ASPECTE PRIVIND DEZVOLTAREA NAVIGAȚIEI DUNĂRENE ÎN SPAȚIUL ROMÂNESC (1829–1878)

Gheorghe Bărbănțan[*]

Cuvinte cheie: navigație, comerț, Dunăre, Principatele Române
Keywords: navigation, commerce, Danube, Principautés Roumaines.

Întreaga istorie a neamului nostru este legată încă din antichitate de legendarul Istru, Phison, Danare, Donaris, Danubiu, Rio Divinia sau Dunăre, denumiri purtate de-a lungul timpului, leagănul formării multor popoare, culturi şi civilizații. Pentru locuitorii din preajma sa, Dunărea a reprezentat o sursă de hrană, o cale de transport şi comunicație şi nu în ultimul rând un loc favorabil habitatului.

Încă din antichitate navigația şi comerțul au fost vectorii dezvoltării regiunilor din preajma Dunării. Subliniind importanța acestor activități, Nicolae Iorga afirma: „Istoria comerțului nostru e o condiție necesară pentru a înțelege sub toate raporturile, în originea ca şi în dezvoltarea sa, istoria neamului nostru însuşi”[1].

Alături de poporul nostru, multe alte popoare, din antichitate şi până în timpurile moderne, au căutat să folosească facilitățile şi oportunitățile oferite navigației şi comerțului de spațiul românesc al Dunării. Legenda spune că însuşi zeul egiptean Osiris, în peregrinările sale prin lume, a ajuns cu circa 12 milenii în urmă şi la Dunăre, atribuindu-i numele de Istros sau Ister[2]. Istoricul grec Herodot menționează expediția de la 3712 î.H a faraonului Sessostris cel Mare care, urcând pe Istros, a supus locuitorii de pe ambele maluri, înființând colonii egiptene[3]. Mai târziu, fenicienii renumiți prin destoinicia lor în construcția corăbiilor şi arta navigației, au pătruns în amonte de fluviul Phison, cum numeau ei Istrul, făcând un intens comerț cu populațiile riverane

[*] Şcoala *Pamfil Şeicaru*, Strada 1 Decembrie 1918, nr. 2, Orşova, e-mail: gheorghebarbantan@yahoo.com

[1] Nicolae Iorga, *Istoria comerțului românesc*, Bucureşti, 1925, p. 5.

[2] *Enciclopedia României*, 1939-1943, vol.IV, Bucureşti, 1943, p. 85.

[3] *Ibidem*.

de pe ambele maluri şi aceştia, în schimbul untdelemnului, vinului adus în amfore şi a cositorului, încărcau cereale, miere şi ceară de albine, peşte, aur şi sclavi. Prin înfiinţarea coloniilor greceşti de la Marea Neagră, comerţul primea un nou imbold. Coloniştii din Milet, cei ce întemeiaseră şi Histria, ajung şi la Dunăre, unde construiesc pe ambele maluri antrepozite fortificate, apărate de atacurile piraţilor. Ei au contribuit la întărirea schimburilor comerciale, în drumurile lor ajungând până în zona Porţilor de Fier.

Romanii, care aveau interese strategice, militare şi economice în regiune, au fost primii care au încercat regularizarea navigaţiei pe Dunăre, urmărind înlăturarea obstacolelor naturale care îngreunau circulaţia corăbiilor, în special în zona Porţilor de Fier. Romanii au realizat regularizarea, săpând în stâncă un canal pe malul drept (utilizabil până în anul 1895) şi un baraj, în vremea împăratului Traian. Pentru apărarea graniţelor imperiului şi supravegherea navigaţiei şi comerţului, romanii au ridicat de-a lungul fluviului numeroase castre şi fortificaţii, mai ales în secolele II-III, dar fenomenul a fost prezent şi în vremea Imperiului Bizantin. Romanii nu au neglijat nici facilităţile oferite de comerţul naval pe Dunăre, cercetările arheologice evidenţiind existenţa unor amenajări portuare. Sursele istorice ne conduc la ideea că în timpul împăratului Traian a fost organizat şi serviciul vamal al provinciei Dacia, iar pe frontiera dunăreană apar servicii vamale precum cele de la Dierna, Drobeta, Sucidava ş.a[4].

După căderea Imperiului Roman, un rol însemnat în navigaţia şi comerţul pe Dunăre revine Veneţiei şi Genovei. Veneţienii deschid comtuare la Pontul Euxin şi Dunărea Inferioară şi sprijină transportul de trupe şi alimente al cruciaţilor, calea pe aici fiind mai sigură decât cea pe Marea Mediterană, străbătută permanent de piraţi. Treptat, din secolul al XIII-lea locul veneţienilor este luat de genovezi care, pe lângă comtuarele înfiinţate la Pontul Euxin, urcă pe toată lungimea Dunării, organizând antrepozite pe ambele maluri, asigurând schimburile comerciale între diferitele regiuni ale fluviului. La Calafat, genovezii au organizat un şantier de reparaţii navale, iar unii istorici, cel dintâi fiind Bogdan Petriceicu Haşdeu, au emis ipoteza originii genoveze a Calafatului medieval[5].

[4] Dumitru Tudor, Mişu Davidescu, *Drobeta*, vol. II, 1976, p. 42.
[5] Bogdan Petriceicu Haşdeu, *Istoria critică a românilor*, vol. I, Bucureşti , 1875, p. 103.

În ciuda limitărilor impuse de poziția dominatoare a Imperiului Otoman, statele româneşti şi-au constituit propriile lor flote comerciale sau de război, iar documentele vremii menționează calitatea construcțiilor navale românești.

De prin secolul al XV-lea navigația pe Dunăre începea de la gurile fluviului şi urca până la Severin. În această perioadă navele maritime moldoveneşti ajungeau cu mărfuri şi călători până la Gibraltar, dar şi pe Dunărea de Jos, iar navele munteneşti făceau un intens comerț pe Dunăre ajungând până la Porțile de Fier. După ocuparea cetăților de la mare şi a Dunării de Jos de către turci, de flotele româneşti nu s-a mai pomenit aproape două secole.

După transformarea Ungariei în paşalâc, în urma luptei de la Mohács din anul 1526, cursul inferior şi mijlociu al Dunării a devenit „râul împărătesc" al Sublimei Porți, iar Marea Neagră a fost transformată în „lacul otoman". Strâmtorile Bosfor şi Dardanele au fost închise, schelele şi porturile transformate în raiale militarizate, iar instaurarea monopolului comercial otoman şi interdicțiile impuse navigației au afectat în mod considerabil activitatea comercială la Dunăre şi Marea Neagră. Aceste noi realități au fost resimțite negativ în plan economic şi de către statele româneşti.

Creşterea puterii Austriei şi Rusiei, coroborată cu interesele celor două state în regiunea Dunării, vor determina schimbări importante în ceea ce priveşte regimul navigației pe Dunăre. Înfrântă deseori în războaie, Turcia va fi nevoită să facă concesii celor două state şi în privința navigației dunărene. Multe din războaiele ruso-austro-turce de la sfârşitul secolului al XVII-lea şi din cursul secolului al XVIII-lea au avut în vedere şi asigurarea unui regim de liberă navigație pe tot cuprinsul Dunării. Războiul ruso-turc din anii 1828-1829 şi Pacea de la Adrianopol, care punea capăt acestui război, au avut o deosebită însemnătate în liberalizarea navigației dunărene şi în dezvoltarea comerțului liber, având importante urmări economice şi pentru statele româneşti.

Un eveniment major, cu consecințe deosebite atât în plan politic cât şi economic l-a reprezentat Pacea de la Adrianopol (azi Edirne, în Turcia) semnată de plenipotențiarii ruşi şi turci la 2 septembrie 1829[6]. Aceasta stipula, printre altele, garantarea libertății navigației şi comerțului pe Dunăre pentru toate statele riverane: Turcia, Rusia, Austria, Serbia, Moldova, Țara Românească; desființarea fortificațiilor turceşti de pe malul stâng al Dunării; garantarea strictă a autonomiei Principatelor Române şi administrarea

[6] *Istoria României*, vol. III, Bucureşti, 1964, p. 227-231.

acestora pe baza Regulamentelor Organice, cu prevederi moderne, favorabile dezvoltării agriculturii şi comerţului intern şi extern al Principatelor Române. Graniţa fluvială a Ţării Româneşti se stabilea pe talvegul Dunării, şenalul navigabil devenea liber, iar ostroavele Banului, Şimian, Ostrovul Corbului şi Ostrovul Mare din sectorul oltenesc, ca şi altele până la Brăila, reveneau Ţării Româneşti[7]. Arendarea acestora, ca şi alte venituri obţinute de către stat din utilizarea „Domeniului Dunării", urmau a fi folosite pentru îmbunătăţirea condiţiilor de navigaţie[8]. Ţările Române continuau să se bucure de deplina libertate a cultului, de o administraţie naţională independentă şi o deplină libertate a comerţului[9]. S-a stabilit ca raialele de la Dunăre să fie restituite Principatelor. De-a lungul fluviului, Principatele primeau dreptul de a înfiinţa cordoane de carantină. Aprovizionarea Constantinopolului, arsenalului şi a garnizoanelor turceşti de la Dunăre cu furnituri în natură a fost desfiinţată.

Prevederile din Tratatul de la Adrianopol, favorabile dezvoltării navigaţiei şi comerţului, au fost completate cu dispoziţii similare, cuprinse în Regulamentul Organic, pus în aplicare în 1831 în Ţara Românească şi 1832 în Moldova, el reprezentând cel mai important document adoptat în perioada ocupaţiei ruse dintre anii 1828-1834.

Regulamentul Organic a reprezentat primul cadru legislativ important care făcea referire la organizarea porturilor şi a instituţiilor aferente acestora. O prevedere deosebit de importantă a fost aceea care desfiinţa toate vămile interne. De asemenea, el a legiferat şi instituţionalizat sistemul de carantină. Instituirea carantinelor a fost opera ruşilor, care pe lângă scopul sanitar, a avut în vedere şi unul politico–militar, căci prin înfiinţarea carantinelor aveau pretextul de a-şi prelungi şederea în Principate şi în acelaşi timp de a supraveghea mişcarea rivalilor de peste Dunăre[10].

Carantina a reprezentat o modalitate de a estompa pătrunderea şi răspândirea în ţară a unor epidemii, între care cele de ciumă şi holeră au constituit cea mai mare ameninţare. Dezvoltarea porturilor şi a comerţului

---

[7] *Ibidem.*

[8] Direcţia Judeţeană Arhivelor Naţionale Dolj, fond *Prefectura judeţului Dolj*, dosar 17/1834, f. 6-8, 19-24, 31-35 (în continuare DJANDJ).

[9] D.A. Sturdza, C. Golescu Vartic, *Acte şi documente relative la istoria renascerei României,* vol. I, Bucureşti, 1900, p. 62.

[10] N. Jianu, T. Netta, *Monografia sanitară a Turnu-Severinului şi judeţului Mehedinţi (1833-1933)*, Turnu-Severin, 1935, p. 2.

a sporit traficul de mărfuri şi pasageri în spaţiul românesc, înlesnind astfel şi pătrunderea unor astfel de epidemii, aduse dinspre Orient şi Peninsula Balcanică. Proliferarea lor a fost favorizată şi de multele războaie, al căror teatru de desfăşurare a fost deseori spaţiul românesc şi care aduceau cu sine boală, mizerie şi ruină. Dezvoltarea unor centre tot mai aglomerate pe marginea Dunării, creşterea continuă a traficului de mărfuri şi călători au determinat şi adoptarea unor măsuri sanitare mai drastice pentru a preveni epidemiile. Încă din 1812, din timpul „ciumei lui Caragea'', la punctele de frontieră de pe Dunăre s-au organizat servicii de carantină. În 1829 izbucneşte o puternică epidemie de ciumă în Bucureşti, Iaşi şi în alte 13 târguri şi 300 de sate[11], considerată ultima epidemie de ciumă din Ţările Române[12]. Dacă prin măsurile sanitare luate epidemiile de ciumă au fost stopate, cele de holeră au continuat să creeze probleme şi în perioada următoare. Astfel, în 1831, prin portul Galaţi a pătruns holera, care a provocat moartea a 20.218 persoane, în pofida măsurilor sanitare adoptate[13]. Epidemii de holeră s-au declanşat şi în anii 1848, 1863 (provocând peste 20.000 de morţi), 1910, 1911 şi 1916[14].

Regulile de carantinare au fost stabilite în capitolul VI al Regulamentului Organic. Ele pot fi rezumate astfel: după verificarea actelor persoanei respective şi chestionarea asupra motivului sosirii în ţară, i se întocmea un „tacrir", urmând a fi supus vizitei medicale. Dacă era declarat sănătos, i se luau hainele, actele şi banii pentru dezinfecţie, iar călătorul trebuia să-şi spele corpul, după care se îmbracă în hainele carantinei şi era cazat într-o cameră timp de patru zile. Dacă în acest timp călătorul nu era suspect de nici o maladie, în a cincea zi primea hainele, banii, actele şi un bilet de sănătate fiind liber să intre în ţară[15]. Sistemul de dezinfecţie al carantinei consta în spălarea cu apă a diverselor categorii de mărfuri, îmbăierea scrisorilor în oţet sau în alte substanţe presupuse a avea o acţiune purificatoare, iar, mai târziu, trecerea lor prin cuptor sau fumigaţie cu vapori. Scrisorilor purificate li se aplica ştampila

[11] *Enciclopedia României*, 1939-1943, vol. III, Bucureşti, 1940, p. 89.
[12] N. Jianu, T.Netta, *op.cit.*, p. 1.
[13] *Drept internaţional fluvial. Culegere de studii,* Bucureşti, 1973, p. 127.
[14] *Ibidem.*
[15] *Regulamentul Organic*, Secţia a III-a, Bucureşti, 1847, p. 189.

carantinei[16]. Pe toată perioada izolării, care varia între 4 şi 24 de zile, era interzisă persoanelor respective orice comunicaţie cu cei dinafară[17].

Disconfortul produs de regimul de carantină a fost plastic redat de marele scriitor Hans Christian Andersen care, supus fiind unui astfel de regim pe când vizita Orşova, îl compara cu „un fel de exerciţiu de a te obişnui cu traiul prins într-o plasă", despre care „poate fi amuzant să citeşti sau să auzi, dar să nu trăieşti cu adevărat acolo !"[18].

Dacă din punct de vedere sanitar carantinele au reprezentat un factor pozitiv, din punct de vedere comercial ele au fost o frână datorită metodelor greoaie şi îndelungate. Scriitorul german Adalbert Müller făcea referire la severitatea regimului de carantină din Valahia; de asemenea, sugera că regimul de carantină perturba circulaţia mai rapidă a vapoarelor pe Dunăre[19]. La întârzierile provocate de regimul carantinei se adăugau dificultăţile de navigaţie, care făceau, de exemplu, ca o călătorie de la Turnu- Severin la Brăila să dureze 3–4 săptămâni.

Oportunităţile oferite de Tratatul de Adrianopol au sporit eforturile pentru dezvoltarea şi organizarea navigaţiei naţionale. De altfel, încă din anul 1829 „Sublima Poartă" recunoştea Principatelor Române dreptul de navigaţie cu nave proprii pe Dunăre, în anul 1833 li se acorda dreptul de pavilion naţional, iar în anul 1837 dreptul de navigaţie a navelor sub pavilion naţional pe Marea Neagră şi trecerea prin strâmtori în Marea Mediterană. În virtutea noilor drepturi dobândite, hatmanul Alexandru Vilara, a comandat la Giurgiu construirea şi armarea unei corăbii, fapt relatat în jurnalul secretariatului Principatului Ţării Româneşti din 29 octombrie 1834[20]. În acelaşi an, o altă corabie românească, proprietatea lui Barbu Ştirbei, transporta doage la Marsilia[21]. În fine, în anul 1857 apare pe apele noastre prima navă românească acţionată de forţa aburului. Era un remorcher construit la Şantierul naval Neuberg–Kloster din Viena, botezat „Prinţul Conachi Vogoride".

[16] G. Banu, *Sănătatea poporului român,* Bucureşti, 1935, p. 46.
[17] *Din istoria luptei antiepidemice în România*, Bucureşti, 1972, p. 230.
[18] Constantin Juan Petroi, *Călători străini prin Banatul de Sud,* Timişoara, 1999, p. 28-31.
[19] Fragmente din scrierile acestuia sunt preluate în *Monografia sanitară*…,p.12
[20] *RA*, nr. 1, 1997, p. 90-92.
[21] Constantin C.Giurescu, Dinu C.Giurescu, *Istoria românilor*, ediţia a II-a, Bucureşti, 1975, p. 575.

Pacea de la Adrianopol şi Regulamentele Organice au reprezentat un stimul pentru întemeierea porturilor moderne româneşti de la Dunăre. Imediat după Pacea de la Adrianopol, în 1830, luau fiinţă porturile Brăila şi Giurgiu, iar în 1836 se întemeia portul Galaţi[22]. În zona oltenească a Dunării s-au întemeiat, de asemenea, mai multe oraşe cu statut de porturi, cele mai importante fiind Turnu-Severin în 1833[23], Calafat în 1855[24] şi Bechet în 1873[25].

Epocă de mari reforme, perioada domniei lui Al. I. Cuza s-a dovedit propice şi pentru dezvoltarea porturilor dunărene. În anul 1862 „Monitorul" publica un regulament de navigaţie pentru marina comercială a Principatelor Române, iar la 18/30 noiembrie 1863 se promulga legea în virtutea căreia porturile dunărene erau autorizate să încaseze 0,5% din valoarea mărfurilor exportate şi importate, în vederea dotării lor, ulterior adăugându-se şi taxa de cheiaj[26]. În ce priveşte asistenţa poliţienească, judiciară şi tehnică, în legătură cu navigaţia şi personalul navigant, încă de la 1862 în acel regulament se vorbeşte de Căpităniile de Porturi, care erau puse sub administraţia Ministerului Afacerilor Externe. În decretul lege din 16 martie 1874 pentru organizarea Ministerului Afacerilor Externe se prevedea la articolul 30 că „Administraţiunea marinei mercantile depinde de Ministerul Afacerilor Externe, iar serviciul porturilor face parte din această administraţie"[27]. În articolul 32 din aceeaşi lege se prevedea instituirea de căpitănate în următoarele porturi: Brăila, Galaţi, Ismail, Severin, Giurgiu, Oltenița, Bechet şi Calafat[28]. Potrivit articolului 31 din legea organică a Ministerului Afacerilor Externe erau prevăzute atribuţiile căpitanilor de port[29]. Acestora le era încredinţată şi poliţia porturilor dunărene. Potrivit articolului 43 al legii din 7 aprilie 1872,

[22] *Enciclopedia României*, vol. III, p. 89.
[23] Direcţia Judeţeană a Arhivelor Naţionale Mehedinţi, fond *Primăria oraşului Turnu-Severin*, dosar 1/1833, f. 1-2 original şi copie (în continuare DJANMH)
[24] *AO*, anul I, ianuarie 1922, p. 21-22.
[25] Actul de întemeiere a fost publicat de B. Boerescu în *Codicele Române (Colecţiune de toate legile)*, Bucureşti, 1873*, Apendice la Codicele Române după ordine cronologică*, anii 1873-1874, p. 88.
[26] Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, Bucureşti, 1967, p. 187
[27] B.Boerescu, *op.cit.*, p. 25.
[28] *Ibidem.*
[29] Ministerul Afacerilor Externe, *Regulament relativ la Poliţia porturilor şi malurile dunărene ale României*, Bucureşti, 1879, p .26.

relativă la organizarea puterii armate, paza frontierelor era asigurată de către regimentele de dorobanţi din armata teritorială[30]. În porturile unde nu erau instituite căpitănii, comandantul companiei de frontieră îndeplinea atribuţiile căpitanului de port[31].

Dezvoltarea porturilor, a comerţului, au fost factori decisivi în renaşterea vieţii urbane în regiunile din apropierea Dunării. În locurile în care odinioară întâlneam modeste aşezări rurale, în parte depopulate, au apărut în epoca modernă oraşe noi, cu un ritm accelerat de creştere a populaţiei. Statistica ne arată că între anii 1859–1899, oraşul Turnu–Severin a înregistrat o rată de creştere a populaţiei de 143%, iar oraşul Calafat de 53%, în condiţiile în care creşterea medie anuală se cifra la 37%[32]. Oportunităţile oferite au atras în regiune şi numeroşi străini, aşezarea lor fiind deseori facilitată chiar de către domnia ţării[33]. Nicolae Iorga vorbeşte despre un proces de „românizare" a oraşelor, cu excepţia celor construite după Tratatul de la Adrianopol, care aşteptau popularea lor imediată cu locuitori; astfel, în oraşe precum Brăila, Giurgiu, Turnu-Măgurele şi Turnu-Severin burghezia străină, de origine bulgărească sau grecească, s-a apărat mai bine împotriva „românizării"[34]. Unul din principalele fenomene sociale ale epocii imediat următoare Tratatului de la Adrianopol şi adoptării Regulamentelor Organice (1831-1832) a fost explozia demografică a populaţiei Principatelor, îndeosebi a celei locuind în câmpia Dunării. Desfiinţarea raialelor turceşti, a căror prezenţă făcuse imposibilă exploatarea economică a bogatei zone de câmpie, a deschis sudul Principatelor agriculturii, iar Dunărea, comerţului cu grâne[35].

Principalii factori care au favorizat dezvoltarea navigaţiei pe Dunăre în această perioadă au fost însă de ordin economic. Cererea masivă de produse agro-alimentare manifestată atât în zona Europei Centrale, mai ales centrele din bazinul superior al Dunării, cât şi în zona Mării Negre–Egee–Mediterana

[30] B. Boerescu, *op.cit.*, p. 209.
[31] *Regulament relativ la Poliţia Porturilor şi malurilor dunărene ale României,* p. 25-26.
[32] *Geografia Văii Dunării Româneşti*, Bucureşti, 1969, p. 203.
[33] De exemplu la 10 iunie 1836, Alexandru Dimitrie Ghica voievod întăreşte hotărârea Obicinuitei Obşteşti Adunări de a da dreptul străinilor, după regula statornicită la Brăila să aibă lucruri ohabnice în Noul Oraş Severinul, vezi N. Chipurici, T. Răţoi, *Documente ale municipalităţii severinene (1833-1874)*, vol. I, Craiova, 2005, doc. nr. 7, p. 67-68.
[34] N. Iorga, *Istoria poporului românesc*, Bucureşti, 1985, p. 700.
[35] V. Georgescu, *Istoria românilor*, Bucureşti, 1992, p.133.

Orientală a dus la creşterea preţurilor şi stimularea producătorilor pentru a investi şi produce cereale şi produse animaliere pentru export pe calea favorabilă şi ieftină a navigaţiei pe Dunăre[36]. Acest fapt determină marii proprietari agricoli să renunţe la metodele tradiţionale de exploatare a pământului, să se adapteze cerinţelor moderne şi să-şi orienteze producţia spre economia de piaţă.

Pe lângă factorii interni au intervenit şi alţii externi, care au favorizat dezvoltarea navigaţiei şi comerţului în spaţiul românesc al Dunării. Un astfel de factor a fost interesul Austriei de a-şi extinde influenţa în zona Dunării de Jos, în ciuda unei politici obstrucţioniste din partea Rusiei. Dacă interesul Austriei a fost preponderent economic, cel al Rusiei era mai mult politic, dar nu excludea şi realizarea unor interese comerciale. Acest fapt rezultă şi dintr-o destăinuire a lui Pavel Kisseleff: „Eu mă silesc mai ales să câştig pentru Rusia bogăţiile acestor ţări, prin legături comerciale, să supun pe moldoveni şi pe valahi obiceiurilor şi regulelor noastre”[37].

Unul dintre interesele Austriei era acela de a avea debuşeu economic de aprovizionare şi desfacere la sud de Carpaţi pe cursul Dunării, cel mai favorabil culoar de transport în acea perioadă[38]. Considerăm că faţă de interesele strategice şi geografice ale acestei mari puteri, despre care s-a scris atât de mult[39], mai important de subliniat pentru tema noastră este constatarea interesului economic al întreprinzătorilor austrieci. Acesta constă în: valorificarea înzestrării tehnice şi organizaţionale superioare în domeniul navigaţiei şi în aval de zona Porţilor de Fier; accesul la produse ieftine (în principal cereale), cu grad ridicat de rentabilitate, de pe piaţa românească din zona Olteniei; desfacerea produselor industriale de provenienţă de la Viena sau din alte centre[40]; plasarea de agenţi de influenţă economică (apoi şi politică) în aceste centre comerciale de la Dunăre, toate aceste tendinţe concurând la dezvoltarea navigaţiei şi comerţului pe Dunăre.

Pe lângă creşterea influenţei în regiunea Dunării de Jos, un obiectiv vizat de politica austriacă a fost şi acela de a avea drum deschis spre pieţele comerciale ale Orientului, mult timp puţin accesibile Austriei, fie datorită

[36] *Istoria comerţului în sud-vestul României în secolele XVIII-XIX*, Craiova, 1999, p. 172-216.
[37] I. Lupaş, *Istoria unirii românilor,* Cluj, 1937, p. 232.
[38] N.Chipurici, M. Măneanu, *Îndrumător în Arhivele Statului judeţul Mehedinţi*, vol. I, Bucureşti, 1974, p. 55-56.
[39] G. Netta, *Cercetări economice asupra regiunii Orşova-Severin*, Bucureşti, 1923, p. 58-61.
[40] *Ibidem*.

politicii restrictive a Imperiului Otoman, fie datorită câştigării acelor pieţe de comercianţi occidentali, aflaţi în legături privilegiate cu statul otoman. O cale de pătrundere către Orient o va reprezenta zona dunăreană a Porţilor de Fier, care devine în timp şi placa turnantă a comerţului românesc cu spaţiul austro-ungar. Încă din timpul ocupaţiei austriece a Olteniei (pe care o numeau „Valahia Mică") din anii 1718–1739, apar diferite proiecte ce vizau unele oportunităţi comerciale sau strategice. De altfel, Severinul devenise o ţintă a austriecilor încă după Pacea de la Passarowitz (1718), când a existat un proiect al acestora de înfiinţare în Câmpia Severinului a unui oraş cu numele de Carapolis[41]. Chiar dacă proiectul nu a fost finalizat, interesul Austriei a rămas şi se va manifesta şi după întemeierea oraşului modern Turnu-Severin. În această perioadă, în ciuda politicii obstrucţioniste a Rusiei, Austria nu va renunţa la ideea expansiunii sale economice şi politice spre Orient. În acest context, stăpânirea Severinului devine pentru austrieci un factor cheie, care le deschidea accesul către pieţele orientale, contrar intenţiilor lui Pavel Kisseleff, ctitorul noului oraş, care vedea în acesta un mijloc de contrabalansare a politicii de expansiune a Austriei în aval de Porţile de Fier.

Încă de pe la sfârşitul secolului al XVIII-lea austriecii au alcătuit documentaţii cu privire la oportunităţile de navigaţie şi comerţ în zona Dunării şi a Mării Negre. Prima încercare a unei călătorii de probă pe Dunărea încă neregularizată de-a lungul celei mai mari părţi a cursului ei de la est de Belgrad s-a făcut în anul 1777 şi, cu această ocazie, a avut loc o cercetare a fluviului şi a ţărilor riverane, în atenţia austriecilor intrând şi Principatele Române. În timpul cercetărilor efectuate de-a lungul Dunării, austriecii au constatat şi dificultăţile de navigaţie existente în zona Porţilor de Fier. Studii de amenajare a Dunării şi de îmbunătăţire a navigaţiei şi siguranţei sale în acest sector au fost făcute încă din anul 1778 de către căpitanul austriac Lauterer, dar primele încercări de înlăturare a obstacolelor din acest sector al fluviului şi de realizare a unui canal cu ecluze la Porţile de Fier (între Vârciorova şi Gura Văii, zona cea mai periculoasă) au avut loc în al patrulea deceniu al secolului al XIX-lea, când au fost şi abandonate. Primele studii au fost făcute de inginerul maghiar Paul Vasárhelyi în 1832, sub conducerea căruia s-au făcut spargeri în stâncă în sectorul Izlaz–Greben. Expansiunea economică austriacă a fost

[41] M. Butnariu, *Monografia municipiului Drobeta Turnu-Severin*, Drobeta Turnu-Severin, 1998, p. 75.

favorizată şi de mijloacele financiare de care dispunea şi care i-au permis să exploateze progresele din ştiinţa şi tehnica navigaţiei. Anul 1807 a rămas în istoria navigaţiei ca începutul acţionării mecanice a navelor, prin inventarea de către Fulton a motorului cu aburi şi experimentarea lui în America pe vaporul „Clermont". În anul 1812, această invenţie este adoptată de englezi pentru flotila ce au înfiinţat-o pe fluviul Clyde, în Scoţia, generalizându-se apoi pe celelalte fluvii ale Angliei şi ale ţărilor apusene ale Europei precum şi pe coastele maritime ale acestor ţări. În 1820 au loc pe Dunăre primele încercări de navigaţie cu vase acţionate de forţa aburului, însă fără rezultate convingătoare. Doi englezi, Andrews şi Pichard, după ce au studiat problema navigaţiei pe Dunăre, cu aprobarea împăratului austriac, construiesc prima navă cu aburi de pe Dunăre în anul 1829, fiind botezată „Frantz I", iar în acelaşi an lua fiinţă prima societate de navigaţie cu aburi pe Dunăre: Erste Privilegirte Osstereichische Donau Dampfschiffahrts Gessellschaft, pe scurt D.D.S.G, cu sediul la Viena, având ca atribuţii organizarea de linii de transport de mărfuri, pasageri şi poştă pe Dunărea Mijlocie şi Inferioară, pe Marea Neagră şi Marea Mediterană. De altfel, actul de întemeiere prevedea obligativitatea deschiderii a două noi linii. Una urma să stabilească legătura cu Dunărea de Jos şi gurile ei, atingând şi deservind porturile româneşti, alta, care să ducă pavilionul austriac în apele Levantului făcând legătura traficului de la gurile Dunării cu Istanbulul şi porturile Asiei Mici. Întemeierea societăţii era şi pe placul cancelarului Metternich, acesta văzând în buna organizare a navigaţiei pe Dunăre mijlocul cel mai indicat pentru a spori şi întări la Dunărea de Jos influenţa Imperiului Habsburgic în lupta cu veleităţile slave. Această idee avea şi susţinerea Ungariei, în special prin intermediul contelui Széchenу[42].

Din relatările vremii aflăm despre beneficiile unei călătorii cu vapoarele cu aburi. O apreciere admirativă despre confortul şi viteza oferite de navele de pasageri acţionate de forţa aburului o întâlnim menţionată în „Gazeta de Transilvania: „Oricine află o deosebită plăcere călătorind cu un vas cu aburi. Vasele sunt elegante, mari şi peste mare, merg foarte iute, spre pildă: drumul care se face cu cai buni, mânaţi bine, în trei zile, acela cu un vas cu aburi se face într-o zi, de la cinci ceasuri dimineaţa până la opt seara. Dar se poate şi mai curând"[43].

[42] C. I. Băicoianu, *Dunărea – privire istorică, economică şi politică*, Bucureşti, 1915, p. 40.
[43] *GT,* nr. 44 din 29 oct. 1837, p. 174-175.

În 1834 D.D.S.G a hotărât ca vaporul „Argo” să facă cursele pe Dunărea de Jos cu expresa destinație a coastei „Valahiei”, iar vasul „Maria Dorotheya” urma ruta Smirna–Constantinopol. La bordul acestui vas se va afla şi sultanul Mahmud al II-lea, acesta intrând pe la gurile Dunării şi urmând cursul fluviului până la Orşova[44]. Tot până la Orşova va ajunge, mai târziu, marele scriitor Hans Christian Andersen, aflat într-o călătorie pe Dunăre. În 1838 D.D.S.G introduce primul vapor cu schelet de fier, inovație realizată în tehnica construcțiilor nautice pe Dunăre. S-au introdus apoi remorchere şi şlepuri, destinându-se astfel pentru prima oară pe Dunăre vase speciale pentru transportul călătorilor, a mărfurilor şi vitelor[45]. După întemeierea D.D.S.G s-a trecut la organizarea serviciului de navigație şi în aval de Porțile de Fier cu schele şi agenții în toate porturile dunărene şi care reprezentau realizări concrete ale Austriei în lupta sa de consolidare a influenței în bazinul Dunării de Jos[46].

Inițial, austriecii au stabilit sediul Agenției Vapoarelor la Schela Cladovei (unde se afla şi prima staționare la ieşirea din sectorul Porților de Fier), transferat în 1851 la Turnu-Severin, unde au înființat un port al oraşului şi un mare şantier naval, acesta din urmă intrând în funcțiune încă din timpul iernii 1857-1858[47]. În şantierul naval se vor executa lucrări de reparații la un mare număr de vase, printre acestea se va afla şi vasul princiar român „Ştefan cel Mare”, cu o istorie interesantă[48]. În anul 1864 Departamentul de Război a comandat la Casa Meyer din Linz o navă cu zbaturi şi vele, botezată „Ştefan cel Mare”. Nava a fost comandată la început de căpitanul Carale. La 18 martie 1867, la 5 mile în aval de Cernavodă, când se întorcea din prima sa călătorie, a intrat în coliziune cu vaporul Societății D.D.S.G. „Széchenу”, scufundându-se. Ranfulată de Societatea D.D.S.G, este remorcată şi dusă la Şantierul Naval din Turnu-Severin, urcată pe cală şi reparată, apoi trimisă la Şantierul Naval din Budapesta pentru revizia maşinilor. Reintră în circulație pe Dunăre în 1868 ca iaht princiar, fiind folosit de Casa princiară în mai multe rânduri. În luna noiembrie 1868, principele Carol I împreună cu guvernatorul

[44] C. I. Băicoianu, *op.cit.,* p. 40.
[45] *Ibidem*.
[46] Ion Ionescu de la Brad, *Agricultura română în județul Mehedinți*, Bucureşti, 1868, p. 748-752.
[47] N. Chipurici, *Şantierul de construcții navale Turnu-Severin,* în *RA*, XV, 1966, 2, p. 19.
[48] DJANMH, fond *Şantierul Naval Turnu-Severin*, dosar 3/1932, f. 55.

din Rusciuk, Sabri Paşa, au făcut o călătorie pe Dunăre. În 1869, au loc alte două călătorii: una de la Oltenița la Sulina şi a doua pe traseul Giurgiu-Turnu-Severin-Baziaş. Până în 1875 face numai călătorii oficiale la Budapesta şi Viena. În anii 1877-1878, a fost pusă sub comanda Marinei Militare Române, fiind folosită ca puitor de mine, transportator de trupe şi material de război. A mai fost utilizată în câteva călătorii oficiale după război, apoi a fost preluată din nou de Marina Militară pentru exerciții militare şi chiar ca remorcher. Datorită manevrabilității sale greoaie, în anul 1893 a fost dezafectată şi transformată în ponton cazarmă pentru marinarii militari.

În timpul războiului din anii 1877-1878 activitatea Şantierului Naval din Turnu-Severin se întrerupe; şantierul se închide, o mare parte a lucrătorilor sunt concediați, iar un număr restrâns al acestora împreună cu vasele au plecat la Orşova. De altfel, nu era pentru prima oară când evenimentele militare au afectat în mod serios navigația pe Dunăre şi activitățile aferente acesteia. Astfel, în perioada 1853-1855, în timpul războiului ruso-turc, operațiunile militare şi dislocările de trupe din sectorul Calafat-Turnu-Severin au adus importante prejudicii navigației în zonă. De asemenea, intrarea în țară a trupelor austriece şi organizarea lagărului militar de pe platoul Cerneților (la „Tunari") pentru supravegherea Dunării şi comunicațiilor spre Orşova, Craiova[49], măsurile luate pentru aprovizionarea trupelor şi asigurarea comunicației rapide cu eşaloanele de comandă din Banat au prilejuit organizarea de curse speciale de vase, care acostau în zona ruinelor piciorului Podului lui Traian, în care scop s-au făcut şi unele lucrări de amenajare a malului stâng şi albiei fluviului. Între acestea, pirotehniştii austrieci au aruncat în aer patru dintre pilele (picioarele) podului antic construit de romani la Drobeta şi care acum împiedicau navigația vaselor cu aburi în perioadele de secetă.

Facilitățile comerciale oferite austriecilor de către autoritățile româneşti[50] au contribuit la dezvoltarea D.D.S.G. Societatea austriacă de navigație a înregistrat o creştere considerabilă, ajungând în anul 1853 să posede un capital de 18 milioane de florini şi 60 de vapoare, iar pentru anul 1857 – după Victor Duruy – 30 milioane de florini şi 500 de vase, cele mai multe din fier[51].

[49] C. Pajură, D. T. Giurescu, *Istoricul oraşului Turnu-Severin (la centenar)*, Turnu-Severin, 1933, p. 67.

[50] De exemplu autoritățile Țării Româneşti au scăzut tariful vamal de 5% fixat în 1843 la 3% pentru schimbul comercial cu Austria

[51] Ion Ionescu de la Brad, *op.cit.*, p. 780.

Un moment important pentru dezvoltarea navigaţiei dunărene l-a reprezentat reglementările Tratatului de Pace de la Paris din 1856 privind regimul de navigaţie pe acest fluviu şi care stabilea reguli ferme şi o mai mare siguranţă în tranzitul pe Dunăre. După 1856 s-a constatat o creştere continuă a traficului pe Dunăre, sporirea cantităţilor de mărfuri şi a numărului de pasageri. Astfel, statistica statului înregistra pentru anul 1861, în porturile din zona Olteniei, operarea a 1420 de vase (1019 cu vâsle şi 401 vapoare) cu un deplasament de 195 tone şi 12.076 marinari[52]. Acest fenomen se amplifică după 1875 ca urmare a aplicării Convenţiei Comerciale dintre România şi Austro-Ungaria care, în pofida consecinţelor negative pentru producţia industrială românească, a condus la sporirea substanţială a cantităţilor de produse cerealiere şi animaliere transportate pe Dunăre în amonte spre Orşova, Budapesta şi Viena[53].

Afluxul de mărfuri a sporit şi ca urmare a construirii unor şosele naţionale modernizate, dar şi a căii ferate Vîrciorova-Turnu-Severin-Craiova-Piteşti-Bucureşti inaugurată în anul 1873. Acest proiect al construcţiei căii ferate a trezit interes şi din partea Austro-Ungariei. Prin convenţiunea încheiată la 19 mai 1874 se avea în vedere legarea liniilor ferate române cu cele austro-ungare pe la punctele de frontieră Vîrciorova şi Predeal[54].

În concluzie, putem afirma că perioada cuprinsă între Tratatul de la Adrianopol şi Războiul de Independenţă a fost una favorabilă dezvoltării navigaţiei dunărene în spaţiul românesc. La această situaţie au concurat atât factori interni cât şi externi. Dintre factorii externi mai importanţi menţionăm: Tratatul de la Adrianopol din 1829, Tratatul de Pace de la Paris din 1856 sau politica unor state, în special a Austriei, care urmărindu-şi obiectivele de expansiune economică (dar şi politică) spre Dunărea de Jos şi Orient, a sprijinit dezvoltarea navigaţiei dunărene. Dintre factorii interni amintim: întemeierea şi organizarea porturilor, adoptarea unei legislaţii care favoriza dezvoltarea acestora şi constituirea instituţiilor necesare bunei lor funcţionări, adoptarea unor măsuri pentru îmbunătăţirea bazei tehnice a navigaţiei etc. De asemenea, dezvoltarea navigaţiei a avut consecinţe pozitive asupra evoluţiei generale a societăţii din spaţiul românesc, potenţând noi perspective în plan

[52] *Analele statistice pentru cunoscinţa părţii muntene a României*, an III, 1862 , nr. 9-12, p. 116.

[53] DJANDJ, fond *Prefectura judeţului Dolj*, dosar 15/1876, f. 22-26; 2/1877,f. 8.

[54] B. Boerescu, *op.cit.,* p. 254.

economic şi social. Coroborat cu prevederile Tratatului de la Adrianopol, principalul aspect potenţat a fost cel economic, descătuşat ca urmare a desfiinţării monopolului comercial otoman şi asigurarea unui comerţ liber la Dunăre şi Marea Neagră. Comerţul a fost puternic stimulat, cel mai favorizat fiind cel cerealier, care devine treptat predominant. Alte fenomene potenţate în dezvoltarea lor au fost: economia de piaţă şi modernizarea sistemului de exploatare a proprietăţilor agricole; formarea unei clase burgheze româneşti având ca sursă primară comerţul; explozia demografică şi renaşterea vieţii urbane în zonele din preajma Dunării; intensificarea relaţiilor comerciale cu alte state.

Au existat însă şi unii factori care au îngreunat dezvoltarea şi desfăşurarea navigaţiei dunărene în spaţiul românesc. Sistemul de carantină aducea mari întârzieri în circulaţia navelor. Războaiele au adus, la rândul lor, prejudicii navigaţiei în zona Dunării. Unele incoerenţe legislative şi lipsa de capital au creat dificultăţii în dezvoltarea infrastructurii portuare. Inexistenţa unei societăţi naţionale de navigaţie cu o proprie bază navală determina statul român la închirieri, mai ales din Ungaria, la costuri uneori foarte ridicate. Nu în ultimul rând, navigaţia dunăreană s-a confruntat cu existenţa unor obstacole naturale care afectau circulaţia navelor, în special în zona Porţilor de Fier, problema navigabilităţii în această zona fiind şi în atenţia organismelor internaţionale.

ASPECTS REGARDING THE NAVIGATION DEVELOPEMENT IN ROMANIAN TERITORRY (1829-1878)

Summary

Eventually, we can affirm that the period between the Treaty of Adrianopol an the Independence war was propitious to the developement of navigation on the Danube in the Romanian part. Both externa land internal factors concurred to this situation. The most important external factors are : the Treaty of Adrianopol in 1829, the Peace Treaty of Paris in 1856 or the politics of some states, especially Austria, which following it's economical and political expansion objectives towards the Lower Danube and the east,

indirectly helped the development of navigation in the Danube zone. Some of the internal factors are : the built and organization of ports, adopting a legislation which favorites the development of the ports an the consecration of the institutions which were necessary for a good operating of the ports, adopting measures for the improvement of the technical basis of navigation, etc.

Also, we must say that the development of navigation had positive consequences regarding the general evolution of the society from the Romanian territory, offering new perspectives in both economical and social departments. Related to the main aspects of the Treaty of Adrianople, the main potentate idea was the economical one, which appeared as a result of the abolition of Ottoman trade monopole, and assured free trade on the Danube and the Black Sea. Commerce was powerfully stimulated; the most important being the cereal department, which slowly becomes predominant. Other notable events regarding their development were: the market economy and the modernization of the agricultural properties exploit system, the formation of a Romanian bourgeois class, with commerce as it's primary source, the demographical rise an the rebirth of urban life in the region near the Danube, and the intensification of commercial relationships with other states.

There have been also some factors which acted as a burden for the development and unfolding of navigation in the Danube region of the Romanian territory. The quarantine system brought great delays to the circulation of ships. Wars also acted as a negative factor to the navigation in the Danube region. Some legislative errors and lack of capital created difficulties for the development of the infrastructure of ports. The lack of existence of a national navigation society with its own naval base determined the Romanian state to use renting procedures, mostly to Hungary, which ended up sometimes with very high prices. In the end, the Danube navigation confronted with natural obstacles, which interfered with the circulation of the ships, especially in the Iron gates region, were the problem was so big that in entered in the attention of international organizations.