

„KHEDIVIAL LINE” ȘI PORTUL CONSTANȚA ÎN 1927

Povestea de față își are originile în anul 1927. Fără să fie vreo epopee întâlnită până acum în studiile ce descriu istoria celui mai mare port românesc de la Marea Neagră, Constanța, aventura societății de navigație „Khedivial Line” se înscrie în peisajul constănțean interbelic. Din câte se pare, numele original al companiei nu se cunoaște, dar se consideră că a fost fondată în anul 1858. O urmașă a primei societăți a fost înființată în 1898, pentru a satisface interesele autorităților egiptene, arborând pavilionul britanic. Flota acestei companii opera servicii de transport de pasageri și mărfuri între porturile Alexandria, Constantinopol, extinzându-și rețeaua în tot Levantul și oferea posibilitatea unor legături frecvente între porturile Marsilia, Malta, Pireu și cele din Cipru, Suez și Marea Roșie. „Khedivial Line” era, după Marele Război, o societate constant utilizată și pentru expedierea rapidă a corespondenței.¹

Pe fondul unei politici intervenționiste a autorităților bucureștene asupra economiei României, corelată cu intrarea a 1.186 nave în portul Constanța pe parcursul anului 1926 (dintre care 278, adică 22,44% erau sub pavilion românesc)², un an mai târziu, în cercurile decizionale constănțene se vorbea despre necesitatea unei reale modernizări a Serviciului Maritim Român (S.M.R.), luându-se în calcul achiziționarea de către statul român a unor noi „pachebote”³. Societatea „Watson & Youell” propunea Ministerului Comunicațiilor, în anul 1927, să i se ofere dreptul de a monopoliza alimentarea cu combustibil a navelor ce acostau în portul Constanța. Compania solicita și dreptul de a folosi anumite dane, de a construi cisterne și de a utiliza o parte din instalațiile portului, în schimbul alimentării bastimentelor S.M.R. și pe cele ale marinei militare române.

* Dr., Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați

¹ A se vedea o scurtă istorie a companiei „Khedivial Line” la adresele <https://goo.gl/HtuzEw> și <https://goo.gl/wsSxUu>, accesate pe 13 mai 2017.

² Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă. S.P.M., *Darea de seamă asupra activității S.P.M. pe exercițiul financiar 1926–1927, 1928*, tabel nr. 10.

³ „Gazeta Bursei și a Marinei”, Constanța, an II, nr. 8, 15 mai 1927, p. 3-14.

Autoritățile române nu au acceptat cerințele solicitate de către „Watson & Youell”.⁴

Constanța devenea, după Primul Război Mondial, principalul port al României Mari. Spre exemplu, importurile s-au ridicat, în 1926 la 234.128 tone, pentru ca peste un an să se producă un regres, înregistrându-se doar 168.211 tone de produse importate de statul român prin intermediul portului Constanța. La capitolul exporturi se consemnează un fenomen invers. Ieșirile de mărfuri prin acest port au fost de 1.631.485 tone în anul 1926, pentru ca peste un an să ajungă la 1.861.092 de tone.⁵ Peste trei sferturi din exporturile românești, în anul 1927, prin portul românesc de pe litoralul vest pontic erau reprezentate de produsele petrolifere (1.441.239 tone - 75,50% din total), fiind urmate de cereale (349.426 tone - 18,79%) și cherestea (47.688 tone - 2,57%).⁶ Produsele de fierărie dominau capitolul importuri prin Constanța în anul 1927, cu 60.556 tone, la o distanță mare de mașini-unelte (21.587 tone) și cărbuni de piatră (19.658 tone).⁷ Toate aceste operațiuni comerciale necesitau o infrastructură adecvată, precum și case comerciale și de navigație, bine conectate la realitățile comerciale internaționale.

Pe acest fundal, societatea de navigație „Khedivial Line” solicita Ministerului Comunicațiilor de la București, prin intermediul Legației Angliei din capitala României, anumite facilități în interiorul bazinului portului Constanța „înainte de a obține libera practică”⁸. Autoritățile portuare constănțene respingeau orice favor solicitat de compania „Khedivial Line”, invocând faptul că portul Constanța dispunea de un bazin foarte mic, în interiorul căruia vasele nu puteau sta numai în ancoră fără legătură la mal sau la geamanduri. Așadar, oferirea unor asemenea derogări putea conduce la accidente între

⁴ Arhivele Naționale ale României, fond Căpitănia Portului Constanța, dos. 11/1927, f. 6–8.

⁵ *Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, 1926–1927, 1928.*

⁶ Mariana Cojoc, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța (1878–1939)*, Cartea Universitară, București, 2006, p. 232.

⁷ *Ibidem*, p. 237.

⁸ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe ale României (în continuare, AMAE), fond Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine), vol. 9 (referitor la Brazilia, Cehoslovacia, Danemarca, Egipt, Elveția; Societăți de Navigație; Reclamații), nepaginat.

nave sau la lovirea acestora de cheuri și ar fi împiedicat manevrele de acostare a unor bastimente maritime la danele cheurilor.⁹

În cazul în care se ofereau anumite facilități societății „Khedivial”, companiile „Fraissinet”, „Lloydul Triestin” și „Sitmar”, cu o activitate mai îndelungată în portul de pe litoralul vestic al Mării Negre, ar fi solicitat un tratament similar, aspect care, dacă i s-ar fi dat curs, ar fi dus la crearea unui haos în interiorul bazinului portului Constanța. Vasele S.M.R. nu beneficiau în portul Alexandria, sediul operațiunilor companiei dornice de privilegii la Constanța, de favorurile solicitate autorităților portuare constănțene de compania „Khedivial”.¹⁰

După tergiversări și analize ce s-au întins până în martie 1928, Căpitănia portului Constanța realiza un raport cu privire la cererea societății „Khedivial Line” de a li se permite navelor sale ancorarea imediată în bazinul interior și de a aștepta acolo vizita sanitară, în loc de a staționa la ancoră în bazinul exterior al portului, așa cum erau prevederile legale în vigoare la acea dată.¹¹

În raportul Căpităniei Portului Constanța - dincolo de argumentarea deciziei de a nu da curs ambarcațiunile companiei „Khedivial” de a ancora în portul vechi, în dreptul danei 20, înainte de a primi liberă practică - sunt evocate și câteva din realitățile curente ale navigației din perimetrul Constanței. Așteptarea la ancoră în apropierea danei 20 putea conduce la adevărate tragedii. Vânturile predominante la nord-est ofereau premisele deplasării navelor staționate la ancoră până la cheu înainte de obținerea dreptului de liberă practică, „cum de altfel s’a și întâmplat în trecut”.¹² Iar, în aceste condiții, Serviciul Sanitar nu mai admitea derogări de la regulament.

Ancorarea unui vas la o distanță mai mare de dana 20 producea neplăceri ambarcațiunile care operau vis-à-vis, în dreptul danei 16 sau de la silozuri. Așadar, lărgimea de 337 m a bazinului interior al portului Constanța în dreptul danei 16 nu oferea cadrul necesar unor operațiuni confortabile pentru cargourile maritime sosite. De asemenea, activitatea societăților de navigație „Fraissinet” și „Fabre Linie”, care primeau dreptul de acostare la dana 16, era perturbată de

⁹ *Ibidem*, f. urm.

¹⁰ *Ibidem*, f. urm.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Raportul Căpităniei portului Constanța nr. 249/928, înregistrat la Direcția Generală a Porturilor la nr. 1632/928, în AMAE, fond Problema 68, vol. 9, nepaginat.

bararea drumului vaselor spre cheul silozurilor în cazul oferirii unor facilități companiei „Khedivial Line”.

După cum s-a putut observa, cu toate investițiile realizate în decursul a jumătate de veac pentru modernizarea infrastructurii, portul Constanța avea încă destule neajunsuri. Iar aceasta reprezintă doar evocarea unui sumar episod din istoria navigației pe litoralul vest pontic. Dincolo de aceste neajunsuri, dezvoltarea portului Constanța a făcut din acesta „cel mai însemnat port al României la Marea Neagră¹³”, prin care au fost susținute schimburile internaționale ale țării pe cale maritimă, cu preponderență în perioada interbelică. Constanța a reprezentat unul din principalele porturi din bazinul pontic, dovadă pentru cele afirmate fiind chiar numeroasele companii internaționale de navigație care au acționat în portul de pe litoralul vestic al Mării Negre. Dar, cu toate acestea, Constanța a rămas un port de factură medie și importanță regională, neatingând anvergura și rolul economic pe care îl jucau în epocă mult mai celebrele Rotterdam, Anvers, Liverpool și Marsilia.

Anexa 1: Adresa Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, înaintată Ministrului Comunicațiilor, privitoare la solicitarea companiei de navigație Khedivial Line¹⁴

”România

Ministerul Comunicațiilor

Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă

No. 6828 din 29 nov. 1927

Domnule Ministru,

Referindu-ne la adresa Dv. No. 49442/927, motivată de scrisoarea Legațiunii Angliei, cu privire la cererea Societății de Navigație Khedivial Line, avem onoarea a vă face cunoscut că nu s’ar putea admite ancorarea vaselor susnumitei Societăți în basinul interior al portului Constanța, înainte de a obține libera practică.

În afară de aceasta portul Constanța fiind mic, ori unde, în basinul său, vasele nu pot sta numai în ancoră fără legătură la mal sau la geamanduri, pentru că s’ar lovi între ele sau s’ar lovi de cheuri, pe lângă că ar duce împiedicarea vaselor ce ar manevra pentru acostarea la danele cheurilor.

¹³ M. Cojoc, *op. cit.*, p. 438-439.

¹⁴ AMAE, fond Problema 68, vol. 9, nepaginat.

În aceeași situațiune se găsesc și vasele Companiei Fraissinet, Lloydul Triestin și Sitmar, care intrând și ele în basinul interior al portului Constanța pentru debarcarea pasagerilor, ar putea solicita de asemenea favoarea de a aștepta la ancoră darea liberei practici și dacă s'ar crea un precedent pentru vasele Societății Khedivial Linie, dificultățile la manevră în basinul interior ar spori.

D-Sale Domnului Ministru al Afacerilor Străine."

Anexa 2 : Rezoluția Direcției Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, cu privire la solicitarea companiei de navigație „Khedivial Line”¹⁵

"România

Ministerul Comunicațiilor

Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă

No. 1598 din 8 martie 1928

Domnule Ministru,

Ca urmare la adresa noastră No. 6828 din 29 Noiembrie 1927, avem onoarea a vă înainta aici alăturat în copie raportul Căpităniei portului Constanța, relativ la cererea Societății Khedivial de a se permite vaselor sale ca imediat la sosirea lor în portul Constanța, să ancoreze în basinul interior al portului și să aștepte acolo vizita sanitară, în loc de a aștepta la ancoră în basinul exterior.

Totodată anexăm și un plan al portului Constanța în care se arată situațiunea danei 20 la care vasele Societății Khedivial acostează în acest port.

Director General

[indescifrabil]

Șeful Serviciului

[indescifrabil]

D-Sale.

Domnului Ministru al Afacerilor Străine"

Anexa 3 : Raportul Căpităniei portului Constanța, cu privire la navigația în incinta bazinului docurile Constanța¹⁶

¹⁵ *Ibidem.*

*"Copie după raportul Căpitaniei portului Constanța No. 249/928
înreg. la Direcția G-lă a Porturilor sub. No. 1632/928.*

Domnule Director General,

La ordinul Dv. No. 869/928 din 10 Februarie, am onoarea a răspunde că cererea comandanților de vapoare Soc. Khedivial, de a ancora în portul vechi în dreptul danei 20, înainte de a primi libera practică, nu se poate admite pentru următoarele motive:

1) Dacă vasul ar staționa la ancoră, în imediata apropiere a cheului în dreptul danei 20, vânturile predominante la Nord-Est îl vor lipi de cheu înainte de libera practică, cum de altfel s'a și întâmplat, fapt pe care sub nici un motiv Serviciul Sanitar nu poate să-l admită.

2) Dacă vasul ar staționa la ancoră mai departe de cheu în dreptul danei 20, ar împiedica manevra vaselor care acostează sau pleacă dela dana silozurilor sau dela dana 16, lărgimea portului în dreptul danei 20 și danei 16 fiind numai de 337 m.

3) Dacă s'ar acorda vaselor Soc. Khedivial favoarea ca în așteptarea vizitei sanitare să stea la ancoră în basinul interior în dreptul danei 20, la care urmează să acosteze după efectuarea acestei vizite, nu s'ar putea refuza această favoare vaselor Soc. Fraissinet, precum și celor a Soc. Fabre Linie, care au ca dană de acostare dana 16, vis-a-vis de dana 20, ceea ce ar provoca complecta barare a drumului vaselor spre cheul silozurilor.

Favoarea deosebită pe care vasele Soc. Khedivial o cer în portul nostru, nu o au în celelalte porturi pe care le ating și nici vasele Serviciului Maritim Român nu au o au în portul Alexandria.

*Căpitanul Portului Constanța
Căpitan Comandor (ss) Popescu"*

"KHEDIVIAL LINE" AND CONSTANȚA HARBOUR IN 1927

Abstract

The annexation of the trans-Danubian province of Dobruja to Romania in 1878 brought a different and bigger problem to the commercial circles from Brăila and Galați, more visible in the interwar period. The paper presents the development of the "Khedivial Line"

¹⁶ *Ibidem.*

society in Constanța during the first half of twentieth century. The original name of the company is unknown but it is thought that it was founded in 1858. The “Khedivial Mail Steamship & Graving Dock Co.” was formed in 1898 to operate ships and docks owned by various departments of the Egyptian Government, but little is known of the early years of the company or its ships. The new fleet was registered under the British flag and operated passenger and cargo services between Alexandria, Constantinople and Syrian ports and between Suez and Red Sea ports. Later services were extended to Piraeus, Malta, Marseille and Cyprus. P & O Line took control of the company between 1919 and 1924. In 1936 the company was re-formed in Alexandria as “Pharaonic Mail Line” and in 1941 was changed to “Khedivial Mail Line”.

Keywords: Constanța, navigation, trade, privileges, infrastructure.