

**IOSUD – UNIVERSITATEA „DUNĂREA DE JOS” DIN  
GALAȚI  
Școala doctorală de Științe Socio-Umane**



**REZUMAT TEZĂ DE DOCTORAT  
COMPANII DE NAVIGAȚIE LA GURILE  
DUNĂRII (1830–1939)**

**Doctorand  
Mitea Ionel–Constantin**

**Președinte  
Conducător științific  
Referenți științifici**

Prof. univ. dr. hab. Nicoleta Ifrim  
Prof. univ. dr. hab. Constantin Ardeleanu  
CȘ I dr. Daniela-Victoria Bușă  
Conf. univ. dr. Mărioara Cojoc  
Prof. univ. dr. hab. Arthur-Viorel Tuluș

**Seria U 3 Istorie Nr. 18  
GALAȚI  
2022**

# Cuprins

<b>Lista tabelelor .....</b>	<b>6</b>
<b>Lista ilustrațiilor .....</b>	<b>8</b>
<b>Introducere.....</b>	<b>9</b>
1. Dunărea ca arteră a mobilității internaționale .....	9
2. Obiectivele lucrării.....	12
3. Surse și istoriografie.....	13
4. Structura lucrării.....	16

## **Capitolul I - Porturile Dunării Maritime în rutele companiilor străine de navigație**

**(1830–1878) .....** Eroare! Marcaj în document nedefinit.

I.1. Contextul intern și internațional..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*I.1.1 Dunărea în tratatele internaționale (1829–1853).....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*I.1.2. Înființarea și activitatea Comisiei Europene a Dunării (1856–1878).....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

I.2. Integrarea porturilor românești în rutele companiilor de navigație .....

**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

I.3. Activitatea companiilor de navigație .. **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*I.3.1. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) Eroare! Marcaj în document nedefinit.*

*I.3.2. Österreichischer LloydEroare! Marcaj în document nedefinit.*

*I.3.3. Messageries Maritimes (MM) .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*I.3.4. Companiile rusești de navigație ..* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*I.3.5. Alte companii de navigație prezente în porturile Dunării Maritime.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

- I.4. Impresii de voiaj ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- I.5. Concluzii ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

## **Capitolul al II-lea - Companii străine de navigație în porturile românești și începuturile companiilor naționale românești (1878–1918)**

..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.1. Generalități privind reglementarea navigației dunărene după 1878  
..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.2. Înființarea companiilor românești de navigație ... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.3. MAS și administrarea navigației românești..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.4. Impunerea drepturilor teritoriale ale României în porturile dunărene  
..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.5. Agențiile companiilor străine de navigație și relațiile lor cu autoritățile române..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.6. Litigii ale companiilor de navigație cu autoritățile statului român sau terțe părți..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.7. Lucrări de infrastructură portuară, organizarea navigației și avantajele companiilor poștale și de pasageri..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.8. CED și avantajele acordate companiilor poștale și de pasageri  
..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.9. Activitatea companiilor de navigație maritimă în porturile românești  
..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.1. Serviciul Maritim Român (SMR)* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.2. Österreichischer Lloyd*..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.3. Compagnie Fraissinet***Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.4. Florio & Rubattino (Navigazione Generale Italiana)*.... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.5. Johnston Line* ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.6. Messageries Maritimes (MM).....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.7. Deutsche Levante Linie .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.8. Compania Egeeană (Courtgi)....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.9. Compania Ionică (Destounis & Ianulatos) ..* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.9.10. Alte companii de navigație maritimă .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.10. Activitatea companiilor de navigație fluvială pe Dunărea de Jos  
..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.10.1. Navigația Fluvială Română (NFR).....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.10.2. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.10.3. Companii rusești de navigație..* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.10.4. Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR)  
.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*II.10.5. Alte companii de navigație fluvială.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.11. Câteva informații despre traficul de călători ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

II.12. Concluzii..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

### **Capitolul al III-lea Companii de navigație la Dunărea de Jos în perioada interbelică**

**(1919–1939) .....** **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

III.1. Regimul internațional al Dunării..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

III.2. Organizarea navigației în porturile românești. Instituții, reglementări, infrastructură ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

**III.3. Dunărea între internaționalizare și naționalizare Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.1. Un arbitraj internațional și urmările sale pentru flota dunăreană.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.2. Regimul navigației prin Porțile de Fier.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.3. Cabotajul rezervat riveranilor ca formă de protecționism economic .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.4. Linia de cabotaj Dunăre – Bugaz.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.5. Dunărea între rivalități economice și alianțe regionale .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.6. Marile puteri neriverane și navigația dunăreană.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.3.7. Criza transporturilor dunărene* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

**III.4. Companii de navigație fluvială..... Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.1. Navigația Fluvială Română.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.2. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)..* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.3. Bayerischer Lloyd....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.4. Magyar Folyam és Tengerhajózási Részvénytársaság .* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.5. Societatea Anglo-Română de Navigație pe Dunăre.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.6. Société Française de Navigation sur le Danube.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.4.7. Alte societăți de navigație fluvială.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

**III.5. Companii de navigație maritimă .....Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.1. Serviciul Maritim Român (SMR).....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.2. Johnston Line și alte companii britanice ....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.3. Compagnie Fraissinet.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.4. Lloyd Triestino .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.5. Navigazione Generale Italiana .* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.6. Societa Italiana Transporti Marittimi (SITMAR) .....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

*III.5.7. Alte companii de navigație maritimă.....* **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

III.6. Câteva informații despre traficul de călători al companiilor de navigație ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

III.7. Concluzii ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

**Concluzii..... 18**

**Bibliografie..... 24**

**Lista anexelor.....** Eroare! Marcaj în document nedefinit.

## Lista tabelelor

- I.1. Vapoarele companiilor poștale periodice înregistrate de CED (1861–1865)
- I.2. Vapoare ale companiilor periodice înregistrate la Constanța (1876–1877)
- I.3. Numărul pasagerilor la bordul piroscafelor DDSG (1843–1844)
- I.4. Numărul pasagerilor la bordul piroscafelor DDSG, 1867
- II.1. Navigația companiilor poștale și de pasageri la Gurile Dunării, 1887–1890 și 1911–1914
- II.2. Mișcarea mărfurilor transportate de vapoarele companiilor poștale față de cele comerciale, 1911–1913 (cantități, în tone)
- II.3. Flota Serviciului Maritim Român
- II.4. Nave ale Lloyd Austriac înregistrate de CED (1887–1914)
- II.5. Nave ale Companiei Fraissinet înregistrate de CED (1887–1914)
- II.6. Nave ale Florio & Rubattino înregistrate de CED (1887–1914)
- II.7. Traficul companiei DLL în porturile românești (în mii mărci)
- II.8. Nave ale companiei Egee/Courtgi înregistrate de CED (1888–1911)
- II.9. Companii de navigație fluvială la Dunărea de Jos
- II.10. Parcul naval al NFR (vapoare de pasageri și remorhere) în 1898
- II.11. Tabloul operațiunilor pe liniile NFR, 1898
- II.12. Veniturile din traficul Navigației Maritime Române în diverși ani (sume în lei)
- II.13. Parcul naval al NFR
- II.14. Nave ale Societății ruse de navigațiune cu vapoare pe Marea Neagră și Dunăre înregistrate de CED (1887–1914)
- II.15. Parcul naval al Societății Ruse de Navigație cu Aburi pe Dunăre
- II.16. Numărul călătorilor intrați în portul Brăila
- III.1. Flota dunăreană în 1925
- III.2. Traficul de mărfuri pe Dunăre în 1925 față de 1924
- III.3. Activitatea companiei Navigația Fluvială Română în perioada 1921–1938
- III.4. Activitatea Serviciului Maritim Român în intervalul 1920–1938

III.5. Nave ale SMR înregistrate de CED (1921–1938)

III.6. Nave ale Johnston Line înregistrate de CED (1934–1938)

III.7. Nave ale Compagnie Fraissinet înregistrate de CED (1921–1930)

III.8. Nave ale companiei Lloyd Triestino înregistrate de CED (1921–1938)

III.9. Nave ale Navigazione Generale Italiana înregistrate de CED (1921–1938)



## Lista ilustrațiilor

- II.1. Exemplu de „Rol de echipaj”
- II.2. Exemplu de declarație a agenților companiilor de navigație
- II.3. Mersul vaporului ”Principesa Margareta” – 1918
- II.4. Mersul vapoarelor societății Lloyd Austriac, 1901
- II.5. Mersul vapoarelor companiei Messageries Maritimes, 1913
- II.6–7. Mersul vapoarelor DLL, 1892
- II.8. Ruta NFR Galați – Brăila, 1895
- II.9. Mersul vapoarelor NFR pe relația cu Bulgaria, 1898
- II.10. Mersul vapoarelor noii societăți ruse pe ruta Odessa – Șistov
- II.11. Mersul vapoarelor MFTR, 1914
- II.12. Mersul vapoarelor DDL, 1894
- II.13. Mersul vaporului Boris, 1897
- III.1. Mersul vapoarelor de pasageri ale NFR (1934)
- III.2. Arthur Verona, Afiș de popularizare pentru cursele SMR
- III.3. Itinerariul vapoarelor Johnston Line, 1934
- III.4. Conexiunile asigurate de vapoarele SRD, 1934

## Rezumat

### 1. Dunărea ca arteră a mobilității internaționale

De-a lungul celor 2.850 km pe care îi străbate între izvoarele din Munții Pădurea Neagră și vărsarea în Marea Neagră, Dunărea traversează sau mărginește teritoriul a 10 state europene: Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Bulgaria, Moldova și Ucraina. Al doilea fluviu ca mărime din Europa (după Volga), al doilea cel mai internațional fluviu din lume (după Nil), Dunărea este navigabilă pe o lungime de 2.415 km, fiind parte din infrastructura vitală pentru prosperitatea a zeci de milioane de locuitori.

Din punct de vedere istoric, fluviul a reprezentat mai degrabă o frontieră și o barieră între entitățile politice din regiune decât o arteră de transport care să faciliteze legăturile dintre diferite comunități riverane. Două motive principale explică acest fapt: pe de o parte situația politică a cursului Dunării, care a fost mai întotdeauna în perioada ultimele două milenii o zonă de graniță între imperii rivale; pe de alta obstacolele naturale de pe cursul fluviului, cu defileuri înguste, stânci și bancuri de nisip ce periclitau navigația pe anumite sectoare fluviale. Cele mai cunoscute exemple, cu referire la spațiul românesc, sunt desigur Porțile de Fier și bara Sulina. Astfel, Dunărea a fost fragmentată în mai multe segmente, importante în economia comunităților riverane, dar fără a juca un rol major în asigurarea schimburilor internaționale.

O descoperire tehnologică – navigația cu vase cu aburi – avea să revoluționeze funcția Dunării ca arteră continentală de comunicație. După tentative ale unor alți investitori, doi antreprenori britanici, John Andrews și Joseph Prichard, au înființat la Viena, în 1829, Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG), mai bine cunoscută sub numele de Prima Companie Austriacă de Navigație cu Vapoare pe Dunăre. În septembrie 1830, pirosciful „Francisc I” a navigat cu succes între Viena și Budapesta și retur, demonstrând curând atât funcționalitatea rutei, cât și profitabilitatea sa. În următorii ani DDSG a investit în construcția de noi piroscafe, cu care a extins serviciile de navigație până la intrarea în Defileul Dunării. În 1834, când nivelul Dunării era suficient de scăzut pentru ca stâncile din albia fluviului să devină vizibile, o navă a fost trecută dincolo de Porțile de Fier, DDSG reușind să extindă navigația pe linia Dunării de Jos, până la Galați. Apoi, în 1836, pachebotul maritim „Ferdinand I” a început să opereze pe linia Mării Negre între Galați și Istanbul, completând veriga lipsă ce permitea să se călătorească, după standardele epocii, sigur, rapid și

confortabil între două dintre cele mai importante capitale ale lumii. Astfel, mulțumită serviciilor DDSG Dunărea a ajuns să joace un rol tot mai important pentru schimburile economice internaționale, fiind vreme de câteva decenii, până la construirea de căi ferate în regiune, principala ruta a mobilității persoanelor și bunurilor între Centrul Europei și spațiul levantin, dar jucând în fapt rolul de arteră de legătură între Occident și Orient.

Și factori politici au contribuit la această importantă transformare geopolitică. Actul Final al Congresului de la Viena (1815) marcase începutul reglementării moderne a navigației pe fluviile internaționale. Treptat, prevederile referitoare la fluviul Rin și alte căi navigabile din spațiul germanic au fost extinse și la celelalte căi navigabile din interiorul Europei. Statutul Dunării a rămas oarecum incert, în principal din cauza rivalităților dintre imperiile riverane. Prin consecințele sale politice și economice, Tratatul de Pace de la Adrianopol (1829) sporea relevanța geopolitică a Dunării. Anexarea Gurilor Dunării, privită prin prisma echilibrului de putere în Europa, transforma regiunea într-un nou spațiu de înfruntare simbolică între Rusia și puterile occidentale. În același timp, instituirea libertății de navigație în Marea Neagră și pe Dunăre și mai ales eliminarea prevederilor restrictive privind comerțul exterior al Moldovei și Țării Românești transforma principatele într-un furnizor important de cereale pentru piețele Europei mediteraneene și occidentale. Începea astfel integrarea economiei celor două state în sistemul capitalism mondial, cu Galați și Brăila transformate în debușeurile unei regiuni tot mai prospere. Piroscafele DDSG, din 1845 cele ale companiei Österreichischer Lloyd (Lloyd Austriac) și din 1846 cele ale Companiei rusești de navigație (ce făceau curse între Odesa și Galați) au contribuit din plin la integrarea economică a celor două principate, ele asigurând mobilitatea negustorilor, mostrelor, corespondenței și informației către marile piețe ale lumii.

La finalul Războiului Crimeii, Tratatul de Pace de la Paris (1856) a produs modificări importante în funcția Dunării ca arteră a mobilității internaționale. Principiile Actului Final al Congresului de la Viena erau extinse și la Dunăre, al cărei statut a continuat să rămână fragmentat, urmare, în principal, a rivalității dintre puterile occidentale neriverane și imperiile riverane în legătură cu înțelegerea diferită a liberalizării cabotajului între porturile interioare. Rivalitatea era direct legată de situația companiilor de navigație care, indiferent dacă erau private sau proprietate a statului, erau tot mai importante ca instrumente de expansiune economică și politică.

Activitatea hidraulică și de reglementarea a Comisiei Europene a Dunării (CED) a contribuit la îmbunătățirea vizibilă a condițiilor de

navigației pe Dunărea Maritimă, făcând legătura porturilor Brăila și Galați cu marile centre maritime ale Mării Mediterane și Europei Nordice. Transformări tehnologice facilitau construirea unor vapoare de dimensiuni tot mai mari, dotate cu motoare tot mai puternice. Cu sprijin guvernamental mascat sau direct, și alte companii de navigație au profitat de internaționalizarea Dunării, organizând linii de navigație către porturile românești. O mențiune specială merită companiile franceze de navigație, Messageries Maritimes și Fraissinet, extrem de active în întregul bazin al Mării Negre. În același timp, DDSG a investit masiv în parcul său naval, devenind cea mai mare companie de navigație fluvială din lume, o contribuție tot mai semnificativă în afacerile sale aparținând transportului de mărfuri de-a lungul întregului sector navigabil al fluviului. Tranziția de la vase cu pânze la vapoare este clar vizibilă începând din anii 1860, când tot mai multe companii periodice de navigație au început să includă în rutele lor și porturile dunărene Brăila și Galați, punctul de convergență al companiilor maritime și al celor fluviale.

Obținerea independenței de stat a României a fost urmată de transformări importante în privința Dunării ca arteră a mobilității internaționale și axă a conexiunii spațiului românesc cu lumea. Trei aspecte se cuvin menționate: integrarea Dobrogei în statul român și investițiile masive în amenajarea infrastructurii portuare de la Constanța, care treptat a devenit principalul port maritim al României; construirea unei dense rețele de căi ferate ce împânzeau întreaga țară și concurența făcută de transportul feroviar celui fluvial; decizia statului român de a-și constitui propriile sale companii de navigație fluvială în 1890 (Navigația Fluvială Română, NFR) și maritimă în 1895 (Serviciul Maritim Român, SMR). Toate aceste măsuri făceau din statul român un actor important în apărarea intereselor naționale ale statului român, dornic să reducă dependența economiei românești de serviciile de transport ale companiilor străine și, totodată, să utilizeze aceste companii naționale pentru a asigura dezvoltarea industriei românești prin a-i asigura costuri reduse de transport către anumite piețe strategice. Ministerul Afacerilor Străine (MAS) a jucat un rol determinant în această privință în apărarea promovarea intereselor românești.

Acestea au fost principalele coordonate ce au marcat istoria prezenței și activității companiilor de navigație în marile porturi dunărene la finalul secolului al XIX-lea și până la izbucnirea celui de al Doilea Război Mondial. Reșezarea geografiei politice a bazinului dunărean după Primul Război Mondial a modificat radical rutele mobilității regionale și a făcut ca noi actori să apară în scenă, cu companii de navigație stipendiate de stat sau

private existente înființate în toate statele riverane. Conflictul a modificat și structura flotelor comerciale, ca și determinarea statelor naționale de a-și rezerva monopolul cabotajului intern. Statutul internațional al Dunării, cu navigația reglementată de două comisii internaționale, ca și interesele economice și geopolitice ale puterilor occidentale, făceau ca „încleștarea” dintre riverani și neriverani să se manifeste și prin societățile de navigație pe care le deținea pe Dunăre. În toate aceste privințe, MAS a avut un rol vital în relația cu societățile străine care operau în porturile românești, dar și pentru promovarea intereselor românești în materie de navigație și comerț în porturile străine în care operau navele companiilor NFR și SMR.

## **2. Obiectivele lucrării**

Lucrarea de față își propune să analizeze rolul Dunării ca principală axă economică și geopolitică a legăturilor dintre România și lume, conexiuni realizate prin intermediul companiilor de navigație fluvială și maritimă ce operau în apele românești. Ea are în vedere acțiunile desfășurate de statul român pentru apărarea drepturilor sale suverane și a intereselor naționale în relație cu companiile străine, modul în care aceste societăți de navigație erau utilizate de diferiți actori europeni drept pârghii de influență geopolitică și economică asupra statului român, dar și felul în care MAS a promovat interesele societăților românești de navigație în statele în care NFR și SMR activau.

Ca obiectiv specific, lucrarea își propune să identifice și să urmărească, în abordare tematică și cronologică, apariția, organizarea și evoluția activităților companiilor de navigație fluvială și maritimă la Dunărea de Jos și în Marea Neagră și să analizeze rolul lor crucial în dezvoltarea porturilor românești. În subsidiar, vom prezenta și acțiunile MAS de promovare a intereselor economiei românești în concurența lor cu respectivele entități comerciale și modul cum statul român a gestionat relația cu aceste companii străine după înființarea societăților naționale Navigația Fluvială Română și Serviciul Maritim Român. Așadar, tema lucrării privește formele prin care România s-a conectat la transportul internațional de mărfuri, pasageri sau corespondență. Trebuie să facem și mențiunea, de la bun început, că vom avea în vedere companiile de navigație care oferit servicii periodice, la intervale regulate, pentru transportul de pasageri, poștă sau mărfuri.

Din această perspectivă, lucrarea este originală și inedită în cercetarea românească. Există, cum vom arăta mai jos, studii dedicate unora dintre cele mai mari companii de navigație străine sau volume dedicate

companiilor naționale, însă nu cunoaștem nici o lucrare care să analizeze aceste companii în mod sintetic și comparativ, incluzând și companiile românești în ecuație. Demersul nostru are ca punct de plecare identificarea principalelor companii de navigație, prezentarea contextului în care au început să opereze în porturile românești, repere calitative și cantitative privind activitățile desfășurate de respectivele societăți, relațiile lor cu autoritățile române.

De asemenea, ne propunem să prezentăm principalele inițiative, acțiuni și măsuri cu caracter legislativ asumate de statul român atât ca partener al acestora în anumite operațiuni economice, cât și ca entitate statală în măsură să acționeze ca element reglator pentru păstrarea liberei concurențe în porturile românești. Prin astfel de acțiuni, statul român, aflat în plin proces de întărire a instituțiilor sale, avea ca motivație eliminarea unor privilegii comerciale și a unor efecte juridice ce grevau asupra exercitării drepturilor sale suverane asupra navigației pe Dunăre.

Pe parcursul lucrării, vom prezenta și exemplifica acele acțiuni asumate de statul român pentru identificarea și implementarea unor soluții care să elimine sau reducă privilegiilor de care se bucuraseră companiile aflate sub protecția unora dintre marile puteri europene. De aici au rezultat o bogată experiență și jurisprudență de natură să „călească” România în disputele sale internaționale în domeniu, dar și o politică de stat activă pentru dezvoltarea porturilor și a infrastructurii portuare naționale. Ne propunem să scoatem astfel la lumină un aspect puțin cunoscut legat de rolul MAS în apărarea intereselor economice naționale în porturile românești, dar și de promovare a acestor interese în porturile străine. De aceea, am dorit ca legătura diplomație – navigație să răzbată pe parcursul întregii lucrări, ea fiind relevantă prin diverse semnalări privind numirea în funcții diplomatice/consulare a unor foști agenți economici ai acestor companii, ca exponenți ai categoriei de buni cunoscători ai realităților politico-administrative din porturile românești.

### **3. Surse și istoriografie**

Baza cercetării de față valorifică un corpus consistent de documente editate și inedite, ultimele identificate pe parcursul cercetărilor la Arhivele Ministerului Afacerilor Externe al României (AMAE), precum și în diferite servicii arhivistice din cadrul Arhivelor Naționale ale României.

Identificarea, analiza și interpretarea critică a acestor surse primare ne-au permis să relevăm aspecte puțin cunoscute ale contextului în care companiile de navigație străine au început să activeze pe cursul Dunării

românești și la Marea Neagră, dar și factorii economici, politici sau militari implicați în aceste operațiuni și relațiilor lor cu autoritățile statului român.

La AMAE am identificat așa numita *Problema 68. Societăți de navigație fluvială, maritimă și aeriene, române și străine*, care reprezintă arhiva corespunzătoare legăturilor dintre funcționarii MAS și problematica navigației prin porturile românești în perioada secolului al XIX-lea și în prima jumătate a secolului al XX-lea. *Problema 68* cuprinde un număr de 65 de volume de documente, structurate cronologic pe tematici ce țin de tipuri de activități, 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 porturi, situația porturilor, regimul porturilor, petiții și reclamații etc.

Din cele 65 de volume cu documente, am selectat ca fiind relevante pentru tema abordată un număr de 42 volume, din cuprinsul cărora am identificat, extras, analizat și valorificat în lucrarea de față aproximativ 3.000 de file. Întreg acest portofoliu selectat conține date și informații relevante pentru înțelegerea problematicii prezenței societăților de navigație fluvială și maritimă pe Dunărea românească, a avantajelor juridice și comerciale ale acestora, a modului cum agențiile acestor companii străine erau utilizate ca pârgii de influență geopolitică și economică de către statele mamă și, evident, a acțiunilor întreprinse de statul român pentru curmarea acestei situații și afirmarea dreptului său suveran în domeniu.

Pe scurt, portofoliul documentar selectat cuprinde următoarele tipuri de documente:

- informări privind activitățile curente ale birourilor societăților străine de navigație în porturile românești;
- corespondența acestora cu MAS, instituția competentă cu reglementarea problemelor de navigație, inclusiv poliția fluviatilă și marină;
- note de informare ale legațiilor României din diferite capitale, cu referire directă la probleme de navigație și legislația din statul de acreditare, însoțite de propuneri în beneficiul navigației naționale;
- informări privind numirea agenților societăților de navigație străine în porturile Dunării românești;
- chestiuni litigioase ale societăților de navigație cu statul român;
- acte administrative încheiate cu autoritățile locale (contracte de închiriere terenuri pentru debarcadere și alte facilități, solicitări acordare de facilități etc.);
- corespondență între instituțiile de stat cu atribuții în buna desfășurare a navigației în apele teritoriale românești etc.;

- note privind incidente, accidente sau alte chestiuni de acest gen petrecute în porturile românești;
- note ale ministerelor cu atribuții în monitorizarea străinilor prezenți în țara noastră adresate MAS;
- situații privind mișcarea navelor străine pe Dunărea românească și evidențe privind mersul vapoarelor de călători.

Pe lângă acest corpus de mare interes istoric, necesitatea unor completări pe linia atribuțiilor MAS în coordonarea și gestionarea navigației naționale și străine în apele teritoriale românești ne-a îndreptat atenția și asupra inventarului arhivistic intitulat *Problema 82. Legi de Organizare ale Ministerului Afacerilor Străine*, din aceeași arhivă. Cu referire directă la tema acestei lucrări, am utilizat conținutul *Volumului 2* din *Problema 82*, care acoperă perioada 1880–1884, din care am selectat și valorificat în conținutul tezei de doctorat aproximativ 30 de documente, încă inedite.

De asemenea, cercetarea celor două fonduri de problemă din AMAE a fost completată de studierea altor surse identificate în cadrul *Serviciilor Județene ale Arhivelor Naționale ale României*, îndeosebi cele de la Galați: *Comisia Europeană a Dunării – Secretariatul General, Inspectoratul General al Navigației și Porturilor Galați, Căpitania Portului Galați* etc. De altfel, conținutul cercetării de față este întregit de o bogată anexă documentară ce conține surse inedite selectate din fondurile arhivistice menționate.

Din rândul surselor editate am utilizat diferite colecții de legi, rapoarte statistice, volume de documente locale. De asemenea, sunt prezentate comparativ statistici privind stadii evolutive ale diverselor companiilor de navigație, volumul și natura comerțului desfășurat, numărul de nave, utilizarea lor în serviciu, programul de lucrări al statului român pentru modernizarea infrastructurii navale și maritime, construcția și evoluția flotei naționale (numeric, cantitativ și calitativ), înființarea unor instituții naționale care să vegheze reglementarea navigației și exercitarea controlului suveran al statului român în domeniu etc.

Istoriografia problemei este, cum spuneam relativ săracă și cel mai adesea atinge doar tangențial tema acestei lucrări.

Astfel, o primă categorie de lucrări care se referă, în context internațional mai larg, la aceste companii de navigație este cea care studiază problema Dunării. Amintim aici volumele mai vechi ale lui Constantin I. Băicoianu sau cele mai noi ale lui Ștefan Stanciu, Constantin Ardeleanu sau Arthur Tuluș. Toate acestea studiază în principal CED și politica românească în relație cu gurile Dunării, atingând și aspecte legate de companii de



navigație. La fel, autorii preocupați de istoria marilor porturi românești au atins și tema companiilor de navigație. Între aceștia îi menționăm pe Moise N. Pacu, Constantin Bușe, pe Emil Octavian Mocanu pentru Brăila, pe Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu sau Mariana Cojoc pentru Constanța.

Și autori interesați în sens mai larg de istoria transporturilor au atins problema navigației. Îi amintim între aceștia pe Al. Cebuc sau Sergiu Columbeanu. O mențiune specială merită specialiștii în domeniul transporturilor. Un interes special a acordat istoriei temei inginerul Thoma Gâlcă, directorul Regiei Autonome a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, în subordinea căreia funcționau și companiile românești de navigație. Acesta a fost un activ susținător al dezvoltării companiilor românești, dar și autor al mai multor studii de istorie. Grigore Vasilescu a avut preocupări similare legate de rolul Dunării în dezvoltarea transporturilor și economiei naționale.

Exact cu referire la tema companiilor de navigație, câteva lucrări dedicate firmelor franceze în domeniu, parte din interesul privind istoria relațiilor franco-române în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, au fost publicate de Lucia Taftă, istoric la Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”. Un volum recent și de interes în domeniu (cu informații publicate și separate în diferite articole), din care am sintetizat mai multe informații, este cea a lui Cristian Constantin, *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*, cercetător căruia i-am pus de altfel la dispoziție cea mai mare parte a documentelor care au servit studiului său. Toate aceste lucrări fac parte din bibliografia prezentei cercetări și vor fi citate acolo unde va fi cazul.

#### **4. Structura lucrării**

Prezenta lucrare este structurată pe trei perioade distincte, corespunzătoare unor evenimente majore din istoria românilor. Pentru fiecare dintre aceste perioade vom detalia prezența și activitatea societăților de navigație în porturile românești și relația acestora cu autoritățile statului român.

În capitolul I este analizată perioada cuprinsă între semnarea Tratatului de Pace de la Adrianopol (1829), care a deschis navigația internațională pe Dunăre, și obținerea independenței de stat a României, urmare a Războiului ruso-româno-otoman din anii 1877–1878. Este perioada corespunzătoare unei noi faze a „revoluției industriale”, în care s-a generalizat utilizarea navigației cu aburi, fenomen vizibil și la Dunăre începând cu anii 1860. După realizarea unui scurt istoric al importanței

fluviului Dunărea în dezvoltarea economică a poporului român, capitolul își propune să explice problematica reprezentată de „Chestiunea Dunării” în raport cu interesele marilor puteri, prin evidențierea modului în care navigația pe fluviu a fost inclusă în diferite tratate internaționale, cu referire la aspecte legislative și instituționale diverse, generate de înființarea CED (1856) ca organism internațional menit să reglementeze și gestioneze problema navigației internaționale pe Dunărea maritimă. Într-o parte consistentă a capitolului, elementul central este prezentarea și evoluția activității companiilor de navigație străine active în porturile românești, relațiile acestora cu statul român și interesele României în domeniu.

Capitolul al II-lea acoperă perioada cuprinsă între obținerea independenței de stat și finalul Primului Război Mondial (1918). Aceasta este perioada marcată de apariția României ca stat independent și subiect de drept pe scena internațională, perspectivă din care guvernul român a dus o politică susținută pentru a-și impune autoritatea suverană de-a lungul întregului său teritoriu, inclusiv asupra navigației pe Dunăre și Marea Neagră. În acest sens, pe baza cercetării literaturii de specialitate și a documentelor din arhive, multe inedite, se relevă principalele momente ale întăririi autorității statului român în relațiile sale cu companiile de navigație străine, sunt prezentate soluțiile identificate și aplicate de către autorități în acțiunea de limitare sau de eliminare a privilegiilor deținute de aceste companii, cu înfățișarea cadrului legal în care acestea își desfășurau activitatea, cu numeroase și sugestive referințe la activitățile și problemele specifice navigației, dar și chestiuni legate de efortul statului român în dezvoltarea infrastructurii portuare pe Dunărea Maritimă.

Un rol major în această parte a lucrării l-am acordat procesului de instituționalizare a navigației românești de stat, în forma apariției societăților NFR și SMR. De asemenea, ne-am orientat atenția către studierea atribuțiilor MAS în coordonarea și gestionarea activităților specifice din porturile românești. Elementele surprinse în lucrare evidențiază viziunea statului român asupra importanței strategice a Dunării – definită de autoritățile noastre drept coloana vertebrală a economiei naționale, precum și importanța Dobrogei (și în special a portului maritim Constanța), provincie nou încorporată României.

În continuarea acestui capitol, sunt trecute în revistă societățile străine de navigație care s-au remarcat printr-o prezență relevantă în porturile românești la finalul secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului al XX-lea, cu evidențierea influenței politico-economice pe care marile puteri nu s-au sfiit s-o exercite asupra statului român prin aceste companii.

În acest context, prin apelul la documentele primare ale epocii, vom prezenta diversele societăți de navigație din state precum Austro-Ungaria, Marea Britanie, Franța, Germania, Italia, Belgia, Rusia, Grecia, Bulgaria și Imperiul Otoman, cu detalii despre organizare, evoluție, dispute cu autoritățile locale etc.

Ca element de noutate pentru istoriografia domeniului sunt prezentate aspecte referitoare la relațiile dintre reprezentanțele societăților de navigație străine cu instituțiile statului român (autorități portuare, MAS, primării etc.), precum și diverse detalii privind agenții acestor societăți, respectiv procedura de numire și atribuțiile lor în activitatea specifică – toate acestea din perspectiva statutului de sine stătător al României în relațiile internaționale. Ambele categorii de reprezentanțe, diplomatice și economice, ale actorilor europeni în porturile românești au constituit și o expresie a pârghiilor utilizate de către aceștia în acțiunea de control a sferelor de influență.

În capitolul al III-lea, rolul economic al activității societăților de navigație străine în porturile românești este analizat din perspectiva apariției României Mari. Era vremea unei noi configurații geopolitice în Europa, cu o altă relevanță a chestiunii Dunării în cadrul relațiilor internaționale. Astfel, complementar aspectelor analizate în capitolele anterioare, raportat la noile realități politice și economice naționale și regionale, este cercetat noul cadru european legal aferent navigației, instituțiilor și societăților de navigație românești, prin diverse analize și comparații referitoare la activitățile și problemele specifice domeniului navigației, a elementelor privind infrastructura portuară națională, inclusiv despre aspectele legislative, instituționale și comerciale interne care au reglementat navigația și porturile de pe Dunărea românească și de la Marea Neagră.

Respectând obiectivul principal al lucrării, substanța acestui capitol o constituie, prin raportarea directă la documente de arhivă, atestarea prezenței societăților de navigație românești și străine în porturile fluviale și maritime românești; rolul acestora în economia națională, cu referiri la societățile din Austria, Ungaria, Marea Britanie, Franța, Germania, Italia, Belgia, Bulgaria, Iugoslavia, Cehoslovacia și chiar Brazilia, precum și, evident, acțiunea dusă de statul român în afirmarea dreptului său suveran asupra controlului activității acestora în apele românești, în scopul servirii intereselor naționale românești.

## **5. Concluzii**

Lucrarea de față și-a propus să analizeze rolul Dunării ca principală axă economică și geopolitică a legăturilor dintre România și lume, conexiuni realizate prin intermediul companiilor de navigație fluvială și maritimă care au operat în apele românești. Totodată, ea a avut în vedere să prezinte, cât mai sistematic, acțiunile desfășurate de statul român pentru apărarea drepturilor sale suverane și a intereselor naționale în relație cu companiile străine, modul în care aceste societăți de navigație au fost utilizate de diferiți actori europeni drept pârgă de influență geopolitică și economică asupra statului român, dar și felul în care au fost promovate interesele societăților românești de navigație în alte state unde acestea derulau operațiuni de transport fluvial și maritim.

Ca obiectiv specific, lucrarea și-a propus să identifice și să urmărească, în abordare tematică și cronologică, apariția, organizarea și evoluția activităților companiilor de navigație fluvială și maritimă la Dunărea de Jos și în Marea Neagră precum și să analizeze rolul lor crucial în dezvoltarea porturilor românești. În subsidiar, s-a insistat asupra acțiunilor diplomatice, derulate prin ministerul de resort, de promovare a intereselor economiei românești în concurența lor cu respectivele entități comerciale și modul în care statul român a gestionat relația cu aceste companii străine după înființarea societăților naționale NFR și SMR.

În prima parte, lucrarea a urmărit transformările profunde în relația dintre principatele române și companiile de navigație străine. Astfel, în perioada când principatele și România s-au aflat sub regimul suzeranității otomane, poziția guvernărilor față de problema navigației internaționale pe Dunărea Maritimă s-a adaptat în funcție de atitudinea de fermitate adoptată în chestiune, de marile puteri. Caracteristice acelei perioade au fost tratatele și reglementările internaționale prin care marile puteri interesate și-au impus voința în privința statutului internațional și a reglementării navigației pe Dunăre. Activitatea intensă a companiilor de navigație străine la Dunărea de Jos și prezența tot mai numeroasă a reprezentanțelor diplomatice și consulare ale puterilor europene în orașele port românești reprezintă indicatori ai potențialului economic tot mai ridicat al pieței interne române, dar și al interesului geopolitic și militar al acestora față de spațiul românesc. După unirea principatelor, România modernă a început introducerea unor reglementări naționale în transportul naval și în zona porturilor sale, menite să apere propriile interese politice și economice ale statului român și, în același timp, să armonizeze legislația aplicabilă spațiului românesc cu cea existentă în celelalte state europene. Un rol instituțional decisiv în acest context l-a avut și Ministerul Afacerilor Străine (MAS), care s-a implicat

direct în chestiuni privind coordonarea navigației, dar și în acțiuni de promovare a interesului național în acest domeniu. Pe scurt, cercetarea acestei perioade (1830–1878) conduce la concluzia că internaționalizarea regimului Dunării și liberalizarea comerțului la Dunărea de Jos, de după anul 1829, a generat un veritabil ??? în circuitele comerciale europene și, implicit, în navigația pe Dunăre și Marea Neagră.

Începând cu anii 1830, porturile românești fac obiectul interesului crescut al austriecilor, francezilor și rușilor, îndeosebi pe segmentul transportului de călători. Gradual, până în anii 1870, interesul companiilor de navigație se extinde și către transportul de mărfuri, odată cu descoperirea potențialului economic al regiunii dunărene și nevoia de integrare a acesteia în rutele economice globale. Pentru intervalul 1830–1870, ponderea cea mai mare a prezenței în navigația dunăreană a fost dată de companiile austriece DDSG și Lloyd, urmate de Mesageriile Maritime franceze și de Societatea Rusă de Navigație. Nu putem ignora pentru perioada indicată și prezența unor companii britanice și grecești, dar și a unei inițiative franco-sârbe. Totodată, putem aprecia că navigația în această perioadă a constituit un mijloc de realizare a unor noi punți de cunoaștere și explorare a realităților europene, în contextul organizării de voiaje și croaziere (navigația turistică).

Cercetarea de față relevă faptul că toate companiile de navigație care și-au disputat supremația pe Dunăre și Marea Neagră în perioada care a urmat Tratatului de la Adrianopol (1829) au beneficiat de un sprijin susținut din partea statelor de proveniență. Acestea le-au acordat în mai multe rânduri subvenții masive, în special pe linia transporturilor poștale sau a unor categorii de mărfuri absolut necesare piețelor din statele respective.

Cea de-a doua perioadă de interes a urmărit felul în care statul român independent a acționat, după 1878, în scopul eliminării privilegiilor deținute de către companiile de navigație străine, privilegiile care afectau economia națională și voința suverană a statului român în a-și exercita drepturile în cuprinsul teritoriului național. Câștigarea independenței de stat trebuia urmată cu necesitate și de obținerea celei economice, iar unul dintre mijloacele prin care se putea atinge acest deziderat strategic îl constituia navigația. MAS a fost una dintre principalele pârgii instituționale care a contribuit la promovarea intereselor economice ale României în materie de navigație și a relaționat îndeaproape atât cu reprezentanții societăților de navigație străine, care au operat în porturile românești, cât și cu autorități de profil din state unde România avea reprezentare diplomatică și consulară. În perioada de referință, asistăm la eforturi energice din partea autorităților de la București pentru implementarea unor măsuri legislative și administrative

privind înființarea unor instituții menite a îmbunătăți activitățile în materie de navigație. Astfel, pe 24 martie 1879, a fost publicat „Regulamentul poliției porturilor și malurilor dunărene ale României”; în 1887 apar „Legea de organizare a porturilor românești” și „Codul Comercial și Maritim”; în 1906 este adoptat „Regulamentul serviciului de bord”; în 1907 a fost promulgată „Legea pentru organizarea Marinei Comerciale”, iar în anul următor „Legea privind înființarea Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă” (PCA), instituție menită să concentreze sub o singură administrație toate serviciile de interes pentru porturi și navigație.

Totodată, statul român a acționat și pentru impunerea drepturilor sale teritoriale în porturile dunărene, care, odată cu impulsionarea activităților de navigație, se aglomeraseră foarte mult (în special porturile Galați și Brăila). Multiplicarea activităților de navigație în porturile dunărene a condus, implicit, la o creștere a numărului de agenții și agenți ai companiilor de navigație străine în România. Agențiile societăților de navigație străine funcționau realmente ca adevărate reprezentanțe diplomatice, singurul atribut care le lipsea fiind imunitatea diplomatică. Procedural vorbind, agenții societăților de navigație erau notificați autorităților române, fiind nevoie de o aprobare prealabilă din partea acestora, similar cu notificarea diplomaților recent sosiți la post, în statul care îi acreditează. Cu similitudini privind activitatea diplomaților, reținem faptul că agenții societăților de navigație puteau relaționa cu orice instituție a statului român, în chestiuni referitoare la activitatea companiei pe care o reprezentau, corespondența pe care o purtau cu MAS avea un caracter aparte, iar legăturile cu misiunile diplomatice ale statelor din care proveneau companiile lor erau o practică normală.

Dezvoltarea accelerată a activităților de navigație până la debutul Primului Război Mondial a fost favorizată de două coordonate importante: acordarea de beneficii și facilități companiilor străine de navigație, atât de către statele de apartenență, cât și de CED (îndeosebi celor care își declarau statutul de „companie poștală”); inițierea unor măsuri susținute de dezvoltare a infrastructurii portuare. În privința tabloului companiilor de navigație care operau în porturile dunărene, față de perioada anterioară, acesta s-a diversificat în mod evident. Astfel, alături de actorii austrieci, francezi și ruși, care și-au păstrat o pondere importantă în volumul activităților de profil, asistăm la apariția în peisaj a companiilor britanice, germane, italiană, maghiară, turcă și greacă.

Piața de profil în materie de navigație a devenit tot mai dinamică și competitivă. De interes pentru navigația românească din această perspectivă

a fost faptul că NFR și SMR au devenit pionii importanți ai acestei piețe și au contribuit semnificativ la promovarea intereselor economice ale României. Sub aspect instituțional, se poate remarca, pentru această perioadă, faptul că statul român a protejat, uneori cu „vehemență”, drepturile și interesele naționale în materie de navigație, îndeosebi în privința „cabotajului”. Tabloul național al serviciilor de navigație trebuie să includă și eforturile unor entități private de a iniția proiecte în acest domeniu, complementare reperelor instituționale ale NFR și SMR (a se vedea înființarea companiei „Dunărea” în 1910 și SRD din 1914). Și statele vecine, precum Bulgaria și Serbia, au încercat în anii premergători Primului Război Mondial să-și definească propriul interes național în materie de navigație.

Concluzia generală a perioadei 1878–1918 indică faptul că prezența companiilor de navigație străine și românești la Dunărea de Jos și pe sectorul maritim al fluviului a fost marcată de un avânt spectaculos, favorizat de mai mulți factori. Printre aceștia se remarcă: dezvoltarea tehnologică a navigației cu aburi și creșterea ponderii acesteia în transporturile fluviale și maritime; lucrările de amenajare dispuse la Bara Sulina de CED și de statul român pe șenalul navigabil al fluviului, în special cele din zona Porților de Fier; modernizarea principalelor porturi dunărene și a portului Constanța, dar și creșterea volumului activităților de comerț cu diverse mărfuri, îndeosebi cereale.

Perioada interbelică a comportat noi valențe pentru navigația dunăreană, dată în primul rând de noile realități politice, respectiv apariția statelor naționale și dispariția imperiilor. Prima consecință a apariției statelor naționale a fost multiplicarea numărului de actori din domeniul navigației. Similar perioadei anterioare, la nivel național putem vorbi de noi măsuri de ameliorare a navigației, atât din punct de vedere legislativ, administrativ, dar și instituțional. Primii ani ai perioadei interbelice au fost marcați atât de eforturile postbelice de refacere a economiei, dar și de disputele pe marginea revendicării unor mijloace de navigație, apărute în urma negocierilor „state învingătoare – state învinse”. După 1919, locul fruntaș pe tabela companiilor de navigație a fost ocupat de cele austriece și ungare, care beneficiau de un substanțial aport de capital britanic. Acestea au fost urmate de societățile care operau sub pavilion german, cehoslovac, iugoslav, român, grec, francez, și olandez. Perioada interbelică evidențiază eforturile mai multor state riverane de a-și consolida propriile interese în materie de navigație (Bulgaria, Iugoslavia, etc.).

În ceea ce privește Serviciul Maritim Român, constatăm că în toată perioada interbelică, acesta a concurat cu succes companiile de navigație

străine. La un moment dat, vasele SMR chiar ocupau locul al treilea în topul navelor care au acostat la Istanbul, după cele italiene și franceze, devansându-le pe cele britanice, iar la capitolul numărului de pasageri transportați Serviciul Maritim Român a deținut locul al doilea în clasamentul societăților străine, fiind devansat doar de compania de navigație Lloyd Triestino.

În perioada interbelică, deși navigația nu se mai afla în subordinea MAS, SMR a întreținut o legătură „organică” cu reprezentanțele diplomatice și consulare ale României, în chestiuni punctuale legate de asistență de specialitate, promovare a activităților de navigație cu impact în dinamica schimburilor comerciale sau acordarea de sprijin în clarificarea unor probleme de ordin financiar și administrativ.

Cercetarea de față demonstrează cu prisosință că dezvoltarea economiei românești și conectarea ei la economia globală au fost puternic influențate de prezența, în porturile dunărene și pontice ale României, a companiilor de navigație străine, dar și naționale.



## Bibliografie

### I. Surse inedite

#### *Arhiva Ministerului Afacerilor Externe al României (AMAE)*

*A. Problema 68. Societăți de navigație fluvială, maritimă și aeriene; române și străine*

Vol. 1. Anglia, 1885–1941.

Vol. 2. Austro-Ungaria–Austria, 1887–1931.

Vol. 3. Austro-Ungaria. Navigația Fluvială. Activități portuare, 1888–1908.

Vol. 4. Austro-Ungaria. Activitate porturi, 1882–1916.

Vol. 5. Austro-Ungaria. Activitate porturi, 1897–1905.

Vol. 7. Belgia. 1887–1929.

Vol. 6. Austro-Ungaria, Ungaria. Navigație fluvială și maritimă. Reclamații, 1889–1927.

Vol. 8. Bulgaria, 1878–1946.

Vol. 9. Brazilia, Cehoslovacia, Elveția, 1898–1944.

Vol. 10. Franța, 1879–1923.

Vol. 11. Franța. Reclamații, 1883–1925.

Vol. 12. Germania, 1887–1944.

Vol. 13. Germania, 1895–1943.

Vol. 14. Grecia, 1887–1942.

Vol. 15. Italia, 1886–1942.

Vol. 16. Italia, 1890–1941.

Vol. 17. Iugoslavia, 1887–1941.

Vol. 19. Regimul porturilor, 1881–1931.

Vol. 20. Situația porturilor, 1881–1941.

Vol. 21. România. Navigație fluvială, 1887–1932.

Vol. 22. România. Navigație pe Dunăre, 1882–1932.

Vol. 26. România. Navigație maritimă, 1884–1918.

Vol. 27. România. Navigație maritimă, 1919–1925.

Vol. 28. România. Navigație maritimă, 1926–1939.

Vol. 30. România. Navigație maritimă – rol de echipaj.

Vol. 31. Portul Brăila, 1880–1905.

Vol. 36. Portul Galați, 1878–1904.

Vol. 47. Rusia, 1882–1938.

Vol. 48. Rusia, 1882–1913.

Vol. 49. Rusia, 1882–1911.

- Vol. 50. Rusia, 1882–1904.  
Vol. 53. Turcia, 1887–1934.  
Vol. 56. Navigație. Cabotaj, 1922–1943.  
Vol. 60. Navigație. Taxe, 1895–1937.

B. *Problema 82. Legi de organizare ale Ministerului Afacerilor Străine*, Vol. 2, 1880–1884.

### **Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Galați (SJANG)**

Fond Curtea de Apel Galați. Secția I, Dosarele 1/1893, 3/1895, 1/1898, 4/1898, 4/1899, 10/1903, 2/1904.

Fond Căpitania Portului Galați, Dosar 1/1887.

Fond Comisia Europeană a Dunării. Delegatul Angliei, Vol. 31, 1894–1901.

Fond Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General, Vol. 106 (1920–1924), 121 (1920–1924), 316 (1929–1936), 329 (1929–1936), 330 (1929–1939) și 405 (1939).

Fond Inspectoratul General al Navigației și Porturilor, Vol. 1890, 7/1903, 9/1909.

Fond Tribunalul Județului Covurlui. Secția I – Acte autentice, Dosar nr. 13/1921.

## **II. Legislație, regulamente, ghiduri, rapoarte oficiale**

*Guide publié par L'Agence Générale de Publicité du Service Maritime de l'état roumain*, Imprimerie „Gutenberg”, Bucharest, 1912.

Hines, Walker D., *Reports on Daube Navigation Submitted to the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit of the League of Nations*, C.444 (a), M 164 (a), VIII, Geneva, 1925.

*Organizarea instituțională a Ministerului Afacerilor Externe. Acte și documente*, Vol. I, 1859–1919, Fundația Europeană Titulescu, București, 2004.

Popovici, Ioan, *Organizarea armatei române*, vol. II, Tipografia Leon Friedman, Roman, 1903.

*Regulament și tarife pentru exploatarea docurilor și întreprinderilor din porturile Galați și Brăila*, f.e., București, 1892.

*Regulamentul serviciului la bord*, Tipografia „Antonescu”, București, 1924.

*Reports of International Arbitral Awards – Navigation on the Danube (Allied Powers: Czechoslovakia, Greece, Romania, Serb-Croat-*

*Sloven Kingdom vs. Germany, Austria, Hungary and Bulgaria*), vol. I, United Nations, 2006.

Theodorescu, Angelo Mih., *Cod comercial maritim și navigațiune*, Întâia Tipo-Lithografie P. M. Pestemalgioglu, Brăila, 1909.

Tonegaru, Constantin, A. Theodoru, C. Ioanițiu, *Codul maritim și fluvial*, Tipografia „Lupata” N. Stroilă, București, 1934.

Tonegaru, Constantin, *Codul maritim și fluvial*, Editura Băncei „Cetatea”, Brașov, 1922.

*Treaty of Commerce and Navigation between Her Majesty and the Prince of Romania*, Herrison & Sons, Londra, 1880.

### **III. Surse statistice**

*Anuarul statistic al României*, ediția anului 1922, Tipografia Curții Regale, București, 1923.

*Anuarul statistic al României*, Imprimeriile Naționale, București, 1930.

Ardeleanu, Constantin, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării. Serii statistice (1901–1914)*, Galați University Press, Galați, 2008.

Axenciuc, Victor. *Evoluția economică a României: Cercetări statistice-istorice, Industria*, Vol. I, Editura Academiei Române, București, 1992.

*Navigațiunea Fluvială Română. Statistica comercială pe anul 1898*, Tipografia Timoleon Nebuneli, Galați, 1899.

*Raport statistic de mișcarea porturilor României. 1937*, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Centrală, București, 1938.

*Raport statistic de mișcarea porturilor României pe anul 1934*, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, Imprimeria Centrală, București, 1935.

Youghapérien, G.S., *L'Annuaire du Danube, édition 1916–1917*, f.1., f.e., 1916.

### **IV. Colecții de documente**

Pascu, Ștefan, Liviu Maior, *Culegere de texte pentru istoria României*, Vol. I, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1977.

Solomon, Flavius (ed.), *Rapoarte diplomatice ruse din România, 1888–1898*, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași, 2014.

Stanciu, Șt.; Duță, Al., *Traités, conventions et autres documents concernant le régime de la navigation du Danube maritime*, Editura Partener, Galați, 2009.

Sturdza, D.A., C. Colescu Vartic, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. I, Tipografia Carol Gobl, București, 1900.

*Tezaur documentar gălățean*, Direcția Arhivelor Statului, Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Galați, București, 1988.

### **V. Literatură de călătorie, memorialistică**

Bușă, Daniela (ed.), *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, vol. 3–11, Editura Academiei Române, București, 2006–2020.

Călinescu, R.I., *Dunărea. Călăuză turistică*, Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, București, 1935.

Galaction, Gala, *Scrisori către Simforoza. În pământul făgăduinței*, Ed. Cugetarea, București, 1926.

Istrati, C.I., *București – Cairo. Note de călătorie*, Biblioteca pentru toți, Editura Leon Alcalay, București, 1907.

Kunisch, Richard, *București și Stambul. Schițe din Ungaria, România și Turcia*, Humanitas, București, 2014.

Noyes, O. James, *România țară de hotar între creștini și turci cu aventuri din călătoria prin Europa Răsăriteană și Asia Apuseană*, Humanitas, București, 2016.

Popovici, Ion D., *Mărirea și reorganizarea porturilor*, Stabiliment de Arte Grafice „Vremea” SAR, Galați, 1922.

Ralet, Dimitrie, *Suvenire și impresii de călătorie în România, Bulgaria, Constantinopole*, Ed. Minerva, București, 1979.

Xenopol, A.D., *Amintiri de călătorie*, Tipografia H. Goldner, Iași, 1901.

### **VI. Articole de presă, broșuri, lucrări din perioadele modernă și interbelică**

„Afacerea Rotterdamului”, *Epoca*, nr. 3.575 (2 octombrie 1897).

Arnaud, Georges, „La navigation sur le Danube”, *Annales de Géographie*, 34.191 (1925), pp. 468–470.

Aurelian, P.S., *Înființarea unei societăți naționale de navigațiune*, în „Economia Națională”, nr. 4, 26 ianuarie 1887, pp. 73–77.

Boerescu, C. *Chestiunea Serviciului Maritim Român*, Tipografia Cooperativa, București, 1911.

Bunea, Aurel; G. Trancu, *Galații și tarifele de transport (Convenția cu Johnston Line din Liverpool)*, Uniunea Comercială și Industrială din Galați, Tipografia „Buciumul Român” P.P. Stănescu, Galați, 1906.

Casimir, Al.V., „Cargobotul «Bucegi»”, *Revista Marina* 1.10–11 (noiembrie 1913), pp. 57–62.

Casimir, Al.V., „Cargobotul «Carpați»”, *Revista Marina* 1.6–7 (iunie 1913), pp. 6–11.

Christodorescu, Gheorghe, *Portul Constanța – Mișcarea comercială și maritimă în anul 1903*, Tipografia Ovidiu, Constanța, 1905.

Codreanu, Emil, *Redresarea portului Galați*, Tipografia Cultura Poporului, Galați, 1927.

Coșereanu, Costel, „Istoricul navigației Fluviale Române. De la înființare până la 31 martie 1943”, *Marea Noastră* 13.1–2 și 13.5–12 (1944), pp. 80–83.

Fleva, Nicolae, *Flota necesară pentru organizarea serviciilor de navigațiune pe mare și pe Dunăre*, Tipografia Curții Regale, F. Göbl Fii, București, 1896.

Gâlcă, Thoma, *Espansiunea economică a României în Orientul Apropiat prin Serviciul Maritim Român*, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, București, 1932.

Gâlcă, Thoma, *Navigația fluvială și maritimă în România*, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, București, 1930.

Horia, „Despre Serviciul Maritim Român”, *Revista Marina* 6–7 (iunie 1913), pp. 17–20.

Jones, Grosvenor M., *Government Aid to Merchant Shipping*, Department of Commerce, USA, Washington, 1925.

*Monografia porturilor*, Ministerul Industriei și Comerțului, București, f.e., 1932.

Munteanu-Bârlad, Gheorghe N., *Galații*, Societatea de Editură Științifică-Culturală, Galați, 1927.

Nanu, N.C., *Călăuza orașului Galați*, f.e., Galați, 1925.

Negulescu, Aurelian, *Dobrogea și Marina*, în vol. *1878–1928. Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească*, Ed. Cultura Națională, București, 1928.

Pacu, Moise N., *Cartea județului Covurluiu. Note geografice, istorice și în deosebi statistice*, Institutul Grafic I.V. Socecu, București, 1891.

Panaitescu, N., „Lărgirea portului rusesc Reni și situația porturilor noastre dunărene Galați și Brăila”, *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Galați* 13.3 (martie 1910), pp. 58–63.

Ravard, Roger, *Le Danube maritime et le port de Galatz*, Librairie Moderne de Droit et de jurisprudence Ernest Sagot, Paris, 1929.

Sava, N., „Istoricul înființării serviciului N.F.R. (În rezumat)”, *Revista Marina* 1.6–7 (iunie 1913), pp. 12–15.

„Situația vapoarelor Serviciului Maritim Român pe ziua de 18/31 Decembrie 1912”, *Revista Marina* 1.1 (decembrie 1912).

Sturdza, A., „Însemnătatea lucrărilor Comisiunii Europene de la gurile Dunărei, 1856 la 1912. III. 1894–1912”, *Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii Istorice* 35 (1913), pp. 132–133.

Tibal, A., *Les communications dans l'Europe Danubienne*, Centre european de la Dotation Carnegie, Bulletin de Conciliation Internationale no. 8–9, Paris, 1933.

Vasilescu, Grigore C., *Dunărea internațională și transporturile*, Institutul Național Român pentru Studiul Amenajării și Folosirii Izvoarelor de Energie, București, 1931.

Vasilescu, Grigore C., *Dunărea internațională și transporturile*, f.e., București, 1931.

„Watson and Youell. Istoricul 1869–1920”, *Almanah Argus*, București, 1923.

## VII. Lucrări generale

Aparaschivei, Sorin, *Sistemul național de informații de la Regulamentul Organic și până după Războiul de Reîntregire Națională*, Editura Militară, București, 2018.

Ardeleanu, Constantin, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829–1914)*, Brăila, Editura Istros – Muzeul Brăilei, Brăila, 2008.

Ardeleanu, Constantin, *The European Commission of the Danube (1856–1948) An Experiment in International Administration.*, Brill, Leiden – Boston, 2020.

Atanasiu, Carmen, „The „Danube Question” – an International Law’s Problem”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 7 (2004), pp. 157–176.

Băicoianu, Constantin I., *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, Tipografia Eminescu, București, 1915.

Băicoianu, Constantin I., *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 la 1902*, Vol. I, f.e., București, 1904.

Băicoianu, Constantin I., *Le Danube: aperçu historique, économique et politique*, Librairie de la Societe Recueil Sirey, Paris, 1917.

Buşă, Daniela, „Politica comercială a României în Sud-Estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX)”, *Studii și materiale de istorie modernă* 13 (1994), pp. 115–146.

Buşă, Daniela, „Spațiul sud-est european și realitățile sale economice (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului al XX-lea)”, *Studii și materiale de istorie modernă* 15 (2002), pp. 31–90.

Buşe, Constantin, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837–1883)*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1976.

Căzan, Gheorghe Nicolae, „La question du Danube et les relations roumano-austro-hongroises dans les années 1878–1883”, *Revue Roumaine d’Histoire* 18.1 (1979), pp. 43–61.

Cebuc, Al., C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Editura Științifică, București, 1967.

Cernovodeanu, Paul, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803–1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986.

Cheramidoglu, Constantin, *Comerțul maritim al României în perioada interbelică*, Ed. Ver Press, București, 2020.

Corduneanu, Dumitru, *Sistemul de transport naval din România în secolul XX*, Editura Centrului Tehnic Editorial al Armatei, București, 2010.

Emilciuc, Andrei, *Comerțul cu cereale prin porturile Galați și Odessa (1837–1853)*, în vol. *Românii din afara granițelor țării, Iași – Chișinău: legături istorice*, coord. Iulian Pruteanu-Isăceanu, Casa Editorială Demiurg, Iași, 2008.

Focas, Spiridon G., *The Lower Danube River in the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, Boulder, New York, 1987.

Giurescu, Constantin C., *Istoricul orașului Brăila din cele mai vechi timpuri și până astăzi*, Editura Științifică, București, 1968.

Gusti, Dimitrie (coord.), *Enciclopedia României.- Economia națională. Circulație, distribuție și consum*, Vol. IV, Imprimeria Națională, București, 1943.

Kaukiainen, Yrjö, „The Transition from Sail to Steam in Finnish Shipping, 1850–1914”, *Scandinavian Economic History Review* 28.2 (1980), pp. 161–184.

Murgescu, Bogdan, *România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1500–2010)*, Polirom, Iași, 2010.

Rădulescu-Zoner, Șerban, *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale, 1878–1898*, Ed. Dacia, Cluj-Napoca, 1982.

Sebe, Mihai, *Perspective românești cu privire la planurile interbelice de creare a unei „Confederații Dunărene”*, în *Colecția de Studii a Institutului European din România*, nr. 31, București, 2011, pp. 17–18.

Stanciu, Stefan, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare internațională*, Ediția a II-a, Editura Muzeului de Istorie Galați, Galați, 2014.

Suciu, Alexandru Ioan, *România și Comisia Europeană a Dunării (1856–1948)*, Ed. Ex Ponto, Constanța, 2005.

Tuluș, Arthur Viorel, „Cererii și intenții interbelice de aderare ale unor state la Comisia Europeană a Dunării”, *Analele Universității Dunărea de Jos” din Galați, Seria Istorie* 8 (2009), pp. 89–102.

Tuluș, Arthur Viorel, *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia și Acordul de la Belgrad (1938–1948)*, Galați University Press, Galați, 2008.

Tuluș, Arthur Viorel, „Gurile Dunării în context geopolitic ante și post Sinaia (Aranjamentul din 18 august 1938) – zonă de convergență a intereselor marilor puteri”, *Anuarul Institutului de Cercetări Socio-Umane C.S. Nicolaescu-Plopsor* 10 (2009), pp. 391–410.

Tuluș, Arthur Viorel, „Interese economice și politice la gurile Dunării între 1936 și 1940”, *Analele Universității Dunărea de Jos” din Galați. Seria Istorie* 4.4 (2005), pp. 229–255.

Tuluș, Arthur Viorel, „România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939 – iunie 1940)”, *Analele Universității Dunărea de Jos” din Galați, Seria Istorie* 6 (2007), pp. 137–146.

### **VIII. Lucrări speciale**

Ardeleanu, Constantin, „From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842)”, *Historical Yearbook* 6 (2009), pp. 187–202.

Ardeleanu, Constantin, *O croazieră între Viena și Istanbul. Călători, spații, imagini (1830–1860)*, Humanitas, București, 2021.

Atanasiu, Carmen, „Înființarea primelor instituții naționale de navigație civilă la sfârșitul sec. al XIX-lea”, *Muzeul Național* 5 (1981), pp. 260–264.

Atanasiu, Carmen, „Contribuții la o posibilă istorie a marinei comerciale române”, *Revista istorică* 1.11–12 (1990), pp. 1014–1027.



Atanasiu, Carmen, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919–1945)*, Ed. Nelmaco, București, 2003.

Atanasiu, Carmen; Mariana Cojoc, Andreea Atanasiu, *Navigație și politică*, Ed. Muntenia & Leda, Constanța, 2001.

Barbatan, Gheorghe, „Aspecte privind dezvoltarea navigației dunărene în spațiul românesc (1829–1878)”, în vol. *Istoria comerțului în sud-vestul României în secolele XVIII-XIX*, Craiova, 1999, pp. 187–202.

Bîrdeanu, N., „Porturile României în a doua jumătate a sec. XIX”, *Studii. Revista de Istorie* 25.2 (1972), pp. 315–325.

Bîrdeanu, Nicolae, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, vol. I, *Din cele mai vechi timpuri până la 1918*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979.

Cheramidoglu, Constantin, „Activitatea portului Brăila în perioada interbelică”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 7 (2004).

Cheramidoglu, Constantin, „Linia de pasageri Constanța – New York”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 8 (2005), pp. 250–254.

Cheramidoglu, Constantin, „Portul Galați în perioada interbelică”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 8 (2005), pp. 215–221.

Cheramidoglu, Constantin, „Traficul de pasageri prin portul Constanța în perioada interbelică”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 6 (2003), pp. 406–411.

Ciorbea, Valentin, „Repere istorice privind evoluția porturilor maritime românești în perioada interbelică”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 8 (2005), pp. 247–255.

Ciorbea, Valentin; Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895–1995)*, Ed. Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995.

Cojoc, Mariana, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța 1878–1939*, Editura Cartea Universitară, București, 2006.

Columbeanu, Sergiu, „Aspecte ale istorie navigației în România”, *Studii. Revistă de Istorie*, 25.4 (1972), pp. 445–452.

Constantin, Cristian, „Activitatea companiei franceze de navigație Fraissinet & Co în regiunea Dunării de Jos”, *Analele Dobrogei*, 1.2 (2020), pp. 175–196.

Constantin, Cristian, „Companii germane de navigație pe Dunăre și Marea Neagră”, *Cercetări istorice*, serie nouă 39 (2020), pp. 265–276.

Constantin, Cristian, „Interese economice rusești la Dunărea de Jos: Societatea Rusă de Navigație pe Marea Neagră și Dunăre (sfârșitul sec. XIX – începutul sec. XX)”, *Muzeul Național* 30 (2018), pp. 155–182.

Constantin, Cristian. „«Prima companie austriacă de navigație cu piroscafe pe Dunăre» în porturile românești (1829–1938)”, *Banatica* 2.30 (2020), pp. 315–334.

Constantin, Cristian, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: Integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*, Editura Istros, Brăila, 2018.

Constantin, Cristian, *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*, Editura Etnologică, București, 2020.

Coons E., Ronald, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats. Austrian Policy towards Steam Navigation company of Austrian Lloyd 1836–1848*, Franz Steiner Verlag GmbH, Wiesbaden, 1975.

Gábor, Zsigmond, „Az Osztrák–Magyar Lloyd története”, *Aetas* (2009), pp. 126–143.

Mocanu, Emil Octavian, *Portul Brăila de la regimul de porto-franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*, Editura Istros, Brăila, 2013.

Mosse, W.E., „Russia and the Levant, 1856–1862: Grand Duke Constantine Nicolaevich and the Russian Steam Navigation Company”, *The Journal of Modern History* 26.1 (1954), pp. 39–48.

Paskaleva, Virginia, „La role de la navigation a vapeur sur le bas Danube dans l'establissement de liens entre l'Europe Centrale et Constantinopole jusqu'a la guerre de Crimee”, *Bulgarian Historical Review* 1 (1976), pp. 64–74.

Pelles, Marton, *The Austrian Lloyd's Marine Trade in Fiume (1871–1913)*, Universitatea Pecs, iulie 2017.

Popescu, Cristei Ermei N. (coord.), *Navigația Fluvială Română: o firmă pentru toată Dunărea*, Editura Porto Franco, Galați, 1990.

Raditsch, Doris, *Die DDSG seit 1918*, disertație la Universitatea din Viena, 2012.

Smaranda, Aurica, „O sută douăzeci de ani de la apariția Regulamentului de Navigație pentru marina comercială a Principatelor Unite aprobat de domnitorul Al. I. Cuza”, *Buletinul navigației civile* 2 (1982) și 3 (1983), pp. 1–6.

Taftă, Lucia, „Francezi la Marea Neagră” - documente inedite despre companiile franceze de navigație la Dunărea de Jos și Marea Neagră în a doua jumătate a sec. XIX”, *Revista istorică* 10.1–2 (1999), pp. 163–173.

Teichova Alice, Ratcliffe Penelope, „British Interests in Danube Navigation after 1918”, *Business History* 27 (2006), pp. 283–300.

Tuluş, Arthur Viorel, „Aspecte privind deschiderea liniei de cabotaj Bugaz – porturile Dunării maritime (1930–1933)”, *Anuarul Muzeului Marinei Române* 8 (2005), pp. 273–283.

Uygun, Süleyman, „Fransız Fraissinet vapur kumpanyası ve Osmanlı limanlarındaki faaliyetleri”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 24 (2018), pp. 77–103.