

PROBLEMA GURILOR DUNĂRII (NOIEMBRIE 1941)

Dr. Alin SPÂNU*

În noiembrie 1941 ministrul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor, Constantin Bușilă¹, a înaintat primului-ministru, mareșalul Ion Antonescu, un material analitic privind Gurile Dunării, ca o cale de navigație primordială în trecut, prezent și viitor. În nota de prezentare, Bușilă a arătat că Dunărea va avea o importanță din ce în ce mai mare, căci „va trebui să devină calea de legătură între Occident și țările Europei centrale, și Marea Neagră spre Orient, pentru toate produsele de schimb între aceste regiuni”². În opinia sa, două erau punctele cărora trebuia să li se acorde o importanță deosebită: Porțile de Fier și Dunărea Maritimă. Studiul a fost întocmit de inginerul Grigore Vasilescu din însărcinarea ministrului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor. Grigore Vasilescu³ era inspector general în Minister, profesor la Școala Politehnică din București și lucrase mulți ani la Comisia Europeană a Dunării (C.E.D.). Pe acest material mareșalul Antonescu a adnotat: „Am dat instrucțiuni să se facă toate studiile necesare pentru ca să putem soluționa provizoriu problema și trece, când va veni momentul, în

*Facultatea de Istorie, Universitatea din București.

¹ Constantin Bușilă (n. 4 mai 1877, Galați - d. 3 februarie 1950, penitenciarul Aiud) a absolvit Școala Națională de Poduri și Șosele din București (1900) și doctoratul la Universitatea din Liege (Belgia). A fost directorul centralei electrice a portului Constanța (1904-1909), director adjunct al Societății de Tramvaie București (1909-1916), profesor la Școala Națională de Poduri și Șosele (1909-1940), secretar general al Ministerului Lucrărilor Publice (1918-1919), administrator delegat al Uzinelor Reșița (din 1924) și președintele Societății Politehnice (1935-1944). A deținut funcția de ministru al Lucrărilor Publice și Comunicațiilor în perioada 12 iulie 1941-6 octombrie 1943, fapt pentru care a fost arestat (18 mai 1945), judecat (6-15 mai 1946) și condamnat la 10 ani închisoare. Pentru mai multe detalii, a se consulta: Tutu George Georgescu, *Inginerul Constantin D. Bușilă*, în „Memoria” nr. 9, septembrie 1993, p. 58-64; Dăescu Ioniță, *Aspecte și viața și activitatea lui Constantin D. Bușilă*, în „Revista de Istorie a Electrotehnicii Românești” vol. 4, nr. 1-2/2018, p. 29-49.

² Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: ANIC), fond Președinția Consiliului de Miniștri (în continuare: PCM), dosar 272/1941, f. 1.

³ Grigore Vasilescu (n. 6 iulie 1894, Călărași-d. 1961, București) a absolvit Școala Națională de Poduri și Șosele din București (1919) și a obținut doctoratul la Academia Comercială din București. Asistent (1931-1937) și profesor titular al cursului „Navigație internă și maritimă” de la Școala Politehnică. În perioada 1940-1945 a elaborat studii privind construcția unei centrale la Porțile de Fier. A publicat mai multe lucrări, între care: *Orientări în problema navigabilității gurilor Dunării*, București, 1927; *Înghețul Dunării și navigația sa maritimă*, București, 1928; *Dunărea internațională și transporturile*, București, 1931; *Căderile de apă ale Dunării și posibilitățile de folosire a energiei lor*, în „Buletinul Societății Politehnice din România” nr. 11-13/1943.

realizarea soluției definitive. Punctul meu de vedere în această privință este cunoscut”⁴.

Problemele principale ale navigației la Gurile Dunării erau reprezentate de Rusia, care dorea un monopol al exporturilor de grâne prin Odessa, și adâncimea fluviului la Sulina. După războiul Crimeii (1853-1856), care s-a încheiat cu înfrângerea Rusiei, Marile Puteri vest-europene au conștientizat pericolul țarist și la tratativele de la Paris (1856) au decis înființarea Comisiei Europene a Dunării⁵ pentru a-și apăra interesele economice. C.E.D. este prezentată pe larg, organizatoric, atribuții, buget, precum și lucrările efectuate de-a lungul timpului în vederea fluidizării traficului naval⁶. Primele lucrări de adâncire sunt disputate între doi englezi – inginerul Charles Hartley⁷ și comandorul T. A. B. Spratt⁸ –, dar în final câștigă primul, care alege o soluție provizorie – „prin scurgere liberă (fără ecluze) a brațului și a gurii Sulina”⁹. În 1856 adâncimea la gura Sulinei era de 2,74 m., însă prin lucrări succesive s-a ajuns la 7,32 m. (1895-1907). Și pe brațul Sulina amenajările de rectificare a albiei și adâncime au condus la o creștere de la 3,12 m. în 1861 la 6,10 m. în 1904, ceea ce s-a reflectat și în traficul fluvial.

În perioada 1907-1921 evenimentele politico-militare nu au mai permis continuarea lucrărilor de menținere/amenajare, ceea ce a dus la

⁴ ANIC, fond PCM, dosar 272/1941, f. 1.

⁵ Pentru mai multe detalii, a se consulta: Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie, suveranitate, cooperare internațională*, Editura Pax Aura Mundi, Galați, 2002.

⁶ Pentru mai multe detalii, a se consulta: Florin Alexandru Duță, *Memoriul din 7 iunie 1857 al inginerului prusac Nobiling, directorul lucrărilor de pe Rin, referitor la ameliorarea navigabilității Gurilor Dunării*, în „Acta Bacoviensis” I, Editura Magic Print, Bacău, 2006, p. 201-206; Ana Petrescu, *Lucrări realizate de către Comisia Europeană a Dunării în lungul Dunării maritime. 1856-1939*, în „Acta Terrae Fogarasiensis” VI, 2017, p. 287-301.

⁷ Charles Hartley (n. 1825-d. 1915) inginer, s-a ocupat de amenajarea portului Plymouth (1848). În Războiul Crimeii (1853-1856) a fost locțiitorul comandantului Corpului de Geniu anglo-turc, după care a fost numit inginer-șef al Comisiei Europene a Dunării (1857-1872) și apoi inginer consultant al Comisiei (1872-1907). Între timp s-a ocupat și de amenajarea Canalului de Suez (1861 și 1884), a portului Odessa (1867) și a deltei fluviului Mississippi (1875).

⁸ Thomas Abel Brimage Spratt (n. 1811-d. 1888) ofițer de marină, hidrograf și geolog. S-a înrolat în marină (1827) fiind avansat locotenent (1841), comandor (1849), căpitan (1855), contraamiral (1872) și viceamiral (1878). A fost comisar al pescuitului irlandez (1866-1873) și parlamentar conservator (1879-1888). Pentru mai multe detalii: Tudose Tatu, *T.A.B. Spratt, primul geograf, hidrograf și cartograf adevărat al Dobrogei, Deltei Dunării și a gurilor ei de vărsare în Marea Neagră*, în „Buletinul Fundației Urechia”, an XX, nr. 23, noiembrie 2022, pp. 159-182.

⁹ ANIC, fond PCM, dosar 272/1941, f. 7.

scăderea adâncimii navigabile. Cu toate eforturile făcute, adâncimea la vărsarea Dunării în Marea Neagră a rămas la 4.57 m. După Primul Război Mondial consultanții au emis tot felul de propuneri, inclusiv amenajarea „sumară”¹⁰ a brațului și gurii Sfântul Gheorghe sau executarea unui canal „de derivație către sud”¹¹.

Prin preluarea de către România a sarcinilor C.E.D. (1938), toate problemele tehnice au revenit Direcției Dunării Maritime, în fruntea căreia a fost numit comandorul Preda Fundățeanu¹². Cedarea Basarabiei către U.R.S.S. (28 iunie 1940) și presiunile noului „vecin” de a fi admis în C.E.D. au dus la oprirea proiectelor aflate în derulare pe brațele Dunării. Imediat după ce România a fost sfârtecătă, conform intereselor celor doi semnatari din pactul Ribbentrop-Molotov, s-a trecut la abordarea altor probleme de interes, inclusiv cea a comunicațiilor. La Viena, între 6 și 12 septembrie 1940, s-a desfășurat o conferință asupra problematicii Comisiei Internaționale a Dunării (C.I.D.), care a consfințit „supremația Germaniei în bazinul dunărean”¹³. Practic, s-a decis desființarea C.I.D. și înființarea unui Consiliu al Dunării Fluviale gestionat de Germania. Pasul următor a fost interesul U.R.S.S. de a domina Dunărea Maritimă, afirmat atât diplomatic, cât și prin forță¹⁴. Între 24 octombrie și 16 noiembrie 1940 la București s-a desfășurat Conferința privind reglementarea navigației pe Dunăre. Chiar în

¹⁰ *Ibidem*, f. 10.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Preda Fundățeanu (n. 14 iulie 1890, Râmnicu-Vâlcea-d. 1 mai 1969, București) a absolvit Școala Militară de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1912), apoi Facultatea de Drept (1919) și doctoratul (1927) la Universitatea din Iași. A fost avansat căpitan (1917), locotenent-comandor (1922), căpitan-comandor (1930), comandor (1936), contraamiral în rezervă (1942) și viceamiral în rezervă (1945). În perioada 1929-1933 a fost adjutant regal atașat principelui Nicolae, directorul școlii Marelui Voievod de Alba-Iulia (1936-1937), atașat militar în Italia (1938-1939) și director al Direcției Dunării Maritime (13 mai 1939-1947). În 1953 a fost arestat și condamnat la 10 ani închisoare, însă în 1956 a fost grațiat și eliberat. Pentru mai multe detalii: Dan Stroescu, *Viceamiralul Preda C. Fundățeanu*, în „Marina Română” nr. 27 (5/1994), pp. 16-17; Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2017, pp. 194-198.

¹³ Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, 2003, p. 195.

¹⁴ Pentru mai multe detalii, a se consulta: Alexandru Ghișa, *România și chestiunea Dunării între Germania și Rusia în secolele XIX și XX*, în *In honorem Ion Șişcanu. Studii de istorie a românilor*, Cahul, 2011, p. 187-196; idem, „Chestiunea Dunării” și *europenitatea României*, în Sorin Liviu Damean, Marusia Cîrstea, Mihaela Damean, Liviu Dindirică (coord.), *Permanențele istoriei. Profesorului Corneliu Mihail Lungu la 70 de ani*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2013, p. 162-182; Gheorghe Tașcă, *Un economist în misiune diplomatică la Berlin (1930-1932). Memorii și însemnări (1924-1949)* vol. II, ediție îngrijită de Ioan Opriș și Alexandra Filotti, Editura Vremea, București, 2021, pp. 345-366.

timpul convorbirilor, la 25/26 octombrie 1940 trupele Armatei Roșii au ocupat ostroavele Daleru Mare și Salangic. A doua zi, 26 octombrie 1940, sunt ocupate insulele Tătaru Mare, Daleru Mic și Maican, iar la 5 noiembrie 1940 insula Limba este cucerită, schimbând astfel și granița stabilită în urma ultimatumului sovietic din 28 iunie 1940. Primul-ministru român, generalul Ion Antonescu, este informat că, la 5 noiembrie 1940, „trupele sovietice îmbarcate pe un șlep și trei vedete au ocupat ostrovul de pe teritoriul român, denumit Șimb, situat între brațele Star-Stambul și Musura din Delta Dunării, aproape de mare. Autoritățile române întrebând despre motivul ocupării ostrovului, li s-a răspuns că aparține Sovietelor”¹⁵. În pofida presiunilor sovietice de a domina Dunărea Maritimă, inclusiv prin solicitarea de retragere a garanțiilor germano-italiene acordate României, cel de-al III-lea Reich rămâne ferm pe poziții. Conferința se va relua tot la București, între 5-21 decembrie 1940, însă rezultatul va fi nul, deoarece U.R.S.S. a stăruit în acceptarea acelorași condiții, neacceptate de celelalte state. La nivel de zvon, preluat de Prefectura Poliției Capitalei din mediile jurnaliștilor străini aflați în Capitală, s-a vehiculat că eșecul conferinței s-a datorat Moscovei, care „a formulat pretenții prea mari în zona Dunării maritime și fluviale. Totodată, Rusia a susținut să fie admisă și Bulgaria în Comisia Dunării”¹⁶.

La nivelul executivului problema Dunării a fost analizată în Consiliul de Cabinet din 27 septembrie 1940. Ministrul de Externe, Mihail Sturdza¹⁷, a prezentat presiunile Uniunii Sovietice la Dunăre: „Domnilor, în partea de Est, Rusia contestă granița noastră, care a fost de la 1877 și până la 1918; canalul Chilia, Stari-Stambul pretinde că acesta nu mai poate purta numele pe care-l poartă și ne trimite o paralelă mai la Sud, care cuprinde aproape o șeptime din debitul de apă al canalului. Inconvenientul ar fi că ni s-ar suprima orice utilizare practică a canalului Chilia și, al doilea, din situația pe care o câștigă prin această nouă graniță prin deplasarea ei cu 5 km mai la Sud, ar fi în stare să ne astupe portul Sulina. În tot cazul, în puține luni, am fi siliți să facem astfel de lucrări pe care nu am fi capabili să le ducem la bun sfârșit. Contestația este numai diplomatică, discuțiunile sunt numai la Moscova; pentru prima oară, pe ziua de ieri, s-au tras focuri de tun, nu

¹⁵ ANIC, fond Președinția Consiliului de Miniștri-Cabinetul Militar (în continuare: PCM-CM), dosar 113/1940, f. 225.

¹⁶ *Ibidem*, f. 772.

¹⁷ Mihail R. Sturdza (n. 28 august 1886, Târgu-Ocna-d. 5 februarie 1980, Madrid), a urmat studii de drept la Iași și a obținut un doctorat în drept internațional. Devine diplomat de carieră (1913-1939) și ministru de externe în guvernul Antonescu (septembrie-decembrie 1940).

numai de armă, să captureze o șalupă românească”¹⁸. Discuția este continuată de primul-ministru, generalul Ion Antonescu, care extinde discuția cu obiectivele sovietice și nu omite lipsurile autohtone pe acest palier: „Punctul nevralgic rămâne cel rusesc. Rusia încearcă două mari manevre. Prima este aceea de a pătrunde în Comisia Internațională, adică în regimul internațional al Dunării până la Bratislava. Știți că sub trecutul regim Comisiunea Europeană îngăduia Rusiei să vină numai până la Brăila. Chestiunea aceasta a început în 1856, în urma Tratatului de la Paris, și a trecut prin diferite faze corespunzătoare pozițiilor internaționale pe care le-a avut Rusia față de Europa. Bineînțeles că noi ne opunem la aceasta, fiindcă n-avem nici un interes ca să introducem Rusia în raza Dunării românești de la Mare până la Severin. Am alarmat în această privință și pe Germania, fiindcă nici ea n-are interes ca Rusia să se întindă în această parte. O a doua latură a chestiunii, care se leagă cu cea dintâi, este că vor să ne scoată cu desăvârșire, să ne ia posibilitatea de a mai naviga pe canalul Chilia. Dacă ieșim din canalul Chilia, atunci ieșirea la Marea Neagră a țării noastre este aproape compromisă. (...) Am convocat pe marinari, pentru că nu suntem organizați la Dunăre, spre rușinea noastră. Rusia este organizată mai bine decât românii, în scurtă vreme. Am găsit Armata în aceeași stare de dezorganizare ca și Statul. Am dat dispoziții să se facă o lucrare în sensul colaborării între Marină și Corpul II Armată, care are răspunderea militară a Dobrogei”¹⁹. Subiectul va fi reluat la 4 decembrie 1940, tot într-o ședință a Consiliului de Cabinet, unde premierul va expune, pe larg, cum a reușit să obțină sprijinul Germaniei contra U.R.S.S. la gurile Dunării: „M-am găsit, la un moment dat, într-o situație dezastruoasă pentru Neamul Românesc, unică în istoria noastră: aproape pierdusem chiar lupta, atunci când rușii voiau să ne impună condominiu la Dunărea maritimă și, ca rezultat, trebuia să suportăm toate riscurile spirituale și, în special, toate umilințele flotei rusești. Ar fi avut dreptul să vină până la Brăila. Am luat atunci hotărârea eroică, pe care am anunțat-o și Germaniei, prin Pella, și Italiei, că eu, lăsat singur în fața Rusiei, nu iscălesc. G-ralul Antonescu nu iscălește, întâmplă-se orice s-o întâmpla. Aceasta a redresat nițel atitudinea și, când m-am dus la Berlin, vorbind cu Führerul, acesta s-a întors către Ribbentrop, pentru ca a doua zi să mi se comunice că Ribbentrop a dat instrucțiuni că Germania nu abandonează România și a spus lui Clodius să dea imediat instrucțiuni în sensul de a ajuta România. Consecințele s-au văzut: pe două din marile

¹⁸ *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea Ion Antonescu, vol. I (septembrie-decembrie 1940)*, ediție de documente întocmită de Marcel-Dumitru Ciucă, Aurelian Teodorescu, Bogdan-Florin Popovici, București, 1997, p. 95.

¹⁹ *Ibidem*, p. 96.

puncte Rusia cedează. Se tratează, și Rusia ocolește tratativele exacte în această privință. Azi nu mai ne găsim singuri în fața rușilor și acesta este un punct câștigat”²⁰.

Războiul de Reîntregire, declanșat la 22 iunie 1941, a eliberat Basarabia și Bucovina de nord, astfel că Delta Dunării a revenit integral în administrația românească. Războiul – mai ales bombardamentele aeriene și minele lansate de sovietici – au îngreunat lucrările de adâncire a șenalului, iar adâncimea a scăzut de la 7,33 m (iunie 1941) la 5,49 m. (octombrie 1941). Tema circulației pe Dunărea Maritimă va fi reluată la 22 iulie 1941, într-o ședință a Consiliului de Miniștri prezidată de vice-premierul Mihai Antonescu, unde contraamiralul în rezervă Nicolae Păiș²¹, subsecretar de Stat al Marinei, a expus situația după eliberarea Basarabiei: „Domnule președinte, o dată cu ocuparea Sudului Basarabiei, se pune și chestiunea navigației de-a lungul Canalului Chilia. Vom avea două curse pe zi între Brăila-Galați-Reni-Ismail-Chilia și Vâlcov. În curând, vor reîncepe și lucrările de dragare a canalului. (...) A doua chestiune este referitoare la circulația pe Dunărea maritimă. Va trebui să începem să dragăm brațul Sulina. Avem trei drage, pe care le-am salvat, însă avem nevoie de aviație de vânătoare la Tulcea, ca să ne apere de atacurile aviației sovietice. Într-adevăr, dacă o dragă este lovită de bombe și scufundată pe canalul navigabil, s-a terminat cu desăvârșire cu navigația pe canal”²².

Inginerul Vasilescu are, din motive neclare, un dinte împotriva conducerii Direcției Dunării Maritime, astfel încât personalul este caracterizat că „nu este deloc pregătit pentru a înfrunta problemele grele, tehnice, ce se pot pune în curând”²³. El propune trei tipuri de proiecte care să mențină navigabilitatea la Gurile Dunării: cu soluționare definitivă, provizorie și semipermanentă. Studiul se încheie cu „Sugestii pentru viitor”, în care autorul anticipează că schimburile economice pe Dunăre „se vor intensifica prin pătrunderea sferei de influență europeană în Rusia și Asia

²⁰ *Ibidem*, p. 552.

²¹ Nicolae Păiș (n. 11 iulie 1886, București-d.18 septembrie 1952, penitenciarul Sighet) a absolvit Școala Militară de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1907), Școala Navală (1914), Școala de Război a Marinei franceze (1920) și Facultatea de Drept (1919). Din decembrie 1937 directorul Marinei Comerciale, subsecretar de stat în Ministerul Aerului și Marinei (mai-iulie 1940), ministrul Aerului și Marinei (iulie-septembrie 1940) și subsecretar de stat al Marinei din Ministerul Apărării (1 aprilie 1941-19 februarie 1943). Pentru mai multe detalii a se consulta: Marian Moșneagu, *op. cit.*, pp. 408-411.

²² *Stenogramele ședințelor Consiliului de Miniștri. Guvernarea Ion Antonescu, vol. IV (iulie-septembrie 1941)*, ediție de documente întocmită de Marcel-Dumitru Ciucă, Maria Ignat, București, 2000, p. 179.

²³ ANIC, fond PCM, dosar 272/1941, f. 14.

limitrofă Mării Negre și Mării Mediterane”²⁴. Un punct de vedere profesionist și extrem de corect care, nu peste mulți ani, se va transforma în realitate.

Anexa

Notă privitoare la Gurile Dunării

organizarea trecută; organizarea actuală; lucrări din trecut și rezultate; proiecte de lucrări; situația actuală; sugestii pentru viitor²⁵

Gurile Dunării au fost de la începutul veacului trecut drumul natural prin care cerealele românești și moldovenești luau calea Mării și prin aceasta concureau serios exportul cerealelor rusești, ce se făcea prin Odessa. Dacă sub suzeranitatea turcă s-au executat oarecari lucrări de sporire a adâncimii navigabile la gura Sulinei – prin batere de șiruri de piloți, între care se trăgeau anumite drăgi (grape mari), cu ajutorul remorcherelor, pentru scormonirea și punerea în mișcare a materialului depus peste bară –, rușii au căutat tot timpul să pună stăpânire pe Gurile Dunării și, în orice caz, să împiedice navigația, atât în șenalul de acces la Mare, cât și pe brațele fluviului, scufundând șlepuri pline cu piatră.

Pentru a pune exportul dunărean în măsură să contribuie la satisfacerea nevoilor țărilor occidentale, Rusia a fost gonită de la aceste Guri în urma războiului Crimeii și a Tratatului de la Paris (1856). Prin acest Tratat a luat ființă Comisia Europeană a Dunării, căreia i s-a dat la început un mandat temporar (de 2 ani), pentru a pune în stare de navigabilitate porțiunea de Dunăre din aval de Isaccea și părțile de Mare înconjurătoare guri brațului navigabil, mandat ce i-a fost treptat prelungit până în zilele noastre, întinzându-se, totodată, și zona de activitate a Comisiei, de la Isaccea și până la Brăila, adică în tot lungul Sectorului Maritim al Dunării.

A. Organizarea în trecut

Ca organism politic internațional, Comisia Europeană a Dunării a fost alcătuită din reuniunea delegaților plenipotențari ai fiecărei țări reprezentate în Comisie, țări care aveau interese însemnate la Gurile Dunării. Înainte de precedentul război mondial, aceste țări erau: Austro-Ungaria, Franța, Germania, Italia, Marea Britanie, România (de la 1878), Rusia și Turcia. După Tratatul de la Paris (1919-1920) au rămas reprezentate numai: Franța, Italia, Marea Britanie și România. Sediul Comisiei Europene a Dunării a fost totdeauna la Galați. Comisia și-a exercitat mandatul prin câteva Servicii și anume (situația dinaintea modificării Statutului C.E.D. din 1919):

²⁴ *Ibidem*, f. 16.

²⁵ Textul a fost actualizat, tacit, ortografic, ortoepic și în punctuație.

1. Serviciul Secretariatului General;
 2. Serviciul Contabilității Generale. Ambele aceste Servicii aveau sediul la Galați și consumau aproximativ 7% din bugetul C.E.D.
 3. Serviciul Inspectoratului de Navigație; avea sediul la Tulcea, se ocupa cu aplicarea regulamentelor de navigație pe fluviu și conducea serviciul de pilotaj fluvial.
 4. Serviciul Căpităniei de Port, cu sediul la Sulina; se ocupa cu aplicarea regulamentelor de navigație în șenalul de intrare la Mare și în portul Sulina; conduce serviciul de pilotaj maritim.
 5. Serviciul Casei de Navigație, cu sediul la Sulina; se ocupa cu perceperea taxelor de navigație.
 6. Serviciul Spitalelor, cu sediul la Sulina; celelalte consultații medicale se dădeau în anumite spitale, la Tulcea și Galați.
- Serviciile de la punctul 3 până la punctul 6 inclusiv, consumau împreună aproximativ 26% din bugetul general al C.E.D.
7. Serviciul Tehnic, se ocupa cu întreținerea lucrărilor, cu studierea proiectelor și cu executarea proiectelor noi; consuma aprox. 55% din veniturile totale ale C.E.D. și, în plus, o foarte mare parte din împrumuturile făcute pentru lucrările mari.

8. „Diverse”, cărora se aloca aprox. 12% din venitul bugetar.

Veniturile C.E.D. se datorau taxelor percepute pe vase care, în ultima vreme, se ridicau la 3,70 franci aur pe tona de registru. Se vede, din cele ce preced, că Serviciul Tehnic consuma majoritatea veniturilor bugetare, fapt ce arată rolul deosebit al acestui Serviciu în activitatea Comisiei, ceea ce este natural dacă se are în vedere că Serviciul Tehnic se confundă cu însăși rațiunea de existență a Comisiei Europene.

De două ori pe an delegații plenipotențieri ai C.E.D. se întruneau în sesiuni plenare ordinare la Galați, pentru a rezolva toate problemele ce se puneau în exercitarea mandatului Comisiei. Urmărirea executării hotărârilor ce erau luate de Comisie în sesiunile plenare era făcută de delegații supleanți, care în majoritatea cazurilor erau consulii la Galați ai țărilor respective.

B. Organizarea în prezent

Prin Aranjamentul de la Sinaia, de la 18 august 1938, ratificat de România la 30 martie 1939, Comisia Europeană a Dunării a fost depozată de o parte din atribuțiile sale, care au trecut asupra României, ca fiind țară suverană pe întinsul Dunării Maritime. Comisia rămâne ca instrument politic, internațional, în alcătuirea ei dinainte de Acord, cu deosebirea că în constituirea ei intră, de la acea dată, și Germania.

România (Direcția Marinei Comerciale) face poliția de navigație și întocmește proiectele de regulamente de navigație, pe care le supune aprobării C.E.D. Serviciile sanitare trec asupra guvernului român.

Serviciul Tehnic al Comisiei, precum și Serviciul Încasări de taxe (Casa de Navigație), trec asupra Direcției Dunării Maritime, organ înființat prin Aranjamentul de la Sinaia și care este, așadar, moștenitoarea organelor tehnice ale C.E.D. Aranjamentul de la Sinaia prevede că nici un proiect de lucrări nu va putea fi executat, decât dacă are votul favorabil al delegatului român în C.E.D. Comisia își păstrează Serviciul Secretariatului General. Direcția Dunării Maritime, având un buget autonom, s-a înființat și a rămas în cadrul Administrației Comerciale P.C.A. de la 12 mai 1939 până la 16 iunie 1941, când a trecut la Subsecretariatul de Stat al Marinei.

C. Lucrări din trecut și rezultate obținute

După studii îndelungate și discuții aprinse în jurul soluțiilor tehnice posibile, susținute în contradictoriu de către genialul inginer englez Charles Hartley, pe atunci șef al Serviciului Tehnic al C.E.D., care era partizanul amenajării brațului Sf. Gheorghe, și comandorul de marină Spratt, un eminent hidrograf al Marinei Regale britanice, se hotărăște să se înfăptuiască soluția amenajării provizorie, prin scurgere liberă (fără ecluze) a brațului și a gurii Sulina, care prezenta la gură (peste bară) adâncimea navigabilă naturală cea mai mare (2,74 m.) și care, fiind cel mai mic dintre cele trei brațe principale ale Dunării, putea fi îmbunătățit prin lucrări mai puțin costisitoare.

Lucrările de la gură, executate între anii 1858 și 1862, pentru îmbunătățirea șenalului la Mare, au constat din diguri convergente prin care se prelungeau malurile naturale ale Dunării până peste bară, pentru ca viteza mult sporită a masei fluviale, obligată să se scurgă cu viteză crescândă printre digurile executate, să erodeze albia și să asigure adâncimea navigabilă. De la adâncimea naturală de 2,74 m. existentă în 1856 la gura Sulinei în Mare s-a trecut la 5,18 m. în 1865, la 5,87 m. în 1871, la 6,25 m. în 1879 și la 7,32 m. în 1895 (această ultimă adâncime s-a obținut și cu concursul dragajelor), adâncime care s-a menținut (cu foarte mici excepții) până în anul 1907. Pe brațul Sulina s-au făcut lucrări însemnate de adâncire și de rectificare a albiei între anii 1868 și 1902. Brațul a fost scurtat cu aproape 20 km. Malurile au fost pereate pe mari întinderi; de la 3,12 m. în 1861 adâncimea a crescut pe braț la 4,11 m. în 1872, la 5,10 m. în 1888 și la 6,10 m. în 1904.

S-au făcut diguri repartitoare la punctele de separarea brațelor (Ceatalul Ismail și Ceatalul Sf. Gheorghe), prevăzute cu faruri de semnalizare. Un far mare și o serie de faruri mici, de categorii diferite au

fost instalate la Sulina pentru semnalizarea gurii de intrare. Un far de atenție a fost așezat pe stânca de la Tulcea și câte un far puternic la gura brațului Sf. Gheorghe și la insula Șerpilor. Geamanduri au fost așezate pentru jalonarea șenalului de intrare la Mare și în punctele critice ale fluviului, până la Brăila. În plus, s-au construit ateliere, cheiuri, șosele, spitale și locuințe pentru funcționari, la Sulina; locuințe și birouri la Tulcea; un palat administrativ la Galați etc. și totodată Comisia și-a alcătuit un însemnat parc de vase. Se vede, deci, că activitatea Comisiei Europene, în prima jumătate de veac, care alcătuiește prima perioadă a existenței sale, a fost prodigioasă, iar rezultatele au fost foarte mulțumitoare, ceea ce a produs o mare dezvoltare a comerțului dunărean.

Între anii 1907, când adâncimea navigabilă a scăzut simțitor la Mare, și anul 1921, când Comisia Europeană s-a decis să prelungească digurile peste noua bară ce se formase, a fost o perioadă de mari greutate. Adâncimea navigabilă la gură nu a mai putut fi menținută la 7,32 m. (24 picioare engleze), deși se dispunea de trei drăgi puternice, cu care s-au făcut dragaje masive (în mediu 600.000 m³/an). Bara ce înconjură gura Sulinei s-a dezvoltat considerabil în această perioadă, iar războiul balcanic (1912-1913) și războiul mondial (1914-1918) au alcătuit piedici foarte mari în calea întreținerii adâncimii navigabile și, totodată, a întreținerii Comisiei Europene însăși. Trebuie să menționăm și faptul că debitul brațului Sulina a crescut din 1856 până în 1907 de la 7% la 12% din totalul apelor Dunării, datorită tăierii coturilor brațului Sulina, care a sporit considerabil cantitatea de aluviuni purtate de apele acestui braț la Mare.

În anul 1921 se începe a III-a perioadă din activitatea C.E.D., care a durat până în 1930 inclusiv. În perioada 1922-1926 (după părerile exprimate de un comitet de ingineri consultanți convocat de Comisia Europeană la Galați și Sulina, în anul 1921) s-au executat un prim lot de diguri noi, în prelungirea digurilor vechi, la gura Sulinei, pentru a trece albia fluviului peste bară și s-au dragat cantități considerabile (numai în anul 1925 s-au dragat 2.150.000 m.c. la gura Sulinei), pentru a ajuta curentul apei să-și sape albia normală între digurile noi. În ciuda acestor eforturi, adâncimea navigabilă în șenalul de intrare la Mare a scăzut timp îndelungat până la 4,57 m. (14 picioare engleze).

În anul 1926 C.E.D. a întrunit din nou la Sulina comitetul inginerilor consultanți și, în urma părerilor exprimate, digurile au continuat a fi prelungite până în anul 1930, lungimea lor cumulată ajungând la 5.283 m. (adică aprox. 2.640 m. lungime dublă de diguri). Trebuie menționat că acest ultim comitet de ingineri consultanți a preconizat curbarea către Sud a digurilor ce aveau să se mai construiască la gura Sulinei, pentru a îndepărta,

cât mai mult posibil, de vărsarea brațului Vechiul Stambul, gura de intrare a brațului Sulina. Dragajele aveau să fie continuate, în mod activ, concomitent cu prelungirea digurilor noi. O mare dezamăgire cuprinsese toată lumea, inclusiv o parte din elementele tehnice ale C.E.D. prin constatarea zădărniciilor marilor eforturi ce se făcuseră.

Cu anul 1931 începe cea de-a IV-a perioadă din existența Comisiei Europene a Dunării, care avea să se termine cu Acordul de la Sinaia din 1938, pus în aplicare în cursul anului 1939. În acest răstimp, Comisia, alarmată de situația din ce în ce mai grea a condițiilor de navigabilitate la gura Sulinei, ce se părea că aveau să conducă la o catastrofă datorită dezvoltării prodigioase a deltei brațului Chilia, convoacă în repetate rânduri comitetul de ingineri consultanți, când la Sulina, când în străinătate. Comitetul se fixează la un moment dat (1932) la soluția executării unui canal de derivație către Sud de gura Sulinei. Comisia, în 1934, impresionată de rezultatul unei anchete făcută de inspectorul său de navigație, înclină serios către amenajarea sumară a brațului și gurii Sf. Gheorghe.

Comitetele de ingineri consultanți întrunite ulterior (1934, 1936, 1937, 1938) se mențin la ideea canalului de derivație către sud, cu diferența că urgența executării acestei soluții este exprimată ca fiind tot mai puțin imperioasă. Ultimele comitete au recomandat cu căldură cumpărarea unei noi drăgi pentru menținerea în stare de navigabilitate a șenalului de la gură. La această nedeterminare a comitetului de ingineri consultanți s-au adăugat greutatea foarte mare pe care Comisia le-a întâmpinat pentru contractarea unui împrumut, în străinătate, pentru executarea lucrărilor noi, împrumut ce trebuia garantat de statele reprezentate în Comisie. Garanția oficială nu a mai fost acordată de guvernele străine, ca în trecut, și băncile nu s-au mai arătat dispuse să acorde credite. Singură, România s-a arătat dispusă să acorde partea sa de contribuție și chiar să o sporească. Se ajunsese, în acest chip, la un punct mort. În plus, serioase dificultăți politice se iviseră prin cererea insistentă a Germaniei și Greciei de a intra în alcătuirea Comisiei Europene a Dunării.

România cerea tot mai insistent puterilor reprezentate în Comisie (Franța, Italia și Marea Britanie) să-și îndeplinească obligațiile ce decurgeau din tratate, pentru ca C.E.D. să poată executa lucrările noi, care aveau să asigure pentru mulți ani ieșirea la Mare. Sarcinile deosebite ce aveau de suportat aceste state pentru pregătirile de război și, în genere, atmosfera încărcată ce domnea în Europa în anul 1938 dar, mai cu deosebire, cererea ce ne adresa, insistent, Germania, în același an, de a denunța și noi Statutul Dunării și a colabora cu celelalte state limitrofe fluviului într-o comisie riverană ce trebuia să ia ființă, au convins și pe celelalte state componente al

Comisiei Europene a Dunării să treacă o parte însemnată din prerogativele acestei Comisii asupra României care, ca putere teritorială, era cea mai îndreptăţită să le exercite. Cu această hotărâre, care s-a tradus în fapt prin Aranjamentul de la Sinaia de la 18 august 1938, rămânea nesatisfăcută numai cererea Germaniei de a intra în alcătuirea Comisiei Europene a Dunării. Ea a devenit fapt împlinit prin Acordul de la Bucureşti de la 1 martie 1939. Aranjamentul de la Sinaia şi Acordul de la Bucureşti au intrat în vigoare la 13 mai 1939, în urma ratificării lor de puterile alcătuitoare ale Comisiei Europene a Dunării.

De la această dată se începe cea de-a V-a perioadă a existenţei Comisiei Europene a Dunării. Direcţia Dunării Maritime, prevăzută în Aranjamentul de la Sinaia, ia fiinţă prin Legea din 12 mai 1939; prin Decretul-Lege din 13 mai 1939 comandorul adjutant Fundăţeanu Preda se numeşte director special al acestei Direcţii care, conform art. 5 din Aranjament, avea să fie însărcinată cu „elaborarea proiectelor de lucrări pe Dunărea Maritimă şi la Gurile ei şi cu executarea lor, cu perceperea taxelor şi cu gestiunea produsului lor”. Întregul Serviciu Tehnic al C.E.D. trece, aşadar, asupra noii Direcţii, care are un buget autonom, bazat pe produsul taxelor percepute pe vasele ce intră în Dunăre la încărcare.

Pentru raţiuni inexplicabile, Direcţia care a fiinţat la început la Galaţi, s-a mutat la Bucureşti. Grijă imediată a fost menţinerea adâncimii în şenalul de acces la Mare şi, în general, întreţinerea şenalului navigabil până la Brăila. Lipsa de personal tehnic a obligat Direcţia Dunării Maritime (condusă de ofiţeri de marină) să se adreseze Direcţiei Speciale de Studii P.C.A. pentru a face ridicările pe teren necesare studierii şi întocmirii unui proiect de amenajare a braţului şi gurii Sf. Gheorghe pentru navigaţie. Aceste ridicări au fost terminate în cursul anului 1940. Menţionăm că, la 29 iunie 1940, Basarabia a fost cedată prin forţă U.R.S.S., astfel că braţul Chilia şi delta sa secundară au fost cotate de ruşi, care redevin riverani la gurile Dunării. Trebuie să încheiem aici cu a V-a perioadă din viaţa Comisiei Europene a Dunării.

U.R.S.S. a cerut imediată convocare a unei conferinţe pentru intrarea sa în Comisia Europeană. Urmând exemplul Germaniei, care înlăturase Franţa şi Marea Britanie din viitoarea Comisie riverană ce avea să ia locul Comisiei Internaţionale a Dunării şi în compunerea căreia nu aveau să intre (precum indică însăşi denumirea Comisiei) decât numai ţările limitrofe fluviului, U.R.S.S. cerea ca în compunerea Comisiei Europene a Dunării să facă parte numai România şi U.R.S.S., cu excluderea, aşadar, a Puterilor Axei. Şedinţelor Conferinţei, ţinute la Bucureşti, le-au urmat discuţii cu experţi la Moscova şi lucrările s-au trăgănat fără a se fi luat vreo hotărâre,

înainte ca mersul armelor să respingă, *de plano*, propunerile absurde ale U.R.S.S., care tindeau să ducă la compromiterea navigației la Gurile Dunării și la aservirea economică a țării noastre.

În urma războiului dezrobitor și a nimicirii comunismului, Basarabia fiind legată iarăși de Patria românismului, se revine la situația de după ratificarea Aranjamentului de la Sinaia și a acordului de la București, iar prin Pacea ce se va încheia se va sfârși o altă perioadă de existență a Comisiei Europene a Dunării.

De la începutul războiului orașul și gura brațului Sulina au fost obiect de bombardare intensă din partea aviației U.R.S.S. Baraje de mine au fost așezate pentru a împiedica intrarea vaselor inamice în Dunăre. În consecință, lucrările de întreținere a șenalului de acces la Mare au încetat. Adâncimea navigabilă, care era de 7,33 m. (24 picioare engleze) la 15 iunie 1941 a scăzut în răstimp la 5,49 m. (18 picioare engleze), constatate în ziua de 31 octombrie 1941 când s-au reluat dragajele.

Ridicări hidrografice în Baia Musura, care desparte gura Sulina de gura brațului Vechiul Stambul, nu s-au mai putut face de la ocuparea Basarabiei de către U.R.S.S., astfel că surprize neplăcute sunt posibile în urma apelor mari ale Dunării din ultimii doi ani, care trebuie să fi produs noi înnisipări în această baie.

Digurile noi de la gura Sulinei, care depășiseră la instalarea Direcției Dunării Maritime 4000 m. lungime dublă nu s-au mai putut prelungi sensibil, astfel încât bancul ce se formase în prelungirea gurii încă din toamna anului trecut s-a dezvoltat și împiedică navigația, vasele trebuind să-l evite pe la Nord. Veniturile Direcției Dunării Maritime au sistat o dată cu intrarea în război a României, vasele de comerț nemaicirculând pe Dunăre.

Așadar, începuturile activității românești la Gurile Dunării, prin Direcția Dunării Maritime, au fost izbite de piedici serioase, care ne împiedică de a trage concluzii bazate pe fapte asupra activității acestei Direcții. Trebuie, totuși, menționat că personalul de conducere al acestei Direcții (doi comandori de marină) nu este deloc pregătit pentru a înfrunta problemele grele, tehnice, ce se pot pune în curând și, uneori, în mod cu totul intempestiv. O dovadă este însărcinarea dată Direcției de Studii P.C.A. pentru facerea ridicărilor de teren și întocmirea proiectului de amenajare pentru navigație a brațului și gurii Sf. Gheorghe. Singurul inginer care există, cu grad de subdirector în această Direcție, este ocupat cu lucrările de întreținere. Trebuie luate serioase măsuri pentru a nu ajunge la compromiterea navigației prin bararea ieșirii la Mare și pentru aceasta se

impune instalarea în fruntea acestei Direcții, cu caracter eminemente tehnic, a unui inginer specializat în lucrări hidraulice.

D. Proiecte de lucrări

Proiectele de lucrări pentru asigurarea navigabilității la Gurile Dunării se pot categorisi în trei clase:

1. Proiecte cu caracter de soluționare definitivă

Dintre acestea a rămas cel asupra căruia s-a înfăptuit o cvasiunanimitate de păreri și anume „Amenajarea prin scurgere liberă a brațului și gurii Sf. Gheorghe”. Brațul Chilia prezintă mari ușurințe pe porțiunea fluvială, însă cere învingerea de greutate foarte mari pentru întreținerea șenalului la Mare. Brațul Sulina își are gura la Mare sub continua amenințare a înaintării, către Sud, a deltei secundare a Chiliei.

2. Proiecte cu caracter de soluționare provizorie

Dintre acestea continuă a fi cea mai apreciată de forurile tehnice ale C.E.D. soluția canalului de derivație către Sud de gura Sulinei. Personal, socot că este o soluție nerațională și de durată prea scurtă pentru a merita să fie executată.

3. Proiecte cu caracter de soluționare semipermanentă

Socot că cel mai meritos în această clasă este „Transformarea brațului Sulina în canal maritim, cu executarea concomitentă a canalului de derivație către Sud de gura Sulinei”. Pentru descrierea caracteristicilor celorlalte soluții propuse, alătur la prezenta un exemplar din lucrarea subsemnatului, intitulată „Gurile Dunării” și o broșură „Asigurarea navigabilității Gurilor Dunării prin transformarea brațului Sulina în canal maritim”.

E. Sugestii pentru viitor

Forma politică, viitoare, a administrației Gurilor Dunării nu poate fi încă precizată. Se poate, totuși, întrevăde că schimbările prin Gurile Dunării se vor intensifica prin pătrunderea sferei de influență europeană în Rusia și Asia limitrofă Mării Negre și Mării Mediterane.

România, asupra căreia cade sarcina întreținerii Gurilor Dunării, și-a asumat o răspundere foarte grea, nu numai față de propria sa viață economică, dar față de toate țările interesate la navigația dunăreană. Această răspundere a fost preluată de la Comisia Europeană a Dunării în momentul în care complexul de factori naturali la gura Sulinei creează o situație critică pentru menținerea navigabilității în această gură. În consecință, trebuie făcute toate eforturile pentru ca studiarea și proiectarea „Amenajării brațului Sf. Gheorghe prin scurgere liberă” să fie terminate cât mai curând.

Concomitent, cred că este necesar să se studieze complet și să se proiecteze „Transformarea brațului Sulina în canal maritim”, așa precum a afirmat Consiliul Tehnic Superior în anul 1934, fără a se fi făcut încă nimic

în această direcție până în prezent. Pentru înfăptuirea acestui program Direcția Dunării Maritime trebuie reorganizată, astfel încât să dispună de personalul tehnic competent, de conducere, de studii, proiectare și executare de lucrări, pentru a-și putea îndeplini menirea în modul cel mai corect și mai repede posibil. Fondurile necesare trebuie să-i fie puse la dispoziție în cel mai scurt timp, căci nimeni nu poate prevedea sosirea momentului fatal, când navigația ar putea fi radical împiedicată la gura Sulinei. Consecințele unei asemenea stări ar fi nu numai dezastruoase pentru economia noastră națională, dar și pentru creditul corpului nostru tehnic și, în general, pentru prestigiul Țării. Fără îndoială că ni s-ar lua posibilitățile ce ni se cuvin ca țară suverană la Gurile Dunării, posibilități în posedarea cărora am intrat de abia de doi ani.

Prin felul în care este alcătuit personalul de conducere al Direcției Dunării Maritime și prin mijloacele tehnice și financiare de care această Direcție dispune în prezent, se lasă a se întrevede că nu este încă limpede, în mintea noastră, deosebit de greaua răspundere ce apasă pe umerii Țării noastre, în calitatea ei de păstrătoare a navigabilității la Gurile Dunării.

8 Noiembrie 1941

inginer inspector general
/ss/ Grigore Vasilescu

(Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de
Miniștri, dosar 272/1941, ff. 2-17)

THE PROBLEM OF THE DANUBE MOUTHS
(NOVEMBER 1941)
-abstract-

Key Words: Danube, channels, Sulina, navigation, problems.

In November 1941, the Minister of Public Works and Communications sent the Prime Minister a material on the mouths of the Danube. He highlighted the importance of navigation on the maritime Danube, the establishment of the European Danube Commission, the works carried out to improve traffic, and concluded with suggestions for the future. The author, Engr. Grigore Vasilescu anticipated that economic exchanges „will intensify through the penetration of European sphere of influence in Russia and Asia bordering the Black Sea and the Mediterranean Sea”.