

EVOLUȚIA INTERESELOR DIPLOMATICE ȘI COMERCIALE NEERLANDEZE ÎN ROMÂNIA (SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA – PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XX-LEA)

Rezumat: Studiul de față prezintă succint evoluția raporturilor diplomatice și comerciale dintre România și Regatul Țărilor de Jos la finalul secolului al XIX-lea și în primele patru decenii ale secolului al XX-lea. Accentul este pus pe identificarea și prezentarea surselor documentare primare și secundare disponibile la acest moment pentru realizarea unei analize științifice mai amănunțite a subiectului abordat în paginile acestui articol. Regatul Țărilor de Jos a înființat prima reprezentanță diplomatică pe teritoriul actual al României în anul 1841, dar relațiile comerciale și prezența navelor sub pavilion neerlandez în porturile românești au început să se intensifice abia în ultimele două decenii ale secolului al XIX-lea, prilej pentru noi de a evidenția caracterul și structura importurilor și exporturilor dintre cele două state. De un real ajutor ne-au fost informațiile identificate în fondurile Arhivelor Naționale ale Țărilor de Jos din Haga și în cele din porturile dunărene și maritime din România. Articolul de față constituie doar un prim pas pe care îl propunem în redarea unei imagini cât mai fidele a relațiilor româno-neerlandeze din perioada modernă și contemporană a celor două state europene, pentru a umple golul istoriografic existent.

Cuvinte-cheie: Constanța, comerț, navigație, petrol, cereale.

Istoria Țărilor de Jos, cunoscute publicului larg sub denumirea de Olanda, s-a scris între construcția de poldere și crearea unui imperiu colonial, întins acolo unde interesele economice neerlandeze au răzbit în fața celor engleze, franceze, spaniole și portugheze. Țările de Jos au devenit o monarhie constituțională în anul 1815, abandonând modelul republican care i-a adus progresul socio-economic și statutul de putere maritimă din secolele XVII și XVIII¹. Revirimentul Țărilor de Jos nu presupune atât renașterea

* Dr. Cristian Constantin, E-mail: cristian.constantin@hotmail.com.

¹ Pentru perioada anterioară secolului al XIX-lea, vezi J. de Vries, A. Van der Woude, *The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500–*

Amsterdamului ca principal antrepozit neerlandez², precum în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, cât mai ales apariția pe harta comerțului maritim a unui nou pol de putere la Marea Nordului: Rotterdam. Astăzi, datorită investițiilor masive din ultimul secol și jumătate, așezarea de pe râul Nieuwe Maas este cel mai mare port de mărfuri din Europa și al zecelea din lume³.

Istoriografia relațiilor româno-neerlandeze se lasă încă așteptată, iar studii dedicate strict schimburilor comerciale dintre porturile românești de la Dunăre și Marea Neagră și cele din Țările de Jos lipsesc complet. Tema este abordată succint în câteva lucrări publicate în limba română, fiind analizate sumar exporturile și importurile dintre România și Țările de Jos până la Primul Război Mondial⁴. În ultima perioadă au fost publicate studii și volume care prezintă dinamica relațiilor româno-neerlandeze în anii dictaturii ceaușiste și implicarea ambasadorului Regatului Țărilor de Jos la București în protejarea drepturilor și libertăților cetățenilor români abuzați de organele represive ale statului român totalitar⁵.

1815, Cambridge University Press, Cambridge, 1997. Pentru performanța Țărilor de Jos din secolul al XIX-lea, vezi J.L. van Zanden, A. van Riel, *The Strictures of Inheritance: The Dutch Economy in the Nineteenth Century*, Princeton University Press, Princeton, 2004.

² Milja van Tielhof, *The 'Mother of all Trades'. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century*, Brill, Leiden/ Boston/ Köln, 2002.

³ Ch. Dantin, *Le port maritime et fluviale de Rotterdam (Hollande)*, în „Le Génie Civil”, nr. 23, 6 decembrie 1924, pp. 8–9; Frank Seberechts, *Antwerp, Rotterdam and Hamburg (1914–1939): politics and the developement of three North Sea ports*, în Luc Francois, Ann Katherine Isaacs (ed.), *The Sea in European History*, Edizioni PLUS, Pisa, 2001, p. 75–77; Jannes Linders, Siebe Swart, *The Port of Rotterdam: World Between City and Sea*, NAI Publishers, Rotterdam, 2015.

⁴ Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881–1900)*, Editura Europlus, Galați, 2008, pp. 3–11; idem, *Comerțul exterior și navigația prin Gurile Dunării. Serii statistice (1901–1914)*, Galați University Press, Galați, 2008, pp. 7–20; Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei, Brăila, 2012; Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, Brăila, 2018. Vezi și studiile: Karl van Ijken, *Relații istorice între Olanda și România*, în Peter Jan Wolthers, Eugen Simion (coord.), *2000 de ani de relații intereuropene Orient–Occident*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2004, pp. 127–203; Jan Willem Bos, *Mâini întinse peste continent. O viziune personală asupra relațiilor româno-olandeze*, în Peter Jan Wolthers, Eugen Simion (coord.), *op. cit.*, pp. 311–318; Ion Pătrașcu, *Scurtă incursiune în relațiile româno-olandeze*, în Ion M. Anghel, Lucian Petrescu, Valeriu Tudor (coord.), *Pagini din diplomația României (semper fidelis patriae)*, vol. I, Editura Junimea, Iași, 2009, pp. 69–82.

⁵ Vezi activitatea E.S. Coen Stork, ambasadorul Regatului Țărilor de Jos la București, în: Gabriel Andreescu, *Cel mai iubit dintre ambasadori. Coen Stork în dialog cu Gabriel*

Departamentul de statistică din Țările de Jos a fost reorganizat abia în anul 1917, iar informațiile anterioare trebuie privite cu reticență, mai ales că instituțiile neerlandeze au publicat doar rezumate cu cargourile plecate din porturile Rotterdam și Amsterdam înainte de anul 1900. În acest context, datele privitoare la importurile neerlandeze de cereale și petrol din România rămân lacunare și nu permit întocmirea unor serii econometrice, doar prin recursul la buletinele oficiale ale Camerelor de comerț din Țările de Jos⁶. Pentru crearea unei imagini de ansamblu, a fost nevoie de parcurgerea fondului Algemeen archief. Tweede afdelindg, Ministerie van Buitelandse Zaken de la Nationaal Archief, Den Haag, a materialelor conservate la serviciile județene Brăila, Galați și Constanța ale Arhivelor Naționale ale României și a celor de la Arhivele Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe al României de la București. Totodată, de un real folos ne-au fost datele statistice din seria de publicații ale anuarului *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor*. Scopul principal al acestui articol este de a reconstitui, în manieră pozitivistă, o imagine de ansamblu asupra relațiilor româno-neerlandeze la sfârșitul secolului al XIX-lea și în primele patru decenii ale următorului veac, neavând pretenția de a epuiza problematica, marcând, precum intervenția unei macete, deschiderea unei poteci într-o pădure ecuatorială.

Între 1900 și 1950 populația Țărilor de Jos s-a dublat, înregistrând o creștere de la 5,1 milioane la aproximativ 11 milioane de locuitori, dispunând de o suprafață de aproximativ 41.000 km², dintre care 18% este reprezentată de apă⁷. Dintr-o populație a globului de aproximativ un miliard de oameni, la începutul perioadei interbelice, Țările de Jos, neincluzând imperiul colonial, au avut o pondere de doar 0,5%⁸. Media produsului global brut/locuitor neerlandez a fost de 1.806 de dolari în 1929, anul izbucnirii marii crize economice interbelice⁹. Țările de Jos au dispus de un produs intern brut/locuitor de 4.049 de dolari în anul 1913. După Marele Război, în 1919,

Andreescu, All, București, 1993; Peter Henk Steenhuis, *De rode ambassadeur. Coen Stork: diplomat van Pretoria to Boekarest*, Athenaeum-Polak & van Gennep, Amsterdam, 2012; Cătălin Strat (ed.), *Dosarul de securitate al unui ambasador: Coen Stork*, prefață de Dennis Deletant, Editura Humanitas, București, 2013.

⁶ E. Buyst, J.P.H. Smits, J.L. van Zanden, *National accounts for the Low Countries, 1800–1990*, în „Scandinavian Economic History Review”, vol. 43, nr. 1, 1995, pp. 53–76.

⁷ Roland Lee, *The demographic transition: three centuries of fundamental change*, în „Journal of Economic Perspectives”, vol. 17, nr. 4, 2003, pp. 167–190; și http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/netherlands/index_ro.htm (consultat pe 12.01.2023).

⁸ Bogdan Murgescu, *România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1500–2010)*, Polirom, Iași, 2010, p. 205.

⁹ Valorile produsului global brut/locuitor sunt exprimate în dolari internaționali Geary-Khamis 1990.

acesta a înregistrat un mic progres până la 4.122 dolari și a ajuns în 1929 la valoare de 5.689 dolari, urmând ca în 1938 să coboare la 5.250 de dolari¹⁰. De partea cealaltă, România Întregită a înregistrat un regres considerabil la capitolul produsului global brut/locuitor, de la 1.741 de dolari în anul 1913, la 1.152 dolari în 1929 și 1.242 dolari în 1938¹¹.

Paradoxal, un popor cu atâtea resurse precum cele ale României era depășit clar de o națiune care a știut să profite de pe urma eliberării de ocupația spaniolă și habsburgică de la finalul Evului Mediu. Neerlandezii, observând deficiențele avute pe continent, fie au îndiguit pe cât posibil, recucerind terenurile înghițite de Marea Nordului, fie și-au îndreptat atenția spre noi teritorii, facilitând dezvoltarea navigației. Românii, precum majoritatea popoarelor din vecinătatea Mării Negre de-a lungul Evului Mediu și perioadei moderne, au rămas, în mare parte, o națiune *thalassofobă*¹²,

¹⁰ Angus Maddison, *Monitoring the World Economy 1820–1992*, Development Centre of the OECD, Paris, 1995, p. 228; idem, *The World Economy: Historical Statistics*, Development Centre of the OECD, Paris, 2003, pp. 43–44, 48–49, 62–63, 67–68, 96, 98, 100–101, 262.

¹¹ *Ibidem*, datele pentru anul 1919 lipsesc.

¹² Un popor căruia îi displace navigația și se mărginește, preponderent, la activități terestre, care, din varii motive (preponderent economice), nu își construiește o flotă semnificativă. În această categorie se înscriu popoare precum: românii, bulgarii, sârbii, georgienii etc. Acestea intră în contradicție cu politica navală a marilor imperii, dar și a unor „popoare ale mării”, precum grecii. Flota națională a României și companiile de navigație cu capital de stat românesc au apărut la sfârșitul secolului al XIX-lea, având o pondere redusă în cadrul mișcării porturilor românești; vezi: Th. Gâlcă, *Navigațiunea fluvială și maritimă în România*, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, București, 1930; Iulian Cârțână, Ion Seftiuc, *Dunărea în istoria poporului român*, Editura Științifică, București, 1972; Nicolae Bîrdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, vol. 1, *Din cele mai vechi timpuri până la 1918*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979; Cristei Ermei N. Popescu (coord.), *Navigația Fluvială Română: o firmă pentru toată Dunărea*, Editura Porto Franco, Galați, 1990; Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă: 1895–1995*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995; Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919–1945)*, București, Editura NELMACO, 2003; Ionel Constantin Mitea, *Companii de navigație la Gurile Dunării (1830–1939)*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2022. Vezi analize ample despre *thalassophobia* popoarelor din jurul Mării Negre la Zaal Andronikashvili, *Black Sea Identity and the Autochthon Logic of Thalassophobia*, în Ivan Biliarsky, Ovidiu Cristea, Anca Oroveanu (ed.), *The Balkans and Caucasus: Parallel Processes on the Opposite Sides of the Black Sea*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne, 2012, pp. 295–304. Vezi și Constantin Ardeleanu, *The Black Sea as Seen from a Thalassophobic Perspective*, în cadrul conferinței internaționale “5th Mediterranean Maritime History Network Conference”, Constanța, 9–11 Mai 2018,

preocupată de agricultură, păstrând o parte din metehnele feudale, dar cu o reformă agrară (1921) problematică pentru crearea unor stocuri comerciale. România a fost surclasată de Țările de Jos și la capitolul productivitatea muncii în agricultură. În anul 1938, Țările de Jos se situau pe poziția secundă în Europa, după Marea Britanie (560 dolari/persoană), cu 500 de dolari/persoană ocupată în agricultură, în vreme ce România se poziționa abia pe locul al XVIII-lea, cu doar 80 de dolari/persoană, media primelor 18 state fiind de 210 dolari/persoană¹³.

Regatul Țărilor de Jos și-a îndreptat atenția asupra regiunii gurilor Dunării după 1829, momentul de descătușare pentru comerțul din Moldova și Valahia, dar nu imediat și nu într-un mod intens, precum au făcut-o marile puteri ale vremii. Istoria relațiilor bilaterale româno-neerlandeze a început la 21 decembrie 1841, când autoritățile de la Haga au înființat viceconsulatul comercial de la Galați, avându-l drept titular pe Anton Vlasto. Moldova și Țara Românească se aflau la acea vreme încă sub suzeranitate otomană, motiv pentru care viceconsulatul din Galați a fost inclus în circumscripția teritorială a ambasadei Țărilor de Jos de la Constantinopol. La sfârșitul Războiului Crimeii, în 1856, guvernul de la Haga a decis înființarea unui viceconsulat neerlandez la Brăila. La 25 august 1856, Regatul Țărilor de Jos a stabilit la București un consulat general, iar din 1857 au apărut agenții consulare onorifice la Botoșani, Bârlad, Focșani, Roman și Giurgiu. Autoritățile de la Haga au recunoscut independența de stat a României la 12/24 ianuarie 1880, prilej pentru a ridica Consulatul General din București la nivelul de Agenție Diplomatică, scrisorile de acreditare nominalizându-l pe Jean A. Keun la conducerea misiunii diplomatice permanente neerlandeze în România. După doar doi ani, 15/25 februarie 1882, agenția diplomatică neerlandeză a fost ridicată la rangul de Legație, iar șeful misiunii a fost avansat la gradul de ministru rezident. În circumscripția legației neerlandeze de la București au intrat consulatul de la Galați și viceconsulatele de la Brăila, Sulina, Tulcea și Giurgiu, iar din 1897 și viceconsulatul de la Constanța. După o întrerupere prilejuită de ostilitățile Primului Război Mondial, relațiile româno-neerlandeze s-au reluat, fiind deschise viceconsulate ale Regatului Țărilor de Jos la Ploiești și Câmpina, subordonate legației din București. Relațiile dintre România și Țările de Jos au intrat în colaps după cucerirea teritoriile neerlandeze de către trupele celui de-al Treilea Reich, în primăvara anului 1940¹⁴.

Între anii 1880 și 1898, România a fost reprezentată în teritoriile neerlandeze de către legația românească din Bruxelles, capitala Belgiei,

https://marehist.gr/download.php?fgr=stories/stories_0069_1985_1_en.pdf (consultat pe 25.03.2023).

¹³ Bogdan Murgescu, *op. cit.*, p. 241.

¹⁴ Vezi <http://www.haga.mae.ro/index.php?lang=ro&id=126153> (consultat pe 02.01.2023).

condusă de către Mihai Mitilineu. În 1898, prin modificarea legii de organizare și funcționare a Ministerului Afacerilor Străine din România, a fost înființată a unsprezecea misiune diplomatică românească peste hotare, cu reședința la Haga, condusă de Ion N. Papiniu, un diplomat de carieră, cu gradul de ministru plenipotențiar. Din anul 1900, Legației României în capitala Regatului Țărilor de Jos i-au fost subordonate Consulatul General din Rotterdam și consulatele de la Amsterdam, Dordrecht și Haga-Scheveningen¹⁵.

De la sfârșitul secolului al XIX-lea și până la izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, negustorii din antrepozitele neerlandeze au fost atrași de regiunea gurilor Dunării și de litoralul vest-pontic. În porturile de la Dunărea Maritimă și la Constanța, reprezentanții caselor comerciale și de navigație din Imperiul Neerlandez își puteau desface nestingheriți mărfurile sosite pe cargouri și achiziționau cele necesare pentru piața neerlandeză sau acele produse pe care le considerau oportune comercializării la prețuri destul de profitabile în alte antrepozite europene¹⁶. Depozitarea produselor românești în magaziile portului Rotterdam și conexiunile maritime și terestre cu spațiul german au jucat un rol esențial în dezvoltarea economică a Regatului Țărilor de Jos. Întregul comerț românesc din prima jumătate a secolului al XX-lea și, implicit, cel maritim a fost influențat de evoluția producției interne (în special agricole și petroliere), de politica economică dusă de autoritățile române (care oscila între protecționism și liberalizare) și de influențele pieței mondiale (reprezentate la CED, dar și prin consulatele locale și societățile de navigație și comerț)¹⁷.

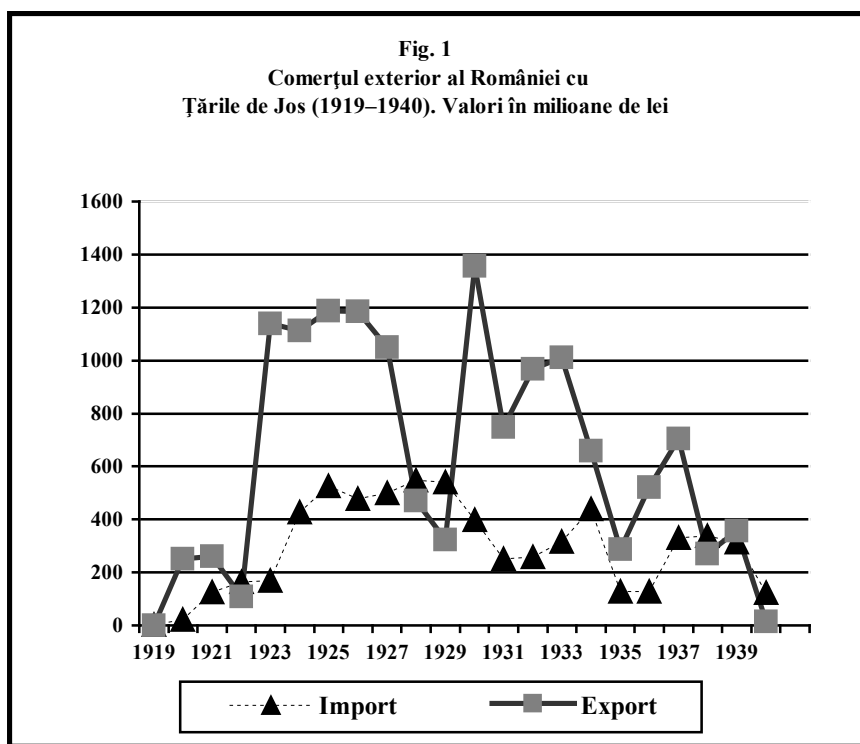
Schimburile comerciale româno-neerlandeze au fost reluate după Primul Război Mondial. În plină reconstrucție după prima conflagrație mondială, România nu a reușit să facă exporturi semnificative către Regatul Țărilor de Jos în decursul anului 1919. În acel an, din porturile neerlandeze au sosit către

¹⁵ Vezi detalii ale istoricului relațiilor diplomatice dintre România și Țările de Jos <https://haga.mae.ro/node/221> (consultată pe 03.01.2023) și în Karl van Ijken, *op. cit.*, pp. 127–203.

¹⁶ Vezi cazuri similare ale marilor puteri la Daniela Bușă, *Comerțul exterior al României prin marile porturi cu țările din Sud-Estul Europei*, în „Revista istorică”, Serie nouă, vol. 3, nr. 9–10, 1992, pp. 963–977; eadem, *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 „Studii și materiale de istorie modernă”, vol. 8, 1994, pp. 115–146; eadem, *France and Her Trading Relations with Countries in South-Eastern Europe (1900–1914)*, în „Revue Romaine d'Histoire”, tom 36, nr. 1–2, 1997, pp. 55–77.

¹⁷ Cristian Constantin, *Activitatea consulară la Brăila și Galați (1919–1940)*, Editura PIM, Iași, 2017, *passim*; vezi și Constantin Ardeleanu, *The European Commission of the Danube and the Results of Its Technical and Administrative Activity on the Safety of Navigation, 1856–1914*, în „International Journal of Maritime History”, vol. XXIII, nr. 1, 2011, pp. 73–94.

România un total de 200 de tone, pentru care s-a plătit suma de trei milioane de lei¹⁸.



Sursa: seria *Comerțul Exterior al României*, pentru anii 1926–1940; Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României. Cercetări statistico-istorice 1959–1947*, vol. III, *Monedă-credit-comerț-finanțe publice*, Editura Academiei Române, București, 2000.

Relațiile de schimb și-au reintrat în normalitatea antebelică pe parcursul anului 1920, când România a exportat către statul de pe țărmurile Mării Nordului un total de 100.000 de tone de mărfuri în schimbul cărora a încasat 250 de milioane de lei. Importurile românești de produse neerlandeze au însumat 2.500 de tone pentru care au fost achitate 21 de milioane de lei. Un calcul simplu arată că România a vândut o tonă de produse în Țările de Jos pentru suma de aproximativ 2.482 de lei, în timp ce a importat o tonă de produse neerlandeze cu 8.400 de lei. În aceste condiții, rezultă că o tonă de produse românești valora de 3,4 ori mai puțin comparativ cu valoarea plătită

¹⁸ Vezi seria *Comerțul Exterior al României*, pentru anii 1919–1940; Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României. Cercetări statistico-istorice 1959–1947*, vol. III, *Monedă-credit-comerț-finanțe publice*, Editura Academiei Române, București, 2000.

în schimbul mărfurilor neerlandeze importate¹⁹. Autoritățile de la București au abrogat în aprilie 1921 zece convenții comerciale cu ale state, printre care și cea cu Regatul Țărilor de Jos. Un nou acord comercial bilateral româno-neerlandez a fost parafat abia în decembrie 1922²⁰. Situația a devenit mai dramatică pentru România în anul 1921, când românii au exportat în Țările de Jos 96 de mii de tone pentru 261 de milioane de lei (2.718 lei/tonă) și au importat 9.700 de tone pentru o valoare de 125 de milioane de lei (12.886 lei/tonă). Decalajul s-a mărit și mai mult în favoarea neerlandezilor, de 4,7 ori²¹.

În 1933, la finalul crizei economice și începutul ascensiunii naziste în Germania și Europa, nivelul relațiilor comerciale româno-neerlandeze s-a situat pe aceeași linie. O tonă de produse importate de România din Țările de Jos a valorat 28.990 de lei, iar una românească vândută partenerilor neerlandezi a însumat doar 1.735 de lei. Regresia economică a României în raport cu Țările de Jos a fost imensă iar decalajul porturilor maritime de pe teritoriul României față de Rotterdam și Amsterdam, de asemenea. În 1936, exporturile României către Țările de Jos au reprezentat 4,46% din totalul de 1.893.108 tone exportate, aflându-se astfel pe o poziție codașă²², prima treaptă fiind ocupată de Marea Britanie cu 24,61%. În anul 1938, piața neerlandeză a reprezentat 5% din exportul României, iar în 1939 doar 3,81%. În 1938, o tonă de produse românești exportate în Țările de Jos valora 2.730 de lei, iar pentru una importată se achitau 9.083 de lei. Din primăvara anului 1940 nu se mai poate vorbi de Țările de Jos, întrucât teritoriile acestui regat au fost integrate celui de al Treilea Reich. În consecință, exporturile românești către Țările de Jos au fost nesemnificative și s-au desfășurat în primele luni ale anului 1940. Se poate afirma că produsele românești, în majoritate covârșitoare materii prime (cereale, petrol și lemn) trimise către antrepozitele neerlandeze valorau de patru ori mai puțin decât mărfurile importate de România din Țările de Jos.

În medie, între 1919 și 1940, România a importat din Țările de Jos o tonă de produse pentru 28.024 de lei și a primit în schimbul unei tone exportate către aceeași țară doar 3.228 de lei. Diferența de 8,6 ori în favoarea Țărilor de Jos arată efortul imens al României de adaptare la piața interbelică. Cauzele au fost dintre cele mai diverse, de la reforma agrară și producția slab calitativă și cantitativă de cereale, în comparație cu piața americană și vest-europeană, dar și cu *dumping*-ul practicat de Uniunea Sovietică. La toate acestea se

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Ilie Puia, *Relațiile economice externe ale României în perioada interbelică*, Editura Academiei, București, 1982, pp. 11, 85–86; Nicolae Dascălu, Irina Gavrilă, *Un model de adaptare a comerțului exterior la condițiile perioadei de trecere de la război la pace*, în „Revista de Istorie”, tom 33, nr. 6, 1980, p. 125.

²¹ Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României*, vol. III, *passim*.

²² *Ibidem*.

adaugă nevoia crescândă de industrializare a statului român, care oscila între politici de protecționism și de liberalizare a pieței interne în raport cu forma de capitalism vest-european²³.

Companiile neerlandeze au fost tot mai atrase de piața de cereale de la gurile Dunării. Dacă până în anul 1880 ponderea cumulată a Belgiei și Țărilor de Jos în achiziția de cereale românești s-a situat la valori ce nu au depășit două procente din exportul de profil al României, situația s-a schimbat radical în ultimii ani ai veacului al XIX-lea și a devenit covârșitoare în preajma Primului Război Mondial²⁴. Începând cu anii 1930, companii neerlandeze cu tradiție și renume internațional în lumea cerealelor și-au deschis filiale și în porturile românești de la Dunăre și Marea Neagră. Cele mai reprezentative au fost Bunge și Nidera²⁵.

Produsele petroliere din România au devenit tot mai atractive pentru piețele occidentale, iar exportul semnificativ al acestora s-a datorat și seriei de investiții pe care guvernul de la București le-a pus în aplicare pentru transformarea principalului port românesc de la Marea Neagră într-un veritabil antrepozit european: Constanța²⁶. Evoluția exporturilor de produse petroliere românești prin portul Constanța a înregistrat o evoluție impresionată în primele patru decenii ale secolului al XX-lea. Din Constanța au fost expediate doar către porturile neerlandeze cantități care au crescut de la 21.506 tone în anul 1912 la 25.248 tone în 1930, 228.367 tone 1933, 313.868 tone în 1935 și 74.315 tone în 1939²⁷. Anterior primei conflagrații mondiale, Belgia și Țările de Jos s-au arătat extrem de interesate de achiziția de produse petroliere din România, stabilindu-și un cap de pod în portul Constanța²⁸. În

²³ Cauzele au fost prezentate sumar, ele fiind mult mai ample și au ținut de adaptarea României la noile realități teritoriale și politice interne și internaționale din perioada interbelică. Nemaiavând niciun țel comun, românii au rămas să încerce doar să se adapteze noilor realități, nu să-și propună o țintă concretă așa cum fusese unirea tuturor provinciilor. Vezi mai multe în Bogdan Murgescu, *op. cit.*, pp. 205–314.

²⁴ Vezi analize detaliate în Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării...*, pp. 281–372.

²⁵ Vezi o istorie a prezenței celor două companii neerlandeze în spațiul românesc: Cristian Constantin, *Multinationals in the Grain Trade: Bunge and Nidera in the Lower Danube Region (1930–1948)*, în „Athens Journal of History”, vol. 8, nr. 3, 2022, pp. 235–260.

²⁶ Constantin Ardeleanu, *Romania's Investments in Its Maritime Ports (1878–1914)*, în idem; Lyberatos, Andreas (ed.), *Port Cities of Western Black Sea Coast and the Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century*, Corfu, 2016, pp. 129–164.

²⁷ Serviciul județean Constanța al Arhivelor Naționale ale României (SJAN Constanța), fond Direcția Navigației Maritime, dosar 4/1920–1928, f. 274; Ibidem, dosar 6/1930, ff. 50–51; *ibidem*, fond Căpitănia Portului Constanța, dosar 14/1934, f. 20; Ibidem, dosar 9/1939, f. 21; „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța”, nr. 8–9, noiembrie-decembrie 1910; Ibidem, nr. 9/decembrie 1913.

²⁸ Interesul occidentalilor s-a manifestat pe fondul investițiilor de capital în porturile de pe litoralul Mării Negre, vezi: John R. Lampe, R. Jackson Marvin, *Balkan Economic*

perioada interbelică, cele două state amintite și-au reluat rolurile principale în cadrul comerțului cu petrol derulat pe țărmul românesc al Mării Negre, dar trebuie subliniată și contribuția porturilor neerlandeze și belgiene la tranzitul de mărfuri spre Germania și Marea Britanie²⁹.

Exportul de cereale românești către porturile neerlandeze a urmat curbele sinusoidale ale epocii, având o evoluție de la 738 tone în anul 1901, la 59.005 tone în 1910, 34.595 tone în 1912, 97.816 tone în 1930 și la doar 24.752 tone în 1939³⁰. Orzul a dominat exporturile cerealiere românești prin portul Constanța pentru întreaga perioadă analizată, fiind urmat de porumb (anii 1930–1939), ovăz și grâu (40% din totalul cerealelor exportate în 1935). Cererea piețelor occidentale față de soia a înregistrat o creștere semnificativă începând cu anul 1934. Marea Britanie, Italia și Germania au redevenit principalele state importatoare de cereale prin portul Constanța în perioada interbelică. O scădere a exporturilor României la cereale prin portul Constanța, s-a produs pe piețele franceze, belgiene și olandeze, uneori nemaiaținându-se nici cantitățile tranzacționate înaintea Primului Război Mondial³¹.

De la finalul secolului al XIX-lea, Țările de Jos s-au definit drept un principal partener de afaceri în sectorul produselor coloniale (lămâi, portocale, roșcove, smochine, cafea, piper, ceai, cacao, scorțișoară, cuișoare) plasate de negustorii neerlandezi în principalele porturi românești (Constanța, Galați și Brăila). Totodată, la Constanța au ajuns din antrepozitul de la Rotterdam, prin intermediul navelor *Serviciului Maritim Român* (SMR),

History, 1550–1950. From Imperial Bordelands to Developing Nations, Indiana University Press, Bloomington, 1982; Daniela Bușă, *Porturile de pe litoralul vestic al Mării Negre. Modernizarea și activitatea lor comercială la cumpăna dintre secolul al XIX-lea și al XX-lea*, în „Revista istorică”, Serie nouă, tom 7, nr. 7–8, 1996, pp. 569–573; Gelina Harlaftis, *Black Sea Maritime and Economic History. The integration of the port-cities to the global economy*, în Gelina Harlaftis, Victoria Konstantinova, Igor Lyman, Anna Sydorenko, Eka Tchoidze (ed.), *Between Grain and Oil from the Azov to the Caucasus: the Port-Cities of the Eastern Coast of the Black Sea, late 18th – early 20th Century*, Black Sea History Working Papers – vol. 3, Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation Research and Technology, Rethymnon, pp. 3–32.

²⁹ Mariana Cojoc, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța (1878–1939)*, Cartea Universitară, București, 2006. pp. 433–434.

³⁰ Vezi informații preluate din: „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța”, an XII, nr. 4, iulie 1901; *ibidem*, nr. 5, august 1901; *ibidem*, nr. 7, octombrie 1901; *ibidem*, nr. 8, noiembrie 1901; *ibidem*, nr. 10, ianuarie 1902; *ibidem*, an XII, nr. 1, aprilie 1902; *ibidem*, nr. 5, august 1902; *ibidem*, nr. 6, septembrie 1902; *ibidem*, nr. 8, noiembrie 1902; *ibidem*, nr. 11, februarie 1903; *ibidem*, an XX, nr. 6–7, septembrie-octombrie 1910; *ibidem*, an XXII, nr. 9, decembrie 1913. SJAN Constanța, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 28/1935, f. 28; *Ibidem*, dosar 14/1934, tabel 25; „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie”, nr. 9, decembrie 1913.

³¹ Mariana Cojoc, *Constanța – port internațional...*, p. 435.

cantități însemnate de produse lactate (brânză și cașcaval)³². SMR nu a fost singura companie care a legat țarmurile românești ale Mării Negre de porturile neerlandeze, la sfârșitul secolului al XIX-lea. Între diplomații români de la legația din Bruxelles și autoritățile belgiene și neerlandeze s-a discutat asiduu pe tema înființării unui itinerariu regulat care să conecteze porturile românești de la Dunărea Maritimă și Marea Neagră cu antrepozitele de la Antwerp și Rotterdam³³. Din cercetările efectuate până în acest moment, rezultă că Țările de Jos au continuat, precum înaintea Primului Război Mondial, să ocupe un loc mediu în cadrul navigației prin portul Constanța și între cele două conflagrații mondiale. Cu toate acestea, se observă o creștere numerică a bastimentelor sub pavilion neerlandez, de la 67 de nave în anul 1926, la 87 în 1934 și 90 în 1939³⁴.

Cargoul „Mydrecht”, cu o capacitate de 2169 TNR, a sosit pe 7 ianuarie 1913 în portul Constanța, fiind prima dintre cele șase curse pe care vaporul neerlandez le-a efectuat de-a lungul anului 1913 către portul românesc pe litoralul Mării Negre. De fiecare dată, cargoul neerlandez a sosit cu o încărcătură de balast și a conectat portul Constanța cu antrepozitele de la Rotterdam și Hamburg, unde a transport petrol și benzină³⁵. Numărul de vase sub pavilion neerlandez sosite în portul Constanța s-a situat între 13 (25.932 TNR) în anul 1913, 8 (16.854 TNR) în 1914, 7 (12.316 TNR) în 1920, 19 (TNR neprecizate) în 1921, 49 (TNR neprecizate) în 1922, 51 (146.555 TNR) în 1923, 46 (198.964 TNR) în 1924, 45 (TNR neprecizate) în 1925³⁶.

În cazul plecărilor se observă aceeași tendință de scădere în anul 1914 și de dispariție a navelor sub pavilionul Țărilor de Jos de-a lungul desfășurării

³² *Ibidem*, pp. 430–440. A se vedea: eadem, *Comerțul exterior al României prin portul Constanța între anii 1878–1914*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom V, 2002, pp. 119–147; Idem, *The role of the maritime ports-Braila, Galatzi, Constantza, regarding the exterior commerce of Romania around the Second World War*, în „Romanian Naval Museum Yearbook”, vol. VII, 2004, pp. 176–188; Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării. Serii statistice (1901–1914)*.

³³ Constantin Cheramidoglu, *Imaginea Serviciului Maritim Român în presa vremii, în Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie, relații politice și diplomatie*, nr. 3, 2021, pp. 96–112. Discuțiile dintre diplomați au rămas consemnate în Arhivele Diplomatice ale Ministerului Afacerilor Externe al României, fond Bruxelles, vol. 335, dosar *Consulatul român din Anvers (1881–1895)*.

³⁴ *Darea de seamă asupra activității S.P.M. pe exercițiul financiar 1926–1927, 1928*, tabel nr. 10; SJAN Constanța, fond Căpitănia Portului Constanța, dosar 5/1930, f. 65; *Raport statistic de mișcarea porturilor României 1939*, Imprimeria Centrală, București, 1940, p. 128.

³⁵ Nationaal Archief, Den Haag, fond Ministerie van Buitenlandse Zaken, dosar nr. 5 *Inventaris van het Archief van het Consulaat te Constantza, 1910–1940 (Roemenië)*; *ibidem*, dosar 724 *De Nederlandse Consulaire Vertegenwoordiging in Roemenië (1860–1954)*.

³⁶ *Ibidem*, dosar 5 *Inventaris van het Archief van het Consulaat te Constantza, 1910–1940 (Roemenië)*.

Primului Război Mondial, pentru ca începând cu anul 1920, să crească treptat. În privința exporturilor derulate după prima conflagrație mondială, doar pentru a oferi câteva exemple asupra bastimentelor și tipului de încărcătură transportate de acestea, semnalăm activitatea cargourilor „Ganymedes” și „Orestes”, care au părăsit portul Constanța în 7 iulie 1920, respectiv 2 septembrie 1920, pentru a transporta la Amsterdam cantități consistente de cereale³⁷.

În afară de cereale, Regatul Țărilor de Jos a importat din România petrol prin societățile de profil constituite în acest sens pe Valea Prahovei. În parteneriat cu Marea Britanie și în concurență cu societățile franco-belgiene, Țările de Jos au încercat să fie un jucător important pe piața de extracție de petrol și gaze naturale din România³⁸. Societatea *Astra Română* a fost reprezentanta trustului anglo-neerlandez *Royal Dutch-Shell*. Posesiunile petroliere ale acestei firme se întindeau în regiunea Băicoi, Poiana, Câmpina, Moreni, Ochiuri și Ceptura³⁹. La prima emisiune postbelică, în anul 1920, și-a ridicat capitalul de la 67,5 milioane lei hârtie la 135 milioane hârtie, ca să ajungă în 1924 la 675 de milioane de lei hârtie. Pe parcursul anului 1922 a extras 330.000 tone țiței brut, reprezentând 10% din totalul României pe acel an⁴⁰. În acest context, în perioada interbelică au apărut și reprezentanții diplomatici ai Țărilor de Jos pe Valea Prahovei, care au funcționat pentru observarea activităților petroliere din acest spațiu extrem de important pentru comerțul și industria internațională dintre cele două războaie mondiale⁴¹.

Relațiile româno-neerlandeze s-au desfășurat pe aceleași coordonate și după prima conflagrație mondială, ca între orice important exportator de materii prime (cereale, lemn și petrol) și un principal antrepozit mondial. Pentru comerțul exterior al Țărilor de Jos, România a constituit o piață de exploatare a resurselor petroliere și cerealiere. Inexistența unei căi mai profitabile, alta decât cea maritimă, a făcut ca principalele centre de legătură dintre cele două state să fie porturile Brăila, Galați, Sulina și Constanța, unde

³⁷ Ibidem, dosar 724 *De Nederlandse Consulaire Vertegenwoordiging in Roemenië (1860–1954)*.

³⁸ Gheorghe Buzatu, *România și trusturile petroliere internaționale până la 1929*, Editura Junimea, Iași, 1981; Idem, *O istorie a petrolului românesc*, ediția a II-a, Casa Editorială Demiurg, Iași, 2009, pp. 82–83.

³⁹ Nationaal Archief, Den Haag, fond Ministerie van Buitenlandse Zaken, dosarele nr. 153, 154, 155, 163, 170, cu titlul/ tematica *Gezantschap Roemenië (1889–1923)*.

⁴⁰ Pe parcursul anului 1922 au existat chiar intervenții din partea Legației Țărilor de Jos la București către oficialitățile române pentru concesionarea unor terenuri de pe Valea Prahovei, în Gheorghe Buzatu, *O istorie a petrolului românesc*, pp. 98–174.

⁴¹ Vezi *Inventaris van het archief van den Nederlandse Consulaten in Roemenie, 1860-1954*. Nummer archiefinventaris 2.05.337. Nationaal Archief, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, on-line pe <https://www.nationaalarchief.nl> (consultat pe 02.01.2023).

au activat cele mai importante structuri de transport și comerciale neerlandeze, societăți care au funcționat în strânsă legătură cu politica națională comercială. Printre executanții cauzei neerlandeze în regiunea Dunării de Jos s-au numărat nu doar armatorii, comercianții și supușii neerlandezi, ci și localnici care, în schimbul unui statut social superior, s-au avântat în diplomație⁴².

Printre aceștia s-a numărat și Victor B. Mendl, un important arendaș și negustor de cereale din județul Brăila, dar și o figură cunoscută în lumea publică locală. Familia Mendl, cu origini sefarde, a avut predispoziție pentru ocuparea unor funcții publice și consulare. Încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, familia Mendl a încercat să-și apere interesele financiare obținând statutul special de atașat diplomatic al unor state pe care nu se cunoaște dacă le-a vizitat de prea multe ori. Capacitățile intelectuale și cele negustorești l-au plasat și pe Victor B. Mendl într-o asemenea postură. Împreună cu rudele sale a controlat și condus interesele și politica economică ale Norvegiei, Suediei, Belgiei și Țărilor de Jos la Dunărea Maritimă⁴³.

Țările de Jos, ca orice mare putere maritimă, au dorit să-și apropie România la sistemul său de comerț bazat în mare parte pe revinderea produselor cumpărate din hinterlandul Dunării de Jos și plasate la Rotterdam și Amsterdam. În acest sens, neerlandezii s-au implicat activ în comerțul cu cereale, lemn și petrol din România, oferindu-le localnicilor mirodenii, dar, mai ales produse tehnice și finite necesare dezvoltării industriei românești. Pentru România, relațiile cu Regatul Țărilor de Jos s-au desfășurat sub paradigma unui teritoriu parțial incapabil de aliniere la nivelul marilor puteri și al unui stat cu abilitățile și competențele necesare comerțului la cel mai înalt standard al epocii. Sub aceste auspicii, cel mai mult de profitat au avut cei care s-au aventurat și au avut posibilitatea să înfrunte mările pentru a face negoț la distanță.

⁴² Vezi tabelul de la anexe, *Viceconsulatul Olandei din Brăila (1874–1946)*.

⁴³ Cristian Constantin, *Activități și rapoarte diplomatice cu privire la orașul și portul Brăila (1919–1940)*, în „Analele Brăilei”, Serie nouă, vol. 12, 2012, pp. 197–215; Idem, *Brăila's Ethnic Communities – a European Affair (1919–1940)*, în Camelia Hristian, Ghena Pricop și Evdochia Smaznov (ed.), ... *Greeks, Jews, Lipovan Russians, Turks ... Brăila. Awakening the City's Cultural Memory*, Museum of Brăila „Carol I” Istros Publishing, Brăila, 2014, pp. 475–498.

Anexe

Reprezentanții diplomatici ai Țărilor de Jos în România⁴⁴:

Tabelul 1

Consulatul Țărilor de Jos din Galați (1860–1951)

Perioada	Reprezentant diplomatic
1860–1876	G. S. Vlasco
1876– ?	Fa. Schmierer
1928–1951 (data închiderii consulatului)	W. Roth

Tabelul 2

Viceconsulatul Țărilor de Jos din Brăila (1874–1946)

Perioada	Reprezentant diplomatic
1874–1894	J. B. Screm
1894–1921	J. A. Kars
1921–1925	V. B. Mendl
1925–1946 (data închiderii viceconsulatului)	P. M. Costerus

Tabelul 3

Viceconsulatul Țărilor de Jos din Constanța (1897–1946)

Perioada	Reprezentant diplomatic
1897–1912	J. G. Reed
1912–1927	W. D. Keith
1927–1938	W. J. H.
1938–1939	K. Archbold
1939–1946 (data închiderii viceconsulatului)	O. de Simon

⁴⁴ Sursa acestor tabele constă în inventarul online al Arhivelor Naționale ale Țărilor de Jos. Vezi *Inventaris van het archief van den Nederlandse Consulaten in Roemenie, 1860–1954*. Nummer archiefinventaris 2.05.337. Nationaal Archief, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, on-line pe <https://www.nationaalarchief.nl/> (consultat pe 18.12.2022).

Tabelul 4

Legatia Țărilor de Jos de la București (1919–1950)

Perioada	Reprezentant diplomatic
1919–1923	Müller van Werendycke
1924–1929	J. E. H. van Nagell
1929–1934	C. van Rappard
1934–1937	J. B. Hubrecht
1937–1941	L. G. van Hoorn
1944–1946	C. M. Dozy
1946–1948	S. H. Hasselman
1948–1950 (Legatia de la București s-a desființat, iar România a intrat în circumscripția legăției neerlandeze din Budapesta.)	H. Bos

Tabelul 5

Comerțul exterior al României cu Țările de Jos (1919–1940)

Anul	Cantități (mii tone)		Valori (milioane lei)	
	Import	Export	Import	Export
1919	0,2	----	3	----
1920	2,5	100,7	21	250
1921	9,7	96	125	261
1922	5,8	254,3	164	108
1923	5,8	151,8	170	1.138
1924	10,9	138,5	427	1.112
1925	10,3	146,1	525	1.187
1926	7,7	171,7	479	1.185
1927	8,7	185,9	499	1.049
1928	10	91,8	547	470
1929	12,4	67,1	541	324
1930	10,8	453,6	397	1.357
1931	12,4	304,5	251	749
1932	14,7	493,3	259	968
1933	10,9	581,9	316	1.010
1934	18	375,5	440	659
1935	5,8	185,3	128	286
1936	3,7	162	127	522
1937	18,4	143,7	331	704
1938	37,1	98,9	337	270
1939	16,3	124,6	313	357
1940	0,7	3,1	124	15

Sursa: vezi seria *Comerțul Exterior al României*, pentru anii 1919–1940; Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României. Cercetări statistico-istorice 1859–1947*, vol. III, *Monedă–credit–comerț–finanțe publice*, Editura Academiei Române, București, 2000.

Annual						Shipping List		
Consulate of the Netherlands						Netherlands at Constanta.		
No	Date of Arrival	Name of Vessel	Name of Captain	Sailing under flag	Steamers Tonnage net	Port from where arrived	With Cargo or Ballast	Remarks.
1.	—	Frisland	J. H. Sprui	—	29104	—	—	—
2.	Jan. 8.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	Rotterdam	—	—
3.	Jan. 11.	Leus	H. Bouquet	—	4614.18	Amsterdam	—	—
4.	Jan. 17.	Weser	J. Oosthuis	—	4666.42	Seine	—	—
5.	Feb. 1.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	St. Louis du Rhin	—	—
6.	Feb. 5.	Alto	H. Boer	—	5177.01	Varna	—	—
7.	Feb. 23.	Odessa	H. L. Dijk	—	1986.78	Seine	—	—
8.	March 3.	Rosier	J. Spruij	—	4227.80	Hamburg	—	—
9.	Feb. 23.	Valkenburg	D. Boer	—	3570.55	Varna	—	—
10.	March 7.	Weser	A. Pottier	—	3886.49	Constanta	—	—
11.	" 10.	Stad Londen	B. de Wouda	—	5246.13	Varna	—	—
12.	" 14.	Dona	F. Woldemann	—	4749.12	Hamburg, Antwerp	—	—
13.	" 23.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	Konin	Ballast	—
14.	" 29.	Rapenburg	A. Bouquet	—	5566.94	Hamburg	General Cargo	—
15.	April 1.	Leus	H. Bouquet	—	4614.18	Rotterdam	Gen. Cargo	—
16.	" 12.	Dona	J. de Boer	—	3886.49	Varna	Gen. Cargo	—
17.	" 16.	Weser	J. Oosthuis	—	4666.42	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
18.	May 6.	Mina	E. J. Fiedrichs	—	5000.19	Amsterdam	Gen. Cargo	—
19.	" 9.	Dona	J. de Boer	—	4833.89	Amsterdam	Gen. Cargo	—
20.	" 13.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	Amsterdam	Ballast	—
21.	" 27.	Weser	P. Fiedrichs	—	3886.49	Amsterdam	Ballast	—
22.	June 1.	Mina	J. Schmidt	—	4749.12	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
23.	" 19.	Stad Londen	P. de Wouda	—	5246.13	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
24.	" 20.	Agamemnon	J. A. Bouquet	—	2886.49	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
25.	" 28.	Porter	J. Spruij	—	4227.80	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
26.	July 4.	Stad Londen	J. H. Woldemann	—	5246.13	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
27.	July 7.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	Rotterdam	Ballast	—

Annual						Shipping List		
Consulate of the Netherlands						Netherlands at Constanta.		
No	Date of Arrival	Name of Vessel	Name of Captain	Sailing under flag	Steamers Tonnage net	Port from where arrived	With Cargo or Ballast	Remarks.
28.	July 7.	Dona	J. van Tersch	—	4749.12	Hamburg	Gen. Cargo	—
29.	" 16.	Stad Londen	C. de Wouda	—	5246.13	Bourges - Varina	Gen. Cargo	—
30.	" 26.	Stad Londen	P. de Wouda	—	5246.13	Amsterdam	Gen. Cargo	—
31.	Aug. 3.	Alto	H. Bouquet	—	5177.01	Rotterdam	Ballast	—
32.	" 20.	Weser	J. Oosthuis	—	4666.42	Bourges	Gen. Cargo	—
33.	" 25.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	Konin	Ballast	—
34.	Oct. 6.	Pandrecht	J. Boer	—	2705.21	Amsterdam	Ballast	—
35.	" 15.	Mina	J. Schmidt	—	4749.12	Hamburg	Gen. Cargo	—
36.	" 25.	Pandrecht	C. Boer	—	2705.21	Amsterdam	Ballast	—
37.	" 27.	Alto	C. H. A. Boer	—	5177.01	Seine	Ballast	—
38.	Nov. 6.	Agamemnon	D. Spruij	—	4227.80	Hamburg	Gen. Cargo	—
39.	" 8.	Rapenburg	H. Bouquet	—	5566.94	Amsterdam	Gen. Cargo	—
40.	" 26.	Stad Londen	J. Pottier	—	4344.12	Amsterdam	Gen. Cargo	—
41.	Dec. 2.	Weser	P. Fiedrichs	—	3886.49	Amsterdam	Gen. Cargo	—
42.	" 4.	Dona	J. van Tersch	—	4749.12	Hamburg	Gen. Cargo	—
43.	" 7.	Weser	C. Oosthuis	—	4666.42	Hamburg	Gen. Cargo	—
44.	" 21.	Leus	H. H. Bouquet	—	4614.18	Varna - Bourges	Gen. Cargo	—
45.	" 25.	Weser	C. Oosthuis	—	4666.42	Amsterdam	Gen. Cargo	—
46.	" 24.	Pandrecht	T. Boer	—	2705.21	Rotterdam	Ballast	—
TOTAL					198964.48			

Fig. 1 și 2: Nave sub pavilion neerlandez care au intrat în portul Constanța de-a lungul anului 1924
 Sursa: Nationaal Archief, Den Haag, fond Ministerie van Buitenlandse Zaken, dosar 5 *Inventaris van het Archief van het Consulaat te Constantza, 1910–1940* (Roemeniö), ff. 14–15.

Annual Consulate of Netherlands					Shipping List The Netherlands at Constanta Vessels departed-		
Year 1924					Port of Destination	With Cargo or Ballast	Remarks
Nº	Date of Departure	Name of Vessel	Name of Captain	Tonnage in mt	Port of Destination	With Cargo or Ballast	Remarks
1.							
2.	Jan 12	Pandacht	E. Boer	2700.21	St Paul du Rhé	Boat	
3.	Jan 12	Geus	M. Bouter	3614.38	Amsterdam	Gen. Cargo	
4.	Jan 24	Helene	J. Oosthuis	4660.42	Carpois	Gen. Cargo	
5.	Feb 5	Pandacht	C. Boer	2700.21	London	Boat	
6.	" 7	Geus	H. Boer	3777.02	Carpois	Gen. Cargo	
7.	" 28	Geus	K. F. Dijk	3776.98	Rotterdam	Gen. Cargo	
8.	Mar 7	Paula	G. Spang	4227.80	Odessa	Gen. Cargo	
9.	" 9	Volkenburg	D. Boer	3570.25	Brada	Gen. Cargo	
10.	" 15	Wanda	A. Pötker	3888.99	Wooland	Gen. Cargo	
11.	" 22	Stad. Waalen	B. de Wille	5296.15	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
12.	" 23	Dora	F. Veldman	4799.12	Sulina	Gen. Cargo	
13.	" 24	Pandacht	C. Boer	2700.21	London	Boat - Cargo	
14.	Apr 5	Volkenburg	A. Boer	3566.51	Galatz	Gen. Cargo	
15.	" 5	Geus	H. Boer	4614.18	Galatz	Gen. Cargo	
16.	" 16	Pandacht	J. de Boer	3553.09	Galatz	Gen. Cargo	
17.	" 19	Helene	J. Oosthuis	4660.42	Galatz	Gen. Cargo	
18.	May 8	Minima	L. J. Tienhuis	5000.99	Galatz	Gen. Cargo	
19.	" 10	Pandacht	J. de Boer	3553.09	Rotterdam	Gen. Cargo	
20.	" 16	Pandacht	C. Boer	2700.21	Amers. - Brada	Boat - Cargo	
21.	" 22	Helene	P. Boer	3888.99	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
22.	Jun 4	Minima	J. Schmidt	4711.41	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
23.	" 20	Stad. Zee-Bomd	P. de Boer	5296.15	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
24.	" 31	Geus	J. A. Bouter	2800.41	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
25.	" 30	Pandacht	G. Spang	4227.80	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
26.	Jul 7	Stad. Waalen	J. H. Boer	5296.15	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
27.	" 9	Pandacht	C. Boer	2700.21	London	Boat	

Annual Consulate of The Netherlands					Shipping List Netherlands at Constanta Vessels departed-		
Year 1923					Port of Destination	With Cargo or Ballast	Remarks
Nº	Date of Departure	Name of Vessel	Name of Captain	Tonnage in mt	Port of Destination	With Cargo or Ballast	Remarks
28.	Jul 10	Dora	J. van Tuijl	4799.12	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
29.	" 18	Stad. Zee-Bomd	C. de Wille	5296.15	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
30.	" 28	Stad. Zee-Bomd	P. de Boer	5296.15	Amers.	Gen. Cargo	
31.	Aug 8	Minima	S. H. Boman	5000.99	London	Boat	
32.	" 21	Pandacht	J. Boer	4660.42	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
33.	" 26	Pandacht	C. Boer	2700.21	Amers.	Boat - Cargo	
34.	" 26	Pandacht	C. Boer	2700.21	Amers. - Brada	Boat - Cargo	
35.	Oct 7	Pandacht	J. Schmidt	4711.41	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
36.	" 17	Minima	C. Boer	5000.99	London	Boat - Cargo	
37.	" 26	Minima	C. H. Boman	5000.99	Rotterdam	Boat - Cargo	
38.	Mar 6	Geus	D. Boer	4625.52	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
39.	" 14	Volkenburg	A. Boer	3566.51	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
40.	" 28	Stad. Zee-Bomd	J. Boer	5296.15	Amers.	Gen. Cargo	
41.	Dec 3	Wanda	P. Boer	3888.99	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
42.	" 5	Dora	J. van Tuijl	4799.12	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
43.	" 8	Helene	C. Oosthuis	4660.42	Galatz - Brada	Gen. Cargo	
44.	" 22	Geus	H. H. Boer	4614.18	Boat	Gen. Cargo	
45.	" 27	Helene	C. Oosthuis	4660.42	Carpois - Brada	Gen. Cargo	
46.	" 28	Pandacht	T. Boer	2700.21	Amers.	Boat - Cargo	

Fig. 3 și 4: Nave sub pavilion neerlandez care au plecat din portul Constanța de-a lungul anului 1924

Sursa: Nationaal Archief, Den Haag, fond Ministerie van Buitenlandse Zaken, dosar 724 De Nederlandse Consulaire Vertegenwoordiging in Roemenië (1860–1954), ff. 14–15.

**THE DEVELOPMENT OF DUTCH DIPLOMATIC AND
COMMERCIAL INTERESTS IN ROMANIA
(LATE 19TH CENTURY – FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY)**

Abstract: This study briefly presents the development of diplomatic and commercial relations between Romania and the Kingdom of the Netherlands at the end of the 19th century and in the first four decades of the 20th century. The focus is on identifying and presenting primary and secondary documentary sources available at that time for a more detailed scientific analysis of the subject approached in this article. The Kingdom of the Netherlands established its first diplomatic representation on the present Romanian territory in 1841, but trade relations and the presence of Dutch-flagged ships in Romanian ports began to intensify only in the last two decades of the 19th century, an opportunity for us to highlight the nature and structure of imports and exports between the two countries. The information found in the National Archives of the Netherlands collections in The Hague and in the Danube and Black Sea ports of Romania was of real help. The present article is only the first step we take so as to give a more accurate picture of the Dutch-Romanian relations, with a view to filling the existing historiographical gap.

Keywords: Constanța, trade, navigation, oil, grain.