sup>.

Era evident că înființarea unei linii de comunicație directă Berlin — Galiția — București — Constanta — Constantinopol reprezenta încă o cale de penetrare a influenței și intereselor germane în sud-estul continentului și în Orientul Apropiat.

Nici realizarea practică a unui asemenea proiect părea că nu va întâmpina greutăți, căci Austro-Ungaria era, după Germania, cel de al doilea stîlp al alianței Puterilor Centrale, iar România, membră și ea a aceleiași grupări politice, avea interese bine precizate în această privință, legate de necesitatea dezvoltării relațiilor sale externe și a comerțului, neuitînd nici avantajele materiale ce decurgeau din poziția sa de țară de tranzit pe noua cale de comunicație internațională.

Întreaga acțiune în vederea pregătirii și ratificării convenției a fost dusă de către guvernul liberal, condus de D. A. Sturdza. Nu va surprinde deci manifestarea unor critici la adresa convenției, venite din partea adversarilor politici. C. Mille, cunoscut pentru antidinastismul său la acea dată, publică un articol intitulat *Agencia nemțească Carol I*<sup>11</sup>, văzînd în aranjamentul încheiat cu Germania încă un exemplu de „înfeudare” a statului român față de interesele Berlinului. Era, evident, o exagerare. De asemenea, conservatorii, fideli principiului potrivit căruia ceea ce întreprindeau

<sup>9</sup> Bibl. Acad. R.S.R., Arh. „D. A. Sturdza”, VI, Acte 20, raport al lui Al. Beldiman către D. A. Sturdza.

<sup>10</sup> Vezi „National-Zeitung” nr. 160 din 9 martie 1899, „Berliner Neueste Nachrichten” nr. 116 din 9 martie 1899, „Kölnische Zeitung” nr. 187 din 8 martie 1899.

<sup>11</sup> „Adevărul” din 12 martie 1899.

adversarii trebuia combătut, au adus și ei critici convenției. Acestea vizau mai ales condițiile concesionării cablului. Nu bănuiau la acea dată că, de fapt, lor le va fi dat, cițiva ani mai târziu, să patroneze inaugurarea acestuia. Astfel, Lascăr Catargiu, fruntaș conservator, se arăta indignat în ședința Senatului<sup>12</sup> de „neprevăderea” liberalilor care acordaseră „supravegherea cablului unei puteri străine, pe cînd noi plătim pentru ~~ace~~ cablu 50 000 lei anual pe timp de 30 de ani”. Dar lucrurile nu se prezentau tocmai așa, căci articolul V al convenției prevedea în mod expres că dreptul societății concesionare de a fixa cablul pe pînîntul românesc, la Constanța, se acorda „fără nici un prejudiciu pentru drepturile de suveranitate teritorială ale României”. De asemenea, exploatarea firului telegrafic și a cablului pe teritoriul românesc urma a aparține Direcției poștei și telegrafelor din București. Mai mult, același art. V prevedea ca statutele societății concesionare să fie aprobate de guvernul român și de către cel german.

Guvernul liberal studiase bine realitățile vremii în materie. Astfel putuse constata că autoritățile statale se fereau să-și lege teritoriile prin cabluri submarine, căci asemenea situații puteau să dea loc la dificultăți administrative sau tehnice care ușor se convergeau în divergențe politice. Cît privește subvenția de 50 000 lei, trebuie menționat că art. VI al convenției prevedea că, în cazul în care veniturile societății, provenite din taxele telegramelor transmise prin noul cablu, ar depăși cifra de 50 000 lei pe an, subvenția pe care trebuia să o acorde guvernul român urma a fi redusă cu 5 000 lei pentru fiecare 10 000 lei excedent. Guvernul de la București avea toate motivele să creadă că serviciul telegrafic român va realiza excedente bugetare însemnate, din taxele de tranzit ale telegramelor. Căci era de presupus că o bună parte din telegramele provenind nu numai din Germania, dar și din Suedia, Norvegia, Danemarca, Belgia, Olanda vor fi îndruncate pe noua cale, mai modernă și mai directă. Și dacă se mai adaugă și faptul că noua linie telegrafică se lega de la Constantinopol cu liniile către Asia Mică și Extremul Orient, atunci cu atît mai mult se putea sconta că sporul de venituri era realizabil, taxele de tranzit pentru asemenea telegrame fiind simțitor superioare celor pentru telegramele europene. Iar și nu trebuie uitat că, la acea dată, telegraful forma principalul și cel mai rapid mijloc de comunicație, indispensabil în lumea tot mai grăbită a afacerilor și afaceristilor. Unei scrisori plecată din Singapore îi trebuiau 40 de zile pentru a ajunge la Berlin și cu încă 40 zile — eventualul răspuns — se ajungea la aproximativ trei luni pentru un prim contact de afaceri, ceea ce, evident, nu mai era de conceput în pragul secolului XX.

Mai important încă decît linia telegrafică era noul tren direct Berlin—București—Constanța. Cele două trenuri existente anterior circulau doar o dată pe săptămînă, fiind și foarte scumpe, trenuri de lux, fără serviciu de poștă și coletărie. Or, noul tren era zilnic și avea vagoane pentru poștă și coletărie. În plus, element deosebit de important într-o epocă de neconținută creștere a vitezei, noua cale ferată scurta durata drumului. Astfel, distanța dintre Berlin și București era parcursă pe noul traseu în 35 de ore, cu perspectiva de a fi scăzută cu încă 5 ore, în momentul în care Austro-Ungaria va da acestui tren calitatea de „expres” pe teritoriul

<sup>12</sup> Dezbaterile Senatului, nr. 40 din 16 martie 1899, p. 525.

său. De asemenea, d'stanța dintre Londra și București, care se parcurea în 66 de ore, pe vechea rută Ostende—Colonie—Passau—Viena—Vircio-rova, putea fi acoperită în numai 34 de ore. Iar prin intermediul Serviciului Maritim Român, noua legătură Berlin—Constantinopol era acoperită în 48 de ore, în loc de 64 pe linia Viena—Belgrad—Sofia.

Pentru administrația românească nu erau de neglijat nici taxele de tranzit, obținute din serviciul de poștă și coletărie, căci și din acest punct de vedere Germania ocupa unul dintre primele locuri nu numai pe continent, dar și în lume. Astfel, spre exemplu, în 1898 expediția de scrisori din principalele țări ale lumii prezenta următoarele cifre: SUA — 2 599 607 000 scrisori, Anglia — 1 834 200 000, Germania — 1 395 406 000, Franța — 908 106 000, Austria — 715 349 000. La cărți poștale, traficul a fost: Germania — 509 534 000, S.U.A. — 498 271 000, Anglia — 336.000 000, Austria — 229 671 000, Italia — 69 763 000, Franța — 55 531 000. Traficul de colete a înregistrat următoarele cifre: Germania — 156 899 000, SUA — 83 200 000, Anglia — 61 263 000, Austria — 55 764 000, Franța — 41 314 000 <sup>13</sup>.

În sfârșit, nu trebuie uitat nici faptul că, pînă la deschiderea acestor noi căi de comunicație, legăturile statului român cu Europa Occidentală erau la discreția vecinilor austro-ungari, care, nu de puține ori, luau măsuri vexatorii împotriva tranzitului românesc. Așa s-a întîmplat în mai multe rinduri cu transportarea unor furnituri militare pentru armata română sau chiar cu presa și alte publicații românești, care nu erau admise dincolo de Carpați, din teama cercurilor conducătoare de la Viena și, mai ales, Budapesta, în fața neconținutei amplificări a mișcării naționale a românilor din dubla monarhie. De altfel, după cum se exprima însuși generalul Victor de Podbielski în cursul tratativelor cu Al. Beldiman, cercurile conducătoare maghiare erau foarte nemulțumite de convenția română-germană „deoarece linia telegrafică directă cea mai importantă care va lega Germania și o parte din țările apusene cu Orientul nu va trece prin teritoriul lor” <sup>14</sup>. Tot astfel, gazeta „Le Courier des Balkans”, ce apărea la Sofia <sup>15</sup>, atrăgea atenția ministrului bulgar al lucrărilor publice asupra convenției româno-germane, apreciind că în urma deschiderii acestei noi căi de comunicație călătorii europeni pentru Constantinopol vor prefera acest drum mai scurt, în detrimentul căilor ferate bulgare.

Prin urmare, avantajele decurgînd din noua convenție nu erau numai de ordin material. Căile ferate, poșta și telegraful cunoscuseră importante progrese pe teritoriul românesc, însă ele nu deveniseră încă „un inel indispensabil al marelui trafic internațional”, așa cum se exprima D. A. Sturdza. Or, tocmai aici, în legătură cu o cale mare, internațională, de comunicație și în atragerea pînă țara noastră a unei părți a tranzitului comercial și telegrafic european cu Orientul stă de fapt însemnătatea convenției. Pe bună dreptate, într-un articol referitor la noua convenție, cotidianul bucureștean „Universul” conchidea: „Cu cît rolul nostru de intermediari va deveni mai întins și mai activ, cu atît va crește și însemnătatea politică a statului nostru” <sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Cf. „Voința Națională” din 25 martie 1899.

<sup>14</sup> Arh. M.A.E., *loc. cit.* „Raport al lui Al. Beldiman către D. A. Sturdza din 29 septembrie 1898.

<sup>15</sup> „Le Courier des Balkans” din 18 martie 1899.

<sup>16</sup> „Universul” din 14 martie 1899.



Prin noua cale de comunicație ce se deschidea, cele două mari lucrări — podul de la Cernavodă și portul Constanța — urmau a produce țării toate foloasele ce și-au promis de la ele cei care le-au plănuț. Să ne aducem aminte că, cu deosebire în a doua jumătate a secolului trecut, românii au știut să facă din articularea propriilor deziderate la interese europene o adevărată politică de stat. Or, în cazul pe care-l analizăm avem a face cu intercalarea căilor ferate, poștei și telegrafului român într-un lanț de comunicații menit a lega Centrul și Nordul Europei cu Orientul. Așa cum seria „Voința Națională”, organul de presă al liberalilor, „nu putem fi decit bucuroși cind, prin relațiuni foarte profitabile nouă pe terenul material, interesăm în mod constant, la pașnica noastră viețuire și propășire Occidentul civilizat al Europei”<sup>17</sup>.

La 1 mai 1899, deci la mai puțin de două luni de la semnarea convenției româno-germane, a fost pus în circulație trenul accelerat Berlin-București. De asemenea, în toamna aceluiași an, s-a dat în exploatare firul telegrafic direct București-Berlin.

În vederea instalării cablului submarin, guvernul român s-a adresat societății germane „Osteuropäische Telegraphengesellschaft”, constituită chiar în acea perioadă cu sprijinul băncii de Dresda. În conformitate cu articolul V al convenției româno-germane, statutele noii societăți trebuiau aprobate de cele două guverne. Astfel, la 16 iunie 1899 Consiliul de Miniștri al României a avizat statutele, iar la 4 noiembrie, același an, societatea germană adresează guvernului român cererea în vederea obținerii formale a concesiunii instalării cablului.

Nu tot astfel au decurs lucrurile și în privința obținerii acordului autorităților otomane pentru instalarea cablului submarin. Căci acesta, plecînd de la Constanța trebuia să atingă țărmul otoman la Constantinopol. Or, la acea dată, a atinge Turcia însemna a atinge mari interese europene.

Societatea germană concesionară a cablului a făcut demersurile necesare pe lingă autoritățile otomane. Încă la 2 februarie 1899 — deci cu o lună înaintea semnării convenției româno-germane — ministrul român în capitala otomană, Tradafir Djuvara, informa că societatea engleză „Eastern Telegraph Company” a potestat contra concesiunii pe care Poarta avea în vedere să o acorde societății germane<sup>18</sup>. În virtutea convenției pe care administrația otomană o încheiase cu menționata companie engleză, în aprilie 1884, aceasta avea dreptul de prioritate pentru orice nouă concesiune de cablu telegrafic ce s-ar fi construit între porturi otomane sau între un port turcesc și altul străin. Cîteva zile mai tîrziu, sir N. O’Conor, ambasadorul Marii Britanii la Constantinopol, face și el o intervenție scrisă pe lingă guvernul otoman în același sens.

Începe acum o relativ îndelungată dar insistentă acțiune diplomatică a Germaniei la Constantinopol pentru a obține acordul Porții otomane la instalarea cablului. Paralel, guvernul român urmărește cu atenție eforturile întreprinse de ambasada germană pe malurile Bosforului și, prin propria sa legăție, insistă pe lingă autoritățile otomane în același sens. Diplomația germană se baza în această întreprindere pe influența puter-

<sup>17</sup> „Voina Națională” din 26 martie 1899

<sup>18</sup> Arb. M A E, loc. cit., doc. din 2 februarie 1899.



nică ce ajunsese să exercite în Imperiul otoman pe promisiunea verbală, pe care însuși sultanul o făcuse împăratului Wilhelm în 1898, ca și pe poziția personală a baronului Marschall, ambasadorul german, care se bucura de mare trecere pe lângă sultanul Abdul Hamid. Dar, la rîndul său, ambasadorul englez exercita o tot atît de susținută presiune asupra Porții, căutînd să împiedice realizarea acestei noi căi de comunicație și, totodată, de penetrație germană în Orient. Evident că, din aceleași motive, nici Rusia nu vedea cu ochi buni această acțiune regizată de Germania și, în plus exista și temerea că noul cablu ce se proiecta avea să facă concurență companiei engleze menționate.

În fața acestei situații, turcii nu au altă ieșire decît tradiționala lor politică de tergiversare. Numesc o comisie tehnică, menită a studia problema, în fapt pretext de amînare a deciziei. Totuși, sub presiunea continuă a ambasadorului german, ca și a guvernului român cu care, în acea epocă, Turcia avea tot interesul de a întreține relații cît mai strînse, administrația otomană se vede nevoită a intra în tratative cu societatea germană concesionară a cablului.

Tratatul, din motivele arătate, s-au prelungit cîtiva ani. Abia în octombrie 1904 s-a semnat convenția dintre societatea germană și autoritățile otomane. A. Em. Lahovary, noul ministru român la Constantinopol, informînd despre sfîrșitul acestei afaceri, releva și el faptul că tratativele duraseră atît de mult datorită opoziției ambasadorului englez. Însăși aprobarea pentru instalarea cablului pe tărîmul turcesc s-a dat de către autoritățile otomane concomitent cu anunțarea prelungirii cu încă cinci ani a concesiunii cablului Odesa-Constantinopol<sup>19</sup>. Era aceasta o simbolică compensație pentru societatea engleză de cabluri telegrafice care, oricum, nu ar fi fost în măsură să-și valorifice dreptul de prioritate, căci nu putea obține acordul guvernului român pentru fixarea cablului la Constanța.

În sfîrșit, în primăvara anului următor avea loc instalarea și intrarea în funcțiune a cablului. Inaugurarea acestuia s-a efectuat în cadrul unor festivități mai ample, organizate în mai 1905 la Constanța. Astfel, concomitent, avea loc intrarea în funcțiune a noului vapor „România”, precum și a primului post de telegrafie fără fir în portul Constanța. De asemenea, erau date în exploatare noi dotări ale portului ca, spre exemplu, rezervoare de țiței și instalații de descărcare din vagoane cisternă.

Duminică 28 mai orașul-port, împodobit de sărbătoare, și-a primit oaspeții, veniți din diverse părți ale țării. Carol I, membrii guvernului, reprezentanții corpurilor legiuitoare, ai diverselor instituții centrale și municipalități, presa, au asistat mai întîi la luarea în primire, de către Serviciul Maritim Român, a noului vas de linie „România”. Prin intrarea în serviciu a noului vas, linia maritimă românească de călători se prelungea pînă la Smirna, pe coastele Asiei Mici. Cu prilejul inaugurării, suveranul României a ținut să releve însemnătatea punerii în valoare a căilor maritime pentru comerțul românesc: „Statornicia noastră, izbînzile oștirii și jertfele ce țara și-a impus ne-au deschis căile nemărginite ale mării. Într-un timp scurt, am întemeiat serviciul nostru maritim, ale cărui vase au cîntea să ducă steagul național departe, peste valurile furtunoase ale oceanului. Drunurile de fier, podul peste Dunăre și portul Constanța au

<sup>19</sup> Idem, doc. din 14 octombrie 1904.

atras comerțul internațional și multe state au făcut deosebite convenții cu țara spre a înlesni tranzitul lor. În această privință trebuie să fim datori Imperiului german, care a îndreptat traficul și serviciul său poștal și telegrafic prin țara noastră, dându-ne astfel dovadă măgulitoare de încredere în administrația noastră”<sup>20</sup>.

De altfel Carol I a căutat să imprime manifestațiilor de la Constanța caracterul unui omagiu la adresa Germaniei. După cum observa reprezentantul francez în România, deși noul vas de linie era construit în șantierele navale franceze de la St. Nazaire, totuși, în toastul său, suveranul României nu a amintit nimic despre aceasta<sup>21</sup>.

Între alte manifestări organizate în acea zi la Constanța, a avut loc și o defilare a veteranilor de la 1877. De menționat că acestora li s-a alăturat și un turc dobrogean care la 1877, firește, luptase în cadrul armatei otomane. Insolita sa prezență alături de veteranii români a fost primită cu multă simpatie de asistență<sup>22</sup>.

A doua zi, luni 29 mai, oficialitățile prezente au asistat la instalarea primului segment al cablului. Acesta a fost prins la țărmul românesc și pus în legătură cu firul aerian de pe uscat. Cablul, în lungime de 377 km se afla la bordul unui vas specializat al societății concesionare care, începând de a doua zi, urma a derula firul telegrafic și a-l fixa pe fundul mării, pînă la Constantinopol. Un document comemorativ, redactat într-un frumos stil românesc de către arhitectul Grigore Cerchez, director general al poștelor și telegrafelor, act ce s-a zidit în locul de prindere a cablului la țărm, atesta faptul că s-a pus „pe malul Mării Negre, în noul port Constanța, piatra de temelie, hotar de unde a pornit lanțul de sîrmă, purtător al gîndului care, străbătînd marea, va lega țărmul României cu acela al Împărăției Otomane și precum vasele române, pornite de la același liman, străbătînd mările, duc în ținuturi depărtate bogățiile izvorite din îmbelșugata noastră țară, sau pornite din țări străine, tot astfel acest lanț va duce gîndul rominesc peste țări și mări, menit fiind a lega împărățiile apusului cu cele, mai depărtate, ale răsăritului”<sup>23</sup>.

Pe acest segment de cablu, prin intermediul rețelei aeriene deja existente și folosind aparatura de transmisie-recepție aflată la bordul vasului specializat s-au transmis primele telegrame. De fapt a fost un schimb de telegrame între Carol I, Wilhelm II și Abdul Hamid, în care se reafirmau bunele relații dintre cele trei state, ca și satisfacția pentru noua cale de comunicație.

Kiderlein-Wächter, ministrul Germaniei la București, și baronul Marschall, ambasadorul german la Constantinopol, invitați la aceste manifestări, erau în centrul atenției oficialităților române. Cu deosebire față de acesta din urmă, guvernul român nutrea o vie recunoștință, căci se poate afirma că ministrul german în capitala otomană fusese piesa principală în obținerea iradei (decret imperial) pe care sultanul o dăduse cu numai cîteva zile înainte și prin care se recunoștea naționalitatea aromână din Turcia europeană, egală în drepturi cu celelalte naționalități creștine

<sup>20</sup> „Conservatorul” din 30 mai 1905.

<sup>21</sup> Arh. Statului București, Secția microfilme, Franța, Histoire des Affaires Étrangères, Archives diplomatiques, Roumanie, Rola 25, cadre 454—456

<sup>22</sup> „Adevărul” din 3 iunie 1905.

<sup>23</sup> „Conservatorul” din 31 mai 1905.

din imperiu <sup>24</sup>. De altfel, însăși obținerea acordului Porții pentru instalarea cablului se datora, în cea mai mare măsură, activității aceluiași diplomat german. Sentimente asemănătoare erau afirmate și din partea germană. Astfel, în telegrama sa către Carol I, împăratul german menționa: „Nătrese împreună cu tine speranța că această legătură, a cărei importanță economică egalează importanța politică, va contribui să apropie și mai mult încă popoarele noastre și să strângă în mod și mai intim relațiunile noastre reciproce” <sup>25</sup>.

Fixarea cablului pe fundul mării s-a făcut, în continuare, fără dificultăți. Pe țărmul turcesc, cablul a fost ancorat în punctul Kilios, la o distanță de 342 km de punctul de inersiune de la Constanța, lungimea firului telegrafic scufundat fiind de 358 km. Cablul a fost pus la o adâncime maximă de 549 m și la o distanță față de țărmul bulgar variind între 18 și 100 km. De la punctul Kilios s-a instalat un fir aerian în lungime de 37 km până la stația telegrafică centrală din capitala otomană <sup>26</sup>. Construcția acestui fir a fost încheiată la 20 iulie 1905 când a avut loc și marcarea oficială a terminării instalării cablului la Constantinopol.

La ceremonia de la Biroul central telegrafic din Pera au asistat numeroși demnitari otomani, reprezentanți ai ambasadei germane și ai legăției române din Constantinopol, precum și ai societății constructoare a cablului. Hussein Hassib efendi, directorul general al departamentului otoman al poștelor și telegrafelor a menționat în discursul său faptul că noua linie de comunicație era destinată a facilita corespondența și relațiile comerciale ale tuturor țărilor „și cu deosebire cele ale Turciei cu Germania și România. Această antrepriză este cu atât mai demnă de apreciere cu cât ea va servi nu numai dezvoltării comunicațiilor între țări dar, de asemenea, a întărit relațiile de bună amicitie existente de lungă vreme între guvernul imperial și guvernele acestor țări” <sup>27</sup>.

Din iulie 1905, cablul telegrafic submarin Constanța—Constantinopol a intrat în funcțiune, guvernul român atingându-și obiectivele sale, atât economice cât și politice, legate de înființarea acestei noi căi de comunicație. Împrejurările realizării sale sînt semnificative și pentru ilustrarea ideii potrivit căreia, de cele mai multe ori evenimente mărunte, aproape de istorie locală, capătă cu totul alte dimensiuni atunci cînd vin în atingere cu mari interese europene sau cu cele ale unei mari puteri. Pe de altă parte, instalarea cablului, în fond o relativ simplă operație tehnică de dezvoltare a comunicațiilor, nu s-a putut finaliza, așa cum s-a văzut, decît după o acerbă concurență între interesele marilor puteri în această zonă, cu deosebire în Imperiul Otoman.

Realizarea acestei lucrări se încadrează organic în acțiunea de dezvoltare și modernizare a căilor de comunicație în România, la sfîrșitul secolului XIX și începutul celui următor.

Punerea în practică a prevederilor convenției româno-germane din 1899 și intercalarea căilor ferate, a poștei și telegrafului român ca segment

<sup>24</sup> C. Paraschiv, *Incidentul de la Ianina — un episod al relațiilor româno-otomane în „Revista de istorie”*, tom 39, nr. 10/1986, p. 947—62

<sup>25</sup> „Adevărul” din 3 iunie 1905.

<sup>26</sup> „Le mouvement économique”, p. 307 — 308.

<sup>27</sup> „The Levant Herald and Eastern Express” din 21 iulie 1905; vezi și Arh. M A E, loc. cit., doc. din 21 iulie 1905.

al unei mari căi de comunicație între Europa apuseană și Orientul Apropiat poate fi considerată, în același timp, drept una din numeroasele ipostaze ale rolului pe care spațiul românesc l-a avut în decursul istoriei de intermediar și punte de legătură între Occident și Orient. Căci situarea geografică a românilor în Carpați și la Dunăre nu în toate timpurile și împrejurările a fost sinonimă cu viețuirea lor într-un spațiu așezat „în calea tuturor răutăților”.

## L'INSTALLATION DU CÂBLE SOUS-MARIN CONSTANȚA— CONSTANTINOPLÉ ET LA CONVENTION ROUMANO- ALLEMANDE DE 1899

### *Résumé*

Après la conquête de l'Indépendance d'Etat de la Roumanie, l'une des mesures préconisées par le gouvernement libéral pour le développement des différentes branches de l'administration et de l'économie fut celle de l'installation d'un câble sous-marin qui reliât le nouveau port de Constanța à l'important centre politique et économique qui était Constantinople. Pour diverses raisons, la proposition du gouvernement roumain ne trouve pas dès le début un écho favorable sur les rivages du Bosphore. Vers la fin du siècle, l'intérêt réel de la Roumanie pour cette nouvelle voie de communication est de plain-pied avec celui de l'une des plus grandes puissances — l'Empire allemand. Celui-ci désirait créer une nouvelle voie de communication entre Berlin et Constantinople, plus courte et à la fois plus moderne, indépendamment de l'instabilité des États balkaniques. Évidemment, le nouveau système de communication constituait, en même temps, une nouvelle voie de pénétration de l'influence allemande en Orient. Dans ces conditions, la conclusion de la Convention roumano-allemande a lieu en mars 1899; les principales stipulations de celle-ci étaient : 1. La création d'une course ferroviaire quotidienne entre Berlin et Bucarest, via Lenberg—Burdujeni, qui deux fois par semaine devait circuler aussi entre Buzău et Constanța pour maintenir la liaison, par l'intermédiaire du Service Maritime Roumain, avec Constantinople; 2. Une nouvelle ligne télégraphique allait être construite entre Bucarest et Berlin, à travers la Galicie; 3. La nouvelle ligne télégraphique se prolongeait de Bucarest à Constanța et de là, par la câble sous-marin, jusqu'à Constantinople. La mise en fonction de la nouvelle course ferroviaire, de même que l'installation de la ligne télégraphique sont réalisées en 1899. L'installation du câble aura lieu à peine en 1905. La réalisation de cette nouvelle voie de communication eut pour l'État roumain une importance non seulement économique, mais aussi politique. En effet, l'intégration de la voie ferrée, de la poste et du télégraphe roumain à une chaîne de communications destinée à relier le centre et le nord de l'Europe à l'Orient était non seulement lucrative, mais en même temps une manière d'éveiller l'intérêt de l'Occident pour la stabilité et son progrès propus.

## DOCUMENTAR

### PREOCUPĂRI PRIVIND MODERNIZAREA ȘI TRANSFORMAREA PORTULUI CONSTANȚA ÎN PORT NAȚIONAL (1878—1900)

VALENTIN CIORBEA

După secole de stăpînire străină regiunea dintre Dunăre și Marea Neagră se reunea cu vechea Românie în 1878 conform voinței marelui majorității a populației. Se finaliza, astfel, o realitate istorică în cadrul căreia provincia transdunăreană păstrase pe toată perioada dominației otomane legături cu celelalte teritorii românești, iar de la mijlocul secolului al XIX-lea se orientase direct către Principate și România. Reunirea realiza un act de dreptate ireversibil și pe deplin corespunzător aspirațiilor tuturor românilor, după cum se preciza și-n proclamația domnitorului Carol adresată dobrogenilor.

„Noi luăm astăzi în stăpînire provincia Dobrogea care devine și este țară românească și, transmițîndu-vă domneasca noastră salutare vă urăm ca această zi să devie pentru această parte a României, începutul bunului traiu și al înfrățirii între fiii aceleiași țări”<sup>1</sup>.

Prin acest moment istoric complex, locul și rolul portului Constanța în istoria poporului român capătă semnificații și consecințe deosebite. Redeschizînd statului român ieșirea liberă la Marea Neagră, Constanța și regiunea din dreapta Dunării crea pieței naționale românești „noi orizonturi”, după cum sublinia N. Iorga<sup>2</sup>, menite a așeza România pe locul ce-l merita în cadrul comerțului european, a contribui la întărirea independenței și creșterea prestigiului ei internațional.

Punerea în valoare a acestor avantaje s-a realizat treptat fiind necesare eforturi politice, financiare și materiale deosebite.

După 1878 își face loc tot mai mult o concepție politico-economică nouă de reorientare a comerțului spre căile fluviale și mai ales maritime, sintetizată admirabil de Mihail Kogălniceanu. Adresîndu-se în anul 1885 membrilor Camerei deputaților marele om politic arăta că : „Noi care am părăsit porturile noastre, debușeele noastre maritime și fluviale, trebuie să revenim acum la ele; trebuie să consacram toată activitatea noastră ameliorării lor, să facem în acest scop toate sacrificiile posibile și să mergem chiar pînă la limitele imposibile. Aceste sacrificii ne vor fi înapoiate

<sup>1</sup> Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească, București, 1928, 345—346.

<sup>2</sup> N. Iorga, Istoria comerțului românesc. Epica mai nouă, București, 1929, p. 180.

însutit. Să îndreptăm drumurile de fier spre porturile noastre (...) să înlocuim exportățiunea noastră pe uscat prin exportățiunea noastră pe apă”<sup>3</sup>.

Prințul Carol aprecia în corespondența cu tatăl său că portul Constanța va fi de mare importanță pentru viitorul comercial al României. Opinii asemănătoare au mai exprimat I. C. Brătianu, C. A. Rosetti și Mihai Eminescu.

În cadrul acestei politici noi, se pune problema reorganizării pe baze moderne a portului Constanța, legarea trainică a acestuia cu căile de transport ale țării și crearea serviciului maritim român. Toate acestea apar ca elemente ale unui plan politic și economic ce preocupa principalii oameni politici ai vremii, menit a da o nouă sudură între căile de comunicație terestre și cele maritime, a rezolva dificultățile pe care România le avea în domeniul transporturilor pe la Sulina. Scos de sub controlul Comisiei Europene a Dunării, care prin activitatea ei leza suveranitatea și independența României și îngreuna activitatea porturilor dunărene, construcția și modernizarea portului Constanța era în extremis o măsură destinată a întări independența economică și a respinge amestecul străin în afacerile interne ale țării noastre.

Pentru început autoritățile române au inițiat acțiuni în scopul cunoașterii realităților regiunii din dreapta Dunării, și în acest context, a situației portului Constanța.

Din ordinul Ministerului de Război, locotenent-colonelul Ioan Murgescu, reputat ofițer de marină, a alcătuit un raport referitor la situația porturilor maritime pe care l-a înaintat eșalonului la 2 august 1878<sup>4</sup>.

La început Ioan Murgescu descrie situația construcțiilor portuare existente la Constanța. Astfel, portul avea un dig de 250 m spre nord și unul de 50 m spre sud. Pe mal exista un cheu lung de 4000 m pe care se găsea calea ferată. După aprecierea lui Murgescu în port nu puteau intra mai mult de 20 bastimente ce ancorau lângă digul mare și cheu întrucât numai în aceste zone se găsea o adâncime de 20 picioare. În mijlocul bazinului și în dreptul digului mic adâncimea apei era de numai 6—8 picioare.

Pe bună dreptate Ioan Murgescu aprecia că portul Constanța nu era decât un mic port în care se realiza o încărcare limitată iar vapoarele trebuiau să vină la date fixe pentru a putea intra în port.

Pentru a deveni un port corespunzător, locotenent-colonelul Ioan Murgescu propunea cel dintâi proiect de construcție și modernizare a portului Constanța după reunire. După opinia autorului era necesar să se construiască un dig la nord de cel puțin 600 m iar la sud unul asemănător. Trebuiau efectuate ample lucrări de dragaj pentru a realiza în bazin o adâncime de 24 picioare. Ioan Murgescu propunea de asemenea înființarea unui staționar și a căpităniei, precum și a altor servicii portuare absolut necesare<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Cf. I. D. Popovici, *Necesitatea mării și organizării porturilor noastre*, Galați, 1924, p. 6—7.

<sup>4</sup> *Documente privind istoria militară a poporului român*, iulie 1878 — noiembrie 1878, București, p. 6.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 7.



Spre deosebire de locotenent-colonelul Ioan Murgescu care vedea în Constanța principalul port maritim al țării, colonelul Ștefan Fălcoianu, șeful Statului Major al armatei <sup>6</sup>, era de altă părere.

Într-un raport înaintat Ministerului Afacerilor Străine la 19 octombrie 1878 referitor la studiul realizat de el în Dobrogea, Ștefan Fălcoianu aprecia că Ezerul—Razelm prezenta cele mai bune condiții pentru a deveni principalul port maritim al țării. Fălcoianu considera că oricâte sacrificii s-ar face în portul Constanța, acesta nu va putea fi niciodată organizat spre a oferi comerțului maritim românesc un adăpost, mai cu seamă în timpul furtunilor.

Raportul semnală că lucrările executate de Compania engleză înainte de 1878 erau cu totul insuficiente, fiind necesare mari sacrificii pentru ca portul Constanța să devină corespunzător. Fălcoianu aprecia că digul de nord existent constituia un obstacol în dezvoltarea portului, că desființarea lui va costa mai mult decât construirea altuia. În raport se preciza că liniile ferate erau bine dispuse, magaziiile și atelierul de reparații corespunzătoare.

Ștefan Fălcoianu își exprima opinia că un studiu special va dovedi dacă Ezerul—Razelm va fi mai profitabil pentru un port maritim.

La 18 octombrie 1879 sosea la Constanța domnitorul Carol, unde a stat trei zile, timp în care s-a preocupat de problema oportunității dezvoltării portului.

În lucrarea referitoare la Dobrogea publicată în anul 1879 de baronul W. d'Hogguer <sup>7</sup> se aprecia că dacă se vor da Constanței proporții mai însemnate, se vor construi noi magazine, atât la Constanța, cât și la Cernavodă, și se vor spori numărul vagoanelor de transport, este aproape sigur că negustorii și armatorii vor prefera din nou portul Constanța.

Autorul își exprima convingerea că nu va trece mult timp și Constanța va dobîndi importanța reală pentru navigația și comerțul românesc.

Alegerea Constanței pentru a deveni principalul port maritim al țării s-a datorat unor argumente favorabile de natură locală, regională și națională. Între factorii locali hotărîtori au fost: orientarea terenului, altitudinea litoralului și adîncimea mării, relativ corespunzătoare. Din punct de vedere regional Constanța se află, după cum se știe, la capătul celei mai scurte distanțe care unește Dunărea cu Marea Neagră. Rațiunile naționale s-au găsit în nevoia de a exporta produse ale economiei românești, de a întări și crea noi legături în plan internațional menite a consolida independența politică a statului român.

După efectuarea studiilor prezentate mai sus și cunoașterea realităților existente în portul Constanța se impuneau rezolvate cîteva probleme stringente ce decurgeau din prevederile articolului 51 al Tratatului de la Berlin <sup>8</sup>. Conform celor stabilite de Marile puteri România se substituia Turciei în ceea ce privește lucrările publice și alte întreprinderi de asemenea natură.

<sup>6</sup> Biblioteca Academiei, Manuscrise, Arhiva D. A. Sturdza, XVI, Varia, doc. 183, f. 24.

<sup>7</sup> Baron d'Hogguer, *Renseignement sur la Dobrodja. Son état actuel, ses ressources et son avenir*, București, 1879, p. 37.

<sup>8</sup> Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria românilor dintre Dunăre și Marea. Dobrogea*, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1879, p. 276.

Se impunea răscumpărarea liniei ferate și a instalațiilor existente, reconstrucția și modernizarea portului, legarea printr-o linie ferată și construire peste fluviu a unui pod trainic.

Noile condiții au determinat firma engleză să se intereseze de vânzarea căii ferate Constanța—Cernavodă precum și a instalațiilor portuare. Încă pe timpul desfășurării lucrărilor Congresului de pace de la Berlin, reprezentantul Companiei engleze a cerut delegației române răscumpărarea valorilor pe care aceasta le deținea în Dobrogea, sperînd desigur să obțină un preț avantajos<sup>9</sup>.

Pînă la perfectarea tranzacției, între autoritățile române și conducerea Companiei s-a încheiat o convenție privitoare la transportul mărfurilor și a corespondenței.

Documentele cercetate arată că englezii erau deosebit de atenți în apărarea intereselor ce le aveau la Constanța. Încercînd să obțină un teren aflat în stăpînirea Companiei necesar unor lucrări de sistematizare, Primăriei Constanța i s-a condiționat afacerea de plata sumei de 10 000 lei. Totodată se solicita ca guvernul să dea o declarație formală că tranzacția nu va prejudicia transferarea proprietăților către statul român în caz de vânzare sau la expirarea concesiunii.

Pentru evaluarea lucrărilor executate de Compania „Danube and Black Sea Railway Company Limited” în portul Constanța, guvernul român a delegat pe inginerii C. Olănescu și Iorceanu<sup>10</sup>.

Cei doi ingineri au lucrat la Constanța între zilele de 4 și 10 februarie 1881, studiînd lucrările portuare. După cum reiese din raportul întocmit, nu s-a putut realiza o evaluare precisă întrucît planurile lucrărilor nu le-au fost puse la dispoziție de funcționarii companiei engleze. Din studiu reiese că o parte a lucrărilor executate în anii anteriori de Companie nu mai existau fiind distruse de apele mării. Porțiuni din digul de nord erau deteriorate, estacada și cheul aveau pereții distruși și înlocuiți cu lemn.

Estimarea lucrărilor s-a făcut la prețurile cu care se puteau executa astfel de construcții în anul 1881, ținîndu-se cont de starea reală a acestora. Raportul informa că evaluarea nu s-a depărtat prea mult de realitate întrucît sumele cheltuite de Compania engleză s-au ridicat, după cum reiese dintr-o dare de seamă, la 744.155 lire sterline, adică 18.752.706 lei noi.

Cifra maximă pe care raportul o propunea pentru răscumpărarea lucrărilor era de 13 355 881 lei, după cum urmează<sup>11</sup>:

1. Calea ferată Cernavodă-Constanța	7.000.000 lei
2. Portul Constanța	3.823.800 lei
3. Casele Companiei	424.000 lei
4. Magaziile de cereale cu uneltele și mașini	1.761.281 lei
5. Aprovizionări efectuate pînă în ziua revizuirii	145.000 lei
6. Terenuri proprietate Companiei	59.000 lei
7. Căi de garaj și diverse aparate	142.800 lei
<hr/>	
Total=	13.355.881 lei

<sup>9</sup> Georgeta Lungu, *Dezvoltarea portului Constanța de la 1860 la primul război mondial*, în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, 2, Constanța, 1983, p. 213.

<sup>10</sup> Din *tezaurul documentar dobrogean*, București, 1988, p. 84—85.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 85.

În încheiere raportul propunea să se vadă în estimare o cifră maximă, rezultată din evaluarea făcută în bloc și aproximativă. Totodată se informa Ministerul Lucrărilor Publice că în baza concesiunii acordată de guvernul otoman Companiei, statul român nu putea construi nimic fără consimțământul proprietarilor.

Problema a fost adusă în dezbaterile parlamentare unde, îndeosebi, I. C. Brătianu și M. Kogălniceanu au argumentat solid necesitatea răscumpărării lucrărilor, act în care au văzut un pas important în modernizarea transporturilor și întărirea independenței țării.

În ședința Senatului din 3 martie 1882 I. C. Brătianu arăta că: „Plăminii, gura prin care să respire și respiră România este portul românesc Kiustengea la mare și Kiustengea are să fie și cetatea apărării României, cu ea avem să ne punem în raport cu lumea întreagă, prin ea vom avea cea mai mare cale de comunicațiune a comerțului nostru (...) Vom cheltui încă 16,20 sau 25 milioane, cât va trebui să facem port și podul peste Dunăre pe care trebuie să le facem și cu aceasta vom da dovadă cea mai puternică Europei că sintem o națiune puternică și că la noi (vine) viitorul Orientului întreg”<sup>12</sup>.

Prestigioase și influente periodice ca „România”, „România liberă” ș.a. au desfășurat o adevărată campanie în vederea răscumpărării liniei ferate și a lucrărilor portuare, efectuarea modernizării și legării lor cu restul liniilor de transport.

Pe baza dezbaterilor, Adunarea Deputaților a promulgat la 21 mai 1882 „Legea privind răscumpărarea de către statul român a căii ferate Cernavodă—Constanța și a lucrărilor din portul Constanța, concesionate în 1857 Companiei „Danube and Black Sea Railway Company Limited”<sup>13</sup>.

Conform articolului 1 guvernul român era autorizat de a cumpăra liberă de orice sarcini, calea ferată Cernavodă—Constanța cu toate dependențele sale și atenanțele sale de orice natură cu tot materialul mișcător; lucrările din portul Constanța cu toate căile și atenanțele sale, toate drepturile și privilegiile acordate companiei de către guvernul otoman, atât pe calea ferată cât și pentru port”<sup>14</sup>.

Articolul 2 preciza că statul român intra în proprietatea deplină și absolută odată cu achitarea sumei de 16.800.000 lei plătită în aur.

După cum se stipula în lege, întreaga sumă se procura prin emisiune de rentă amortizabilă 5 la sută conform prevederilor legale în vigoare referitoare la emisiuni prin subscriere publică.

Contractul dintre statul român reprezentat de colonelul Nicolae Dabija și delegatul Companiei engleze s-a perfectat la 9 noiembrie 1882.

Bunurile răscumpărate au fost grupate în trei liste. În prima (A) erau cuprinse cheiurile, digurile, magaziiile și casele din port și orașul Constanța, Medgidia, Cernavodă, ambarcațiunile, mașinile și instalațiile portuare, terenurile aflate în proprietatea Companiei la Constanța și pe traseul căii ferate.

A doua listă (B) enumăra calea ferată, liniile de garaj, gările, linia telegrafică, depourile, atelierele de reparații, parcul de locomotive și vagoane.

<sup>12</sup> I. C. Brătianu, *Acte și cuvîntări*, vol. VII, București, 1913, p. 276.

<sup>13</sup> Din *tezaurul documentar dobrogean*, p. 88.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 89.

Ultima listă (C) specifica mașinile și uneltele fiecărui atelier, materialele reutilizate (piese, combustibil).

Odată cu bunurile enumerate în listele de inventariere s-au predat statului român convențiile din 1857 și 1870, precum și firmele prin care Poarta întărise cu putere de lege cele două convenții încheiate cu „Danube and Black Sea Railway Company Limited”.

Intrare în proprietatea statului român a portului Constanța a permis factorilor de răspundere să treacă la etapa următoare, aceea a întocmirii unor studii și proiecte referitoare la modul de orientare a portului, și în funcție de aceasta, a lucrărilor hidrotehnice a celor de pe platforma portuară ce trebuiau executate în viitor.

La început guvernul român s-a adresat unor renumiți specialiști străini pentru întocmirea proiectelor de amenajare și modernizare a portului Constanța.

*Proiectul Charles Hartley.* În anul 1881 Ministerul Lucrărilor Publice l-a solicitat pe inginerul Charles Hartley pentru studierea și elaborarea unui plan necesar măririi și amenajării portului Constanța <sup>15</sup>.

La 10 noiembrie 1881 proiectul, al cărui deviz se ridica la 21 500 000 lei, a fost depus de autor spre avizare.

Pentru delimitarea acvatoriului portuar, Hartley propunea construirea a două diguri de apărare de formă curbilinie. Primul, digul de larg, era orientat pe direcția S—S—V iar cel de al doilea, digul de sud, dispus V—E.

Digul de larg împreună cu digul de apărare al avantportului urma să fie construit pe o lungime de 1 220 m iar cel de sud pe 1 168 m, astfel încât să se închidă un bazin în suprafață de 110 ha.

În vederea facilitării intrării vaselor, stăvilirii valurilor și fenomenului de înisipare, proiectul prevedea construirea unui avanport de 13 ha.

Infrastructura portului urma să fie alcătuită din două moluri cu cheiurile respective. De-a lungul digului de larg se preconiza, de asemenea, construirea unui cheu în lungime de 500 m.

Proiectul, întocmit de Charles Hartley avea o serie de neajunsuri ce au determinat respingerea lui. Astfel, dispunerea cheiurilor nu asigura instalarea liniilor ferate și construcția corespunzătoare a șoselelor. Prin forma lor, digurile curbilinii împiedicau dezvoltarea ulterioară a portului. Totodată vasele erau obligate să facă manevre necorespunzătoare în bazinul pentru acostare.

*Proiectul O. Franzius.* În anul 1885 proiectul inginerului Charles Hartley este revăzut de O. Franzius <sup>16</sup>, directorul portului Bremen, cu ocazia unei vizite efectuate de acesta în România.

Proiectul O. Franzius prevedea o dispunere cu totul diferită a digurilor pentru a obține un acvatoriu mai mare. Se elimina avantportul propus de Hartley.

<sup>15</sup> Dr. Mircea Roșculeț, *Evoluția portului Constanța. Construcția și exploatarea lui*, București, 1938, p. 10.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 11

Digurile urmau să aibă aceeași formă curbilinie. La capătul de întâlnire al acestora se delimita intrarea portului. Aceasta formă a digurilor prezenta aceleași dezavantaje reieșite din proiectul Hartley astfel că și proiectul O. Franzius a fost categorisit ca necorespunzător.

*Proiectul Voisin-Bey.* Guvernul român l-a solicitat în anul 1886 pe Voisin-Bey, fost director al lucrărilor Canalului de Suez, pe atunci inspector general al căilor de comunicație franceze pentru a pregăti un proiect nou<sup>17</sup>.

Specialistul francez a propus construirea unui dig N—S, în lungimea căruia urmau să fie amenajate cheiurile. Proiectul Voisin-Bey propune suprimarea digului de sud, bazinul urmînd să fie închis printr-un mol construit perpendicular pe digul de larg.

Nici acest proiect nu a întrunit adeviziunea Ministerului Lucrărilor Publice deoarece avea alte dezavantaje : deschizătura prea mare nu asigura un adăpost eficient contra valurilor și fenomenului de înnisipare, iar acostarea navelor se putea realiza numai pe mareliniștită. De asemenea, proiectul nu asigura o dezvoltare corespunzătoare a cheiurilor și-n deosebi a echipării acestora cu rețea corespunzătoare de căi ferate.

După cele trei experiențe necorespunzătoare guvernul român a decis în anul 1888 înființarea pe lângă Serviciul hidraulic din București a unui serviciu special pentru studierea, proiectarea și executarea lucrărilor condus de I. B. Cantacuzino. Ulterior, la 22 decembrie 1890 printr-un nou decret acest serviciu devine de sine stătător cu sediul la Constanța, avînd ca scop definitivarea proiectului și construcția portului.

*Proiectul I. B. Cantacuzino.* Specialiștii români au executat analize complexe referitoare la aspectul malurilor portului, s-au studiat curenții marini, direcția vînturilor, forța valurilor, adîncimea apei în vederea unei judicioase amplasări a digurilor. S-au studiat, de asemenea, aspectele tehnice privind realizarea infrastructurii portului<sup>18</sup>.

Proiectul propus urma să satisfacă pentru început necesitățile imediate ale traficului creînd posibilități de extindere spre sud.

Se preconiza construcția pe direcția N—S a unui dig de larg începînd de la malul vechi pe o lungime de 1 220 m. distanța între extremitatea digului de larg și țărîm era de 1 600 m. De la digul de larg, la o distanță de 800 m urmau să se construiască noi moluri pentru a crea mai multe bazine,

Digul de sud în lungime de 630 m era dispus pe direcția V—S. La extremitatea sa era prevăzut a se construi un dig de 160 m. De la acest punct digul de larg se prelungea cu încă 400 m, formînd avantportul necesar protejării intrării portului de valurile mării și nisipul adus de vînturile de N—S.

Prin lucrări de dragare se urmărea obținerea unei adîncimi de 8 m iar la intrare în port de 8—9 m. Pe măsura sporirii traficului, portul putea fi extins prin lucrări efectuate paralel cu digul de sud și prelungirea digului de larg în raport cu noile construcții hidrotehnice.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 12

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 14

Proiectul întocmit de echipa de ingineri condusă de I. B. Cantacuzino asigura de asemenea un acvatoriu și un teritoriu corespunzător unui port modern destinat unor funcționalități multiple.

Se preconiza amenajarea a 2 940 m cheu și a două moluri, unul la est utilizând pe cel vechi și altul nou la vest, proiectul prevedea sectorizarea cheiurilor. Astfel, la molul vechi 270 m erau rezervați Marinei Militare și 250 m pentru cărbuni. În zona de est a vechiului bazin o porțiune de cheu era destinată traficului de pasageri. La cheul de nord, pe un sector de 250 m urmau să se ridice clădirile autorităților portuare, ateliere, bazinul de readub și cala de halaj. Alți 230 m erau destinați construirii a patru magazine cu silozuri cu două estacade transversale. Pe cheul de vest, 190 m erau rezervați ridicării hangarelor pentru depozitarea cerealelor și magaziilor pentru mărfurile generale.

În unghiul format de digul de sud și cheul de la țărm s-a amplasat bazinul de petrol proiectat a avea 290 m lungime, cu un cheu de 200 m închis de un dig interior ce lăsa o intrare de 25 m. Zona dintre bazinul de petrol și noul mol în lungime de 390 m putea fi extinsă prin ridicarea a noii construcții.

Costul lucrărilor a fost estimat la 42 milioane lei, proiectul fiind prevăzut a se executa în 7 ani.

*Proiectul A. Guerard*<sup>19</sup>. La 10 martie 1893, A. Guerard, directorul portului Marsilia, pornind de la o activitate portuară probabilă în următorii 10 ani, a propus un proiect restrins, ce preconiza construcția a două bazine cu numai 1800 m cheu cu care se putea face față necesităților traficului. De-a lungul digului de larg s-a prevăzut construirea unui cheu de 50 m lungime prevăzut cu cale ferată. Pe digul de sud se recomanda amenajarea unui cheu și a unei platforme de 110 m lungime.

Specialistul francez n-a putut soluționa problema intrării portului și șenalului de acces, optînd mai întîi pentru efectuarea unor studii de rezultatul cărora să se țină seama în stabilirea acesteia.

Construcțiile portuare au început după proiectul inginerului I. B. Cantacuzino, care, pe parcurs, a mai fost îmbunătățit de inginerii Gh. Duca și Anghel Saligny.

Gh. Duca a modificat unele elemente de infrastructura portului. De-a lungul digului de larg a prevăzut construirea unui cheu în lungime de 706 m destinat exclusiv Marinei Militare. Ca urmare a suprimării molului nou din proiectul I. B. Cantacuzino, a reamplasat magaziile cu silozuri la cheul de nord-vest. În zona de sud, în afara portului, Gh. Duca a adăugat bazinul de petrol, ridicarea lui fiind condiționată de dezvoltarea exportului de produse petroliere.

În anul 1889, în urma decesului inginerului Gh. Duca, conducerea lucrărilor portuare este încredințată reputatului inginer Anghel Saligny, adept al unei concepții deosebit de îndrăznețe în domeniul construcțiilor.

*Proiectul Anghel Saligny*<sup>20</sup>. Datorită dificultăților mari apărute la construcția cheiurilor și derocării bazinul vechi, Saligny a fost nevoit să modifice proiectul general.

<sup>19</sup> Ibidem, p. 19

<sup>20</sup> Ibidem, p. 20



Astfel, a împins spre mare cu 50 m cheul de nord pentru a evita derocările, problemă deosebit de dificil de soluționat. A prelungit cheul de nord-vest cu încă 150 m pentru a obține un spațiu suficient ancorării va-poarelor în dreptul magaziei cu silozuri. Conștient că în viitor traficul portuar va cunoaște o dezvoltare amplă, Saligny a proiectat două noi moluri pentru bazine destinate produselor lemnoase vitelor, cărbunilor, instalațiilor forme de readub și a calei de halaj. De asemenea readuce în interiorul portului bazinul de petrol. A modificat direcția digului de apărare a platformei proiectat a fi ridicat pe o lungime de 843,75 m. Digul de sud în lungime de 304 m i s-a reorientat direcția astfel încât să cadă perpendicular pe digul de larg.

Prin modificările aduse de Gh. Duca, și în special de Anghel Saligny, proiectul de construcție a portului Constanța a fost definitivat. Suprafața acvatoriului urma să fie de 60 ha iar platforma împrejmuită de 67 ha. Platformei magazilor și depozitelor particulare i se rezervau prin proiect o întindere de 30 ha. În total bazinul și terenul portuar urmau să cuprindă 157 ha.

După realizarea planurilor, digurile urmau să aibă următoarele dimensiuni : digul de larg 1 377,50 m, digul de sud 653,07 m, digul de apărare a platformei 853 m iar digul de intrare 119,27 m. Lungimea totală a cheurilor era de 7 010 m, din care 1 512 m pentru cereale și vite și 1 048 m erau destinați produselor lemnoase și altor mărfuri.

Din studiul proiectelor se desprinde concluzia că specialiștii și oficialitățile române s-au călăuzit după o concepție realistă conform căreia construcția și utilizarea portului urma să se realizeze astfel încât, pe de o parte, să se satisfacă cerințele imediate de trafic iar pe de altă parte, să se creeze posibilități de extindere în viitor.

Se impune precizarea că încă din faza de proiect portul Constanța a fost gândit să devină în primul rînd un port de export, el urmînd să fie echipat cu instalații pentru asigurarea traficului principalelor produse ale economiei românești : cerealele, petrolul și produsele lemnoase. S-a avut în vedere și posibilitatea ca portul Constanța să constituie și un port de tranzit pentru unele țări europene din centru și nordul continentului. Avînd în vedere concurența pe piața mondială, portul urma să fie echipat cu instalații din cele mai perfecționate pentru a asigura o manipulare rapidă și ieftină a mărfurilor.

# CONTRIBUȚII LA O POSIBILĂ ISTORIE A MARINEI COMERȚIALE ROMÂNE

CARMEN ATANASIU

În anul 1773, după mai bine de 300 de ani de monopol turcesc la Dunăre și Mare, perioadă în care, cel puțin în formă, era oprită navigația cu nave sub pavilion românesc, vel-spătarul Enăchiță Văcărescu, din dorința de a vedea înflorind tradiționala flotă și a face să prospere comerțul țării românești, a stăruit către domnitorul Alexandru Moruzi să înființeze „slujba” de corăbieri domnești pentru a putea transporta cu ușurință, acolo unde se va cere, proviziile și zaharele pentru Înalta Poartă. Sub această formă a intervenit domnitorul la Constantinopol, obținând „slobozenia” ca Țalahia să poată face și avea „bolozane, șăici și de toate vasele pe apa Dunării în cuprinderea țării... privilegiu ce din vremile bătrâne, de mulți ani l-au fost perdut țara aceasta”. În urma obținerii Hatașerifului, Domnia va da „Hrisovul pentru corăbiile Țării Românești ce sunt a umbla pe Dunăre”, document care pune bazele organizării primei flote comerciale la noi în țară<sup>1</sup>.

La prima vedere Hrisovul are ca obiectiv înființarea unei flote de comerț, totuși, din faptul că Divanul și domnitorul hotărâse să așeze viitoarea flotă „sub ascultarea și ocîrmuirea dregătoriei spătăriei celei mari sub oblăduirea căreia este și paza tuturor marginilor țării”, transpare și scopul asigurării poliției Dunării, al apărării granițelor de apă ale teritoriului, intenție care, la acea dată, nu putea fi prezentată ca atare în fața Porții.

La promulgarea Hatașerifului, flota număra atâtea vase cîte județe avea Țara Românească, aceasta pentru început cînd „în grabă căutînd am făcut și am găsit acum înțiași dată cîte un vas pentru trebuința fieșecăruia județ al țării”. Nu era neglijată nici inițiativa particulară, fapt care reiese din misiunea incredințată vel-spătarului Enăchiță Văcărescu, căruia i se recomanda „să aibă voinicie de apărare a acestei dregătorii”, a o cîrmui și a avea sub paza sa toate vasele, „atît cele Domnești cît și ale altora, ce cu voia Domniei mele se vor face după vremi”. Acestea din urmă aveau obligația să facă în fiecare an cîte un transport pînă la Brăila în interesul statului.

Aplicarea acestor prevederi a sporit simțitor numărul navelor ce străbăteau Dunărea sub pavilion românesc și aceasta cu mult înainte ca viitoarele tratate internaționale să consfințească acest drept legitim.

36 de ani mai tîrziu, cînd prin Tratatul de la Adrianopol navigația pe Dunăre și Marea Neagră a fost declarată liberă, nave românești, sub

<sup>1</sup>Documentul original se află la Arh. St. București. Vezi și „Revista Marinei”, nr. 2, aprilie, mai, iunie 1927, p. 215—218 și nr. 3, iulie, august, septembrie 1927, p. 367—370.

pavilion național, vor lăsa în urmă „drumul fără pulbere” al bătrînului Danubiu, ajungînd pe mare pînă la Constantinopol și în însoțite porturi mediteraneene.

În anul 1834, „Marița”, prima corabie „sub bandieră românească”, construită în șantierul naval de lingă Giurgiu, va părăsi portul Sulina încărcată cu „300 chile \* mari de grîu” cu destinația Constantinopol sub comanda lui Ioan Cristescu „supus născut chiar în Țara Românească”<sup>2</sup>. Evenimentul deschidea pentru românii conștienți de rostul marinei comerciale în viața unei națiuni o epocă „așa de fericită încît ei se credeau iar vechi domni ai Dunării și Mării Negre”<sup>3</sup>.

În numai cîțiva ani, în apele Dunării și ale Mării Negre, pavilionul Munteniei flutura deja pe : „Dachia”, „Speranța”, „Elena”, „Alexandria”, „Elisabeta”, „Sf. Dimitrie”, „Sf. Nicolae”, „Csenociat”, „Atena”<sup>4</sup>.

Preocupări similare pentru dezvoltarea unei flote comerciale existente și în Moldova, l-au determinat pe diplomatul francez Felix Colson să aprecieze că la sfîrșitul deceniului 4 al secolului trecut, marina comercială a Principatelor însuma 20 de nave<sup>5</sup>.

Măsurile luate pentru încurajarea comerțului românesc pe apă în Țările române, dorință manifestată a unor negustori de a deveni armatori, lucrările de amenajare a unor porturi, dintre care multe devin porturi libere, au determinat un progres vizibil în domeniul navigației. În anul 1847, numai la Brăila acostează, pentru a încărca cereale, 1553 nave, portul fiind apreciat de Nicolae Iorga, pentru această perioadă, drept „debutul de căpetenie al negoțului muntean cu străinătatea”<sup>6</sup>. În paralel, Giurgiu, schela cea mai vizitată de călători și unul din porturile cele mai interesante ale Principatului Valahiei<sup>7</sup>, Galați, Oltenița, Turnu-Severin, se înscriu, la rîndul lor cu un intens trafic de călători și mărfuri,

Urmările revoluțiilor de la 1848, care au înscris pe flamurile desfășurate peste întreaga Europă, idealurile popoarelor de unire, independență, dezvoltare economică liberă și progres, au deschis și Țărilor române noi orizonturi, au sensibilizat opinia publică față de nou, au stimulat dorința celor întreprinzători de a folosi ultimele cuceriri ale epocii în domeniul științei și tehnicii în scopul propășirii proprii dar și naționale.

Ca pretutindeni, au existat și la noi oameni capabili să înțeleagă cu o clipă mai devreme importanța unor descoperiri, avantajele pe care acestea le puteau aduce dezvoltării economice, au militat pentru sfărîmarea barierelor conservatoare, pentru introducerea noului spre binele națiunii.

Un interes fără precedent au suscitat în rîndurile boierimii și burgheziei românești mijloacele de transport cu aburi ale căror avantaje au fost sesizate cu ușurință. „Navigația vapoarelor — scria Ion Ghica în 1848 —

<sup>2</sup> Arh. St. București, fond Visteria, nr. art. 3857/1835

\* o chilă = 500 kg

<sup>3</sup> C. Ciuchi, *Istoria marinei române — în curs de 18 secole*, Constanța 1906, p. 60

<sup>4</sup> „Buletin”, gazeta oficială a Țării Românești 1839, Lista de nave.

<sup>5</sup> Felix Colson, *De l'état présent et de l'avenir des Principautés de Moldavie et de Valachie*, Paris, 1839, p. 222—223.

<sup>6</sup> N. Iorga, *Istoria comerțului românesc, epoca mai nouă*, București, 1932, p. 146; Aprecieri făcute în anul 1848 de consulul francez în revista „L'illustration”.

<sup>7</sup> *Registrul istoric al portului Giurgiu*, p. 4

„a venit să dea omului putere deplină asupra mărilor... produsele găsesc în navigația vapoarelor un mijloc repede și regulat de transport și omul un mijloc neostenitor și plăcut”... <sup>8</sup>.

Conștient de importanța transporturilor pe apă într-o epocă în care, în țara noastră, ideea își făcea loc cu greu, Ion Glică dădea ca exemplu valea râului Mississippi, unde, de la 1820 când Robert Fulton a lansat primul vapor, populația a crescut de aproape șapte ori. Tot astfel, navigația Dunării și „slobozenia” comerțului au înzecit valoarea moșilor din Principate <sup>9</sup>.

Insistențele pentru dezvoltarea mijloacelor de navigație autohtone vor da rezultate. Treptat parcul de nave comerciale românești se mărește. Numai în anul 1860 s-au înregistrat la Constantinopol 100 de intrări de nave sub pavilion român <sup>10</sup>. Navele cu aburi își fac și ele treptat apariția, la început ca urmare a inițiativelor unor particulari. În 1857 pe Dunăre și Siret vaporul cu zbaturi „ceocan” făcea deja transporturi de lemn și sare <sup>11</sup>.

Începuturile au fost modeste. Abia mai târziu, după unirea Principatelor sub domnitorul Alexandru Ioan Cuza și în urma războiului de Independență va începe pentru români o epocă de vertiginoasă prosperitate economică.

Redobândirea Dobrogei în 1878 și prezența României pe un litoral măritim de peste 220 km au deschis noi perspective activității românești pe mare. În anul 1878, marina comercială a României se compunea dintr-un vas mare de aproximativ 90 de tone mici, cu vele, cele mai multe dintre ele vase de servitudine în porturi. În condițiile unui activ export de cereale, lemn, apoi petrol și alte bogății naturale ale solului nostru, majoritatea navelor ce navigau pe apele românești se aflau sub pavilioane străine <sup>12</sup>.

În condițiile în care dezvoltarea transporturilor fluviale și maritime devenise o necesitate reală pentru comerțul țării, numeroase au fost vocile care s-au ridicat pentru înființarea unor instituții naționale de navigație, combătând vehement ideea de a se concesiona străinilor transporturile românești pe Dunăre și Mare.

Unul din principalii promotori ai dezvoltării marinei comerciale și ai lărgirii rețelei portuare maritime, ai realizării unui sistem feroviar care să facă legătura între interiorul țării și porturi, a fost economistul P. S. Aurelian, prim ministru în perioada decembrie 1896 — aprilie 1897. Într-un articol publicat încă din anul 1876 recomandând întemeierea unei puternice industrii la noi în țară, el relevă însemnătatea acesteia pentru dezvoltarea unei marine comerciale moderne: „În privința transporturilor pe apă,

<sup>8</sup> Al. Găscă, *Contribuții la studiul navigației în Principatele Române 1800—1850* comunicare prezentată la Sesiunea științifică de comunicări a Muzeului Marinei Române, 2—3 octombrie 1985

<sup>9</sup> *Ibidem*

<sup>10</sup> N. Birdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române, din cele mai vechi timpuri până în 1918*, vol. I, Edit. Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p. 145

<sup>11</sup> *Ibidem*

<sup>12</sup> P. S. Aurelian, *Înființarea unui serviciu național de navigație*, în „Economia națională”, an XI, 1887, nr. 49 din 14 decembrie 1887, p. 1153—1157

industria manufacturieră este fundamentul navigațiunii, cu cât se dezvoltă manufactura, cu atât se sporește și navigațiunea comercială”<sup>13</sup>.

În anul 1887, constatînd că „România nu posedă încă marină națională civilă”, se referea în special la navele cu aburi, P. S. Aurelian adăuga : „Nu doară că nu s-a simțit lipsa, din contra, sint ani de cînd cu toții am recunoscut absoluta necesitate a unui serviciu de navigațiune”<sup>14</sup>.

Intr-adevăr, ideea nu era nouă, în anul 1868, Ștefan R. Veron publicase la București „*Ce este de făcut înainte de TOATE în România, sau Memoriu adresat Camerilor legislative în forma unui proiect de lege pentru crearea unei naționale marine de comerț și rezebelu pe Dunăre*”.

Articolul I al Proiectului de lege stipula : „Se decide imediată începere a creerii unei naționale marine de comerț și rezebelu pe Dunăre supț titlul *Privilegiata societate de navigațiune Română*”. Scopul acesteia va fi de a satisface trebuințele transporturilor de mărfuri și pasageri pe Dunărea română, avînd ca perspectivă „a-și lungi cu timpul liniile plutirii pînă în porturile Mărilor și Rîurilor cu care sintem sau vom fi în raporturi comerciale”<sup>15</sup>.

Pentru atingerea acestor obiective se impunea rezolvarea unor probleme de importanță majoră : asigurarea unei legături directe între Dobrogea și restul țării, mărirea și modernizarea portului Constanța, crearea unei flote maritime de comerț, moderne, ca factor de prim ordin în dezvoltarea economiei naționale, crearea unei forțe maritime pentru apărarea litoralului, porturilor și a traficului român în Marea Neagră. Reușita aplicării acestor măsuri a presupus nu numai depășirea unor greutăți de ordin tehnic și material, dar și o luptă îndrîjită pentru schimbarea unor mentalități greșite, mentalități care considerau *Marina* un „prea mare lux național”.

O importanță capitală pentru viitorul marinei comerciale a avut-o răscumpărarea de către guvernul român la 1/13 iulie 1882 a căii ferate Cernavoda—Constanța (62 km) și a portului Constanța de la compania engleză căreia îi fusese cedeconcesiionată de statul român. În septembrie 1895 este dat circulației podul de la Cernavoda — operă a inginerului Anghel Saligny. Tot în 1895 s-au luat măsuri pentru construirea unui mare port maritim modern la Constanța<sup>16</sup>. Lucrările au început în aprilie 1899 sub conducerea antreprenorului francez Hallier. Acesta însă a dat faliment și întreaga lucrare va fi preluată și dusă la bun sfîrșit decătre constructorii români în frunte cu Anghel Saligny.

În paralel, în toți acești ani a fost pusă cu acuitate și problema lărgirii și consolidării structurilor maritime. Politica de dezvoltare a unei marine naționale s-a impus cu stringență în anul 1886, cînd în fața guvernului s-a ivit o problemă ce trebuia rezolvată urgent și care consta în obligația de a asigura transporturile de sare în Serbia, cu care se încheiase un con-

<sup>13</sup> idem, *Opere economice*, Studiu introductiv de Costin Murgescu, Edit. Academiei, București, 1967, p. 119 și articol : *Necesitatea industriei române*, p. 113—120 în „Economia rurală”, an I, 1876, nr. 11, p. 244—260 și nr. 12, p. 274—277.

<sup>14</sup> *Ibidem*, *Opere economice*, p. 252

<sup>15</sup> Ștefan R. Veron, *Ce este de făcut înainte de TOATE în România ...* Typografia Națională antreprenor C. N. Rădulescu, București, 1868, p. 11

<sup>16</sup> N. Fleva, *Flota necesară pentru organizarea serviciilor pe mare și pe Dunăre*, București, 1896, p. 3—4

tract pe termen lung. Cu această ocazie guvernul a acceptat ca Ministerul Lucrărilor Publice să aibe două bacuri pentru transportat vagoane, șlepul „Tuzla”, două mahoane, o navă de salvare căreia i s-a dat numele de „Constanța” și o pilotină cu numele de „Mangalia”. Ultimele două au fost construite de societatea franceză „Claparède” din Paris <sup>17</sup>.

În același an, pentru prima oară, guvernul român s-a ocupat, din inițiativa lui P. S. Aurelian, ministrul Lucrărilor Publice, cu chestiunea organizării unui serviciu național de navigație pe Dunăre și pe Mare <sup>18</sup>. În acest scop s-a cerut Corpurilor legiuitoare votarea unei legi prin care se deschidea, în același timp, Ministerului Lucrărilor Publice un credit de 6 milioane pentru cumpărări de nave. Legea, depusă pe biroul Camerei Deputaților în 1887, votată, promulgată și publicată în „Monitorul Oficial” în anul 1888, nu a fost aplicată imediat <sup>19</sup>. Transporturile au continuat de la un port la altul cu vase particulare, cu șleपुरi remorcate, cu brigantine și gocele. Nu de puține ori transportul șării s-a făcut cu bastimente ale marinei militare.

În anul 1890, ziarul „Universul” se făcea purtătorul de cuvânt al oamenilor cu vederi înaintate, atrăgând atenția asupra celor două companii de navigație pe Dunăre cea austriacă și cea rusă, concluzionând : „Datoria și interesul nostru e să șcuturăm jugul cât mai curînd. Am răscumpărat cu sacrificii drumul de fier, trebuie să facem același lucru și în privința navigației” <sup>20</sup>.

În 1889, în urma unei noi convenții încheiate între Direcția Regiei Monopolurilor Statului (R.M.S.) și guvernul sîrb de a aproviziona Serbia cu cantități sporite de sare, guvernul român a acordat un credit cu care s-a cumpărat de la Societatea „Danubius” un remorcher și 4 șleपुरi. Remorcherul a primit numele „Despina Doamna”, în memoria soției domnitorului Țării Românești, Neagoe Basarab. În 1890, au mai fost comandate încă trei remorchere : „Gherdap”, „Petru Rareș”, „Severin” și opt șleपुरi. Cu aceste nave la dispoziție, Regia Monopolurilor Statului a înființat în același an : Serviciul de Navigație Fluvială Română (N.F.R.). <sup>21</sup>

Cel care a jucat un rol deosebit în înființarea Serviciului N.F.R. a fost directorul R.M.S., Grigore Manu. După ce, în anul 1890, a pus bazele N.F.R.-ului, Grigore Manu a cărui deviză era reînvierea vechii noastre flote, s-a străduit să înfăptuiască și al doilea mare pas : Serviciul Maritim Român. Această problemă a fost pusă în 1895 într-un raport adresat delegaților secțiunilor Adunării Naționale urmărind să convingă că, prin așezarea ei geografică la Dunăre și la Marea Neagră, România era destinată să devină antrepozitul Europei Centrale cu piețele orientale, îndeplinind prin aceasta rolul Belgiei și Olandei în apusul Europei. <sup>22</sup> Dar, numai dispunînd de propria noastră flotă, puteam dobîndi siguranța deplină a executării contractelor — argumenta raportul — deoarece mijloacele pentru aceasta s-ar afla în mîinile noastre și „împlinirea obligațiilor

<sup>17</sup> Arh. St. București, fond M&P, dosar 10/1885, f. 17

<sup>18</sup> P. S. Aurelian, *op. cit.*, p. 252

<sup>19</sup> „Monitorul Oficial”, nr. 221 din 21 ianuarie 1888

<sup>20</sup> „România maritimă și fluvială”, an II, nr. 6, iunie 1933, p. 132.

<sup>21</sup> Th. Gălcă, *Navigația fluvială și maritimă în România*, București, 1930, p. 64—65

<sup>22</sup> Scarlat Vărnăv, *Marina de comerț*, București, 1897, p. 43



ce am lua asupra-ne nu ar mai depinde decît de buna noastră chibzuire”<sup>23</sup>. În sprijinul aceleiaşi idei, ministrul Lucrărilor Publice, P. S. Aurelian, referindu-se la rolul României, în comerţul internaţional de tranzit, scria : „un rol important în traficul de tranzit al voiajorilor şi al mărfurilor care se va stabili pe de o parte între Nord şi Occident, iar pe de altă parte Orient şi Constantinopol” va trebui să-l joace ţara noastră şi o funcţie importantă în exercitarea acestui rol o vor avea flota comercială şi reţeaua portuară<sup>24</sup>.

Eforturile susţinute ale celor care luptau pentru renaşterea vechii noastre flote maritime, nu au rămas fără rezultat. În urma referatului nr. 8656 din 19 mai 1895, bazîndu-se şi pe hotărîrea Consiliului de Miniştri din 25 aprilie acelaşi an, Grigore Manu a obţinut însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigaţiune maritimă”, dependent de Ministerul Lucrărilor Publice şi în subordonarea directă a Direcţiei Generale a Căilor Ferate<sup>25</sup>.

Ținînd seama de hotărîrea guvernului exprimată în mesajul de închidere a Corpurilor Legiuitoare, ca noul serviciu să-şi înceapă activitatea odată cu inaugurarea noului pod peste Dunăre, s-a renunţat la închirierile de vapoare, care constau prea scump şi s-a cumpărat la 18 mai 1895 vaporul „Medeea” de la Societatea austriacă de navigaţie pe Dunăre, cu 150 000 lei, iar la 21 mai vaporul „Meteor” de la Casa „John Carlisle” din Londra, cu preţul de 800 000 lei<sup>26</sup>. Prima călătorie în serviciul navigaţiei maritime române a făcut-o vaporul „Medeea”, care a plecat de la Brăila la 14 august 1895, orele 6 seara cu destinaţia Constantinopol, avînd la bord 25 pasageri şi 600 tone mărfuri generale. La 26 august, „Meteor” porneşte la rîndul său în cursă, iar la 14 septembrie s-a inaugurat oficial prima linie regulată de călători deservită de nave aparţinînd unei instituţii de stat româneşti, linia Constanţa—Constantinopol<sup>27</sup>. Evenimentul a avut loc odată cu inaugurarea podului de la Cernavodă<sup>28</sup>.

Ca urmare a legii din mai, la 30 noiembrie 1895 Consiliul de Miniştri a hotărît trecerea Serviciului Maritim Român (S.M.R) sub administraţia Direcţiunii Generale a Căilor Ferate al cărei director general era Anghel Saligny. Acesta, la curent cu problemele S.M.R. deoarece studiasse încă din 1888 posibilităţile înfiinţării unei asemenea întreprinderi la noi, numeşte în funcţia de director general al Serviciului Maritim pe Alexandru Cotescu<sup>29</sup>.

Deşi începutul fusese promiţător, foarte curînd a devenit limpede faptul că numai două vapoare nu puteau deservi în condiţii optime linia nou înfiinţată. Pentru a satisface cerinţele mereu crescînde, la 29 octombrie 1895 a fost închiriat vaporul cu zbatouri „Cobra” de la „Ballins-Dasupfs-

<sup>23</sup> „Buletinul oficial”, nr. 103 din 8 august 1890.

<sup>24</sup> P. S. Aurelian, *op. cit.*, p. 263 şi studiul *Situaţiunea economică a României din punct de vedere al Căilor de comunicaţie*, p. 255—264, în „Economia naţională”, XIII, 1889, nr. 5 din 6 febr. p. 105—112 şi nr. 6 din 13 febr. p. 126—133

<sup>25</sup> Scarlat Virnav, *op. cit.*, p. 41—42 (textul pentru înfiinţarea unui serviciu special de navigaţiune maritimă)

<sup>26</sup> „Marea Noastră”, an III, nr. 7—8, iulie-august 1934, p. 163—164

<sup>27</sup> N. Flava, *op. cit.*, p. 23—32. Vezi şi C. Cuichi, *op. cit.*, p. 386—387.

<sup>28</sup> „Marea Noastră” an. II nr. 7—8, iulie-august 1934, p. 163—164

<sup>29</sup> I. Ionescu, Anghel Saligny, în „Buletinul Societăţii Politehnice”, an XXXIX, nr. 11—12, 1923, p. 416

chift-Shederei" din Hamburg cu prețul de 15 000 lei pe timp de șase luni. La 16 martie contractul a fost prelungit încă un an cu o chirie de 32 000 lei lunar și cu condiția de a rămâne în sarcina societății germane rezolvarea tuturor avariilor pe care nava le-ar fi suferit în timpul voiajelor.

La 3 mai 1896, Ion C. Brătianu, purtătorul de cuvânt al celor care doreau să dea o mai mare dezvoltare navigației maritime a prezentat în fața Camerei un proiect de lege, care va fi votat, prin care s-a deschis pentru Serviciul Maritim un nou credit de 10 000 000 lei în vederea continuării cheltuielilor de exploatare și construirii de noi vapoare <sup>30</sup>.

Ținând seama de faptul că întotdeauna începuturile unei asemenea întreprinderi au nevoie de oameni cu vederi largi, cu spirit organizatoric deosebit, oameni cu dragoste de mare și foarte buni administratori, în luna iunie a anului 1896 director al S.M.R. a fost numit lt. comandor Ion Coandă \*, detașat din Marina Militară. Potrivit părerii contemporanilor săi, Coandă a lucrat cu „rîvnă și fără preget”, cu încredere în viitor, pentru punerea bazelor primei instituții de navigație a României. Sarcina ce și-a asumat pe acele vremuri era din cele mai grele. „În acei ani de început — scria cpt. c-dor Pavel Popovăț în 1908 — nimeni în țara noastră nu se gîndea că românul plugar s-ar putea îndeletnici cu meseriile marinărești. Nici noi singuri nu ne credeam capabili să ajungem vreodată căpitani, ofițeri, mecanici pe vapoare și să fim în stare a le conduce pe mări și oceane ca și vechii marinari ai flotelor bătrîne. A trebuit să ne fie dat norocul de a avea în capul nostru un om energie, cu dorința și voința de a reuși ca într-un timp relativ scurt, să se îndeplinească în țara noastră, pe malurile mării, o evoluție pe care acum 12 ani nici un român nu o visa” <sup>31</sup>. Într-o epocă în care echipajele alcătuite din marinari străini erau preferate de armatorii noștri, Coandă era convins cu încredere că românul este apt pentru toate meseriile marinărești.

Sub această nouă conducere s-au intensificat presiunile asupra guvernului pentru mărirea parcului de nave al S.M.R. La sfîrșitul anului 1896, vaporul „Meteor” a necesitat reparații capitale în vederea cărora a fost suspendat trei luni din serviciu și retras în șantierul navale de la Pola. Pentru ca regularitatea curselor pe linia Constanța—Constantinopol să nu sufere, a fost închiriat, la 3 decembrie 1896, vaporul cu două elice „Ignazio Florio” de la Societatea „Florio et Rubatins”, navă care în 1897 va fi cumpărată de S.M.R. și rebotezată „Principesa Maria” <sup>32</sup>. Din același credit de 10 milioane lei s-a comandat la Casa de vapoare „Fairfield” din Glasgow, nava poștală și de pasageri „Regele Carol I”, primul vapor cu adevărat modern al Serviciului Maritim. Botezul și inaugurarea celor două valoare a avut loc la Constanța, la 1 iulie 1898 <sup>33</sup>. Deficitul financiar în

<sup>30</sup> Scarlat Vîrnav, *op. cit.* p. 41—42

\* Născut în 1862, termină cu distincție Școala de ofițeri în 1882. Ca locotenent este trimis să urmeze școala de torpile de la Toulon, după absolvirea căreia e îmbarcat în escadră mediteraneană. Întors în țară în 1888 e îmbarcat pe „Mircea”, „Grivița”, „Elisabeta”, cu care, în calitate de secund, ia parte la serbările columbiene de la Geneva și Lisabona. Avansat maior în 1893 reprezintă țara cu bricul „Mircea” pe care-l comandă, la serbările de la Kiel (1895). În 1896 primește sarcina de a organiza S.M.R.

<sup>31</sup> „Marea noastră”, an V, nr. 2 și 3, 1937, p. 107 (număr festiv)

<sup>32</sup> C. Ciuchi, *op. cit.*, p. 368—375

<sup>33</sup> Arh. St. Constanța, fond Primăria Municipiului Constanța, dosar 25/1898, f. 44.

care se găsea totuși S.M.R. în primii ani de funcționare a determinat atât extinderea liniei Constanța—Constantinopol și dezvoltarea flotei de pasageri cât și înființarea unei flote de cargouri (nave destinate transportului de marfă).

„Serviciul de mărfuri” a fost creat în cadrul S.M.R. în anul 1897 funcționând la început cu un parc de cinci vapoare : „Dobrogea”, „București”, „Iasi”, construite la Glasgow în același an ; „Turnu-Severin” „Constanța” construite la Kiel în 1898 și două nave de servitudine : remorcherul „Sulina” și șalupa „Viitorul”<sup>34</sup>.

Încă din iulie 1897, când primele cargouri se aflau în drum spre țară, s-a pus în mod acut problema portului occidental cu care ar fi fost avantajos să ne legăm și care trebuia să ofere cel puțin două condiții ; concurență redusă și asigurarea încărcămintului la întors. Portul ales a fost Rotterdam, în pofida unor voci care susțineau că lipsa unei legații române la Haga ar putea deveni un handicap.

Cu toate succesele înregistrate, marina comercială română a continuat să întâmpine numeroase greutăți în dezvoltarea sa. Programul de dotare cu mijloace de navigație se realiza cu mari dificultăți. În mai 1898 s-a votat totuși un nou credit de 4 milioane destinat a acoperi costul construcției a încă trei vapoare necesare prelungirii liniei Constanța—Constantinopol până la Alexandria<sup>35</sup>. Măsura a venit la timp deoarece, un an mai târziu, s-a pus în circulație prin România un tren rapid direct, Berlin—Constanța, care făcea legătura de două ori pe săptămână cu vapoarele ce plecau spre Constantinopol<sup>36</sup>.

Prima navă din această serie, pasagerul „România”, construit la Saint Nazaire și sosit în țară la 1 aprilie 1905, va inaugura liniile Constanța—Constantinopol—Smirna și Constanța—Constantinopol—Pireu<sup>37</sup>. Dar, pentru prelungirea rutei până la Alexandria erau necesare cel puțin trei nave care să asigure cursa dus-întors. Ca urmare, în anul 1905 au fost comandate în același șantier din Saint Nazaire încă două nave de același tip : „Împăratul Traian”, intrat în dotare la 15 septembrie 1906 și „Dacia”, la 26 august 1907<sup>38</sup>.

Cu aceste trei vapoare s-a deschis linia Constanța—Constantinopol—Pireu—Alexandria—retur, în timp ce „Regele Carol I” și „Principesa Maria” au rămas pe ruta Constanța—Constantinopol—Pireu—retur. Astfel, începând cu anul 1906 România avea deja un serviciu regulat de pasageri până la Alexandria, în timp ce vapoarele românești de mărfuri purtau pavilionul național până la Londra și Rotterdam.

Rezultatele obținute de serviciile noastre de navigație au dat încredere în personalul românesc format pe „Mircea” și pe „Elisabeta”. Prin calitățile marinărești nebănuite multă vreme la poporul nostru, prin curățenia și disciplina militară ce domnea la bord, prin delicatețea manierelor

<sup>34</sup> *Anuarul statistic al României*, București, 1912 p. 274. Vezi și *O dare de seamă asupra Serviciului Maritim Român* în „Revista maritimă”, an I, mai 1900, p. 178

<sup>35</sup> Cezar Boerescu, *Navigația comercială maritimă ce s-a făcut în alte țări și ce am făcut noi*, în *Viața românească pe mare și pe Dunăre*, București, 1935, p. 147

<sup>36</sup> *O dare de seamă asupra S.M.R.*, București, 1900, p. 3—7

<sup>37</sup> Arh. St. Constanța, fond Primăria Municipiului Constanța, dosar 20/1905—1906, f. 63

<sup>38</sup> *Enciclopedia României, Economia Națională — circulație, distribuție și consum*, vol. IV, București, 1938, p. 89

și a felului de a se prezenta al personalului, de la bucătar și chelner pînă la comandant, în contrast cu cel al altor vapoare, S.M.R. a determinat chiar pasagerii de peste ocean să rețină telegrafic cabine la navele noastre <sup>39</sup>.

Este remarcabil faptul că în afara limbii române, personalul îmbarcat pe navele românești vorbeau în mod curent franceza, engleza, germana, rusa, italiana, greaca, turca și araba.

Odată cu vapoarele noastre s-a dus și faima bogățiilor țării. Dacă la venirea navelor S.M.R. la Alexandria exportul României în Egipt era de 400 000 lei, în cîțiva ani a ajuns la 12 000 000 lei <sup>40</sup>. Pe bună dreptate rostea comandorul Ion Coandă în momentul retragerii sale: „prin Serviciul Maritim Român ne-am afirmat și în dezvoltarea noastră economică și în existența unei Marine Comerciale Române. Este mare și de veci mulțumirea mea sufletească cînd văd azi că după rezeșile noastre vapoare albe se desfășoară mîndru tricolorul național și filiiie tot atît de demn și falnic ca și pavilioanele națiunilor celor mai mari” <sup>41</sup>.

În perioada care a urmat primului război mondial, clemente înaintate ale timpului, pornind de la considerente economice dar și politico-militare, au continuat să argumenteze și să susțină necesitatea dezvoltării marinei naționale, ridicîndu-se împotriva acelor care încă mai vedeau în încurajarea și dezvoltarea acesteia, „un lux prea costisitor”.

Din punct de vedere economic, acești oameni de bine avea în vedere faptul că România întregită, „grație eroismului și hărniciei poporului și datorită resurselor sale naturale, nu va întirzia să prospere”, prosperitate ce se va manifesta și prin extinderea relațiilor economice externe.

În acest context exploatarea căilor maritime fiind un incontestabil izvor de bogății reale prin rezeșiciunea transporturilor și ieftinătatea lor, trebuia făcută ca și exploatarea căilor ferate, de noi înșine cu nave sub pavilion național.

După războiul care a frînat pentru moment dezvoltarea marinei comerciale românești, numărul vapoarelor noastre, nu mai corespundea nici pe departe necesităților țării reîntregite, aproape dublată ca suprafață. Pentru aceasta se impunea în primul rînd constituirea unui parc de nave moderne de pasageri și mărirea parcului de vapoare de mărfuri. Urmărind aplicarea acestei politici în anul 1932 a fost achiziționat vaporul mixt „Ardealul”, urmat în anul 1933 de încă trei vapoare de același tip „Alba Iulia”, „Peleş” și „Suceava”. La 15 august 1933 a avut loc botezul celor patru nave mixte. În aceeași zi s-a inaugurat gara maritimă și s-a pus piatra fundamentală la construcția noului dig din bazinul calelor în portul Constanța <sup>42</sup>.

Ziarul „Marea” din 25 septembrie 1933 consemna entuziasmul pe care l-a trezit în inimile românilor intrarea în serviciu a celor patru nave. „În trecut ca și acum — seria comandorul Aurel Negulescu, care publica în presa de specialitate sub pseudonimul de Moș Delamare, trinitatea Mihai

<sup>39</sup> Comandor Negulescu Aurelian, *Dobrogea și marina*, în *Dobrogea*, 50 de ani de viață românească, Edit. Cultura Națională, București, 1928, p. 336

<sup>40</sup> *Ibidem*

<sup>41</sup> B.C.S., Mss., fond Saint Georges, Arhiva amiral I. Coandă, CCXCVI/1.

<sup>42</sup> „România maritimă și fluvială”, an II, nr. 1, ianuarie 1933, p. 196

Viteazu — Alba Iulia — Unirea a fost vie în inima noastră a tuturor. Nimic mai firesc deci ca după cargoboatele „Iași”, „Turnu Severin”, „Constanța”, „Dobrogea”, „București”, „Carpați”, după pasagerele „Principesa Maria”, „Regele Carol I”, „România”, „Împăratul Traian” și „Dacia” din epoca năzuințelor noastre, unul din cele patru noi vapoare ale Serviciului Maritim să capete numele de „Alba Iulia”, leagănul visurilor tuturor românilor”.

Noile vapoare reușeau totuși cu greu să umple golul rămas în urma ieșirii din serviciu a vechilor cargouri „Iași”, „Constanța”, „Turnu Severin”, „Dobrogea”, „București”, „Carpați”. Nevoia unui program unic de mărire a flotei comerciale continua să fie stringentă, cu atât mai mult cu cât în 1935 S.M.R. se afla pe cale să devină unul din factorii principali de atragere a tranzitului prin România <sup>43</sup>.

De aceea trecerea S.M.R. la Ministerul Aerului și al Marinei, după înființarea acestuia în noiembrie 1936 a fost privit ca un act deosebit de important, noua instituție propunându-și ca principal scop „să coordoneze întreaga activitate aeriană și maritimă a națiunii, conducând și administrând în mod unitar toate mijloacele aeriene și maritime, atât civile cât și militare” <sup>44</sup>.

Ca urmare a aplicării noului program de dezvoltare, în luna septembrie a anului 1938 au intrat în serviciu două motonave moderne, de mare viteză la aceea dată — „Transilvania” și „Basarabia” — dintre care „Transilvania” va purta cu cinste tricolorul românesc pe mărele lumii vreme de 40 de ani.

Construcția acestei splendide nave de pasageri a fost terminată la Copenhaga, la 11 iunie 1938, dată la care a fost schimbat pavilionul danez cu cel român. La 17 iunie a pornit spre țară, comandată de Alexandru Știubei și a ajuns la Constanța în dimineața zilei de 26 iunie 1938. La 13 septembrie 1938, orele 14, nava a plecat în prima sa cursă regulată pe linia Constanța — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanța <sup>45</sup>.

Motonava „Basarabia” de construcție identică a fost terminată la 8 septembrie 1938, a plecat spre țară din Copenhaga și la 14 septembrie 1938 intrând în portul Constanța la 24 septembrie același an. A intrat în cursă regulată pe aceeași linie cu motonava „Transilvania” la 13 octombrie 1938 <sup>46</sup>.

Cele șase linii maritime deservite de S.M.R. la sfârșitul deceniului patru <sup>47</sup> și perspectivele de extindere a acestora au determinat Serviciul Maritim să solicite în anul 1939, oferte de motonave mixte cu tonaj și viteză mare. După venirea în țară a motonavei „Sulina” în anul 1940, prima din cele patru nave mixte comandate la Palermo, în Italia, a luat ființă și s-a permanentizat prima linie maritimă regulată Constanța — New

<sup>43</sup> Grigore Vasilescu, *S.M.R., ca factor principal de atragere a tranzitului prin România*, an „România maritimă și fluvială, nr. 1/1933, p. 106

<sup>44</sup> Monitorul oficial, nr. 266 din 14 noiembrie 1936

<sup>45</sup> Căpitania Portului Constanța, *Registrul matricol al navelor*, Matricula nr. 38/16, septembrie 1938

<sup>46</sup> Loc. cit., Matricula nr. 39/31.10.1938

<sup>47</sup> Arh. St. Constanța, fond D.N.M. dosar 38/1939, f. 56. Vezi și *Realizările Ministerului Aerului și Marinei de la înființare pînă azi — 20 iulie 1938*, p. 11



York, „care — scria presa de specialitate — acum doi ani părea ceva irealizabil, economia noastră națională a făcut un pas înainte, iar pavilionul românesc a reputat un succes strălucit la care nu ne-am fi așteptat dacă în ultimii doi ani nu s-ar fi dus o atît de înțeleaptă politică maritimă”<sup>48</sup>. În mai 1940, „Sulina” și „Mangalia” se aflau deja în drum spre America, în timp ce „Balcic” și „Cavarna” erau lansate la apă și în curs de armare.

Intrarea în serviciu a celor patru motonave construite la Palermo a dat posibilitatea ca vapoarele mixte tip „Ardealul” care făceau liniile Dunăre—Levant și Dunăre—Mediterraneană Occidentală să rămînă libere și să poată fi întrebuințată numai ca vase de mărfuri<sup>49</sup>.

Toată această promițătoare dezvoltare va fi întreruptă de intrarea României în cel de-al doilea război mondial. Izbucnirea marii conflagrații a avut consecințe nefaste pentru economia noastră națională, în transporturile de toate genurile și dezastruoase pentru flota noastră maritimă.

Scufundarea, rechiziționarea și capturarea navelor noastre comerciale în cursul operațiunilor militare și chiar după încetarea lor, au dus flota noastră maritimă aproape de zero.

Încă din anul 1940, două din cele mai vechi cargouri ale flotei S.M.R. — „Bucegi”, intrat în dotare în 1913 și „București” în 1897 — au ieșit din serviciu. Primul a fost rechiziționat de englezi la 4 decembrie<sup>50</sup>, al doilea a fost surprins în Marea Egee de un viscol care l-a aruncat în stîncile insulei Samotrace. Nava fiind veche și avaria foarte gravă s-a renunțat la recuperarea ei.<sup>51</sup>

Anul 1941 s-a soldat, la rîndul său cu pierderi grave pentru S.M.R. În acest an motonava „Mangalia” a fost capturată de S.U.A.<sup>52</sup> La 5 august a aceluiași an, vasul mixt „Peleş” este scufundat la Burgas, circa 1/2 Mm de Baia Kaptan<sup>53</sup>. În toamnă, la 10 octombrie, pasagerul „Regele Carol I”, transformat în crucișător auxiliar, aflat în misiune, a fost și el scufundat în fața Varnei<sup>54</sup>. În sfîrșit, în timpul operațiunilor militare din decembrie 1941, în a doua zi a acestei luni, motonava „Cavarna” torpilată la Burgas se scufundă<sup>55</sup>.

Anul 1942 consemnează evenimente la fel de tragice. În ziua de 29 mai 1942, ora 9,55' a fost scufundată prin torpilare, în Marea Neagră, motonava „Sulina”. În urma exploziei au murit trei oameni din echipaj<sup>56</sup>.

La 10 octombrie 1942 ora 19,50 a fost scufundat tot prin torpilare cargoul „Carpați”<sup>57</sup>. Catastrofa s-a produs la 4 Mm larg de Sf. Gheorghe. În același an un alt veteran al flotei noastre comerciale, pasagerul „România”, intrat în dotare în anul 1905 a fost predat Misiunii germane. La 2 noiembrie 1942 ora 10 a.m. nava a arborat pavilionul german. Predarea s-a făcut sub formă de închiriere, iar schimbarea pavilionului a avut loc

<sup>48</sup> „Marea noastră pentru tineret”, an IX, nr. 5, mai 1940, p. 82

<sup>49</sup> Realizările Ministerului Aerului și Marinei, p. 120

<sup>50</sup> Cpt. Port Constanța, Registrul matricol al navelor, Matricola nr. 13 din 30 august 1938.

<sup>51</sup> Loc. cit., Matricola nr. 10, din 30 august 1938

<sup>52</sup> Loc. cit., Matricola nr. 51, din 12 martie 1940

<sup>53</sup> Loc. cit., Matricola nr. 5, din 30 august 1941

<sup>54</sup> Loc. cit., Matricola nr. 4, din 30 august 1941

<sup>55</sup> Loc. cit., Matricola nr. 40 din 23 august 1940

<sup>56</sup> Ibidem

<sup>57</sup> Loc. cit., Matricola nr. 12 din 30 august 1938



în baza unei convenții speciale prevăzute în contractul încheiat de S.M.R. <sup>58</sup> Peste doi ani, la 10 mai 1944, „România” va fi scufundată în Marea Neagră <sup>59</sup>.

La 20 aprilie 1943 între Eupatoria și Sulina a fost torpilată și scufundată motonava „Suceava”, iar câteva luni mai târziu motonava „Balcic” s-a scufundat la Split, în urma bombardamentului aviației germane <sup>60</sup>.

În cursul anului următor, 1944, pasagerul „Dacia”, transformat în aprilie în crucișător auxiliar, a fost luat de U.R.S.S., din portul Constanța <sup>61</sup>. În același an, la 12 mai a fost scufundată și nava mixtă „Durostor” folosită în timpul războiului ca puitor de mine <sup>62</sup>. În noaptea de 1 2 septembrie 1944, în dana 21 din portul Constanța este torpilat de un submarin german și dat la fund cargoul „Oituz” <sup>63</sup>.

După 23 august, conform Art. 11 din Convenția de armistițiu din 12 septembrie 1944, la 29 ianuarie 1945, motonava „Basarabia” a fost cedată U.R.S.S. <sup>64</sup>. Aceeași soartă o avusese și nava mixtă „Alba Iulia”, la 14 mai 1945 <sup>65</sup>.

Astfel, cei cinci ani de război au făcut ca la sfârșitul ostilităților marina comercială română să fie reprezentată de numai două unități: cargoul „Ardealul” și motonava „Transilvania”, care își vor relua cursele în 1946 <sup>66</sup>, singurele nave rămase din cele 16 vapoare care formau parcul naval S.M.R. la începutul celui de-al doilea război mondial <sup>67</sup>.

<sup>58</sup> Loc. cit., *Matricola nr. 2* din 30 august 1938

<sup>59</sup> Ibidem

<sup>60</sup> Loc. cit., *Matricola nr. 52*, din 17 aprilie 1942

<sup>61</sup> Loc. cit., *Matricola nr. 3*, din 30 august 1938

<sup>62</sup> Loc. cit. *Matricola nr. 9* din 30 august 1938

<sup>63</sup> Loc. cit. *Matricola nr. 11* din 30 august 1938

<sup>64</sup> Loc. cit., *Matricola nr. 39* din 31 octombrie 1938

<sup>65</sup> Loc. cit. *Matricola nr. 6* din 30 august 1938

<sup>66</sup> „*Marina Nouă*”, an II, nr. 14, 15 martie 1946, pag. 3

<sup>67</sup> *Lista cu vasele Marinei Comerciale ale României, 1 aprilie 1940*, București, 1940, p.



## VIAȚA ȘTIINȚIFICĂ

### SIMPOZIONUL ȘTIINȚIFIC „70 DE ANI DE LA CONFIRMAREA INTERNAȚIONALĂ A FĂURIRII STATULUI NAȚIONAL UNITAR ROMÂN. APĂRAREA SUVERANITĂȚII ȘI INTEGRITĂȚII TERITORIALE A ȚĂRII”

În ziua de 27 iunie 1990 s-au desfășurat la București în organizarea Ministerului Apărării Naționale lucrările simpozionului științific consacrat împlinirii a șapte decenii de cînd statul național român unitar, făurit în 1918, a primit confirmarea internațională. La lucrări au participat numeroși cercetători din domeniul istoriei militare, a istoriei relațiilor internaționale, cadre didactice universitare. Comunicările au tratat un spectru larg de probleme: recunoașterea Marii Uniri pe plan internațional, combaterea revizionismului și neorevizionismului, situația României în 1940 și în anii postbelici, ultimele comunicări referindu-se la situația României după revoluția din decembrie 1989.

În cuvîntul de deschidere, general-colonel Victor Stănculescu ministrul apărării naționale, subliniind că datorită victoriei Revoluției din decembrie 1989 România trăiește azi un moment istoric al demnității naționale, ce a deschis poporului nostru calea opțiunii spre o societate cu adevărat democratică, a arătat că și alte evenimente și procese din trecutul neamului nostru, ca formarea și continuitatea în vatra strămoșească, menținerea ființei statale românești, unitatea realizată în epoca modernă, lupte împotriva tendinței dominante a marilor puteri, au fost, așa cum a dovedit cercetarea istorică, expresia forței și vitalității poporului român. Evidențiind că astăzi istoria traversează o perioadă de clarificări și redimensionări reale ale trecutului după anii de totalitarism, vorbitorul a arătat că în acest context se înscrie și această manifestare științifică consacrată împlinirii a 70 de ani de la recunoașterea și confirmarea internațională a măreței înfăptuiri a națiunii române din 1918 — statul național unitar.

În comunicarea intitulată *Rolul istoriei ca știință în procesul renașterii României libere și democratice*, general-locotenent dr. Costache Codrescu, șeful Direcției Studii și Cercetări Operativ Strategice Prognoză și Istorie Militară, citind aprecieri asupra istoriei făcute de mari personalități ale culturii noastre ca Eminescu, Bălcescu sau Blaga, a subliniat atît funcția ei cognitiv-informativă, cît și funcția educativ-civică a istoriei, raportul dintre național și universal. S-a relevat, de asemenea, evoluția cercetărilor de istorie militară în țara noastră, subliniindu-se în final faptul că istoria trebuie să promoveze adevărul și numai adevărul, exemplificînd în legătură cu tematica simpozionului o serie de teze false, susținute de istorici din țările vecine.

*Apărarea independenței și unității naționale statale — coordonată fundamentală a istoriei poporului român* — a fost tema următoarei comunicări susținute de general colonel Vasile Ionel, prim-adjunct al ministrului apărării naționale și Șef al Marelui Stat Major. Urmărind rădăcinile acestui proces istoric, s-a relevat că „aspirația firească a românilor” spre unitate a fost împiedicată secole de-a rîndul de presiunile militare și politice externe, de condițiile istorice specifice din sud-estul european, eforturile românilor concentrîndu-se pentru apărarea independenței și ființei statale. Presiunile externe nu au zdruncinat unitatea etno-lingvistică și de interese a românilor, ea stînd la baza primei uniri de la 1600. Evocînd apoi principalele momente ale drumului românilor spre unitatea deplină, s-au relevat importanța revoluțiilor din 1784, 1821 și 1848, a Unirii din 1859 și a cuceririi independenței pentru a se sublinia în final importanța deosebită pentru istoria neamului românesc a Marii Uniri din 1918 și a recunoașterii ei pe plan internațional.

Dr. Constantin Botoran, cercetător științific în Direcția Studii și Cercetări Operativ Strategice, Prognoză și Istorie Militară, în comunicarea *Recunoașterea internațională a Marii Uniri din 1918* a subliniat faptul că la începerea Conferinței de pace în 1918 statul român unitar era o realitate *de facto*, delegația română condusă de premierul I. I. C. Brătianu cerînd conferinței pe baza a numeroase argumente — evidențiate în comunicare — recunoașterea *de jure* a acestei hotărîri. S-au evidențiat de asemenea manevrele marilor puteri îndeosebi Anglia și S.U.A. de a condiționa recunoașterea unirii de unele concesii economice, determinînd protestul hotărît al delegației române. Relevîndu-se importanța în adoptarea unor hotărîri juste în probleme etnice și teritoriale a unor comisii de experți, autorul a combătut aserțiunile unor istorici că,

România mare a fost rezultatul „împărțirii de către puterile învingătoare a teritoriilor istorice ungare”, denunțînd conținutul lor fals, periculos și revizionist.

În comunicarea următoare, *Lupta împotriva revizionismului și revanșismului — obiectiv principal al politicii externe românești în perioada interbelică 1919—1939*, lt. colonel dr. Ioan Talpeș, directorul Editurii Militare, a evidențiat eforturile diplomației românești atît prin intermediul alianțelor tradiționale Mica Înțelegere și Înțelegerea Balcanică, în organismele internaționale și în viața internațională interbelică, pentru a se stăvili înanifestările revizioniste îndeosebi cele ale Ungariei. S-a arătat că lupta împotriva revizionismului s-a intensificat în ultimii ani interbelici în condițiile ascensiunii fascismului pe plan european, a primelor acțiuni revizioniste ale Germaniei și Italiei ce au fisurat grav sistemul politic stabilit prin tratatele de pace din anii 1919—1920.

Mihai Retegan, cercetător științific în Direcția Studii și Cercetări, Operativ Strategice, Prognostice și Istorie Militară revedind în introducerea comunicării sale intitulată *Desăvîrșirea izolării politice și militare a României de către marile puteri. Atenție la integritatea națională a poporului român (1939—1940)*, impactul „loviturii de teatru a acordului ruso-german”, după expresia lui Armand Călinescu asupra spațiului sud-est european, a apreciat în continuare că cele două mari puteri interesate în această zonă, Germania și U.R.S.S. aveau concepții diferite de acțiune, prima susținînd principiul *dominației*, cealaltă pe cel al *anexării*. Subliniindu-se importanța căderii Franței, s-a arătat că Anglia izolată, atacată aerian de Germania, face eforturi de a-și găsi un viitor posibil aliat în U.R.S.S., fiind dispusă, după cum relevă un raport puțin cunoscut al ministrului britanic la Sofia, citat de autor, să monteze politica sa antirevizionistă în schimbul îmbunătățirii relațiilor atît cu Bulgaria și în perspectivă cu U.R.S.S.

Analizînd în comunicarea sa intitulată *Statul național unitar român și minoritățile naționale* raporturile dintre autoritățile române și minoritățile etnice, dr. Marin Badea a arătat, pe baza unor acte juridice fundamentale ca Proclamația de la Alba Iulia din 1 Decembrie 1918, Constituția din 1923, a reformelor întreprinse de statul român, politica democratică a acestuia față de toți cetățenii săi, faptul că naționalitățile s-au putut afirma în România, inclusiv pe plan politic, spre deosebire de posibilitățile minorităților în state limitrofe (U.R.S.S., Ungaria, Bulgaria). S-a subliniat că în timp ce sașii, șvabii, evreii, țiganii și-au exprimat adevăratea la România întregită, o parte a intelectualității maghiare, partidele politice s-au plasat pe poziții fățișe obstructioniste, de contestare a unirii.

Pe baza unor informații din arhivele militare, a datelor istorice, colonel dr. Nicolae Ciobanu, șeful secției de istorie militară din Direcția Studii și Cercetări Operativ Strategice, Prognostice și Istorie Militară și Maria Sinescu, cercetător științific la aceeași secție, au analizat *Capacitatea de luptă a armatei române în momentul cuceririi teritoriale a României (1940)*. *Revolta poporului român împotriva agresiunilor străine*. Au fost trecute în revistă: concepțiile forurilor militare românești privind apărarea teritoriului național în condițiile izbucnirii războiului în Europa, forțele militare și dispunerea lor pentru apărarea țării, înzestrarea acestora. S-a subliniat că în condițiile izolării pe plan internațional a României, s-a ajuns sub presiunea puterilor revizioniste la rupturi dureroase din trupul țării, acte ce au fost condamnate cu fermitate de poporul nostru.

Arătînd în comunicarea *Mobilurile participării României la cel de-al doilea război mondial și combaterea acțiunilor revizioniste ale unor state vecine* poziția României, a armatei române în anii celui de-al doilea război mondial, maior Alexandru Duțu, șef de birou în Direcția Studii și Cercetări Strategice, Prognostice și Istoria Militară a relevat că participarea alături de Germania la campania din răsărit nu a estompat nici un moment speranța redobîndirii Ardealului de nord. Autorul a citat un studiu privind organizarea apărării țării întocmit la sfîrșitul anului 1941 de conducerea militară care stabilea că trebuie să se dea prioritate în apărare graniței de vest, apoi în sud și în ultimă instanță estului, aceasta în condițiile activității provocatoare revizioniste promovate constant de autoritățile maghiare și în timpul războiului. Problema Transilvaniei va fi reglementată după 25 octombrie 1944 în condițiile eliberării prin luptă de către armata română a teritoriului răpit prin Dictatul de la Viena.

În comunicarea *Statutul internațional al României în perioada 1944—1947 și apărarea intereselor fundamentale ale poporului român la Conferința de pace de la Paris (1946)* de Ion Alexandrescu, cercetător științific în Direcția Studii și Cercetări Operativ-Strategice, Prognostice și Istorie Militară, a arătat că problema statutului internațional al României în perioada menționată a fost puțin cercetată în trecut, fără a fi analizată în profunzime, că țării noastre nu s-a recunoscut statutul de cobeligerantă, fapt ce s-a repercutat negativ asupra situației ei internaționale, fiind tratată ca o țară învinsă.

Politica sterelor de influență, rolul preponderent al sovieticilor în problemele românești, ocupația militară au limitat sfera de acțiune diplomatică a României, ea obținînd în pofida unor eforturi, schimbări nesemnificative în textul final al tratatului de pace în raport cu proiectul

inițial, respingându-i-se cobeligeranța și consacându-i-se statutul de învinsă, situație cu profunde consecințe politice și economice.

*Manifestări revizioniste românești în perioada postbelică* a constituit subiectul intervenției dr. Ion Calafeteanu, cercetător științific în Ministerul de Externe. Subliniind că ideea unui Ardeal autonom, a unei Transilvanii independente este „o cauză pierdută”, autorul a înfățișat o serie de manifestări revizioniste recent apărute în presă, ce atestă acțiuni irepentiste încă din 1956, în contextul cunoscutelor evenimente din Ungaria. S-a subliniat că în bună măsură acțiunile revizioniste din emigrație au fost sprijinite de statul maghiar. Asemenea teze au fost vehiculate recent în contextul evenimentelor din martie 1990 din Transilvania, agitându-se în contextul în care Transilvania independentă este o realizare imposibilă, ideea unei federații. Soluția problemei, conchide autorul, trebuie căutată nu în afara României, împotriva voinței poporului român, ci prin dezvoltarea democrației românești, prin grija pentru viitorul comun al patriei.

Corelată tematic cu comunicarea anterioară intervenția susținută de colonel Alexandru Varga, locțiitorul șefului Direcției Studii și Cercetări Operativ Strategice, Prognoză și Istorie Militară și maior Simion Boncu de la aceeași direcție, intitulată *Acțiuni și măsuri de propagandă, apărare psihologică și de altă natură privind contracararea campaniei neorevizioniste românești*, a urmărit modalități și mijloace prin care pot fi combătute în spiritul adevărului și dreptății afirmațiile neorevizioniste în condițiile actuale, cînd cu toate schimbările din România, a opțiunilor ei spre democrație, campania dusă de grupările revizioniste, de cercurile ostile țării noastre, continuă să fie virulentă.

Evocînd figura strălucitului diplomat Nicolae Titulescu — mare tribun al păcii și colaborării între națiuni din perioada interbelică și prin aceasta tradiția unor asemenea principii în comunicarea României, participantă activă la realizarea unui climat de pace, securitate și înțelegere între popoare, de colaborare și bună vecinătate, prezentată de general-locotenent Marin Panacea, șef de direcție la Marele Stat Major, s-a arătat că după revoluția din decembrie, România cunoaște un proces de reintegrare în viața internațională după izolarea impusă în ultimii ani de dictatură. S-a subliniat că România, în spiritul principiilor internaționale, promovează o politică de promovare a relațiilor cu țările vecine balcanice, în spiritul bunei vecinătăți, cu țările partenere în Tratatul de la Varșovia și C.A.E.R., cu țările europene în general, sprijinind proiectul Casei comune europene, cu țările în curs de dezvoltare, cu țările de pe alte continente pentru consolidarea păcii, securității și colaborării internaționale.

Ultima comunicare a simpozionului a fost susținută de ministrul Apărării Naționale general-colonel Victor Stănculescu și s-a intitulat *Armata României libere și democratice — garan sigur al independenței și suveranității naționale și a integrității teritoriale a țării*. Făcîndu-se o incursiune în multimilenara noastră istorie, în comunicare s-a evidențiat că armata a avut un rol major în apărarea ființei etnice și evoluția originală a poporului român pe calea civilizației și progresului, fiind brațul înarmat al poporului. S-a subliniat rolul factorului militar în revoluția din decembrie: 267 morți și 674 răniți, faptul că armata rămîne apărătoarea prerogativelor fundamentale ale națiunii: independența, suveranitatea statală, integritatea teritorială, a instituțiilor statului alese în mod democratic de poporul român.

În încheierea simpozionului, generalul colonel Victor Stănculescu, ministrul Apărării Naționale, a evidențiat că formarea statului național unitar este un moment de importanță crucială în istoria neamului, obținut după secole de suferință și lacrimi și grele bătălii pentru independență.

Prin calitatea comunicărilor prezentate, argumentarea științifică și noutățile informaționale, lucrările simpozionului au demonstrat că prezentarea trecutului, a marilor sale momente, în lumina adevărului istoric este calea cea mai eficientă de combatere a tezelor revizioniste, denigratoare la adresa poporului român și a istoriei sale.

Mihai Opreșcu

## PE URMELE ISTORIEI DE LA BUCUREȘTI LA TURNU MĂGURELE

Fostii ofițeri de Geniu în rezervă și retragere, cei mai mulți combatanți în al doilea război mondial, constituiți la începutul anului într-o asociație „Asociația ofițerilor de geniu, dirconstrucții și căi ferate de rezervă și din retragere” (A.O.G.R.R.) au inițiat încă din anul 1987 efectuarea unor excursii documentare în țară și peste hotare în scopul evocării trecutului glorios

al poporului român de-a lungul veacurilor. Așa de ex. în 1987 ei au întreprins cu autocarul o deplasare în Bulgaria unde timp de trei zile, în luna octombrie, au vizitat orașul Plevna și împrejurimile mergând pe urmele bravilor ostași ai armatei române care s-au acoperit de glorie pe câmpurile de luptă de la Plevna, Grivița, Opanez iar la Veliko Tîrnovo au luat cunoștința de vechile legături economice ale acestui oraș cu țările române în evul mediu și în epoca modernă. Un an mai târziu în mai 1988 în același scop membrii A.O.G.R.R. s-au deplasat tot cu autocarul de la București la Voincasa de-a lungul acestui parcurs vizitând clitoriile marilor domni ai Țării Românești din Pitești, Cotmeana, Rîmniceul Vlcea, Cozia și Cornet.

În acest an în zilele de 20—22 iunie excursia documentară efectuată de la București la Turnu Măgurele a urmărit evocarea faptelor eroice ale armatei române din timpul războiului de independență din 1877—1878 și din cele două războaie mondiale. Astfel în dimineața zilei de 20 iunie după ce s-a ieșit din capitala țării și s-a ajuns cu autocarul la comuna Bragadiru, col. rez. E. Ene a prezentat expunerea: *Fortificațiile orașului București de la sfîrșitul secolului al XIX-lea*, prin care auditoriul a fost informat cu privire la proiectarea și construirea între 1884—1899 a acestui sistem de fortificații caracteristic în acea vreme pentru aproape toate capitalele europene, avînd o formă aproape circulară lungă de 72 km. dotat fiind cu 18 forturi la Cătelu, Popești, Jilava, Bragadiru, Chiajna, Chitila, Mogoșoaia, Otopeni, Tunari, etc. prevăzute cu cazarmă pentru trupă, armament greu și ușor, depozite de proiectile și legate între ele cu cale ferată (actuala linie de centură) menită să asigure transportul de trupe, trenuri blindate și muniție.

În continuare cînd autocarul cu excursioniști a ajuns la comuna Măgurele și a trecut riul Argeș col. rez. P. Zaharia a prezentat expunerea: *Complexul de lucrări hidroenergetice Argeș*, proiectat în 1981 și pus în execuție începînd din 1984 cu contribuția efectivă a trupelor de geniu în care a fost prevăzută un canal navigabil de la București la Dunăre lung de 77 km., de-a lungul cruia s-au amplasat pînă în 1989 două porturi: 30 decembrie și Budești. Același vorbitor a mai informat auditoriul prin intermediul altei expuneri: *Bătălia de la Neajlov din 1916* în care a subliniat nu numai concepția tactică și strategică a comandamentului român în confruntarea militară cu armatele austro-ungaro-germane și bulgare din această regiune, menită să apere capitala țării în fața ofensivei armatelor dușmane dar și importantul rol pe care l-au avut trupele de geniu și de transmisiuni în contextul acestei bătălii.

Odată ajunși la marginea orașului Turnu Măgurele, la locul unde se află instalat azi Hanul Diligența, pe locul unei vechi stații de poștă, excursioniștii au fost întâmpinați de lt. col. A. Moldovan, comandantul reg. 2 Pontonieri și prof. Traian Panea, directorul muzeului de artă din capitala județului Teleorman. Acesta din urmă a prezentat expunerea: *Orașul Turnu Măgurele de-a lungul istoriei*, din care a rezultat că cele mai vechi urme de locuire în această parte a țării noastre datează din paleolitic, că în apropiere de oraș se află ruinele cetății Turris, vechi din antichitate, refăcută apoi în sec. IV și restaurată după un mileniu pe timpul domniei lui Mircea cel Bătrîn în anii 1386—1393, că orașul a fost înființat în 1836 devenit apoi capitala județului Teleorman între 1841—1952, că în ultimele decenii orașul a cunoscut un mare avînt economic prin construirea unor importante obiective economice, ca de ex.: Combinatul chimic, întreprinderea de mașini electrice, Fabrica de nutrețuri concentrate, Fabrica de țicotaie, etc., că orașul cu peste 35 000 locuitori se remarcă și prin mai multe monumente istorice și de artă precum: Grupul statuar închinat eroilor din războiul de independență, statuile lui Mircea cel Bătrîn, a Dorobanțului din 1877 a lui Eftimie Croitorul, erou în al doilea război mondial, biserica Sf. Haralambie, construită în stilul mînăstirii Curtea de Argeș, casa memorială Hariclea Hartulary Darclée.

În după amiaza aceleiași zile grupul de excursioniști a vizitat muzeul regimentului 2 Pontonieri, care cuprinde materiale documentare în mare parte inedite consacrate creerii trupelor de pontonieri din țara noastră începînd din 1859, organizarea acestor trupe speciale între 1839—1900, participarea pontonierilor în războiul de independență din 1877—1878, în cele două războaie mondiale.

În ziua de 21 iunie excursioniștii au efectuat o deplasare cu un bac fluvial pe Dunăre de la Turnu Măgurele la Corabia. Odată ajunși la punctul Siliștioara (5 km. est de Corabia), căpitan rez. C. Șerban, doctor în istorie, membru al Institutului de istorie „N. Iorga” a făcut expunerea: *Construirea podului de vase peste Dunăre în 1877 la Siliștioara*, din care a reieșit că între 20—26 august 1877 în acest loc a fost construit de o companie de pontonieri comandată de căpitanul Vasiliu un pod de vase lung de 1036 m., alcătuit din trei secțiuni: prima, de 74 m., pod de pontoane, a doua de 212 m., pod de căluși pe o insulă din mijlocul fluviului și a treia de 40 m., intrările de pod pentru ambele maluri, că acest pod fusese construit pentru trecerea armatei române la sud de Dunăre pentru a se veni în ajutorul armatei ruse — respiră pentru a doua oară de către otomani la atacul orașului Plevna —, la cererea marelui



duce Nicolae prin telegrama istorică din 19 iulie adresată de acesta domnitorului Carol al României.

În după amiaza aceluiași zile la Casa Armatei din Turnu Măgurele excursionsiștii au participat la un simpozion unde au auzit mai multe comunicări privind în primul rând istoricul trupelor de pontonieri din perioada 1866—1990 (col. rez. P. Zaharia) și apoi participarea trupelor de pontonieri în al doilea război mondial, campaniile din est și din vest (colonei rez. I. Gruia, V. Georgescu, I. Cristescu, N. Catană, C. Savu).

În ultima zi a acestei excursii documentare cind participării au ajuns cu autocarul, la întoarcerea spre București, la satul Prunaru căp. rez. C. Șerban, doctor în istorie, a prezentat expunerea *Șarja de la Prunaru din 15 noiembrie 1916*, moment dramatic din timpul luptelor desfășurate de detașamentul Zimnicea, care a încercat atunci prin regimentul 2 Roșiori, comandat de col. Gh. Naumescu să ia cu asalt această localitate ocupată în prealabil de trupele inamice ale diviziei 217 germane, cu cel peste 300 de soldați și ofițeri neprecupețindu-și viața; în această acțiune încheiată cu pierderi foarte grele pentru bravii călăreți au pierit peste 200 soldați și ofițeri, răniți fiind cîteva zeci în frunte cu comandantul lor. Vorbitorul a mai arătat că în amintirea acestei sarje de cavalerie a fost dezvelit la 8 iunie 1930 un monument comemorativ la marginea satului, unde în fiecare an la 15 noiembrie sînt depuse florile recunoștinței întregului popor român în memoria celor care s-au jertfit pentru patrie.

Excursia documentară efectuată de participanți s-a dovedit nu numai foarte instructivă dar ea a constituit un imbold pentru membrii A.O.G.R.R. de a continua organizarea unor astfel de acțiuni prin intermediul cărora pot fi cunoscute monumentele istorice și de artă precum și faptele eroice aparținînd înaintașilor noștri închinăte prosperității și independenței țării.

Constantin Șerban

## SESIUNEA DE COMUNICĂRI ȘTIINȚIFICE „ISTORIE ȘI CULTURĂ ROMÂNEASCĂ”

În zilele de 23—24 iunie 1990, în organizarea Muzeului Regiunii Porților de Fier, a Inspectoratului județean pentru cultură și a Societății de Istorie „Mehedinți”, a avut loc la Drobeta-Turnu Severin sesiunea de comunicări cu genericul *Istorie și Cultură Românească*, cea mai importantă manifestare științifică și de cultură desfășurată în orașul de reședință a județului Mehedinți după Revoluția din decembrie 1989. De la început și pînă la sfîrșit, sesiunea a purtat amprenta prefacerilor prin care trece societatea românească de astăzi, fapt sugrat chiar de lista organizatorilor: pe de o parte, Muzeul Regiunii Porților de Fier și Inspectoratul de cultură, două instituții aflate în plin proces de restructurare radicală a activității lor în domeniul culturii județului, în direcția realizării unei calități autentice, bazată pe inițiativă, autonomie și pe tratarea corespunzătoare a priorităților acestui sector; pe de altă parte, Societatea de Istorie „Mehedinți”, înființată în martie 1990, care funcționează cu statut de persoană juridică și își propune, bazîndu-se în primul rînd pe forțe locale (profesori, muzeografi, arhiviști și alte categorii de intelectuali), să imprime un surflu non preocupărilor de cercetare, cunoaștere și punere în lumină a istoriei și culturii mehedintene și românești în general, de repertoriizare, stringere, conservare și valorificare a celor mai felurite categorii de izvoare și nărrurii de istorie, cultură și civilizație autohtone. Întruelt este vorba despre o instituție nouă mai adăugăm că, delimitată fiind, sub aspect organizatoric, de filiala județeană a vechii Societăți de istorie, formată cu precădere din cadre didactice de specialitate, Societatea de Istorie „Mehedinți” este, în același timp, deschisă specialiștilor și pasionașilor după trecutul românesc din oricare altă parte a țării, cu acceptarea necesității de a reflecta adevărata noastră istorie, în diversitatea laturilor sale (economică, politică, socială, culturală).

În contextul afirmării unor atari principii, învîrtăsite de toți cei trei organizatori, sesiunea a fost dedicată împlinirii a 390 de ani de la Unirea din 1600 a Țărilor Române sub Mihai Viteazul, reunind un important număr de referenți, care au reprezentat următoarele domenii: arheologie, istorie, științele auxiliare ale istoriei, istoria culturii și artei românești vechi și moderne. Avîndu-se în vedere varietatea tematică a comunicărilor anunțate, bazată din apul docului pe lipsa oricărei îngrădiri în această privință, sesiunea a fost organizată pe trei sețiuni mari: *Arheologie, Istorie și Cultură și Civilizație*.

Comunicările prezentate la secțiunea *Arheologie* au tratat, cele mai multe, probleme privind sud-vestul României, în succesiunea etapelor istoriei noastre străvechi și vechi. Astfel:

Sabin Adrian Luca a prezentat *Cel mai timpuriu raport cronologic dintre cultura Starčevo-Criș și Vinča*, Ovidiu Bozu a vorbit *Despre câteva bronzuri romane inedite din Banat*, Marian Gumaș *Despre cronologia coifurilor de tip galic din țara noastră*, Constantin Stuparu s-a referit la *Necropola hallstattiană de la Puține*, Ion Stingă la *Așezarea dacă de la Oprișor*, în timp ce Ioan Buzatu a adus în atenție *Vestigiile romane la Drobeta*, iar Gabriel Crăciunescu *Morminte romane în zona Drobetei*. La rîndul său, Dumitru Țicu a făcut *Considerații cu privire la descoperirile paleocreștine din Banat*, Doina Benea s-a referit la *Relațiile politice dintre Imperiul roman tirziu și nordul Dunării în sec. IV*, în lumina izvoarelor literare, Ion Stingă a expus *Monedele descoperite prin cercetări arheologice la Cetatea Severinului*, iar Ernest Oberländer-Tirnovanu, Ion Stingă și Mișu Davidescu *Monedele bizantine din secolele IV—XIV din zona Porților de Fier*. În sfîrșit, D. Bălașa a vorbit despre *Zeița Hestia*, prima regină cunoscută nominal în perioada matriarhatului la gelo-daci (—1900 î.e.n.).

La secțiunea *Istorie*, numărul sensibil mai mare de comunicări a determinat o varietate tematică remarcabilă, îndeosebi pe criterii de zonă geografică, epocă și domeniul istoric abordat. La această secțiune, personalitatea și epoca lui Mihai Viteazul au constituit, totuși, un numitor comun. Așa de pildă, Dinică Ciobotea a făcut considerații în legătură cu *Unitatea Țărilor Române sub sceptrul domnitorului Mihai Viteazul*, C. A. Protopopescu a expus *Din legăturile lui Mihai Viteazul cu Mehedințiul*, Corneliu Tamaș a vorbit despre *Mihai Viteazul în memoria vîlceilor*, Nicolae Chipurici a prezentat *Documente despre vestigiile istorice feudale de la Vlădaia* (proprietate a Buzeștilor), Valeriu Moșneanu a făcut *Considerații în legătură cu Unirea din 1600 în lumina unor documente externe*, iar Vasile Arimia a conchis prezentîndu-l pe *Mihai Viteazul în conștiința europeană*. Mai departe, C. Juan s-a referit la *Pătrunderea creștinismului și ortodoxismului în zona clisurii Dunării (sec. III—XVII)*, D. Bălașa la *Inchiziția papală în Daco-România (1298—1330)*, Veronica Tamaș la *Reformele judecătorești ale lui Constantin Mavrocordat*, Liviu Groza a prezentat *Orșova medievală în cartografia vieneză (1716—1789)*, Vasile Novac *Documente inedite din sec. XVII—XIX privind familia Brătianu*, Dinică Ciobotea *Județul Mehedinți în statistica moșnenilor din 1855*, Nicolae Chipurici *Regimentul 1 grăniceresc din Transilvania și școlile grănicerești între 1851—1900*, în documente, Nicolae Fuiorea *Opiniile unui general țarist despre unitatea românilor*, Stelian Baicu *Preocupări ale statului român pentru îmbunătățirea navigației pe Dunăre*, la *Porțile de Fier*, în perioada interbelică, Alexandru Stănescu-Bîrda *Documente inedite privind istoria Banatului și O pagină din monografia revistei „Zorășul”*, Olimpia Bololoi *Aspecte social-economice desprinse din documente aflate în colecțiile Muzeului Regiunii Porților de Fier*, Gheorghe Popescu și Gheorghe Tudorică *Informații privind istoria Olteniei în opera lui Miron Costin*, C. Safta *„Lecția de istorie” a învățătorului mehedinean Ion Trașcă*, Ion Palașcă *Pagini din istoria învățămîntului pedagogic mehedinean*. La rîndul său, Maria Dogaru a înfățișat *Simboluri amintind ecoul Unirii din 1600 în conștiința generațiilor și O variantă necunoscută a stemei județului Mehedinți*, Tudor Rădoi a făcut *Cîteva considerații privind situația pădurii mehedinșene în anii 1935—1945*, Ion Ungureanu a prezentat *Aspecte istorice ale evoluției suprafețelor de păduri în județul Mehedinți*, iar în finalul lucrărilor secțiunii Ioan Chiper a făcut o foarte interesantă comunicare *Cu privire la obiectivele și metodele diplomației românești în anul 1941*.

La secțiunea *Cultură și Civilizație*, care, și ea, a înregistrat o participare numeroasă, au fost prezentate următoarele comunicări: Marieta Chiper *Ideologie și unitate națională în opera lui Naum Rîmniceanu*, Adriana Mitu *Circulația Bibliei de la București — expresie a unității de gri și suflul a tuturor românilor*, Mihai Mitu *Arheologie și etimologie*, Varvara Plăvișu *Catalogul vîrșii vechi — sec. XVII—XVIII — din județul Mehedinți*, Maria Bălăceanu *Catalogul artei decorative în colecțiile Muzeului Regiunii Porților de Fier și Podoabe feudale timpurii în colecția Muzeului Regiunii Porților de Fier*, Ileana Roman *Texte de limbă română în cartea străină de palatrinou*, Elena Căpitănescu *Nume de zugrăvi din secolul al XIX-lea identificate în cadrul colecției de icoane a Muzeului Regiunii Porțile de Fier*, Mite Măneanu *Date istorice și culturale despre Mehedinți în publicații vechi periodice existente în biblioteca județului*, Elisabeta Novac și Vasile Novac *Cinci scrisori inedite ale lui Ivan Mestrovic către George Folino, privitoare la statuia lui Ion I. C. Brătianu*, Marcela Bratiloveanu-Popilian *Obiecturi de primăvară în zona Mehedinților*, Ecaterina Bosonecă *Țara Loviștei — mărturii fotografice de la sfîrșitul secolului al XIX-lea aflate în Muzeul Regiunii Porților de Fier*, Vasile Șisu *Semnificația motivului „calul mohor” din textele funebre culese în Mehedinți*, Elisabeta Gherban *Catalogul scoarțelor din colecția Muzeului Regiunii Porților de Fier*, Grigore Bordei *Contribuții la cunoașterea arhitecturii populare mehedinșene de pe valea Topolniței*. Repertoriul arhitecturii populare de pe valea Topolniței, Cornelia Balaci *Catalogul icoanelor românești din depozitul Strehaia*, Gh. N. Dumitrescu-Bistrița *Folclorul în opera lui Eminescu*, Gheorghe Hîncu *Situația actuală a cîtorva monumente de artă religioasă din județul Mehedinți*, Clarisa Vărăreanu și Stelian Baicu *Arme de Tula în*

*colecția Muzeului Regiunii Porților de Fier, C. Constantinescu Istorie și turism în nordul județului Mehedinți, Virgiliu Tătaru Un document care atestă : Mihail Sebastian a fost la Corcova (Mehedinți).*

La cele de mai sus, adăugăm că, pe secțiuni, s-a lăsat loc și pentru succinte discuții prilejuite de unele dintre comunicări, degajându-se aprecierea că, în ansamblu, sesiunea a fost o reușită, realizând racordul cu vechile simpozioane organizate la Drobeta-Turnu Severin sub genericile „Mehedinți — Cultură și Istorie” și „Mehedinți — Cultură și Civilizație”, dar și înstiluirea unei noi tradiții, în legătură cu care există intenția de a fi continuată.

Există, de asemenea, intenția, cu perspective promițătoare, ca toate comunicările prezentate în sesiune să fie adunate și publicate într-un volum, care să constituie primul număr al Anuarului Societății de Istorie „Mehedinți”.

*Tudor Rățoi*



**ALEXANDRU I. GONȚA**, *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XIII—XVII*, Edit. științifică și enciclopedică, București, 1989, 252 p.

Drumurile comerciale ale Moldovei medievale și implicarea economiei sale în structura spațiului românesc, au constituit subiecte de cercetare pentru istorici de seamă ai neamului, începând cu N. Iorga și continuând cu I. Nistor, P. P. Panaitescu, Ilie Minea, C. C. Giurescu, încât se părea că cercetările ulterioare nu vor mai putea aduce decât fie contribuții de amănunt, fie o nouă organizare într-o altă viziune a aceleiași material. Fin cunoscător al societății medievale din Moldova, având o îndelungată experiență în cercetarea minuțioasă a documentelor alite interne cit și externe, bun analist și spirit sintetic capabil să surprindă mecanismele ascunse ale dezvoltării economice, Alexandru I. Gonța a reușit pe deplin în această a treia lucrare postumă, să ne dezvăluie o nouă fațetă a relațiilor moldo-transilvane și să demonstreze încă o dată că în istorie nimic nu este definitiv încheiat.

Lucrarea de față ne introduce de la început în istoriografia problemei, prezentându-se apoi structura universului economic al voievodatului Moldovei (bogății, mărfuri, negustori, comerț, vămi, monede, unități de schimb — capitolele III—IV, p. 65—92) reflectat atât în izvoarele interne cit și în cele străine.

În introducerea (p. 15—24) autorul face o analiză comparată a părerilor emise de N. Iorga, I. Nistor, P. P. Panaitescu, E. Diaconescu asupra drumurilor comerciale moldovenești în secolele XIV—XV, ajungând la concluzia că „problema drumurilor comerciale ale Moldovei la Marea Neagră a rămas încă o chestiune deschisă”, o problemă „tratată nebulos de unii, cu abateri de alții și neglijată chiar de ultimii doi istorici”, deși este una din cheile dezvoltării economiei Moldovei în secolele respective (p. 24). Analizând în capitolul I ce spun documentele moldovenești și izvoarele străine despre drumurile comerciale ale Moldovei (p. 25—45) autorul disecă până la amănunt documentele interne și externe, folosește studii de specialitate românești și străine, reușind în final să integreze drumurile de negoț ale Moldovei într-un spațiu comercial mai vast ce legând nord-estul Europei cu Marea Neagră, integra volens-nolens

și Moldova, conferindu-i o importantă poziție cheie în acest ansamblu economic.

Detaliind traseele drumurilor comerciale care străbătând Moldova legau diferite zone ale nord-estului Europei cu Marea Neagră, autorul concluzionează că aceste drumuri au avut un dublu rol: unul intern, contribuind la dezvoltarea orașelor și tirgurilor și implicit la cea a economiei de mărfuri și unul extern, legând Moldova cu Polonia și Rusia la nord, cu Tartaria la est, cu Marea Neagră, Turcia și Țara Românească la Sud și cu Transilvania la vest (p. 45).

În capitolele V—XVI ne sint prezentate cu lux de amănunte legăturile economice dintre Moldova și Transilvania până la sfârșitul secolului XVII, putându-se trage concluzia că aceste legături comerciale mai mult decât firești au avut un evident caracter economic intern, dincolo de trecătoarele tulburări politice provocate fie de ambițiile unor domnitori, fie de imixtiunea amenințătoare a marilor puteri din zonă, ce în diferite momente tindeau să destrame unitatea economică firească a spațiului românesc.

În relațiile comerciale ale Moldovei cu Transilvania, prima criză de proporții este înregistrată abia la jumătatea secolului XVI în timpul lui Petru Rareș, criză analizată și prezentată amănunțit în capitolele VI (p. 116—133) și VII (134—139).

Tulburarea relațiilor dintre cele două voievodate surori, s-a datorat atât încercării lui Rareș de a duce o politică autoritară față de Transilvania, cit mai ales tendinței de imixtiune a Habsburgilor în această zonă, tendință care va provoca în cele din urmă o violentă reacție otomană. Intrigile Habsburgilor n-au avut rezultat decât slăbirea poziției celor două voievodate față de Imperiul otoman care nu va ezita să ocupe noi teritorii atât din Moldova cit și din Transilvania.

„Revoluția prețurilor” plecată din peninsula iberică la începutul secolului XVI va atinge și Principatele, încit eforturile lui Rareș în a doua domnie de a rezolva criza economică declanșată se vor dovedi zadarnice, conflictul continuând cu aceeași intensitate și răsfîrîndu-se firesc și asupra legăturilor comerciale cu Polonia.

Profitând de eşecul unei noi imixțiuni habsburgice în Transilvania, Alexandru Lăpușneanu va reuși ceea ce n-a reușit Rareș, adică să normalizeze relațiile comerciale cu Transilvania și să ducă o politică autoritară față de aceasta, evident având gîrul și sprijinul Imperiului otoman, dar atrăgîndu-și în același timp atît aversiunea Habsburgilor cît și a polonilor (capitolul VIII — Noua politică economică a lui Alexandru Lăpușneanu față de Transilvania — p. 140—150). În timpul lui Petru Șchiopu și a Movileștilor, relațiile comerciale cu Transilvania se îmbunătățesc simțitor pe căi mai mult sau mai puțin legale, dovedindu-se o dată în plus că interesele economice ale Principatelor se puteau armoniza și singure chiar și cînd nu erau impulsionate de factorul politic (capitolele XI—XII, p. 162—178). Perioadele de stabilitate vor alterna cu cele de instabilitate în tot secolul al XVII-lea, excepție făcînd perioada domniei lui Vasile Lupu, perioadă analizată în capitolul XIV (p. 186—195). În a doua jumătate a secolului XVII schimbul economic va intra însă într-o perioadă de declin, (capitolul XV, p. 196—206) pentru ca la sfîrșitul secolului relațiile economice să de schimb dintre Moldova și Transilvania să intre într-o nouă criză,

criza agravată de rivalitatea turco-polono-austriacă pentru preponderență în centrul și sud-estul Europei (capitolul XVI, p. 207—215).

În ciuda faptului că analizează un mare volum de documente interne și străine, autorul, fiu cunoscător al evului mediu moldovenesc, ne prezintă însă mai mult legăturile comerciale și nu numai, ale Moldovei cu Transilvania decît pe cele *dintre* principalele menționate, care au avut o contribuție cel puțin egală la menținerea unității spațiului românesc dincolo de granițe temporare și interese politice trecătoare.

Lucrarea prezentată sintetizează însă în puține pagini istoria relațiilor comerciale ale Moldovei cu Transilvania pe o perioadă de cinci secole, depășind de multe ori cadrul strict economic pe care îl integrează de cele mai multe ori fericit în contextul politic internațional.

Din aceste puncte de vedere, lucrarea lui Alexandru I. Gonța a devenit o lucrare de referință pentru istoria relațiilor comerciale și nu numai, ale Moldovei cu Transilvania în secolele XIII—XVII.

Lucian Cruceanu

JACQUES DE LAUNAY, JEAN-MICHEL CHARLIER, *Istoria secretă a petrolului*, Edit. Politică, București, 1989, 278 p.

Petrolul a fost și rămîne un element important în strategia dezvoltării statelor pose-soare, de asemenea resurse, în strategia războiului și a păcii. Rareori conflictele internaționale care au degenerat în războaie și evoluții nu și-au avut sorginea și în politica petrolului, în diplomația petrolului ori în deciziile acestora petrolul să nu fi jucat un rol de prim rang.

Jacques de Launay<sup>1</sup> și Jean-Michel Charlier, autorul biografiei lui J. Edgar Hoover,

șeful F.B.I. american, și a altor lucrări, cu spiritul lor analitic și prospectiv bazează pe numeroase date statistice, fapte, împrejurări dintre care multe, foarte multe inedite, pline de sarcasm și colorit ne cronicează o lume a luptelor de culise mai ales, pentru stăpînirea regiunilor darnice în miraculoasa bogăție, pentru putere, pentru dominație economică și politică în care este utilizat întregul arsenal de arme, de mijloace permise și cu precădere oculte.

Sfera acestor interese și ciocniri nu se cantonează numai la unele țări, ci și la continente și regiuni fierbinți ca: Orientul Apropiat și mijlociul, Golful Persic, Golful Mexic, Iran, Irak, Libia, Nigeria, Algeria, Venezuela, Angola etc. Cele mai mari grupuri și societăți petroliere din lume: Shell, British Petroleum, Standard Oil, Mobil, Texaco, Esso, Aramco, OPEC. etc. își împart și reîmpart terenurile și exploatarea petroliere, conductele și tancurile ce transportă acest miraculos produs, ridică sau scad prețul petrolului brut și rafinat reduc producția, într-un cuvînt guvernează piața petrolului și influențează fluctuațiile guvernamentale din diferite țări ale lumii mari producătoare de petrol.

Pe bună dreptate s-a spus că unde miroase petrol, miroase și praf de pușcă și bogăție și sărăcie. Autorii remarcă pe bună dreptate

<sup>1</sup> Autorul a numeroase lucrări, unele apărute și în românește: *Secretes diplomatiques 1939—1945*, Bruxelles, Brepols, 1962; *Histoire contemporaine de la diplomatie secrète 1914—1945*, Rencontre, Lausanne, 1965; *De Gaulle et sa France*, Kinshasa, Edit. du Leopard, 1968; *Les grandes controverses politiques de 1945 à 1973*, Paris, Edit. A. Moureau 1974; *La Grande Débauche, 1944—1945*, A. Michel, Paris, 1985; *Titulesco et l'Europe*, Editions Byblos, Nyon (Suisse), 1976; *Mari decizii ale celui de al doilea război mondial* (în două volume), Edit. științifică și enciclopedică, București, 1988. Pînă la sfîrșitul anului 1984 din lucrările sale au fost vîndute 1 077 068 exemplare, apărute în 12 limbi. În 1985 i s-a conferit Premiul Intellectualilor Independenți.



că „Războiul petrolului înbogățește pe cei bogați și sărăcește pe cei săraci, implicând numeroase aspecte de inechitate” (p. 232).

Așadar, petrolul înseamnă politică, războaie, pace, dezvoltare, bogăție, sărăcie, stări conflictuale și tensionale și în condițiile celei mai aparente liniști, mocnește o luptă acerbă în adâncuri, în cabinetele ministeriale, în birourile firmelor de profil, și nu rareori într-ale serviciilor de informații ale multor state. Cu toată foamea de petrol și atragerea în circuitul exploatarei a noi zăcăminte ca cele din Marca Nordului, Alaska, Mexic, Norvegia, Egipt, Angola, China, Gabon (p. 192), prețul țițeiului a continuat să crească.

Deabia după 1981 prețul petrolului se stabilizează și are tendința de scădere. Iranul, Marea Britanie, Norvegia, Uniunea Sovietică, Nigeria, Egiptul, Venezuela, Mexicul își vînd petrolul la prețul de 30,5 dolari și mai puțin barilul (p. 194).

Trecerea masivă la extragerea petrolului din Marea Nordului, Golful Mexic, Marea Caspică și chiar Marca Neagră a deschis noi perspective în exploatarea acestei valoroase hidrocarburi. Petrolul din Alaska, Kuweit, precum și rezervele prospectate din Orientul Mijlociu, URSS, America de Nord, America Latină, Asia, Australia, Europa, (p. 244), Antarctica vor satisface necesitățile consumatorilor la nivelul anului 2000 și împreună cu extracția de cărbune, și creșterea producției de energie electrică, convertirea energiei solare și eoliene vor atenua și rezolva foamea de energie de la sfîrșit de secol și de mileniu. Se vor mai pune probleme legate de transportul și îndeosebi depozitarea petrolului. Perfecționarea motoarelor de automobile, avioane etc. va reduce consumul de țiței, benzină. Așadar „Șocurile petroliere” (p. 251), la sfîrșit de mileniu sînt o falsă legendă. Nivelul extracției actuale a țițeiului nu va fi cu mult depășit în anul 2000 deoarece motoarele, mecanismele bazate pe țiței și benzine se vor perfecționa ceea ce va conduce la reducerea consumurilor. Se preconizează atragerea de noi surse de energie în circuitul economic. Foamea de energie va fi probabil diminuată. Autorii acestei interesante și seducătoare cărți ne introduc nu numai în politica petrolului de-a lungul a mai bine de un secol și a implicațiilor acesteia asupra celor două cataclisme mondiale, dar ei ne plimbă în labirintul companiilor petroliere multinaționale, ne familiarizează cu o faună de oameni, de personalități de la Gulbenkian la Deterding, Nobel, Mantaseff, Rothschild (p. 59), Rockefeller, Onassis, Mattei ș.a. care au fost iar alții sînt astăzi adevărați regi neincoronăți care au avut și au încă un rol important în desfășurarea și finalizarea unor mari evenimente interna-

ționale cu implicații asupra a milioane și poate chiar miliarde de oameni.

Locul României în politica petrolului este relevant în cîteva rînduri. La începutul celor două conflagrații mondiale, guvernele României cu sprijinul experților englezi și francezi (Griffiths și Thomson) în primul război mondial, Wenger (p. 83) și în al doilea an elaborat planuri pentru distrugerea exploatărilor și industriei petroliere pentru a nu cădea în minile Germaniei sau pentru blocarea Dunării la Porțile de Fier spre a împiedica transportul petrolului spre aceasta.

În septembrie 1916, căpitanul aviator George Valentin Bibescu, însoțit de colonelul Thomson, atașat militar englez la București, au fost însărcinați de guvernul român cu supravegherea acriană a distrugerii sondelor noastre de petrol. Împrejurările au făcut ca de fiecare dată planurile să nu fie puse în execuție și România să nu fie lipsită de o resursă vitală pentru supraviețuirea ei.

În anii premergători declanșării celui de-al doilea război mondial datorită mai multor cauze și împotriva voinței sale România a căzut sub dominația nazistă, și cîteva timp resursele ei, inclusiv petrolul în ciuda opoziției și luptei poporului român au servit, din păcate, planurilor agresive ale Germaniei. Însă la 23 august 1944, „germanii pierd petrolul românesc” (p. 87) ceea ce a condus efectiv împreună cu alăturarea armatei române forțelor aliate la scurtarea războiului. România fiind a patra țară care prin eforturile întregului popor a contribuit la nimicirea Germaniei hitleriste și la victoria aliaților.

În ciuda marilor ei eforturi militare, economice și umane, la masa verde, puterile aliate nu i-au recunoscut statutul de cobeligerant. Încă o dată s-a adevărit ceea ce susținea cu ani în urmă N. Titulescu, că interesele țărilor mici sînt deseori „date uitării de marile puteri în sacrul lor egoism”.

Problematika petrolului după opinia autorilor ar fi în declin. La sfîrșit de mileniu se pare că o nouă sursă de energie hidrogenul — vine să-i ia locul. Trebuie spus însă că petrolul — inclusiv petrolul românesc — nu și-a epuizat sursele potențiale și utilizările și încă va mai fi un element de luat în considerare în politica lumii și a țării noastre. Cunoșcînd faptele văzute și mai ales nevăzute ale politicii globale a petrolului, cititorii români vor reflecta mai profund asupra acesteia, inclusiv a implicațiilor ei asupra României, clarificîndu-și astfel direct sau indirect multe aspecte și împrejurări ale istoriei noastre naționale, fapt ce evidențiază valoarea și semnificația deosebită a acestei captivante lucrări.

*Ion Grecescu*

**RADU MANOLESCU, *Relațiile capitaliste în Europa apuseană în secolele XIV—XVII. Curs special*, București, 1989, 205 p.**

Apariția relațiilor capitaliste și impunerea lor treptată la scara întregii societăți constituie nelindoielnice una din marile teme ale istoriografiei contemporane. Multelor lucrări existente deja în bibliografia acestei teme li se adaugă acum sinteza prin care profesorul Radu Manolescu își încununază cercetările de lungă durată dedicate istoriei economice și sociale a Europei de-a lungul evului mediu și începuturilor epocii moderne. De fapt, lucrarea pe care o prezentăm trebuia să formeze un triptic împreună cu *Societatea feudală în Europa apuseană* (București, 1974) și cu o monografie dedicată orașului medieval, dar vicisitudinile editoriale au blocat timp de mai mulți ani publicarea acesteia din urmă, împiedicând respectarea ordinii normale a seriei. Același tip de constrângeri a făcut ca sinteza despre începuturile relațiilor capitaliste să îmbrace forma unui curs special, destinat în primul rând studenților din anii superiori ai Facultății de Istorie, dar, după cum se va vedea, nu numai lor.

Lucrarea este structurată în 4 capitole urmate de o scurtă anexă documentară și de o bibliografie selectivă. Primul capitol este dedicat problemelor generale puse de apariția și extinderea relațiilor capitaliste în societatea occidentală în secolele XIV—XVII. Autorul evită să se angajeze în spinoasele dispute teoretice cu privire la esența relațiilor capitaliste, preferind să analizeze aspectele concrete ale impunerii capitalismului. Sint evidențiate evoluțiile tehnice și demografice, rolul diferitelor piețe și al statului în stimularea producției și acumularea de capital, problemele legate de forța de muncă și de formarea unei noi mentalități capitaliste, mai întâi în rândurile oamenilor de afaceri. În capitolele al doilea și al treilea este prezentată extensiunea sectorială a relațiilor capitaliste, cu insistență

asupra mineritului, a diferitelor ramuri ale „industriei” prelucrătoare, a comerțului, a sistemului bancar și a agriculturii. Ultima parte tratează restructurările sociale provocate de către relațiile capitaliste, cristalizarea claselor sociale specifice acestora, proletariatul și burghezia, precum și primele conflicte dintre aceste două clase.

Îndelungata experiență didactică l-a ajutat pe autor să sistematizeze într-un mod inteligibil un material altfel debordant. Astfel, tratării problematizate a fiecărui aspect în articulațiile sale esențiale îi urmează prezentarea specificității sale în principalele țări occidentale: Italia, Țările de Jos, Anglia, Germania, Franța, Spania și Portugalia. Această abordare în dublu registru i-a permis autorului să surprindă marca complexitate a apariției relațiilor capitaliste și multitudinea variațiilor locale din cadrul acestui proces. Desigur, sînt și aspecte asupra cărora s-a insistat mai puțin: astfel, cu excepția descrierii afacerilor familiei Fugger (p. 119—124), structurarea rețelelor de interese ale marilor capitaliști și mecanismele de adaptare la fluctuațiile conjuncturii economice au fost prea puțin puse în evidență. De asemenea, o atenție mai mare ar fi meritat diviziunea spațială a muncii (la nivel regional și mondial), distribuția ierarhică a rolurilor în economia mondială și felul în care capitalismul s-a articulat dominator cu alte moduri de organizare a producției.

Aceste observații nu diminuează cu nimic meritele lucrării pe care o prezentăm. Informată, riguroasă în analiză și clară în structurare, sinteza profesorului Radu Manolescu reprezintă o certă reușită științifică, o excelență introducere în studiul unui proces istoric fascinant.

*Bogdan Murgescu*

**V. E. VOZGRIN, *Rossiiia i evropeiskie stranii v godii Severnoi voini. Istoriia diplomaticheskikh otnoshenii v 1697—1710 gg.*, Ed. Nauka, Leningrad, 1986, 296 p.**

Apărută sub egida Academiei de științe a U.R.S.S., Institutul de istorie a U.R.S.S., filiala Leningrad — redactor responsabil fiind istoricul F. V. Anisimov — lucrarea cuprinde o analiză profundă menită să dezvăluie cititorului avizat noi aspecte ale problemei ieșirii Rusiei la marea Baltică la începutul epocii moderne, problemă care s-a aflat de-a lungul de-a rîndul în atenția factorilor de răspun-

dere ai acestei țări, care hotărau principalele direcții ale politicii sale externe față de țările riverane la această mare. Autorul binecunoscut prin lucrările sale consacrate acestei teme de cercetare de mai bine de un deceniu în rîndul specialiștilor sovietici și străini, introduce în circuitul științific contemporan nu numai noi materiale documentare provenite din arhive din U.R.S.S. — în special din Arhiva centrală

de stat, acte vechi, din Moscova — dar și din țări europene ca de ex. din Leyda (Olanda), din Lund (Suedia), din Copenhaga (Danemarca), din Praga (Cehoslovacia) dar și multe teze noi privind relațiile internaționale ale Rusiei în contextul european de la sfârșitul secolului al XVII-lea și începutul secolului următor.

Cum era și de așteptat cercetarea temei propuse a fost precedată de o *Introducere*, care cuprinde de fapt trecerea în revistă a istoriografiei problemei, prilej care permite autorului să prezinte în mod critic rezultatele cercetărilor efectuate anterior de istoricii ruși din secolul al XIX-lea (I. I. Golikov, S. M. Soloviev, N. G. Ustrialov) de cei sovietici din secolul nostru (M. P. Polievktov, M. M. Bogoslovski, B. B. Kafengaus, T. K. Krilova, etc.) precum și de mulți alți istorici străini din Suedia (Njärne N., S. Hallendorff, A. Stille, E. Carlsson, S. Bonnesen, etc.), din Germania (O. Hanitz, W. Mediger, E. Hassinger) din Anglia (I. F. Chance, R. Hatton, W. S. Churchill, etc.), care pe lângă faptul că au publicat valoroase documente din arhive privind această problemă dar au și căutat să-și spună punctul lor de vedere asupra condițiilor istorice care au generat această problemă și mai ales să stabilească consecințele politicii Rusiei pentru ieșirea la marea Baltică în contextul relațiilor internaționale europene.

Privită în ansamblu lucrarea, care cuprinde șase capitole, constatăm de la început un larg avantaj de aspecte ale problemei, care a stat în atenția autorului, menit să elucideze cele mai controversate fațete ale acesteia. Așa de ex. în primul capitol este abordată problema mării Baltice în sistemul relațiilor internaționale europene încă de la sfârșitul secolului al XVII-lea mai precis începând din deceniul al 6-lea când a izbucnit primul Război nordic (1655—1660) în care Rusia aliată cu Danemarca și Prusia a luptat împotriva Suediei — aflată atunci în poziția de hegenon în marea Baltică — și Polonia. Este perioada în care țările nordice s-au aflat în atenția marilor puteri europene de pe continentul nostru. În capitolul II al lucrării autorul consacră cercetarea șa premiselor diplomatice ale celui de-al doilea Război nordic care a izbucnit în 1700 și avea să dureze mai bine de două decenii. Cu acest prilej sînt studiate relațiile diplomatice dano-suedeze de la sfârșitul secolului al XVII-lea din perioada Marii solii a lui Petru cel Mare în Occident (1697—1698) când s-a reușit realizarea unei apropiieri ruso-daneze ca premiză a viitoarei alianțe militare și politice hordice împotriva Suediei, la care au mai luat parte Saxonia și Polonia. Folosind noi mărturii documentare autorul stabilește cu acest prilej obiectivul acestei alianțe cu caracter antisuedez, menit să pună

capăt hegemoniei Suediei în marea Baltică și să realizeze în caz de victorie libertatea de navigație pentru țările riverane la această mare inclusiv Rusia. Dar nu numai atît. În cadrul acestei alianțe, arată autorul, se mai stabilea și împărțirea între aliați a teritoriilor de pe țărmul sudic și estic al mării Baltice pînă atunci ocupate de Suedia.

În capitolul III sînt abordate unele probleme privind relațiile diplomatice ale Rusiei și aliaților ei cu celelalte mari puteri europene ca de ex. Franța și Anglia pe deoparte iar pe de altă cursul evenimentelor militare din prima perioadă a Războiului nordic cînd armatele rusești au obținut primele victorii împotriva celor suedeze, care au culminat cu bătălia de la Narva (1702). eveniment menit să consolideze stăpînirea de către Rusia a teritoriilor de pe țărmul estic al mării Baltice la sud de golful Finic. Cu acest prilej se subliniază nu numai ecoul acestor victorii în celelalte țări europene dar și reacția Franței și Angliei, care atunci au manifestat — temîndu-se de creșterea puterii Rusiei — o tendință de apropiere față de Suedia pentru menținerea echilibrului european în această parte a continentului nostru.

Noi aspecte ale problemei privind lupta Rusiei pentru ieșirea la marea Baltică au fost studiate de autor în capitolul IV în care se face o amplă analiză a situației internaționale în anii campaniilor lui Carol al XII, regele Suediei în Polonia și Saxonia mai precis în anii 1703—1707. Este de fapt perioada în care Rusia încă beneficiind de marile avantaje pe care le avea față de Suedia de a o izola de unele puteri europene ca de ex. Austria și ea angajată împreună cu Anglia și Franța într-un mare război european cunoscut sub numele de Războiul pentru succesiune la tronul Spaniei izbucnit tot în 1700 și care împiedicînd în mod efectiv acordarea de ajutoare militare Suediei din partea acestora, situație care va dura pînă în 1705, cînd aceste avantaje politice pentru Rusia se vor diminua. În contextul acestui capitol a fost acordată o atenție deosebită relațiilor dintre Austria și Suedia mai ales pentru anii 1705—1707 cînd a fost realizată nu numai o apropiere între aceste două mari puteri europene dar chiar și încheierea unei alianțe politico-militare avînd punctul de plecare în sprijinul acordat de Petru cel Mare lui Francisc al II-lea Rakoczi conducătorul răscoalei de eliberare de sub stăpînirea habsburgică dusă în fruntea nobilimii maghiare. De fapt la sfârșitul acestei perioade (1707) Rusia n-a mai putut rezista presiunii militare suedeze pentru a împiedica armatele lui Carol al XII-lea să invadeze teritoriul ei național pe de o parte iar pe de altă ca urmare a strălucitelor succese diplomatice suedeze, Rusia a

fost izolată de aliații ei : Polonia, Saxonia și Danemarca.

Cele mai importante rezultate ale cercetării autorului privind lupta Rusiei pentru ieșirea la marea Baltică, după părerea noastră, au fost concentrate în ultimile două capitole ale lucrării, capitolele V și VI în care sînt analizate pregătirea diplomatică a campaniei lui Carol al XII-lea în Rusia din anii 1707—1709, care avea să constituie punctul culminant al confruntării militare ruso-suedeze în cadrul Războiului nordic; de fapt este perioada în care a fost refăcută alianța Rusiei cu alte state nordice împotriva Suediei și în care diplomația rusă a obținut succese remarcabile în lărgirea acestei alianțe, de ex., asentimentul Imperiului otoman. O deosebită atenție acordă autorul în capitolul V și politicii europene a Rusiei în anul 1709 în special față de Anglia și Franța din partea cărora n-a reușit să obțină consimțămîntul de a manifesta o rețineră față de operațiile militare din cadrul Războiului nordic. Mai precis autorul dezvoltă modul cum începînd din 1707 diplomația franceză stabilește o apropiere față de Suedia, dar numai în scopul medierii păcii ruso-suedeze pentru ca apoi să împingă Suedia împotriva Austriei, cu care se afla în război de mai mulți ani. Tot pe baza unor noi documente se arată cum începînd din 1708 se constată un interes deosebit al lui Petru cel Mare pentru obținerea bunăvoinței Austriei prin oferta făcută de a media pacea acesteia cu răsculații maghiari conduși de Francisc al II-lea Rakoczi. Tot în acest capitol atrag atenția negocierile ruso-otomane menite să transforme Imperiul otoman într-un stat neutru față de Războiul nordic. În această parte a lucrării credem că se cuvenea ca autorul să folosească mai mult documentele de la Arhiva centrală de stat, acte vechi, din Moscova, unde se află și corespondența diplomatică a lui Petru cel Mare și a cancelarilor săi F. A. Golovin și G. I. Golovkin cu Constantin Brîncoveanu, domnul Țării Românești și principalul său consilier politic stolnicul C. Cantacuzino prin intermediul căreia evenimentele militare și politice ale Războiului nordic au fost bine cunoscute în țările române dar și în Imperiul otoman pe de o parte iar pe de alta reflectă sprijinul domnilor români și ale consilierilor lor recrutați din rîndul boierilor de a se realiza o apropiere ruso-otomană și de a anihila încercările ambadorului Franței la Constantinopol de a împinge încă din 1708 Imperiul otoman împotriva Rusiei, pentru a se slăbi presiunea acesteia împotriva Suediei. Toate aceste eforturi diplomatice ale oamenilor politici români se făceau în speranța că victoriile Rusiei împotriva Suediei ar fi permis ulterior reluarea războiului antiotoman și cu sprijinul Rusiei pentru redobîndirea independenței pentru

țările române și celelalte popoare din sudul Dunării aflate sub dominația otomană.

Ultimul capitol al lucrării cuprinde o analiză a evoluției relațiilor diplomatice europene în contextul luptei Rusiei pentru obținerea ieșirii la marea Baltică, drept urmare a strălucitei victorii de la Poltava eveniment care a trezit la realitate întreaga diplomație de pe continentul nostru concretizată prin schimbarea radicală a poziției diferitelor state europene față de Rusia, precum : Polonia, Anglia, Danemarca, Prusia, Austria, Olanda și Franța. În continuare este urmărită rînd pe rînd poziția statului Hanovra față de Alianța nordică, alternativă în fața căreia s-a aflat atunci Prusia care o vreme sprijinise Suedia, orientarea nouă a politicii promovată de August al II-lea, regele Poloniei mai ales după încheierea păcii de la Toruń, reintrarea Danemarcei în Alianța nordică, premisele înfăptuirii „Convenției de neutralitate a statelor nordice” din 1710, etc. Din păcate în această parte a lucrării autorul nu s-a oprit și asupra consecințelor victoriei Rusiei la Poltava prin care s-a dat un nou impuls luptei popoarelor din sud-estul Europei în acțiunea lor de emancipare politică față de Imperiul otoman care a coincis cu izbucnirea războiului ruso-otoman din 1710—1711 datorită eforturilor diplomației suedeze. De altfel în cadrul Războiului nordic prin care Rusia a luptat pentru ieșirea la marea Baltică, războiul ruso-otoman poate fi considerat un episod important de vreme ce la un moment dat confruntarea militară ruso-otomană de pe teritoriul Moldovei putea să schimbe șarta Războiului nordic în cazul în care la încheierea păcii de la vadul Hușilor s-ar fi inclus și unele condiții mai categorice în favoarea Suediei. Dar autorul captivat de multitudinea documentelor utilizate și mai ales preocupat fiind mai mult de orientarea politicii externe a Rusiei spre Occident a neglijat acest aspect destul de important al problemei care a stat în atenția sa. După părerea noastră abia după 1711 se poate vorbi de un succes deplin diplomatic european al Rusiei pentru rezolvarea problemei ieșirii la marea Baltică și abia după 1721 Rusia poate fi considerată o mare putere europeană de care marile puteri occidentale trebuiau de acum înainte să țină seama în principalele probleme politice de pe continentul nostru.

La capătul acestei analize a lucrării de față considerăm meritorie concluzia la care ajunge autorul în problema luptei Rusiei pentru ieșirea la marea Baltică desfășurată în cadrul Războiului nordic (chiar analizată numai pînă în 1710) iar lucrarea în sine ca o reușită realizare a istoriografiei sovietice contemporane.

Constantin Șerban



„REVISTA ISTORICĂ” publică, în prima parte studii, note și comunicări originale, de nivel științific superior, în domeniul istoriei vechi, medii, moderne și contemporane a României și universale. În partea a doua a revistei, de informare și critică științifică, sumarul este completat cu rubricile: Probleme ale istoriografiei contemporane, Opinii, Viața științifică, Recenzii, Revista revistelor și Note bibliografice în care se publică materialele privitoare la manifestări științifice din țară și străinătate și sînt prezentate cele mai recente lucrări și reviste de specialitate apărute în țară și peste hotare.

#### NOTĂ CĂTRE AUTORI

Autorii sînt rugați să trimită studiile, notele și comunicările, precum și materialele ce se încadrează în celelalte rubrici, dactilografiate la două rînduri, trimerile înrapaginale fiind numerotate în continuare. De asemenea, documentele vor fi dactilografiate, iar pentru cele în limbi străine se va anexa traducerea. Ilustrațiile vor fi plasate la sfîrșitul textului. Numele autorilor va fi precedat de inițială, titlurile revistelor citate în bibliografie vor fi persecutate conform uzanțelor internaționale. Responsabilitatea asupra conținutului materialelor revine în exclusivitate autorilor. Manuscrisele nepublicate, nu se restituie.

Correspondența privind manuscrisele, schimbul de publicații se va trimite pe adresa Comitetului de Redacție, B-dul Aviatorilor, nr. 1, București — 71246.

### REVISTE PUBLICATE ÎN EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE

- REVISTA ISTORICĂ
- REVUE ROUMAINE D'HISTOIRE
- STUDII ȘI CERCETĂRI DE ISTORIE VECHĂ ȘI ARHEOLOGIE
- DACIA, REVUE D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE ANCIENNE
- REVUE DES ÉTUDES SUD-EST EUROPÉENNES
- STUDII ȘI CERCETĂRI DE ISTORIA ARTEI
  - SERIA ARTĂ PLASTICĂ
  - SERIA TEATRU-MUZICĂ-CINEMATOGRAFIE
- REVUE ROUMAINE D'HISTOIRE DE L'ART
  - SÉRIE BEAUX-ARTS
  - SÉRIE THÉÂTRE-MUSIQUE-CINÉMA



## DIN SUMARUL NUMERELOR VIITOARE

Ostaticii în relațiile daco-romane.

Țările române și Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XVI-lea.

Un voievod al Transilvaniei și înruderile sale.

Vlad Țepeș, lupta antiotomană și Veneția.

Detalii privind domeniile lui Constantin Brîncoveanu voievod.

Considerații privind cauzele prăbușirii Veneției.

Producția și comerțul de hîrtie la sfîrșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea.

Mărturii franceze privitoare la români în epoca de la 1821.

Carte și societate în București la începutul epocii moderne.

C. A. Rosetti. Mărturii inedite.

Unele aspecte ale istoriei militare a poporului român în revoluția de la 1848.

Ecoul unor evenimente istorice românești în presa norvegiană.

Oamenii de știință și viața politică a României.

Din istoria Universității din București în perioada 1864 — 1940.

Convenții comerciale ale României cu statele din sud-estul european în ultimul sfert al secolului XIX.

Puncte noi de vedere privind semnificația anului 1918.

Cooperația românească interbelică între deziderat și realități.

Poziția statelor europene față de războiul italo-etioopian văzută de diplomația S.U.A.

Utilizarea metodelor statistice în analiza asocierii între fenomenele istorice.

RM ISSO 567—630