

PUNCTE DE VEDERE PRIVIND NAVIGAȚIA PE DUNĂRE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Dr. Ion GIURCĂ*

Războiul Crimeii (1853-1856) a marcat înfrângerea militară a Rusiei, ale cărei consecințe nu au fost atât de dramatice așa cum se încearcă a se prezenta în diferite lucrări. Prevederile Tratatului de Pace de la Paris din martie 1856 fiind eludate în mare măsură cu acordul tacit al celor care l-au impus, astfel că doar peste 22 de ani Rusia revenea la statutul de mareputere și stăpânitoare a Mării Negre.

Tratatul de Pace de la Paris a reglementat problema navigației pe Dunăre, a prevăzut înființarea Comisiei Europene a Dunării, al cărei scop declarat a fost: „*determinarea lucrărilor care trebuiesc făcute pentru a face să dispară obstacolele dintre Galați și mare*”¹.

Comisia Europeană a Dunării are meritul de a fi rezolvat problema navigației pe Brațul Sulina, supus unor lucrări hidrotehnice concepute și coordonate de către Sir Charles A. Hartley, care au constatat în realizarea a „*două diguri paralele, așezate sub formă de pâlnie convergentă spre mare*”, soluție considerată ingenioasă, care a avut ca rezultat de moment „*Adâncimile minime la bară au crescut în primul an de la 9 picioare engleze, (2,75 m), cât era starea naturală a Dunării, la 16 picioare în anii următori și la 20 și ¼ picioare și s-au menținut peste 30 de ani*”².

Ce s-a întâmplat după acea dată este problema care a generat discuții asupra corectitudinii soluției lui C.A. Hartley, care a fost, în cele din urmă, criticat pentru soluția adoptată, în condițiile în care costurile de întreținere a canalului artificial erau ridicate, iar mijloacele tehnice la dispoziție nu erau suficiente și capabile să asigure condițiile de navigație promise, așteptate, necesare și dorite de către companiile de navigație din țări europene occidentale, preocupate în principal de obținerea unor profituri cât mai mari, având o disponibilitate limitată de a contribui financiar la asigurarea condițiilor de navigație, lăsând totul în seama CED, organizație care s-a dovedit incapabilă să rezolve problemele curente în legătură cu navigația.

* Universitatea Hyperion din București.

¹ Corneliu Motoc, *Istoria Comisiei Europene a Dunării*, în „*Historia*”, <https://historia.ro/general>

² Cristian Caleba, *Sulina, file de poveste. O scurtă biografie a lui Charles A. Hartley. Primele lucrări pentru CED*, în „*Ziua de Constanța*”, 29 iulie 2021.



Sir Charles A. Hartley

Sursa:

https://ro.wikipedia.org/wiki/Charles_Hartley

Prima conflagrație mondială a secolului al XX-lea a complicat mult situația navigației pe Brațul Sulina, mai ales după ce în decembrie 1916 CED și-a mutat sediul de la Galați la Odesa, de unde a revenit spre sfârșitul anului 1918, reluându-și formal activitatea. Formal, fiindcă la Dunărea Inferioară se constituise Comisia Interaliată a Dunării (CID), preocupată mai mult de logistica transporturilor pe fluviu a materialelor necesare trupelor care înaintaseră de la Salonic spre Belgrad și Giurgiu, au ajuns în spațiul românesc, de unde au declanșat operații militare spre Odesa, iar mai târziu, în vara anului 1919, spre Budapesta, în care rolul principal a revenit armatei române.

Ineficiența CID, în formula și atribuțiile stabilite în toamna anului 1918, a determinat ca la Conferința de Pace de la Paris, în cadrul Tratatului de Pace cu Germania, semnat la Versailles la 28 iunie 1919, să se prevadă înființarea Comisiei Internaționale a Dunării, cu responsabilități în privința asigurării navigației pe fluviu, taxelor și amenajărilor portuare, cât și a gestionării sectorului Porțile de Fier, aflat în responsabilitatea Ungariei începând cu anul 1896.

Era evident că CED avea, organizatoric, un concurent cu atribuții mai mult de natură geopolitică decât tehnice, așa cum fusese stabilit la constituirea organizației.

Perioada 1916-1920 a fost una în care preocuparea pentru asigurarea condițiilor de navigație pe Brațul Sulina s-a diminuat aproape total, centrul de greutate al navigației pe Dunărea Maritimă devenind Brațul Chilia și delta formată de acest braț, având ca principală cale de navigație Starîi Smbul, care în mod natural asigura condiții de navigație mai bune decât Brațul Sulina și canalul artificial realizat în Marea Neagră.

Prin urmare, după 1920 au apărut numeroase discuții în legătură cu oportunitatea soluției C.A. Hartley. În anul 1924, C. Irimescu prezenta concepția inginerului Ion G. Vidrașcu, cunoscut în epocă pentru

preocupările sale în domeniul navigației pe Dunăre în general, pe Brațul Sulina în special, în legătură cu valorificarea portului Constanța.

Problema principală aflată în atenția lui Ion G. Vidrașcu era în legătură cu cauzele împotmolirii Gurei Sulina. Conform unui articol publicat în Ziarul „Argus”, „împotmolirea se datorește avansării spre Sulina, a brațului Staroe Stambul, cu cele peste 30 la sută ale sale aluviuni; îndepărtării curentului mării Odesa-Bosfor, care nu mai spală depunerile de aluviuni de la gura Sulinei; creșterii procentului de aluviuni ale brațului Sulina, prin lucrările efectuate și care i-au mărit debitul de apă, implicit mărimdu-i și cantitatea de aluviuni”³.

Problema adusă în atenție de inginerul Ion G. Vidrașcu era găsirea soluției pe termen lung a navigației pe Brațul Sulina, în condițiile când se propunea: „intensificarea dragajelor; mutarea gurei Sulinei, mai în largul mării cu 2200 metri; bararea brațului Staroe Stambul și, în fine, lucrări hidraulice în albia Dunării la Ceatalul Sf. Gheorghe pentru regularea debitului de apă din brațul Sulinei. Toate aceste lucrări, însă, vor putea cel mult menține navigația, căci de o îmbunătățire și sporire a ei, așa încât să poată circula prin brațul Sulina vapoarele moderne de mare tonaj, nu poate fi vorba”⁴.



Sursa: <https://kolectionarul.ro/produs/delta-dunarii-4-harti-interbelice-formate-de-la-a4-la-a3-gg06-zz149/>

³C. Irimescu, *Gura Sulinei și Constanța*, în „Dacia”, Anul 11, nr. 142, 27 iunie 1924, p. 1.

⁴*Ibidem*.

În articolul publicat de către Ion G. Vidrașcu se vehicula ideea că „într-un viitor apropiat vom fi siliți să abandonăm drumul Sulinei, căci interesele comerțului maritim și al țării vor impune aceasta”⁵. Soluția propusă de către respectivul inginer era: „amenajarea brațului Chilia, cu o cheltuială de circa 5 miliarde, cu crearea unui port la Vâlcov, care va costa și el câteva miliarde șitimp, iar în al doilea loc amenajarea brațului Sf. Gheorghe, croindu-i un canal artificial de 75 kilometri lungime, care ar costa peste 5 miliarde, plus ecluzele și celelalte nevoi alesale”⁶.

Poate surprinzător pentru unii dintre cititorii de atunci și de astăzi, inginerul Ion G. Vidrașcu vedea soluția geopolitică și tehnică printr-o exprimare interesantă: „de ce nu se recunoaște că singurul portla mare e numai Constanța și singura cale pecare poate fi îndreptată navigația dunăreană spre mare e numai canalul Carasu? Și cheltuiala mai mică, și timp mai scurt și foloase economice și naționale mai mari. Logica nu iartă și ea va isprăvi prin a învinge încăpățânarea”⁷. Analiza și previziunea ilustrului inginer și profesor s-a dovedit viabilă peste câteva decenii, când soluția propusă a fost materializată.

Doi ani mai târziu, în ziarul „Dimineața”, sub semnătura lui C. Arsenie, era publicat un amplu articol în care se analiza oportunitatea navigației pe Brațul Sulina, fiind evidentă o pledoarie pentru ieșirea la Marea Neagră prin Brațul Chilia-Vâlcov. În articol se realiza un istoric al cauzelor care generau scăderea nivelului apei la Bara Sulina. Analiza nu era una profesionistă, autorul articolului prezentând punctul de vedere al unui interlocutor care nu înțelegea aspectele geopolitice și tehnice ale lui C.A. Hartley, abordând chestiunea exclusiv din punctul de vedere al debitului de apă pe cele trei mari canale ale Deltei Dunării.

În articol se evidenția că primele lucrări au dat rezultatele scontate, adâncimea șenalului navigabil „fiindcă brațul Sulina de la 15 picioare cât avea la 1856, a putut să ajungă la 24 picioare în timpul cel mai scurt posibil”⁸.

După unele aprecieri, situația a fost satisfăcătoare în privința raportului viteza curentului apei și cantitatea de aluviuni transportată în mod natural pe Brațul Sulina, schimbarea majoră producându-se după tăierea celor două EMURI, pentru scurtarea distanței de navigație, care a generat mărirea curentului apei și, implicit, a cantității de aluviuni depusă la Bara Sulina. Prin urmare, se considera că „Aceasta este cauza și aceasta este

⁵Ibidem.

⁶Ibidem.

⁷Ibidem.

⁸C. Arsenie, *Canalul Sulina definitiv condamnat. Eșirea la mare prin Chilia-Vâlcov Cum s’ar putea realiza un nou canal*, în „Dimineața”, Anul 22, Nr. 6994, 20 mai 1926, p. 5.

greșala stării de lucruri dela Sulina care nu se mai poate îndrepta, fiindcă, orice s'ar face azi, dacă nu se poate micșora curentul Dunării dela Sulina și prin urmare nici depozitul nămolului său, niciodată nu se va putea întreține navigația de la Gura Sulinei, oricare ar fi mijloacele tehnice de cari s'ar servi Comisiunea europeană sau oricare succesor al său"⁹.

Față de situația existentă se propunea ca soluție utilizarea Brațului Chilia și Canalului Potapov pentru ieșirea în Marea Neagră, care „este cunoscut tuturor ofițerilor de marină, dar din păcate astăzi l-am lăsat în complectă părăsire. Dar acest canal este cunoscut și se poate draga și da, din nou, navigației. Sau, dacă nu ne place canalul Potapov, este bine de ținut minte, dacă nu chiar de imitat. Din câte brațe sunt la Vâlcov, amputea găsi și noi poate Potapov-ul nostru și chiar mai bun. Sigur, fără cheltueli de îndiguire ca la Sulinași alte lucrări definitive de sforțarea apelor Dunării de acolo, dar cu mici cheltueli provizorii de dragare și de întreținere, am putea să avem eșirea noastră pela Vâlcov, fără Comisiunea europeană și fără de ajutor și de intervenția somităților europene”¹⁰.

Se aducea în atenție necesitatea ca liderii Marinei Militare române să aibă un cuvânt de spus, mai ales viceamiralul Vasile Scodrea, care în anii Războiului de Întregire, în special în perioada 1918-1920, a condus operațiunile Flotei de Operațiuni pe Brațul și Delta Chiliei, cunoscând caracteristicile canalelor din acel areal, care asigurau accesul dinspre și spre Marea Neagră.

Un eveniment important și interesant a avut loc în septembrie 1926, când la Cernăuți s-a desfășurat Congresul inginerilor, în cadrul căruia între problemele discutate au fost și cele referitoare la: căderile de ape, navigabilitatea râurilor mari, căile ferate economice, legiferarea obligațiunilor încercării materialelor de către Stat și precisiunile asupra unor vaste lucrări hidraulice.¹¹

Referindu-se la intervenția inginerului Alexandru Davidescu (1858-1937)¹², presa vremii a redat un pasaj din discursul acestuia: „Cât privește transporturile pe apă cu caracter strict național, situația este, cu conformațiunile topografice plane așa de întinse, lesnicioasă la noi și de o rentabilitate mănoasă. Problemele tehnice principale pe care le ridică cerințele economice sunt: eșirea la Marea Neagră cu adâncime suficientă și

⁹*Ibidem.*

¹⁰*Ibidem.*

¹¹Congresul inginerilor, în „Neamul românesc”, Anul 21, nr. 120, 20 septembrie 1926, p. 6.

¹²Despre viața și activitatea inginerului Alexandru Davidescu: Prof. dr. ing. Cristea Mateescu, *Profesorul inginer Alexandru Davidescu (1858 — 1937)*, în „Hidrotehnica”, Anul 4, nr. 10, 1959, pp. 302-305.

constantă pentru vasele mai fine cu calaj până la 12 m. Amenajarea pentru un regim de mare navigație maritimă a Dunării între Brăila și Marea Neagră; Crearea portului nostru militar maritim cu o capacitate pentru primirea flotelor de război naționale și aliate; înființarea canalului navigabil București-Dunăre; Amenajarea navigabilă a Dunării de la Brăila până la Buziaș; Amenajarea navigabilă a Prutului de la Cernăuți până la Galați, ca parte organică a canalului Danzig-Marea Neagră; Crearea unei rețele complete de canale navigabile.

Este datorită Congresului de a examina de aproape toate chestiunile pentru a împiedea să se comită greșeli. Închistuirea ieșirii la Mare prin Delta Dunării, am arătat că regimul navigabil de viitor la gurile Dunării trebuie să fie prevăzut de o capacitate suficientă și cu un calaj până la 12 m. Că acest regim să aibă neapărat în vedere cerințele mari de curent comercial spre Orientul învecinat; cerințele creării portului nostru maritim-militar, care să fie instalat în regiunea lacului Razelm și Babadag; că porturile noastre Galați și Brăila să fie în viitor analoage cu cele din Anvers și Rotterdam și apoi formarea unui canal lateral în Delta Dunării, întrucât brațul de la Sulina și chiar cel de la Chilia se va face impracticabil din cauza existenței unui flux de cca. 50 cm. În sprijinul tezei sale oratorul arată că experiențele din străinătate au dovedit necesitatea unui canal lateral. Trebuie să fie făcute în așa fel încât navigația, irigația și forța motrică hidraulică să fie amenajată și exploatată în același timp. Moțiuni și desiderate precise au fost votate. Și sperăm că ele vor fi luate în serioasă cercetare, spre binele țării, să tragem nădejdea că pe viitor nu se va mai repeta greșala comisă de curând, și de care congresul s'a ocupat întrecută¹³.

În cadrul congresului inginerul Al. Davidescu a prezentat un raport cu titlul „Drumul navigabil maritim la gurile Dunării“, în cadrul căruia a abordat chestiunea utilizării cursurilor de apă de pe teritoriul României sub aspectul navigației, forței motrice, irigațiilor și apărării zonelor inundabile.

În amplul discurs a fost subliniat că bazinul Dunării și Marea Neagră erau zone de organizare a marilor transporturi mondiale, avându-se în vedere că Dunărea constituia spațiul de convergență a căilor de comunicație pe continent, prin urmare „pe valea Dunării, se impune a se organiza întocmirile navigabile cele mai moderne pentru primirea spre Orient a curentului comercial European. Se știe că Germania execută actualmente cu sacrificii de sute de milioane, legături navigabile cu Dunărea a fluviilor sale Rinul și Weserul și că înainte de război proiectase pe cele ale Elbei, Oderului și Vistulei; că Franța proiectează legătura Ronului cu Dunărea

¹³ Ibidem.

*prin lacurile Leman, Neuchâtel și Constanța; că C.S.R. a executat legături navigabile a Elbei cu Dunărea la Bratislava; că Iugoslavia prepară amenajarea Dravei, Savei și Moravei pentru traficul navigabil cu Dunărea. Cât privește transporturile pe apă cu caracter strict național, situația este cu conformațiunile topografice plane așa de întinse lesnicioasă la noi și de o rentabilitate mănoasă*¹⁴.

Referindu-se la necesitățile economice ale României, vorbitorul aducea în atenție câteva cerințe stringente: ieșirea la Marea Neagră cu adâncime suficientă și constantă căii navigabile prin canalul lateral pentru vasele mai fine cu cafas până la 12m; amenajarea pentru un regim pe marea navigație maritimă a Dunării între Brăila și Marea Neagră; crearea portului nostru militar maritim cu o capacitate pentru primirea flotelor de război naționale și aliate; realizarea canalului navigabil București-Dunăre; amenajarea navigabilă a Dunării de la Brăila până la Buziaș; amenajarea navigabilă a Prutului de la Cernăuți până la Galați ca parte organică a canalului Danzig-Marea Neagră. În chestiunea ieșirii la Mare prin Delta Dunării se arăta că: regimul navigabil de viitor la gurile Dunării trebuie să fie prevăzut de o capacitate suficientă și cu un cafas până la 12m; acest regim să aibă neapărat învedere cerințele mari de curent comercial spre Orientul învecinat; cerințele creării portului nostru maritim-militar, care să fie instalat în regiunea lacurilor Razelm și Babadag; porturile Galați și Brăila să fie înviitor analoage cu Anvers și Rotterdam; realizarea unui canal lateral în Delta Dunării întrucât Brațul Sulina și chiar Chilia vor deveni impracticabile din cauza existenței unui flux de cca. 50 cm.

Reacționând la cele prezentate de către inginerul Al. Davidescu, inginerul Nicolae Bosie Codreanu (1885-1969) a susținut că realizarea canalului propus genera costuri peste puterea financiară a țării, optând pentru utilizarea Brațului Chilia și realizarea unui port maritim la Jibreni. Față de acea propunere, inginerul Ion G. Vidrașcu a respins categoric ideea inginerului N.B. Codreanu, argumentând prin situația adâncimii mării, cât și pe cea a inginerului Al. Davidescu, invocând cheltuielile uriașe pentru realizarea proiectului.

În cele din urmă nu s-a ajuns la consens, în moțiunea congresului prevăzându-se că forumul inginerilor „*constată urgența studiului complex al acestei probleme de atât de mare importanță pentru viitorul economic al țării; cere instituirea unei comisiuni speciale, în care A.G.I.R-ul să ia parte*

¹⁴Congresul general al inginerilor. Drumul navigabil la gurile Dunării. Chestiunea transporturilor pe c. f. r. și liniile particulare, în „Dimineața”, Anul 22, Nr. 7099, 2 septembrie 1926, p. 4.

cu reprezentanții săi și care să găsească cât mai urgent soluția cea mai potrivită".¹⁵

Una dintre cele mai dificile probleme în privința navigației pe Dunărea maritimă o constituia înghețarea fluviului pe timp de iarnă, fapt ce genera, în lipsa spărgătoarelor de gheață, blocarea temporară a transporturilor pe apă, cu pierderi uriașe pentru armatori și statul român. Chestiunea a ajuns în atenția Senatului, în cadrul căruia ministrul comunicațiilor-Constantin D. Dimitriu a fost interpelat de către unul dintre vicepreședinți. Răspunsul ministrului de resort a fost maimult cu caracter istoric și plin de promisiuni, fiind subliniat că: „În chestiunea dotării Dunărei de Jos cu 1 sau 2 vapoare, spărgătoare de ghețuri, acest Minister a intervenit deja, acum câțiva ani, la Comisiunea Europeană a Dunărei, prin delegatul nostru în acea comisiune, însă se pare că comisiunea, care nu a terminat încă execuțiunea lucrărilor de prelungire a șenalului terminal spre Mare, la Sulina, pentru asigurarea adâncimilor de navigațiune în acel punct, nu are actualmente nici o disponibilitate de bani pentru cumpărare de sparg ghețuri. Vom interveni totuș din nou, în acelaș mod, reamintind că chestiunea este foarte importantă pentru economia generală a Țării. Totodată însă vom examina și posibilitățile de a rezolvă chestiunea prin propriile noastre mijloace într'un viitor oarecare, ținând însă seamă atât de mijloacele bănești restrânse de cari dispunem pentru lucrări la Dunăre în porturi și peșenal, precum și de celelalte nevoi, dându-se prioritate nevoilor celor mai urgente. Chestiunea întreținerii navigațiunii pe Dunărea maritime și în timpul iernei va fi examinată cu de amănuntul, deoarece dacă procurarea uneia sau a două vase spărgătoare de ghiață va fi, în mod incontestabil, de mare folos pentru navigațiune, putându-se da cuvenitul ajutor vaselor prinse de ghețuri și a se împiedeca astfel avarierea sau chiar pierderea lor; totuși nu s-ar putea spera că, în acest chip, s-ar putea împiedica prinderea gheței petoată Dunărea maritimă în anii mai friguroși, cum a fost de exemplu în anul în curs, pentru a se permite exercitarea navigațiunii petot timpul iernei, în toți anii”¹⁶.

Dintre cei care au luat cuvântul, senatorul G. Deleanu a exprimat ideea ca spărgătoarele de gheață care vor fi achiziționate să intre în compunerea Marinei Militare, astfel încât navigația să fie posibilă și în iernile cele mai geroase. Cu acel prilej s-a exprimat dorința Camerelor de Comerț de a sprijini Ministerul de Comunicații pentru achiziționarea celor două spărgătoare de gheață, solicitându-se, în același timp, să se solicite CED să-și îndeplinească obligațiile care-i reveneau conform

¹⁵ „Monitorul Oficial”, *Desbaterile Senatului*, Nr. 31, 21 martie 1928, p. 758.

¹⁶ *Ibidem*.

Tratatului de la Paris, articolul 17, unde se prevedea clar că: „Comisiunea are menirea să întrețină și să faciliteze navigația pe Dunăre, să procure, pe cheltuiala sa, cele 2 spărgătoare de gheață. Mai ales în intențiunea acelor care au făcut tratatul, prin aceste două cuvinte: a întreține și a facilita, a fost desigur tocmai acest lucru: posibilitatea de a naviga pe Dunăre ori și când”¹⁷.

În pofida promisiunilor și angajamentelor luate, problema navigației pe Dunăre în timpul iernii nu a fost rezolvată în anii care au urmat, în toamna anului 1934 fiind readusă în atenție nevoia celor două spărgătoare de gheață.

Specialiștii în domeniu avansau ideea ca spărgătoarele de gheață să aibă și caracteristicile tehnice ale unui remorcher și unei nave de salvare, care „vor staționa iarnala Reni și Tulcea și de îndată ce se ivesc sloiuri pe Dunăre sau apele și temperatura vor fi scăzute, astfel că ar fi pericol de îngheț, ele să circule pe porțiunea ce le este rezervată și în special în punctele unde Dunărea are întotdeauna tendința de a se prinde la Cotul Pisicii și al Țurcii, întreaga lor activitate în acest timp trebuie să se rezume în aceea de a mătăsa ca sloiurile de gheață care se scurg din amonte să se prindă”¹⁸.

Era analizată și situația de la gurile Dunării, acolo unde odată cu creșterea temperaturilor, sloiurile de gheață se adunau în mod natural, blocate de curenții marini, făcând imposibilă navigația pentru o perioadă de timp.

Totodată se aducea în atenție că C.E.D. avea obligația întreținerii navigației pe Dunărea maritimă dela Brăila la Mare: „Firește această întreținere și facilitare a navigației nu trebuie să se mărginească numai la menținerea unei adâncimi utile pe canal și la bară, fără să se activeze prin toate mijloacele pentru a asigura navigația în tot timpul anului, deoarece chiar când Dunărea nu îngheață, cum s'a întâmplat adesea (în ultimii 100 ani, Dunărea nu a înghețat 22 ani), teama de îngheț nu mai face ca navigația să sisteze, pentru că nici armatorii nu-și riscă vasele și nici casele de export nu contractează angajamente de livrări în sezonul de iarnă, atunci când nu au siguranța că există mijloace de degajare a Dunării de ghețuri”¹⁹.

Speranța pentru achiziționarea spărgătoarelor de gheață pe Dunăre era deșartă, cu toate angajamentele Camerelor de Comerț și CED, se propuneau soluții de avarie, utilizarea remorcherelor „Mântuirea” și

¹⁷Ibidem.

¹⁸Se poate sau nu menține navigația Dunării în timpul iernii ?, în „Universul”, Anul 51, Nr. 292, 25 octombrie 1934, p. 11.

¹⁹Ibidem.

„Bayard”, care împreună cu vasele ce posedă CED, eventual drăgile, să poată cu succes încerca menținerea navigației în timpul ierniipe Dunărea maritimă.

După încheierea Primului Război Mondial prin sistemul tratatelor de pace s-a stabilit regimul de navigație pe fluviile internaționale, inclusiv Dunărea. De la Ulm până la Brăila gestionarea problemelor generale privind navigația era în sarcina Comisiei Internaționale, din care făceau parte reprezentanți ai Germaniei, Bavariei, Marelui Ducat de Baden, Austriei, Ungariei, Cehoslovaciei, Iugoslaviei, României și Bulgariei, apoi ai Franței, Angliei și Italiei.

Prin noul său statut, poziție geopolitică și geostrategică, România, prin reprezentanții săi în cadrul CED, era total nemulțumită de modul în care era tratată chestiunea fluviuluide către organizația de la Galați, care *„întocmește singură regulamentele de navigație, le supraveghează singură, execută singură proiectele și lucrările tehnice, judecă și dă sentințe singură în numele ei și cu desăvârșire independentă de autoritățile teritoriale. Această independență completă și extraterritorialitate a Comisiunii Europene nu numai că atinge suveranitatea noastră națională, dar nu îngăduiește, nici Comisiunii să exercite un control juridic comercial asupra operațiunilor din porturi și nici autorităților românești”*²⁰. Pe bună dreptate, analiștii problemei navigației pe Dunărea maritimă considerau anormală modul de administrare a acestei căi de navigație în sectorul exclusiv românesc, considerând că *„Europa procedează prin excepțiune, față de cum procedează cu celelalte fluvii internaționale, chiar cu fluviul Congo din Africa, unde libertatea navigației și suveranitatea teritorială sunt indisolubil legate între ele. În loc ca această mare nedreptate să dispară, ori cel puțin să se atenueze, vom arăta cum din vina noastră Liga Națiunilor extinde regimul Comisiunii Dunărene până la Brăila”*²¹.

Sigur, extinderea sectorului Dunării maritime până la Brăila era avantajoasă pentru oraș din punct de vedere economic, dar acțiunea era privită și dintr-o altă perspectivă, cel al extinderii controlului exercitat de către CED în spațiul fluvial românesc.

Concomitent cu abordările care erau de domeniul relațiilor internaționale, în discuție era adusă, din nou, problema navigației în zona Deltei Dunării, fiind exprimate puncte de vedere în legătură cu cele trei brațe mari ale fluviului. Totul pleca de la aprecierea că *„navigația pe brațul Chilia înainte de războiu se făcea foarte greu din cauza împotmolirii la*

²⁰ *Eșecul României în chestiunea Dunării*, în „Cuvântul”, Anul 2, Nr. 312, 19 noiembrie 1925, p. 1.

²¹ *Ibidem*, p. 3.

*eșire în mare pentru că vânturile de la N. E. mână curentul fluviilor Nipru, Bug și Nistru cari împotmolesc acest braț. Că adâncimea Mării necesară navigației la brațul Sulina se găsește la 35 km. depărtare iar la brațul Chilia la 59 km. și la Sf. Gheorghe la 10 km."*²².

Se promova ideea că din perspectiva distanțelor de adâncime în mare, Brațul Sf. Gheorghe era varianta optimă pentru navigația maritimă. De altfel, inginerul Woord propusese un proiect „care prevede săparea unui nou canal spre sud de la mila 5 la Mare a brațului Sulina. Acest canal ar asigura navigația pe Dunăre încă 50 de ani și realizarea proiectului ar costa aproape 2 miliarde și jumătate lei. Comisiunea nedispunând azi de această sumă, s-a oprit deocamdată asupra un metru și dacă nivelul apelor se va ridica, proiectul va fi suspendat pentru a nu periclita orașele Chilia Noua, Vâlcovul și toate satele din împrejurimi cari, în acest caz, proiectului de a astupa canalul Stări Stambul. Va fi o încercare de barare numai de nu vor fi distruse prin inundații”²³.

Pe de altă parte, inginerul Woord mai susținea că statul român ar trebui să prezinte, în cadrul ședinței CED din noiembrie 1932, proiectul de deschidere a brațului Chilia pentru a fi discutat de cei mai mari specialiști în materie ai Franței, Angliei, Italiei și României.

În toate aceste discuții, lipsite de o decizie tehnică și economică, cu luarea în considerare și a aspectelor de natură geopolitică, Constantin Conțescu, reprezentantul României la CED, a exprimat un punct de vedere față de proiectele în discuție: „Privind chestiunea din punct de vedere strict obiectiv, sunt gata a recunoaște că nu trebuie să se exagereze o direcție ci din contră, credința mea este că lucrând cu prudență se poate concilia încercarea adevărilor tehnice. Indiscutabil nerespectarea intereselor țării, și așa de indiscutabile și ele. Este în adevăr matematic demonstrat, că brațul Stambul furnizează anual o cantitate de aluviuni care face ca uscatul sau plaja mării să înainteze spre sud, către Sulina cu 167 metri pe an. Acest avans este constant și nimic nu autoriză să se creadă că ar fi altfel, este ușor de văzut că lucrările de la Sulina care se găsesc încă la 3900 metri distanță, vor fi înghițite de aluviunile din Stari Stambul în circa 20 de ani fără a vorbi de faptul că Sulina privată de efectul salutar al curenților marini cari ajută foarte mult la transportul depozitelor către fundurile adânci. Aceste sunt fapte certe. Se poate aștepta acest lucru dezastruos cu brațele încrucișate?”²⁴. Anterior conferinței CED din noiembrie 1932, la jumătatea lunii octombrie 1932, în localul prefecturii județului Ismail a avut

²²Ce susține C. E. D., în „Universul”, Anul 49, nr. 225, 17 august 1932, p. 7.

²³Ibidem.

²⁴Ibidem.

loc o consfătuire a factorilor economici și financiari din localitate, inițiată de inspectorul general zootehnic Mihail Brașoveanu, delegat de minister să studieze chestiunea deschiderii brațului Chilia pentru a fi redat exploatarea Statului. Deși a abordat problema valorificării Dunării din punct de vedere economic și financiar, evidențiind că România se folosea de Dunăre mai puțin ca oricare altă țară din Europa, inevitabil, discursul lui Mihail Brașoveanu a conținut și aspecte de geopolitică: „*Dacă azi nu se poate ajunge la o înțelegere cu Rusia, la mijloc este numai problema Dunării, pentru că această țară întotdeauna a năzuit să fie stăpână pe gurile Dunării. Toate celelalte proteste, protocoale și convenții, propagandă, etc., sunt numai o fațadă. Adevărata intenție este Dunărea. Problema Dunării e mult mai importantă decât credem, căci cel ce deține gurile Dunării deține cheia de la poarta Europei centrale*”²⁵.

În cadrul discuțiilor s-a exprimat idea că la acea dată navigația pe Brațul Sulina era suprasolicitată, că: „*Vapoarele care intră pe Sulina, sunt nevoite să facă un ocol imens ca să ajungă la Chilia sau la Vâlcov, trecând prin Sulina, Tulcea, apoi pe brațul Chilia, pela Ismail și la Chilia. De aici un nou ocol la întors. Și costul acestui drum cade în sarcina mărfurilor și în general asupra exportului României. Navlul unui vapor gol care intră pe Sulina costă între 200-800.000 lei, taxe pe care se încasează C.E.D. Taxele acestea grevează mai ales asupra vaselor de tonaj mic, pentru că vapoarele de la 10.000 tone în sus, nu pot naviga pe Sulina, cu toate eforturile C.E.D. de a menține canalul navigabil. De la 10.000 tone în sus începe de altfel rentabilitatea normală*”²⁶.

Prin urmare, oarecum din perspectiva intereselor economice locale, s-a exprimat și susținut ideea că: „*Cel mai nimerit lucru ar fi găsim noi mijloacele necesare pentru a deschide canalul Chilia care are un debit de apă de două ori mai mare decât al brațelor Sulinași Sf. Gheorghe la un loc, e mult mai adânc, deci și terenul albiei nu este pietros ca pe aceste două canale. Aceasta ajută mult la dragare. Transportul mărfurilor se va face mai eficient în raport cu chetuielile reduse pentru întreținerea canalului Chilia. Mai mult încă, pe Chilia ar putea intra vapoare de tonaj foarte mare. Se va ușura astfel comerțul, se va intensifica producția și în plus se va popula Delta Dunării*”²⁷. Propunerile erau însoțite de prezentarea avantajelor deschiderii Brațului Chilia, între care și ieșirea de sub controlul aspru al CED, evitarea punerii în aplicare a proiectului de astupare a Brațului Starîi

²⁵ Problema navigației pe Dunăre. Deschiderea brațelor Chilia pentru navigație proiect pur românesc, în „Calendarul”, Anul I, Nr. 191, 17 octombrie 1932, p. 5.

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

Stambul. Se aprecia că CED persista în menținerea navigației pe Brațul Sulina, dar că pentru întreținerea acestuia va mări taxele de transport.

Autorul proiectului de deschidere a navigației pe Brațul Chilia conștientiza dezacordul CED în această privință, astfel că *„la cazul acesta nu ne rămâne decât să încercăm noi singuri exploatarea brațului Chilia, lăsând ambele la libera concurență. Și dacă nu se poate ajunge la o înțelegere cu C.E.D. asupra vaselor streine care să intre și pecanalul Chilia, atunci vom face comerț numai cu vase românești, rămânând ca celelalte vase să treacă pe Sulina. Însă ce se întâmplă, Brațul Chilia având adâncime mai mare ca Sulina, va rămâne trecerea vaselor de la 10.000 tone în sus să intre pecanal, cu mari încărcături, iar pentru vasele mici de pe Sulinanu se va găsi marfă. Și atunci deși se pare că nu există nici o concurență, în fond aceasta va fi foarte mare. Această împrejurare va aduce de la sine distrugerea traficului pecanalul Sulina”*²⁸.

Chestiunea deschiderii navigației pe Brațul Chilia a fost prezentată generalului Ioan Rășcanu, fost ministru al Basarabiei, cât și lui Pantelimon Halippa, care au exprimat rezerve față de proiect, fiind invocată lipsa resurselor financiare. Un punct de vedere interesant a fost prezentat de către I. Teodorescu, care a lansat ideea constituirii unui *„consorțiu de armatori sau capitaliști cari să avanseze capitaluri cu garanția Statului, pentru că nici un capital nu rezistă ușor la amortizare. Un consorțiu de armatori internaționali e cel mai nemerit lucru, Statul român va trebui să puie taxe mici la transportul pe Dunăre, nu ca la CED, unde pun taxe exorbitante, numai pentru a se întreține un lux al funcționarilor comisiunii, cari tot timpul se plimbă, iar delegatul nostru face o figură foarte palidă în C.E.D.”*²⁹. La finalul conferinței de la Ismail s-a propus: să se protesteze la CED față de intenția închiderii canalului Starîi Stambul, pemotiv că această operație ar aduce dezastru în regiune; să se accepte astuparea lui, cu condiția ca CED să asigure o altă ieșire la Mare, prin deschiderea unui canal pe Brațul Chilia; să se ceară CED să treacă pe Chilia și să înceapă exploatarea canalului cu mijloace proprii. Fiind respinsă ultima propunere, participanții au cerut începerea exploatării Brațului Chilia cu mijloace proprii, cu precizarea că: *„În ce privește chestia materială, nu trebuie să ne ocupăm momentan de ea, întâi să încetățenim ideia și pe urmă vom aviza la celelalte mijloace. Comisiunea va ține întruniri în fiecare lună la prefectura jud. Ismail. Demersul lucrărilor vor fi ținute la curent toate ministrele și autoritățile respective”*³⁰.

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Ibidem.*

³⁰ *Ibidem.*

Perioada 1938-1940, în care Germania a cucerit succesiv inițiativa politică pe continental European, cu consecințe geopolitice și geostrategice care au condus la declanșarea celui de al Doilea Război Mondial, a fost marcată și de schimbări majore în privința statutului Dunării în cele două sectoare. Conferința de la Sinaia, din august 1938, s-a încheiat prin semnarea unui document care a prevăzut transmiterea către România a majorității atribuțiilor CED, urmat de constituirea Administrației Dunării de Jos.

Pentru a scoate Dunărea de sub amenințarea de sabotaj, România a luat inițiativa conferinței de la Belgrad, la care au participat România, Iugoslavia, Bulgaria și Ungaria. La 17 aprilie 1940 s-a semnat un acord la Belgrad, prin care s-a stabilit dreptul pentru fiecare stat de a supraveghea navigația și de a face o poliție mai severă în apele sale teritoriale. Acordul de la Belgrad a fost completat la 22 mai 1940 printr-un protocol semnat la Galați de reprezentanții Germaniei, Italiei, Angliei, Franței și României. Ambele acorduri au avut ca rezultat consolidarea drepturilor și intereselor României în navigația pe Dunăre. Între timp s-au produs schimbări geopolitice și geoeconomice în Europa occidentală și sud-estică. Acestea au făcut necesară revizuirea statutului Dunării și adaptarea sa la noile condiții politice și economice de pe continent.

Din inițiativa Germaniei a fost convocată în septembrie 1940 la Viena o conferință a statelor interesate, prilej cu care s-a fixat un nou regim al navigației pe Dunăre. Conferința din Viena a creat două noi organe de control și supraveghere a navigației pe fluviu: „Consiliul Dunării fluviale” și „Controlul Porților de Fier”, care au preluat atribuțiile Comisiei Internaționale a Dunării, structură desființată după 20 de ani de existență.

La Viena, în zona geografică controlată de germani, deciziile impuse de către conducerea de la Berlin au avut în vedere: *„Să aducă colaborarea activă a Germaniei la soluționare a tuturor problemelor pendintede navigația pe Dunăre și să consolideze interesele sale economice în această zonă; să întărească solidaritatea dunăreană și să creeze o apărare efectivă a intereselor țărilor dunărene, respectând principiu ldreptului fluvial internațional, libertatea de navigație și egalitatea de tratament pentru țările interesate; să facă distincție între Dunărea fluvială și Dunărea maritimă, care implică regimuri separate”*³¹.

Acordul de la Viena a reglementat numai navigația pe Dunărea fluvială și a deschis problema unui nou statut și a unui alt organ de control special pentru navigația din zona gurilor Dunării. În acord cu cele decise la Viena, România trebuia să stabilească un nou acord cu țările interesate în

³¹ „Universul”, Anul 57, Nr. 298, 29 octombrie 1940, p.1.

navigația pe Dunărea maritimă, caresă-i asigure pe deplin drepturile și interesele sale și în această parte a Dunării. În acest scop a fost convocată o conferință la București, la care vor lua parte delegații României, Germaniei, Italiei și U.R.S.S.

La 24 octombrie 1940, când România era pe deplin în sfera de influență și de control a Germaniei, la București s-a deschis Conferința Dunării, al cărei scop declarat era desființarea CED și stabilirea unor noi reglementări privind navigația pe întreg cursul fluviului, de la Ulm până la Sulina.

Aparent, deciziile adoptate la cele trei conferințe menționate erau favorabile României, care, formal, beneficia de statutul de teritorialitate pentru Dunărea maritimă. În realitate, așa cum avea să scrie Vespasian Pella, „*precum Reichul la Conferința de la Viena a exclus Anglia și Franța din colaborarea pe Dunărea fluvială, pentru că nu sunt riverane pe acest sector, tot așa Rusia Sovietică dorește să elimine Germania și Italia de pe Dunărea maritimă*”³².

Divergențele sovieto-germane în abordările privind Dunărea maritimă a avut ca efect întreruperea lucrărilor, care au fost reluate la 5 decembrie 1940, data la care România era parte la Axă. Proiectul propus de România, în deplin acord cu cerințele Germaniei și Italiei, a fost respins de către delegația sovietică, astfel că la 21 decembrie 1940 lucrările conferinței s-au închis, fără a se ajunge la o înțelegere între statele participante. Cu toate discuțiile desfășurate în prima parte a anului 1941, între URSS și Germania nu s-a ajuns la un acord privind împărțirea controlului asupra Dunării, a sectorului maritim în special. Pentru ambele state Gurile Dunării aveau importanță din perspectiva intențiilor politice și militare viitoare, astfel că controlul acestei zone de importanță strategică se dorea a fi obținut și menținut.

În toată această perioadă, discuțiile privind oportunități în privința navigației pe brațele Dunării au continuat, soluțiile propuse fiind în general aceleași, navigație pe Brațul Chilia sau Brațul Sfântul Gheorghe, fără identificarea soluțiilor tehnice și resurselor financiare.

Discuțiile au încetat după declanșarea războiului împotriva URSS, iar după eliberarea teritoriului românesc dintre Prut și Nistru, structurile militare germane au instituit, cu acordul tacit al părții române, controlul asupra Dunării pe întreg cursul navigabil.

Deși din toamna anului 1938 România era în mare parte responsabilă de asigurarea condițiilor de navigație pe Dunăre, realizările tehnice nu au fost cele dorite și necesare, iar Brațul Sulina, cu toate inconvenientele sale, a

³²Arh. MAE, *fond 71/URSS 1940*, vol. 93, p. 468.

rămas în continuare principala cale de comunicație pentru navele comerciale și militare ale statelor aflate sub influența și controlul guvernului de la Berlin.

Concluzia majorității celor care au abordat problematica este clară. Comisia Europeană a Dunării nu s-a preocupat, conform obligațiilor care-i reveneau, pentru găsirea unei soluții tehnice avantajoase pentru toate statele membre în general, a României în special. Reprezentanții Marii Britanii și Franței în comisie erau preocupați să rezolve probleme de interes economic și financiar pentru statele lor, pentru personalul care făcea din structurile existente la Galați și Sulina, nicidecum cele care erau cerute și necesare pentru România.

VIEWPOINTS ON DANUBE NAVIGATION IN THE INTERWAR PERIOD

-abstract-

Key Words: canal, commission, conference, engineer, europe, ice, navigation, project, river, ships, summer, technique, treaty, winter, works.

Romania's status as a member of the European Commission of the Danube generated advantages but also disadvantages, a situation that displeased the authorities in Bucharest, who, through the existing channels of communication, officially and formally, tried to obtain natural rights for an independent state. Economic and financial interests took precedence in the relations between the great powers and the riparian states with a limited political and economic reaction force.

After the end of the Great War, CED largely neglected the activities and technical works on Brațul Sulina, so navigation became difficult in summer and winter, to the displeasure of shipowners, merchants and the Romanian authorities. Specialists in hydrotechnical works have proposed different solutions to solve the problems, to which we make detailed references, without materialization. He dominated the struggle for the control of the mouths of the Danube in which, starting from 1938, two powerful actors appeared: Germany and the USSR, who regulated the problems in accordance with their interests, apparently beneficial for Romania.