

ÎNCEPUTURILE NAVIGAȚIEI CU ABURI PE DUNĂRE

Lavinia MICU

Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Caraș-Severin

Problema navigației pe Dunăre a fost ridicată, la începutul secolului al XIX-lea de Robert Fulton, inventatorul vaporului cu aburi, care a lansat, în 1807, o propunere guvernului austriac de a construi o societate de navigație pe fluviul Dunărea între Viena și Ulm. Propunerea acestuia nu a avut însă sorti de izbândă, inițiativa fiind reluată două decenii mai târziu, în 1828, când reprezentanții executivului austriac au concesionat navigația, în sectorul lor, armatorilor englezi John Andrews și Iosef Prichard.¹

Pe plan internațional, tratatul de la Adrianopol, încheiat la 2 septembrie 1829, declara navigația pe Dunăre, Marea Neagră și strâmtoarele Bosfor și Dardanele liberă pentru comerțul tuturor statelor. Ca urmare s-au organizat și societăți de navigație în țările riverane fluviului european. Astfel a luat ființă la Viena încă din anul 1829 **Prima societate privilegiată de transport cu cu vapoare cu aburi pe Dunăre: Die erste privilegierte österreichische Donaudampfschiffahrt Gesellschaft**, pe scurt **D.D.S.G.**, cu scopul declarat de transportator de călători, mărfuri și mai târziu și poștă.² Întemeierea acestei societăți se bucura și de sprijinul cancelarului Metternich, care întrevedea în demersul de organizare a navigației pe Dunăre modalitatea cea mai eficientă de a intensifica și consolida influența Imperiului Habsburgic la Dunărea de Jos în contrapondere cu ascensiunea slavă, idee susținută de altfel și de Ungaria prin intermediul contelui Ștefan Szèchény.³ În primăvara anului 1834 profitând de venirea apelor mari, D.D.S.G a hotărât ca vaporul „Argo” să facă cursele pe Dunărea de Jos cu destinația exclusivă a coastei „Valahiei”, iar vasul „Maria Dorothea” să urmeze ruta Smirna-Constantinopol.⁴

Începutul transportului de călători și mărfuri pe apă s-a dovedit deosebit de profitabil, motiv pentru care societatea D.D.S.G a investit în următorii ani mari sume de bani pentru construirea altor nave de pasageri și marfă pentru micul și marele cabotaj pe Dunăre și Marea Neagră. În anul 1836, capitalul societății se mărise la 2 milioane florini, iar portofoliul său cuprindea 7 nave de pasageri care deserveau trei rute: Linz -Orșova, Orșova-Galați și Galați cu porturile din Marea Neagră și Marea Mediterană ca Odesa, Constantinopol, Smirna, Trepizona ș.a.⁵

Cataractele de la Porțile de Fier în timpul apelor mici sau condițiile climaterice nefavorabile iarna puneau mari probleme navigației. Pentru eliminarea acestui handicap, societatea D.D.S.G a luat hotărârea de a înființa în aval de Porțile de Fier, dar în apropierea lor, o agenție de vapoare care să aibă în atribuțiile sale pe lângă coordonarea navigației și pe aceea de organizare

¹ Dașcovici 1943, p. 82.

² Dănescu 2004, p. 12.

³ Băicoianu 1915.

⁴ Băicoianu 1915.

⁵ Dănescu 2004, p. 12.

a adăpostirii navelor în timpul iernii, când navigația este întreruptă. Cu aprobarea autorităților române ia ființă în anul 1840 la Schela Cladovei, agenția de vapoare D.D.S.G.

Problema era rezolvată doar pe jumătate, în sensul că pe lângă adăpostirea vaselor în timpul iernii, mai era nevoie și de reparațiile curente, care în mod obișnuit se făceau la șantierele navale de la Linz, Viena sau Budapesta, deplasări ce erau greoaie, cereau mult timp și erau foarte costisitoare.⁶

Pentru rezolvarea celor trei inconveniente, societatea D.D.S.G s-a adresat Magistraturii (n. n. primăriei) orașului Severin, cu rugămintea de a i se concesiona un loc la Dunăre în perimetrul orașului, pentru mutarea agenției vapoarelor de la Schela Cladovei și pentru construirea unui atelier de reparat vase. Alegerea locului s-a făcut din considerente hidrotehnice, el prezentând avantajul unui chei natural și o adâncime a apei suficientă, fără a fi nevoie de amenajări prealabile prea mari și prea costisitoare.⁷ Contractul se semnează la Turnu Severin în 26 ianuarie 1851. S-au închiriat 2400 stânjeni pătrați, pe o perioadă de 40 de ani, plătindu-se chirie „*pentru cei dintâi zece ani câte șase galbini împărâtești pe fieșticare an; pentru cei de-al doilea zece ani câte doisprezece galbini iarăși pă fiecare an; iar pentru ceilalți douăzeci de ani câte optăsprezece galbini pă fiecare an, însumând în total pentru intervalul de patruzeci de ani al închirierii galbini patru sute optzeci, care chirie se va răspunde de către onorabila Societate pă fiecare an înainte*”.⁸ Conform contractului societatea începe imediat ridicarea construcțiilor prevăzute în planul de situație întocmit la Viena.⁹

Solicitările mereu crescânde pentru transportul naval de marfă și călători nu lasă pasivă conducerea societății D.D.S.G din Viena, care începe în anul 1855 tratativele cu autoritățile de la Severin, în vederea închirierii unui al doilea teren în marginea Dunării. Astfel se încheie la 13 iunie 1856 contractul dintre Magistratul orașului și reprezentantul societății D.D.S.G, renegociat și aprobat la 10 ianuarie 1857, pentru construirea unui șantier naval la Severin. Termenul de expirare al acestui contract, urma să coincidă cu termenul de expirare al primului contract, încheiat în anul 1851.¹⁰

Așadar pe lângă cei 2400 stânjeni pătrați închiriați de societatea D.D.S.G în anul 1851, se mai adaugă 4000 stânjeni pătrați de teren („*ca să clădească pă dânsul construcție de vapoară în marginea râului Dunării alături de casăle de agenții ce sunt acum în ființă*”) închiriați în anul 1857 pentru care se va plăti o chirie de „*câte treizeci nr. 30 galbini austriacești pă fiecare an și totdeauna la începutul anului*”.¹¹ Deoarece se considera de către partea română că această sumă era derizorie, se prevedea în contract ca Severinul să fie stație pentru imbarcarea și debarcarea mărfurilor și pasagerilor, iar taxele aferente stabilite de societatea D.D.S.G să aibă caracter preferențial față de cele stabilite pentru stațiile Radovăț respectiv Orșova. De asemenea „*dacă onor Societatea va urma cu luarea tacsii ca până acum sau va călca vreuna din condițiile dictate aici ori însuși sau subalternii săi, contractual va cădea cu desăvârșire*”.¹² Lucrările de construcție au fost finalizate în termenul contractual, șantierul naval devenind funcțional în iarna anilor 1857–1858.¹³ Fiind de mare folos pentru navigația și implicit pentru politica economică austriacă, societatea D.D.S.G a construit aici clădiri în suprafață de 3830 metri pătrați, din care 1600 metri pătrați ocupau numai atelierele.¹⁴

⁶ Dănescu 2004, p. 12.

⁷ Dănescu 2004, p. 13.

⁸ S.J.A.N MH – CDD, dos. I 9/1851, f. 13.

⁹ Dănescu 2004, p. 14.

¹⁰ S.J.A.N MH – CDD, dos. I 10/1856, f. 1, 2 și dos. I 11/1857, f. 1, 2

¹¹ S.J.A.N MH – CDD, dos. I 10/1856, f. 1

¹² S.J.A.N MH – CDD, dos. I 11/1857 f. 2

¹³ Dănescu 2004, p. 17.

¹⁴ *Istoria României*, vol. IV, 1964, p. 256.

Passagier- und Frachter Tarif 169

Der I. K. k. priv. Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Stationen.	Passagiere		Fracht	
	I.	II.	1 ^o	2 ^o
	Rate		100 ^{kg}	50 ^{kg}
	fl.	kr.	fl.	kr.
von Semlin nach Belgrad	27	18	18	10
von Semlin nach Tausova	30	60	35	20

Semlin 14. November 1859

Kaufmann

Societatea D.D.S.G a tipărit în 26 septembrie 1859, orarul vapoarelor de pasageri și de marfă începând de la 1 octombrie 1859. Astfel cursele de pasageri pe ruta Semlin (n. n Zemun)-Szegedin (n. n Szeged) erau suspendate, iar din 1 octombrie 1859 doar o dată pe săptămână exista o cursă de pasageri între Pesta și Orșova. Pe ruta Pesta-Semlin vapoarele de pasageri circulau de patru ori pe săptămână. Referitor la vapoarele ce transportau marfă se indică zilele din săptămână și orele de plecare pe ruta Pesta-Orșova-Galați – Fig. A.¹⁹

După 30 de ani de la crearea societății D.D.S.G, o altă societate apare ca și competitoră în ceea ce privește navigarea cu vapoare cu aburi pe o anumită lungime navigabilă a Dunării. Este vorba de **Societatea privilegiată austriacă de căi ferate de stat (Kaiserliche und königliche privilegierte österreichische Staats Eisenbahn Gesellschaft)** – pe scurt STEG, fondată în anul 1834 la Viena. Pe fondul crizei financiare a statului austriac, la 1 ianuarie 1855, STEG a încheiat un contract prin care i-a fost concesionată finalizarea unor căi ferate construite de stat, construcția de noi căi ferate și exploatarea lor, precum și o mare parte din activele statului austriac din Banat (mine, păduri și uzine metalurgice).

În data de 27 ianuarie 1859, STEG informează Comanda Regimentului de graniță nr. 13 româno-bănățean din Caransebeș, că intenționează să-și creeze propriul serviciu de navigație cu vapoare cu aburi, începând transportul pe ruta Baziaș-Semlin (n. n Zemun) cu patru vapoare. Exprimând și intenția sporirii numărului acestora, pe viitor se dorea și organizarea transportului de marfă între Baziaș și Orșova și se solicita acordarea unui teren, fie în chirie fie în proprietate, pentru acostarea șlepurilor.²⁰ Demersul STEG de a informa Comandamentul regimentului din Caransebeș, era absolut necesar, deoarece Orșova se situa la acea vreme, în zona militarizată a Banatului. Comandantul militar al Banatului, feldmareșalul Coronini înștiințează la rândul său Comanda Regimentului de graniță nr. 13 româno-bănățean din Caransebeș, în data de 8 februarie 1859, asupra cererii depuse de direcțiunea STEG Viena pentru acordarea de terenuri în chirie sau proprietate, pentru acostarea ambarcațiunilor și depozitarea de mărfuri. Se precizează în plus că ruta de navigare pentru călători va fi Baziaș-Belgrad, cu locuri de debarcare la Semlin,

¹⁹ S.J.A.N Caraș-Severin, fond Regimentul de graniță româno-bănățean nr. 13 Caransebeș, Administrația generală, doc. 9687/1859, f. 2.

²⁰ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 1012/1859, f. 1.



Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Es wird hiermit bekannt gegeben, daß
die Fahrten der Passagierboote
 zwischen
Semlin und Szegedin
 für neuer eingestellt wurden, und daß
 vom 1. Oktober l. J. angefangen
 wöchentlich nur eine
einmalige Passagierfahrt
 zwischen
Pest und Orsova
 im Anschlusse an die unterhalb Orsova nach und von den Donau-Fährschiffen
 verkehrenden Fracht-Dampfschiffe stattfinden wird.

Abfahrt von Pest nach Orsova Mittwoch 6 Uhr früh.
Orsova nach den Fährschiffen ins Galatz (mit Frachtdampfschiff)
 Freitag Nachmittag.
Galatz nach Orsova (mit Frachtdampfschiff) Samstag 4 Uhr früh.
Orsova nach Pest Sonntag 8 Uhr Morgen.

Die Passagierfahrten zwischen Pest und Semlin werden wöchentlich wie bisher vier Mal
 wöchentlich fortgesetzt:
Abfahrt von Pest nach Semlin Montag, Mittwoch, Freitag, Samstag, 6 Uhr früh.
Semlin nach Pest Sonntag, Dienstag, Donnerstag, Samstag, 4 Uhr früh.

Pest, am 26. September 1859.

Die Haupt-Agentie
 der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Post, 1859. Gedruckt bei Trattner und Wiedemann.

Fig. A

Panciova, Semendria și Cubin, iar șlepurile ce vor transporta marfă pe ruta Baziaș-Orșova, vor avea nevoie și ele de locuri de acostare.²¹ În acest scop o echipă de înalți funcționari, împuterniciți ai STEG Viena (Johann von Hornig și inspectorul Alfons Dinelli), s-a deplasat la Orșova și au semnat în 17 martie 1859 contractul ce stipula acordarea unui teren de 69 stânjani pentru nevoile STEG. Din partea autorităților civile și militare din Orșova, contractul a fost semnat printre alții de comandantul companiei Orșova, Marcu Rotar, locotenent-colonelul Paul Rotar, locotenent-colonelul Thomas Hanko, Johan Nachtnebel, Michael Mitrovici, Nicolae Vasilevici, George Iovanovici.²²

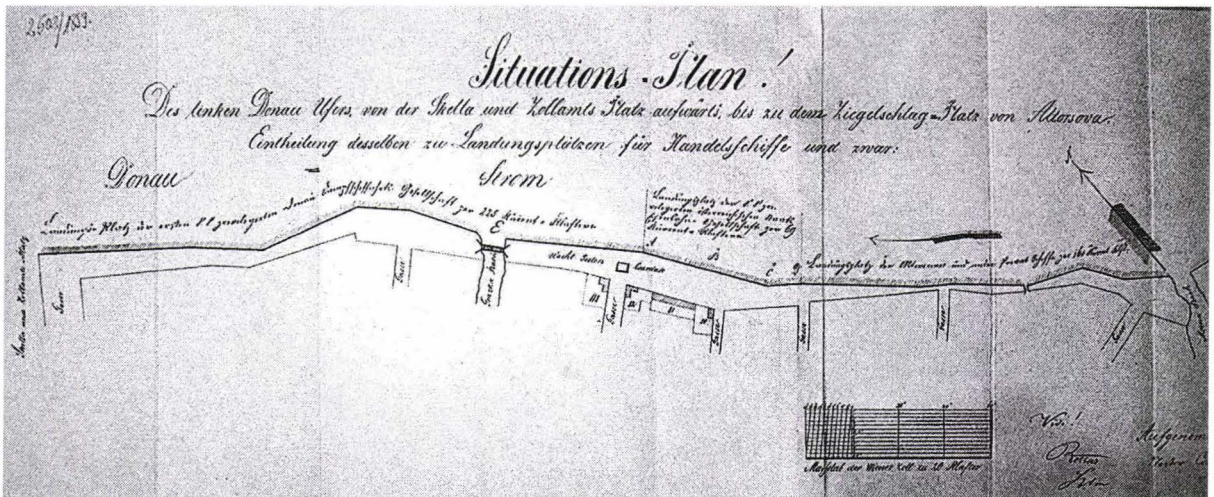
Prezint mai jos planul de situație din care reies suprafețele de teren ocupate pe malul stâng al Dunării, la Orșova, de către societatea D.D.S.G (225 stânjani), STEG (69 stânjani), respectiv zona de acostare rezervată locuitorilor din Orșova și altor ambarcațiuni private (163 stânjani).²³ Acordarea terenului pentru acostarea vapoarelor aparținând STEG, a iscat nemulțumirea societății D.D.S.G, care a protestat în scris prin intermediul inspectorului Konstantin Lazariri.²⁴

²¹ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 1348/1859, f. 1.

²² S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 2502/1859, f. 5–10.

²³ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 2502/1859, fila 13.

²⁴ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 2502/1859, fila 11.



Inspectorul Alfons Dinelli este numit în martie 1859 șef al serviciului de navigație cu vapoare cu aburi al STEG, pe sectorul dintre Semlin și Orșova.²⁵ În aceeași calitate, împreună cu căpitanul Angelli, participă în data de 17 mai 1859 la prima călătorie de probă efectuată de un vapor cu aburi al STEG, ruta aleasă fiind Baziaș-Turnu Severin și retur.²⁶

Montags, Mittwochs und Freitags.							
Stationen	Fahrzeit		Ankunft		Abfahrt		
	h.	St.	h.	St.	h.	St.	
Brasov	Früh 6						
Bazias	50	6	50	2	10	9	
Rama	20	9	20	5	9	25	
Ukrainica	1	20	10	55	15	11	10
Arad	40	11	50	55	12	25	
Belgrad	3	50	4	15	Nachmittags		

Dinstags, Donnerstags, Samstag.							
Stationen	Fahrzeit		Ankunft		Abfahrt		
	h.	St.	h.	St.	h.	St.	
Bazias	Früh 9						
Kien	2	-	11	-	10	11	10
Orșova	2	40	1	50	20	2	10
Severin	1	-	5	10	Nachmittags		

Montags, Mittwochs, Samstag.						
Stationen	Fahrzeit		Ankunft		Abfahrt	
	h.	St.	h.	St.	h.	St.
Bazias	Früh 10					
Orșova	5	-	5	-	Nachmittags	

Dinstags, Donnerstags, Samstag.							
Stationen	Fahrzeit		Ankunft		Abfahrt		
	h.	St.	h.	St.	h.	St.	
Belgrad	Früh 7						
Arad	2	30	9	50	40	10	10
Ukrainica	40	10	50	35	11	15	
Rama	50	12	45	5	12	50	
Bazias	15	1	5	2	3	5	
Brasov	45	5	50	Nachmittags			

Mittwochs, Freitags, Sonntags.						
Stationen	Fahrzeit		Ankunft		Abfahrt	
	h.	St.	h.	St.	h.	St.
Severin	Früh 8					
Orșova	50	8	50	20	9	10
Kien	2	-	11	10	11	20
Bazias	2	-	1	20	Nachmittags	

Dinstags, Donnerstags, Samstag.						
Stationen	Fahrzeit		Ankunft		Abfahrt	
	h.	St.	h.	St.	h.	St.
Orșova	Früh 7					
Bazias	7	30	2	50	Nachmittags	

STEG preluase încă din anul 1855 calea ferată Baziaș-Orșova, prima cale ferată de pe teritoriul României, pe care a deschis-o traficului de călători. Odată cu organizarea în anul 1859 a serviciului de navigație al STEG, se reglementează prin instrucțiuni și transportul cu trenurile societății, pentru pasagerii sosiți în portul Baziaș (atât cu vapoarele STEG cât și cu vapoarele D.D.S.G), ce doreau să ajungă la alte destinații.²⁷ De asemenea, exista și un acord cu societatea D.D.S.G, pentru a se asigura transportul corespondenței și al coletăriei rapide.²⁸

²⁵ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 3298/1859, f. 1.

²⁶ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 4730/1859, f. 1.

²⁷ S.J.A.N C-S, CDSTEG, inv. 88, dosar 15/1860, f. 5.

²⁸ S.J.A.N C-S, CDSTEG, inv. 88, dosar 15/1860, f. 5.

În anul 1860, un orar al navelor, cu indicarea duratei de transport, zilelor respectiv orelor de plecare și sosire, durata staționării în fiecare port, se prezenta astfel:²⁹

Cum era de așteptat categoriile sociale ce-și permiteau deplasări cu vaporul erau cele înstărite, existând mărturii documentare în acest sens. Astfel la 13 iulie, 1862 cu unul din vapoarele STEG urma să se organizeze o „călătorie de plăcere”, de la Pesta la Orșova, iar mai departe să se ajungă cu alte mijloace de transport la Mehadia. La această călătorie urmau să participe 170–180 de persoane (negustori și meseriași) și s-a cerut acceptul autorităților militare din zona Orșova.³⁰

În data de 7 august 1862, se cer din partea Comandamentului general bănățean Timișoara, lămuriri despre greutățile ce ar putea fi întâmpinate pe Dunăre, în zona Porțile de Fier, de un grup de persoane din conducerea administrativă a STEG, sosite în excursie cu trenul de la Timișoara la Baziaș și care apoi intenționau să se deplaseze cu vaporul, mai jos de Orșova.³¹

Așadar Dunărea, ca arteră de transport ieftină, într-o Europă aflată în plină dezvoltare și modernizare, oferea condiții optime pentru schimburile comerciale și pentru deplasările oamenilor din țările riverane și neriverane și transpuse în fapt prin întemeierea de societăți de navigație. Prin cifre, tabele, schițe și mărturii din arhive, am încercat să redau câteva elemente din perioada de început a organizării a două societăți de navigație, ce au influențat pozitiv evoluția generală a economiei din spațiul românesc.

Bibliografie

- Băicoianu 1915 = C. I. Băicoianu, *Dunărea-privire istorică, economică și politică*, București, 1915.
 Dașcovici 1943 = Nicolae Dașcovici, *Regimul Dunării și al Strâmtoarelor în ultimele două decenii*, Tipografia A. Țerek, Iași, 1943.
 Dănescu 2004 = Petrică Dănescu, *Șantierul naval din Turnu Severin*, Editura Prier, Drobeta Turnu Severin, 2004.
 Ionescu de la Brad 1868 = Ion Ionescu de la Brad, *Agricultura română în județul Mehedinți*, București, 1868.
 S.S.J.A.N TM, Fond CGB = S.J.A.N Timiș, *fond Comandamentul General Bănățean*.
 S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG = S.J.A.N Caraș-Severin, *Fond Regimentul de graniță româno-bănățean nr. 13 Caransebeș, Administrația generală*.
 S.J.A.N C-S, CD STEG = S.J.A.N Caraș-Severin, *Colecția de documente STEG*.
 S.J.A.N MH CDD = S.J.A.N Mehedinți, *Colecția de documente*, dos. I 9/1851.

BEGINNING OF THE STEAM NAVIGATION ON THE DANUBE

(Abstract)

The problem of navigation on the Danube was started in the early 19th century by Robert Fulton, inventor of the steamboat, which launched in 1807, a proposal of the Austrian Government to build a society of navigation on the Danube between Vienna and Ulm. But his proposal did not succeed, the initiative was resumed two decades later, in 1828, when representatives of the Austrian executive leased navigation in their sector, British shipowners John Joseph Andrews and Prichard.

So Danube as a cheap transport artery in a Europe that is in full development and modernization, offering optimal conditions for trade and people's movements and non-riparian riparian countries and translated into reality by founding the shipping companies.

²⁹ S.J.A.N C-S, FRGRB nr. 13 C, AG, doc. 6564/1860, f. 3

³⁰ S.J.A.N TM, FCGB, inv. 1740, dosar 166/1862, f. 8.

³¹ S.S.J.A.N TM, Fond CGB, inv. 1740, dosar 163/1862, f. 3.