

COMPANII GERMANE DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE ȘI MAREA NEAGRĂ

Cristian CONSTANTIN¹

Cuvinte cheie: Brăila, Galați, Realpolitik, navigație, comerț internațional, rivalitate economică

Keywords: Brăila, Galați, Realpolitik, navigation, international trade, economic rivalry

Realizarea Germaniei moderne, în jurul Prusiei, a marcat sfârșitul sistemului politic impus de Clemens Lothar von Metternich la Viena, în 1815. Deznodământul Războiului Crimeii (1853-1856) a produs o puternică lovitură perceptelor geopolitice cu care opera monarhia austriacă. Proclamarea lui Wilhelm I ca împărat al celui de-al Doilea Reich, pe 18 ianuarie 1871, în Sala Oglinzilor de la Versailles, a marcat o schimbare profundă în echilibrul politic european. Germania a jucat, de aici înainte, un rol dominant în istoria Europei, punând bazele unui sistem internațional bazat pe principiile de bază ale *Realpolitik*. Puterea și autoritatea statelor bazate pe forță urma să determine și locul acestora în ierarhia internațională, iar exponentul acestor idei era cancelarul german Otto von Bismarck².

Încă dinaintea definitivării statului german modern, Otto von Bismarck a căutat să se situeze pe o poziție de contracarare a intereselor austriece la gurile Dunării, fiind și singurul scop al Berlinului în această chestiune care ținea agenda cancelariilor europene. Istoricul Nicolae Iorga sublinia că „împotriva rolului de ajutor al ambiției austriece de a lua în stăpânire Dunărea de Jos, cu ocuparea permanentă a Principatelor românești” era adusă în discuție afirmația lui Bismarck:

¹ Academia de Poliție „Alexandru Ioan Cuza” din București – Facultatea de Arhivistică, BUCUREȘTI.

² Henry Kissinger, *Diplomația*, Editura All, București, 2010, *passim*.

„Mă tem și de aceea ca, în chestiunea orientală, să nu dăm Austriei întregul și loialul nostru sprijin, fără a hotărî pentru noi cea mai mică răsplată”³ acordând sprijin „rezistenței românești la planurile de cotropire austriacă, refuzând cu toată hotărârea orice sprijin s-ar da acestei linii cuceritoare a politicii vieneze”⁴.

Pentru Bismarck, „Dunărea nu poate constitui o arteră însemnată a comerțului german”, concepție după care s-a ghidat statul german în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, modificată radical după 1890. Cercurile politice de la Berlin au conștientizat mai bine avantajele oferite de fluviu în transportul de mărfuri din sud-estul Europei și, în acest context, importanța prezenței germane pe cursul inferior al Dunării⁵.

Cercetarea de față are la bază un corpus de documente inedite, identificate la Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României din București în fondul *Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine)*. Acest fond conține inventarul corespunzător legăturilor și activităților directe ale funcționarilor Ministerul Afacerilor Străine al României cu problematica navigației prin porturile românești în perioada secolului al XIX-lea și în prima jumătate a secolului al XX-lea. Fondul amintit cuprinde 65 de volume de documente, structurate cronologic pe tematici ce țin de resortul activităților de navigație, organizate atât pe spații de interes (ex. Austro-Ungaria, Anglia, Rusia, Germania etc.), cât și pe probleme tehnice conexe navigației în porturile românești (organizare portuară, activitate portuară, situația porturilor, regimul porturilor, petiții și reclamații etc.). Acest portofoliu documentar conține informații relevante pentru înțelegerea problematicii prezenței străine a societăților de navigație fluvială și maritimă pe Dunărea românească, a unor privilegii comerciale acordate de statele din umbra acestora, competiția comercială internațională, a modului în care aceste case de navigație au constituit un avanpost al cabinetelor marilor puteri europene etc.

Totodată, cercetarea materialelor conservate la Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României din București a fost completată de parcurgerea unor fonduri documentare identificate în cadrul Serviciului județean Galați al Arhivelor Naționale ale României, cu precădere cele din fondul *Comisia Europeană a Dunării*, partea structurală *Secretariatul General*.

³ Nicolae Iorga, *Principiul naționalităților și greșelile lui Bismarck*, în *AARMSI*, seria III, 20, 1938, p. 361.

⁴ *Ibidem*.

⁵ Constantin I. Băicoianu, *Dunărea: Privire istorică, economică și politică*, în *Idem, Studii economice, politice și sociale*, București, 1941, p. 160-170.

În ultimele două decenii ale secolului al XIX-lea, pe baza unei creșteri economice susținute, societatea românească și-a modificat substanțial structura. Pentru Victor Axenciuc și Ioan Tiberian, decalajul de două secole al Vechiului Regat față de Occidentul european în sectorul industrial modern, din cauza întârzierii unei legislații propice progresului, a făcut din România un mare importator de „mașini și utilaje, tehnicieni și conducători ai producției și organizare moderne, recuperând astfel, parțial, rămânerea în urmă în multe domenii ale producției și organizării activității economice”⁶. La baza procesului accelerat de modernizare a României a stat dorința colectivă a forțelor politice conducătoare românești de a reduce decalajele care o separau de principalele state dezvoltate ale vremii⁷.

La sfârșitul veacului al XIX-lea, politicile agresiv-protecționiste ale unor state europene au reprezentat modalitatea de ascensiune a propriilor economii, iar altele au fost nevoite să-și readapteze din mers politica vamală națională în raport cu alte țări. Pentru mediul de afaceri londonez, cel care dicta politica economică a Imperiului Britanic, liberul schimb a reprezentat singura opțiune economică și a evitat, pe cât posibil, impunerea unei politici agresiv protecționiste. Supremația Marii Britanii a fost amenințată de măsurile fiscale adoptate în Germania și Statele Unite ale Americii. Pentru a-și apăra interesele în propriile colonii, autoritățile londoneze au redus taxele vamale pentru importul de produse britanice din Noua Zeelandă, Australia, Uniunea Sud-Africană și Canada⁸.

Principalul impediment în calea dezvoltării Vechiului Regat îl constituia regimul vamal păgubos, care a servit Austro-Ungariei în perioada 1875-1886. Convenția vamală dintre România și Austro-Ungaria (1875-1886) a condus la relații aproximativ identice de exploatare economică a României și de către celelalte mari puteri europene⁹. România era caracterizată de opinia internațională drept un „hinterland agrar, sursă de materii prime ieftine, în special produse agro-alimentare,

⁶ Victor Axenciuc, Ioan Tiberian, *Premisele economice ale formării statului național unitar român*, Editura Academiei RSR, București, 1979, p. 143.

⁷ Nicolae Sută et alii, *Istoria comerțului exterior românesc. O prezentare sintetică*, Editura Eficient, București, 1996, p. 83-85.

⁸ Nicolae Sută, Sultana Sută-Selejan, *Istoria comerțului mondial și a politicii comerciale. O prezentare succintă*, Editura ALL, București, 1997, p. 73-74; Vasile Bogza, *Formarea și dezvoltarea pieței mondiale capitaliste. Comerțul exterior și politica comercială a principalelor țări capitaliste până la primul război mondial*, în Nicolae Marcu (coord.), *Istorie economică*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1979, p. 112-115.

⁹ Georges D. Cioriceanu, *La Roumanie économique et ses rapports avec l'étranger de 1860 à 1915*, Marcel Girard, Paris, 1928, p. 389.

și piață de desfacere pentru produsele țărilor puternic dezvoltate din punct de vedere industrial din Centrul și Apusul Europei”¹⁰.

Schimburile comerciale ale Vechiului Regat au fluctuat în funcție de conjunctura internațională și de capacitatea de adaptare a Bucureștiului la politicile vamale internaționale. Acest ultim aspect poate fi lesne desprins din frecvențele modificări aduse tarifelor vamale aplicate de statul român și de prevederile convențiilor încheiate. Mediul internațional de afaceri nu s-a sfiit să remarce dese modificări aduse legislației românești.

Guvernul conservator, aflat la conducerea României din 1888, a introdus un nou tarif vamal în anul 1891. Motivele care au condus la schimbarea politicii vamale românești din 1886 au fost protecționismul exagerat al României față de avantajele nelegitime ale unor producători autohtoni, suprataxarea unor mărfuri pentru care nu existau corespondente pe piața internă și destabilizarea relațiilor comerciale cu alte state. În ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, exportul de cereale românești către Germania a înregistrat o creștere continuă¹¹. În acest context, pe 21 octombrie 1893, cele două state au parafat o convenție comercială. Față de precedentele acorduri din 1877 și 1887, statul român a reușit să-și protejeze unele ramuri industriale prin ridicarea nivelului de taxare a importurilor din Germania. În baza modelului convenției cu Germania, România și-a dorit obținerea clauzei națiunii celei mai favorizate la semnarea noilor convenții bilaterale cu alte state europene, măsură care nu ar fi supus produsele românești la un tratament diferit față de cel al altor mari exportatori europeni. Convenția a fost semnată la presiunea unor factori interni și externi, dar și pe fondul creșterii datoriei publice a României, la peste jumătate din total, față de băncile germane¹².

¹⁰ Mircea Iosa, *Comerțul exterior al României în primul deceniu al secolului al XX-lea (I)*, în *RdI*, 41, 1988, 2, p. 171; Daniela Bușă, *Politica comercială a României în sud-estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea)*, în *SMIMd*, 8, 1994, p. 115-146.

¹¹ Vezi sporirea ponderii Germaniei pe piața de cereale de la gurile Dunării în Mircea Iosa, *Comerțul cerealiilor și piața de cereale din România la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în *RdI*, 42, 1989, 3, p. 247-258.

¹² „În împrejurările actuale ar fi să ne aducem un rău serviciu dacă am îndruma politica noastră tarifară în altă direcție decât aceea a Germaniei, Rusiei și Austro-Ungariei, adică dacă ne-am împotrivi curentului protecționist. Aceasta nu ne îndreptățește să credem că va trebui să copiem tarifele acestor țări. Nu, numai principiul să-l adoptăm de la dânsii, pentru rest va urma să clădim totul pe baza acestui principiu, așa cum ne vor povățui interesele noastre”, în Constantin I. Băicoianu, *Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic și până în prezent. Relațiunile noastre comerciale cu Germania, Austro-Ungaria, Anglia, Franța, Italia și Rusia de la 1871-1902*, vol. 1, București, 1904,

Autoritățile de la București au încercat să evite o situație dramatică, similară celei petrecute în timpul aplicării Convenției vamale dintre România și Austro-Ungaria, când exportul unor cantități mari de cereale (principala sursă de venit a statului), la prețuri scăzute, către monarhia dualistă s-au lovit de importul masiv al unor materii prime necesare infrastructurii românești pentru care s-au plătit prețuri exorbitante. Episoade similare se vor derula până la izbucnirea Primului Război Mondial.

Modul în care erau priviți în societatea românească alogenii și atitudinea autorităților române față de investitorii străini au reprezentat un punct central de interes pentru diplomații celui de-al Doilea Reich acreditați la București. Capitalul german a cunoscut o expansiune accelerată spre Europa de Răsărit în ultimul pătrar al secolului al XIX-lea. Pentru unii analiști ai „imaginii străinului în societatea română modernă”, înfățișarea străinilor în cadrul societății românești și modul de relaționare cu investitorii străini, aparent chestiuni distincte, pun pe tapet problema atitudinii românești față de implicarea elementelor alogene în economia românească¹³.

Ostilitatea manifestată față de cetățenii străini în Vechiul Regat era evidențiată de diplomații germani mai ales în privința modului în care erau priviți investitorii străini din țară și a greutăților pe care aceștia le întâmpinau din partea autorităților locale. Presa internațională semnală lipsa capitalului românesc și tinerețea statului de la gurile Dunării, care, precum Statele Unite ale Americii, ar fi trebuit să atragă investitori străini. Din păcate, autoritățile de la București duceau o politică total inversă opiniei internaționale¹⁴.

Singura categorie socială din România care dispunea de un capital substanțial era cea a latifundiarilor, dar proprietarii marilor moșii și arendașii acestora erau preocupați în principal de cheltuirea însemnatelor averi pe achiziționarea produselor de lux și pe îndelungate sejururi de studii în Occident. În opinia diplomaților acreditați de Berlin în capitala Vechiului Regat, lipsa capitalului autohton, care să-i permită României dezvoltarea și exploatarea bogățiilor naturale de care dispunea din abundență, reprezenta unul din principalele neajunsuri în calea dezvoltării țării de la gurile Dunării¹⁵.

p. 551. Interpretări în N. Sută *et alii*, *op. cit.*, p. 128-129.

¹³ Nicolae Ioniță, *Imagina societății românești în documente diplomatice germane între Independență și Răscoala de la 1907. Partea II*, în *Danubius*, 31, 2013, p. 151-193.

¹⁴ A se vedea relatări ample în *Ibidem*, p. 167-170.

¹⁵ Vezi diverse interpretări la John R. Lampe, Marvin R. Jackson, *Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, Bloomington, 1982, *passim*; Lothar Maier, *Studii de modernizare a României. Între Pacea de la Adrianopol și urcarea*

„Legea Minelor”, din în anul 1895, a constituit un moment de cotitură în ceea ce privește politica României față de investitorii străini. Adoptarea acestui proiect legislativ a oferit prilejul mediului politic intern și internațional să observe diferențierile de optică ideologică în problema investițiilor străine existentă la nivelul celor două partide care se alternau la putere în România la finalul secolului al XIX-lea. Astfel, liberalii se manifestau, la nivel declarativ, ferm împotriva investițiilor cu capital străin, în timp ce conservatorii se arătau mereu mai flexibili în chestiunea amintită¹⁶.

Relatarea atașatului diplomatic german la Bacău, un târg de provincie în plină expansiune demografică, este elocventă pentru modul în care românii priveau implicarea străinilor în economia Vechiului Regat:

Firmele străine sunt invitate prin cuvinte frumoase în țară, sunt amăgite cu promisiunea că vor beneficia de facilități substanțiale și nici una din aceste promisiuni nu este respectată sau, o dată cu schimbarea Guvernului, cei nou-veniți la putere se grăbesc să aducă prejudicii întreprinzătorilor străini, sau îi lasă să dea faliment. Se mai întâmplă, adesea, ca atunci când se vede că filiala unei firme industriale străine prosperă, proprietarii concesiunii, ce a fost acordată firmei, să înceapă să-i facă acesteia tot felul de greutăți, până o aduc la faliment, și asta numai din invidie sau pentru că aici există o idee fixă și anume aceea că aceste firme vor căra în străinătate toți francii pe care i-au câștigat aici, în România. Motivul principal pentru care România nu va avea încă multă vreme o industrie puternică este faptul că guvernele, aici, se schimbă foarte des și, de aceea, orice întreprinzător nu are nici un fel de siguranță asupra viitorului afacerii sale¹⁷.

O consecință a celor relatate de viceconsulul celui de-al Doilea Reich la Bacău a constituit baza unor recomandări pe care atașații diplomați germani le-au adresat constant antreprenorilor din țara natală de a privi cu reticență investițiile în România, din cauza riscurilor pe care le prezenta instabilitatea legislativă

pe tron a lui Carol al II-lea (1829-1930), în Krista Zach (ed.), *România în obiectiv. Limbă și politică. Identitate și ideologie în transformare*, Editura Südostdeutsches Kulturwerk, München, 1998, p. 13-39; Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829-1940)*, Editura Istros, Brăila, 2018, p. 281-372.

¹⁶ SANIC, Colecția Microfilme „SUA”, rola nr. 30, K.195029: Von Leyden către Hohenlohe, 15 ianuarie 1895.

¹⁷ Idem, Colecția Microfilme „Germania (RDG)”, rola nr. 83, C.538: Raport al vice-consulului german din Bacău, von Adolph, din 5 iulie 1901, adresat cancelarului von Bülow.

românească și a tendinței generale a românilor de a-i privi cu oarecare ostilitate pe cetățenii străini¹⁸.

România a devenit dependentă de importurile din Germania la finalul veacului al XIX-lea. Pentru o mai bună detaliere, vom prezenta situația celui dinamic port românesc de la finalul secolului amintit: Brăila. Dintre furnizorii externi ai Vechiului Regat, după anul 1890, Germania a fost principalul beneficiar al războiului vamal româno-austro-ungar și a înlocuit prezența prioritară a monarhiei dualiste pe piața românească. Companiile germane au dominat piața importurilor românești. Punctul culminant a fost atins în anul 1911, când 33% din aceste importuri au provenit din cel de-al Doilea Reich. Un aspect relevant îl reprezintă existența unei balanțe comerciale a României în raporturile sale de schimb cu statul german. Explicația deficitului trebuie căutată în exportul românesc pe piața germană care nu a reprezentat nici 4% din total¹⁹.

În urma analizei realizate de Emil Octavian Mocanu pentru importurile intrate în România prin intermediul portului brăilean la finalul secolului al XIX-lea și începutul anilor 1900, se poate afirma că principalele categorii de mărfuri cu o valoare mai mare, sosite din Germania în portul Brăila, erau mașini și utilaje, vehicule, produse chimice și medicamente, vopsele, ceasornicărie, jucării, produse de pielărie, arme etc. Aceste produse se remarcă „prin rigoarea cu care erau fabricate și prin modul impecabil în care funcționau, atrăgând aprecieri deosebite în întreaga lume”²⁰. Majoritatea mașinilor și utilajelor industriale, aparatelor electrice, armamentului și materialelor pentru calea ferată importate de statul român erau de proveniență germană²¹.

Tot acest excurs pregătește contextul în care au apărut și operat companiile germane de navigație pe sectorul românesc al Dunării și în bazinul pontic.

Deutsche Levante Linie a fost fondată pe 6 septembrie 1889 la Hamburg, dispunând de un capital inițial în valoare de 1,5 milioane de mărci. Casa de navigație germană și-a început serviciul cu doar patru vapoare, iar după patru

¹⁸ Immanuel Wallerstein, *Sistemul mondial modern*, vol. 1, Editura Meridiane, București, 1992, *passim*; Gheorghe Iacob, *Trăsături ale modernizării*, în Gheorghe Platon (coord.), *Istoria românilor. De la Independență la Marea Unire (1878-1918)*, vol. 8, t. 2, Editura Enciclopedică, București, 2003, p. 55-56; Nicolae Ioniță, *op. cit.*, p. 151-193.

¹⁹ Mircea Iosa, *Comerțul exterior al României în primul deceniu al secolului al XX-lea (II)*, în *RdI*, 41, 1988, 3, p. 303.

²⁰ Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836-1914)*, Editura Istros, Brăila, 2012, p. 533.

²¹ *Ibidem*, p. 532-534.

decenii deținea un parc de 30 de vapoare. Societatea avea nouă linii regulate, toate deserving porturile Levantului²². Patru itinerarii plecau din Hamburg, alte patru din portul belgian de la Anvers, iar cea de-a noua rută avea opțiunile: Newcastle, Le Havre și Bordeaux. *Deutsche Levante Linie* a efectuat curse ocazionale și între portul britanic Swansea și marele antrepozit olandez de la Rotterdam. Casa de navigație din Hamburg dispunea de o linie regulată spre porturile românești, pe un traseu care pornea din sediul principal al operațiunilor sale și ajungea în Malta, Pireu, Izmir sau Salonic, Istanbul, Burgas, Varna, Constanța, Galați și Brăila. Linia era deservită la fiecare trei săptămâni, dar în perioada iernii vapoarele nu mai intrau pe apele înghețate ale Dunării. Un itinerariu similar unea porturile românești de antrepozitul de la Anvers. Sursele contemporane, destul de lacunare la acest capitol, au păstrat amprenta unor transporturi efectuate de către compania din Hamburg. Vapoarele *Deutsche Levante Linie* au adus la Constanța, în 1903, mărfuri în cantitate de 1.327,5 tone, dintre care 739,7 tone de la Anvers, 498,8 tone de la Hamburg și 76,8 tone de la New York²³.

Fondată în același an ca *Deutsche Levante Linie*, *Deutsche Donau Linie* a operat servicii către porturile din estul Mediteranei, Africa de Nord și Marea Neagră. Compania fraților Howeldt, armatori din Kiel, s-a specializat pe transportul de persoane și mărfuri²⁴. Primele mențiuni ale activității societăților de navigație *Deutsche Levante Linie* și *Deutsche Donau Linie* datează din anul 1894.

O notă a consulatului francez din Galați către centrala din Paris, datată 19 noiembrie 1894, cuprindea mențiuni ale activității unei companii de navigație, care opera pe traseul Hamburg – Dunărea de Jos, instituind un serviciu de navigație între porturile Galați și Brăila. Conform analizei aparatului consular francez, apariția acestei societăți germane la Dunărea maritimă a intervenit pe fondul monopolului exercitat de către societatea austriacă de navigație DDSG. *Deutsche*

²² Richard Stegemann, *50 Jahre Deutsche Levante-Fahrt. 1889-1939, Deutsche Levante-Linie*, Hamburg, Selbstverlag, 1939; Hans Jürgen Witthöf, *Kurs Levante. Deutsche Linienfahrt ins östliche Mittelmeer*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford, 1989; Ulrich Moennig, „*Osseendampers, Tabakhändler und „Bolschewiken“ – die Deutsche Levante-Linie und die Hamburger Definition des Orients*”, în Yavuz Köse (ed.), *Osmanen in Hamburg – eine Beziehungsgeschichte zur Zeit des Ersten Weltkrieges*, Hamburg University Press, 2016, p. 111-134.

²³ G. Christodorescu, *Portul Constanța. Mișcarea comercială și maritimă în anul 1903*, Tipografia „Ovidiu” G. Vurlis, Constanța, 1905, p. 206-207.

²⁴ AMAE, *Problema 68, Volumul Germania 1887-1944*, f. n., Corespondență Ministerul Finanțelor, al Lucrărilor Publice și de Externe, pe tema solicitării de înființare a societății germane.

Levante Linie a operat pe traseul Galați – Brăila dispunând de două bastimente, „Augusta Victoria” și „Friese”, ambele fiind construite în anul 1894 la Anvers. Armatorii Sartori și Berger din orașul Kiel au fost proprietarii acestor vase. Tarifele practicate de compania *Deutsche Levante Linie* erau similare cu cele ale austriecilor de la DDSG²⁵.

În toamna anului 1894, casa de navigație *Deutsche Donau Linie* își desfășura activitatea în porturile românești Brăila, Galați și Sulina. Sursele documentare menționează, în aprilie 1896, pe un anume „Irke” drept director al societății, pentru România, dispunând de un birou în portul Brăila. Pe 27 aprilie 1896, directorul sucursalei românești l-a însărcinat pe S. Klaar cu administrarea biroului companiei germane din Tulcea. La finele anului 1896, societatea deținea un birou la Galați pe Strada Portului nr. 32, iar în decembrie același an a solicitat autorităților de resort aprobarea pentru instalarea unui debarcader în fața biroului său. Mai notăm faptul că printr-o altă adresă Comandamentul Flotei de la Galați și-a exprimat avizul favorabil pentru solicitarea companiei germane²⁶.

Încheierea Marelui Război și semnarea Tratatelor de Pace de la Paris în anii 1919 și 1920 au produs mutații semnificative la nivelul hărții politice și a axelor comerciale internaționale. În noul context al Sistemului de la Versailles se înscrie și activitatea companiilor de navigație ale statelor combatante în prima conflagrație mondială. Conform prevederilor tratatelor încheiate după terminarea ostilităților militare, mare parte din flotele marinei civile a statelor învinse a intrat în componența unor societăți de navigație „patronate” de interesele politico-economice ale statelor al căror drapel îl arborau pe catargul propriilor nave²⁷.

Activitatea casei de navigație *Deutsche Levante Linie* a fost încredințată, pe rând, societăților *Agențiilor Maritime Unite pentru Dunăre și Marea Neagră S.A.* și agenției de navigație *George Besi și Fii*, cu sucursale în porturile Brăila, Galați și

²⁵ SANIC, Colecția Microfilme Franța, rola 106, c. 248-250.

²⁶ AMAE, *Problema 68, Volumul Germania 1887-1944*, f. n.

²⁷ Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării: Diplomatie, suveranitate, cooperare internațională*, Editura Pax Aura Mundi, Galați, 2002; Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, Editura „NELMACO”, București, 2003; Arthur Tuluș, *Cereri și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării*, în *Analele Universității „Dunărea de Jos” Galați*, seria Istorie, 8, 2009, p. 89-102; Constantin Ardeleanu, *The European Commission of the Danube, 1856-1948: An Experiment in International Administration*, Brill, Leiden-Boston, 2020.

Constanța, conform unei note adresate Comisiei Europene a Dunării la 25 august 1921 de către noul beneficiar²⁸.

Societatea germană de navigație *Bayerischer Lloyd (Lloyd Bavarez)* a fost fondată în anul 1911 și a dispus de un capital de aproximativ 4 milioane mărci, divizat între mai multe firme private industriale și comerciale, precum *Deutsche Bank* (bancă a statului german). La capitalul companiei au participat două mari grupuri de interese din Germania: pe de o parte erau societățile de petrol, care sperau să-și consolideze pozițiile pe piața germană cu ajutorul importurilor de țiței din România, iar de cealaltă parte, se afla marea industrie din Bavaria, în special industria fierului, care găsea un mijloc de transport pentru exporturile sale în zona Balcanilor²⁹.

Societatea germană de navigație *Bayerischer Lloyd* a început să opereze în porturile românești în preajma primei conflagrații mondiale. Prezența companiei germane în arealul gurilor Dunării demonstrează schimbarea opticii comerciale a cabinetului de la Berlin față de transporturile sale pe Dunăre, dar și o pregătire pentru iminentul război ce se lăsa încă așteptat. Cel de-al Doilea Reich, Austro-Ungaria și Vechiul Regat al României se aflau de aceeași parte a baricadei, fiind parte integrantă din aceeași alianță politico-militară (Puterile Centrale) și deși Germania cunoștea divergențele româno-ungare în problema românilor transilvăneni, constatăm că toate aceste chestiuni arzătoare de pe agenda celor trei cancelarii nu au împiedicat autoritățile de la Berlin să negocieze cu omologii de la București, fără consultarea Vienei. Documentele păstrate la Arhiva Diplomatică a Ministerului de Externe al României din București indică luna ianuarie a anului 1913 drept momentul inițial al demarării negocierilor dintre casa de navigație *Bayerischer Lloyd* și autoritățile române³⁰. La Munchen, pe 11 noiembrie 1913, a avut loc o întrunire între Nicolae P. Ștefănescu, directorul societății care dispunea de capitalul statului român (*Navigația Fluvială Română – NFR*), și consilierul ministerial von Meinel, membru delegat al Guvernului Bavarez în consiliul de administrație al *Bayerischer Lloyd*³¹. În cadrul discuțiilor, reprezentantul părții

²⁸ SJAN Galați, Fond Comisia Europeană a Dunării, Secretariatul General 1929-1939, vol. 316, f. 15.

²⁹ *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie din Brăila*, an II, nr. 20 și 21, mai-iunie 1913, Brăila, 1913, p. 727.

³⁰ AMAE, *Problema 68, Volumul Germania 1887-1944*, f. n., Notă privind întâlnirea autorităților române cu cele germane referitor la înființarea Lloyd-ului Bavarez.

³¹ *Ibidem*.

germane și-a exprimat încrederea că o cooperare între NFR și noua societate germană de navigație putea oferi beneficii intereselor economice ale ambelor state. Dincolo de acest aspect economic unanim acceptat, von Meinel a sugerat că cele două părți trebuie să manifeste discreție în realizarea unor înțelegeri, întrucât diplomația din Ballplätz urmărea cu atenție mișcările efectuate de Guvernul Bavarez pentru cooperarea cu România și stăruia pentru deturnarea demersurilor parteneriatului româno-german³².

Primele vase ale societății de navigație *Bayerischer Lloyd* au început să ancoreze în portul Brăila încă din toamna anului 1913 și au fost utilizate de către casele comerciale germane pentru a transporta produsele petroliere românești și porumbul recoltat în hinterlandul danubian. Totodată, factorii de decizie din cadrul companiei au vizat extinderea exporturilor germane în porturile Mării Negre³³.

Companiile de navigație au încercat să-și reia activitatea firească pe Dunăre la finalul Primului Război Mondial. Printre acestea se număra și *Bayerischer Lloyd*. Primele demersuri în acest sens datează din 24 martie 1920, când *Societatea Anonimă Industrial Agency Co. Ltd* a solicitat Ministerului Afacerilor Străine de la București aprobările și autorizările necesare pentru ca vasele societății germane *Lloyd Bavarez* să poată opera în porturile românești. Societatea Anonimă importa diverse materiale și mașini pentru industria petrolieră și a înlesnit demersurile cu societatea *Lloyd Bavarez*, reprezentată de inginerul Paul Moller din Regensburg, pentru încheierea unei convenții cu *Societatea Anonimă Română de Navigație pe Dunăre* (SRD) în vederea asigurării continuității transporturilor „dintre susul și josul Dunării”³⁴. Acordul avea rolul de a crea un climat favorabil importurilor de materiale siderurgice care urmau a fi aduse în România cu ajutorul șlepurilor și remorcherelor companiei *Lloyd Bavarez*, iar, ulterior, acestea să transporte diverse mărfuri disponibile pe piețele balcanice înapoi către Germania³⁵.

Poate că navele acestor companii nu au fost la fel de numeroase precum ale unor societăți mult mai cunoscute care au operat pe apele Dunării sau în bazinul Mării Negre, dar și prin intermediul lor s-a reușit conectarea spațiului românesc cu restul lumii. În principal, societățile germane prezentate au fost doar companii regionale preocupate de transportul pasagerilor, corespondenței și a intereselor

³² *Ibidem.*

³³ *Ibidem.*

³⁴ *Ibidem*, Corespondență Ministerul Finanțelor, al Lucrărilor Publice și de Externe, pe tema solicitării de înființare a societății germane.

³⁵ *Ibidem.*

imperiale ale celui de-al Doilea Reich. Dintr-o altă perspectivă, un alt resort trebuie să fi ținut de progresele înregistrate pe fondul celei de a doua faze a revoluției industriale, vizibil prin integrarea Dunării în rutele tot mai multor companii de navigație după terminarea Războiului Crimeii. În linii mari, aceste companii sunt importante pentru statele pe care le reprezintă, fiind susținute prin privilegii, subvenții și diverse scutiri de taxe. Asemenea case de navigație nu au reușit să devină la fel de puternice precum societățile controlate de la Viena, Sankt Petersburg, Londra și Paris, demonstrând că, deși sunt portdrapelul intereselor statului reprezentat, extinderea dorințelor acestuia a fost stopată de resursele comerciale exploatate, de mișcarea pieței și, în principal, de gradul secundar de interes pe care-l constituia regiunea gurilor Dunării pentru cabinetul de la Berlin.

*GERMAN NAVIGATION COMPANIES ON
THE DANUBE AND THE BLACK SEA*

(Abstract)

For the economic and business historians, the Russian – Turkish Peace of Adrianople (1829) marks the true beginning of market competition on the Danubian hinterland. During the 19th century and the first half of the next one, the Danubian and the Northern Black Sea areas were the largest markets for grain in Europe. Using the above-mentioned hypothesis, this paper analyses the main aspects related to the rivalry between the Great Powers and the German company in the battle of integration in the international grain deposit-ports. This rivalry contributed to the establishment of the Deutsche Levante Linie navigation house which competed with other foreign companies. In addition to the economic benefits achieved with its shipping activities, the German company had access to detailed information on various aspects of the Romanian ports. At the end of the first part of the 20th century, the Romanian cereals trade that ruled for a century lost its ground with respect to oil trade. The relevant references used in this paper (bibliographies, statistical publications and scripts) are from The National Archives of Romania, Galați Branch, The European Commission of the Danube Fund and the Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs.