Constantin CARAMIDOGLU

INFLUENŢA CĂII FERATE CERNAVODĂ-CONSTANŢA ASUPRA TRAFICULUI DE CEREALE DERULAT PRIN GURILE DUNĂRII
(opinii la 1859)

Prin tratatul de la Adrianopol (1829), Rusia își asigurase gurile Dunării și deplina libertate de navigație pe fluviu, iar pe baza Convenției de la Petersburg (1840), dintre Rusia și Austria , acest drept fusese acordat tuturor statelor. În fapt însă, Rusia nu era interesată de asigurarea condițiilor de navigație favorabile la gurile Dunării; canalul Sulina, folosit anterior de turci, este lăsat să se împotmolească, astfel că adâncimea sa, care în anul 1844 era de unsprezece picioare, s-a redus la nouă picioare, în 1850 și la doar șapte picioare în anul 1854.[1]

La neglijența rușilor privind asigurarea navigabilității pe brațul Sulina se mai adăuga o măsură bizară a aceleiași administrații: instituirea unei carantine la gura Sulina, în virtutea căreia mărfurile nu erau dezinfectate pe loc, ci transportate la Odesa pentru această operațiune, urmând să revină apoi la Sulina.

Aceste fapte demonstrau dorința Rusiei de a reduce traficul pe la gurile Dunării, atrăgându-l spre portul Odesa precum și aceea de a zădărnici acțiunile Austriei întreprinse pentru acapararea comerțului dunărean și din bazinul Mării Negre. Kogălniceanu amintea și el zvonul potrivit căruia, în timpul ocupației militare a Principatelor autoritățile rusești ar fi blocat intenționat gurile Dunării.[2]

Dacă Rusia nu avea nici un interes comercial sau politic, de a asigura desfășurarea în bune condiții a traficului pe brațul Sulina, alte două mari puteri erau foarte interesate de aceasta: Austria și Marea Britanie. Dificultățile întâmpinate de diplomația austriacă în privința obligării Rusiei de a executa clauzele convenției de la 1840, vor îndemna și Compania austriacă de navigație pe Dunăre, să caute alte soluții tehnice, pentru a evita gurile Dunării. În acest sens ea înființează un punct de transbordare la Cernavoda, de unde, cu ajutorul unui serviciu de poștă terestru, mărfurile ajungeau la Constanța, iar apoi cu vasul maritim al aceleiași societăți, la Constantinopol sau Varna. Sistemul acesta a fost abandonat după patru ani, în 1844, fiind puțin rentabil.[3]

După pacea de la Adrianopol, englezii descoperă, practic, regiunea Mării Negre și a Dunării inferioare, zonă în care Bulgaria, Serbia, Basarabia, Ungaria, Slovenia, dar mai ales Principatele Române, dispuneau de capa-

https://biblioteca-digitala.ro

cităţi productive agricole importante, oferind în acelaşi timp o vastă piaţă de desfacere pentru industria engleză. Într-un raport publicat la Londra în anul 1859, inginerii englezi Liddle şi Gordon, prevăzând dificultăţile cauzate de dominaţia politică a Rusiei asupra gurilor Dunării, propuneau construirea unei căi ferate între Cernavodă şi Constanţa, unind astfel Dunărea cu Marea Neagră şi asigurând accesul Angliei la viaţa economică a acestor ţinuturi.[4]

Poate nu este lipsit de interes să amintim că anterior se iniţiaseră proiecte privind săparea unui canal pe acelaşi traseu, ca fiind cel mai scurt, şi nu atât problemele tehnice cât mai ales condiţiile politice şi impedimentele financiare au făcut să se renunţe temporar la acea idee. Chestiunea unei alte ieşiri la mare frământa şi pe fruntaşii români din acea vreme, încă la 1850, răspunzându-i lui Ion Ionescu de la Brad, Nicolae Bălcescu opta pentru varianta unui "drum de fier", "în loc de canal la Kiustenge".[5]

În primăvara anului 1858 încep lucrările la calea ferată Cernavoda-Constanţa, concesionate de Înalta Poartă unei companii engleze, ce avea un capital de 300.000 lire sterline (divizat pe acţiuni). Apariţia acestei noi variante de scurgere a cerealelor din ţările dunărene spre Mare, a fost resimţită ca o concurenţă, de recent înfiinţata Comisie Europeană a Dunării, care din anul 1856 apăra interesele marilor puteri la gura Dunării, uneori în detrimentul ţărilor riverane. Astfel, în şedinţa din 29 august 1859, la propunerea delegatului Prusiei, Bitter, se discută implicaţiile căii ferate ce se construia la acea dată asupra traficului cu cereale derulat prin portul Sulina, însărcinându-se cu elaborarea unor rapoarte în această problemă, doi specialişti ai acestui organism: Ch. A. Hartley, inginerul şef şi J. Fahrenholtz, secretarul contabilităţii.

În executarea acestei dispoziţii, la invitaţia comandantului Kern, ing. Hartley se îmbarcă la bordul vaporului austriac "Taurus", împreună cu consilierul Becke, ajungând astfel la Cernavodă, de unde începe examinarea "căii ferate în construcţie între Constanţa şi Cernavodă, precum şi lucrările hidrotehnice din portul Constanţa".[6] Vom prezenta în continuare principalele idei ale raportului întocmit de inginerul Hartley în urma acestei călătorii şi înaintat Comisiei Europene a Dunării, la Sulina în ziua de 29 octombrie 1859. Ca primă remarcă, autorul constată că voiajul dintr-un port oarecare situat în amonte de Cernavodă, la Constantinopol, ar fi scutit de parcurgerea a 384 km.[7] Analizând lucrările proiectate pentru portul Constanţa (pe baza datelor furnizate de Barklay, inginerul supraveghetor al Companiei engleze), Hartley crede că "dacă aceste lucrări sunt incontestabil de natură a ameliora portul, sunt departe în acelaşi timp, de a asigura comerţului facilităţile fără de care noua întreprindere nu ar face o concurenţă redutabilă transportului pe apă la Dunărea de Jos".[8] Portul Constanţa era afectat de vânturile din NE şi E, ce produceau "furtuni mai mari la Constanţa decât la Gurile Dunării, distanţa parcursă de vânturi fiind mai mare (cu 94 km pentru vânturile din NE şi cu 432 km pentru cele din E.).

https://biblioteca-digitala.ro

După Hartley, "intrarea într-un port artificial, într-o poziție atât de expusă, ar fi frecvent dificilă și ar necesita adeseori ajutorul remorcherelor cu vapori".[9]

La acea dată, lemnul de construcție și cerealele reprezentau principalele mărfuri ce se exportau în cantități considerabile, pe la Gurile Dunăriii; ținând cont că transportul lemnului se făcea sub formă de plute, singura marfă ce ar fi putut să fie atrasă pe altă cale de transport o constituiau cerealele. Producția anuală pe care Principatele Române o furnizau la export în acea vreme se cifra la două milioane quarters*, din care două treimi proveneau din Valahia și o treime din Moldova și partea meridională a Basarabiei. Exportul Bulgariei nu reprezenta decât 200.000 quarters în medie anual, (porturile de îmbarcare fiind Măcin și Silistra), această cifră fiind de fapt inclusă în totalul inițial. La Brăila se concentra grâul produs de Valahia, la Galați cel furnizat de Moldova, iar la Reni și Ismail producția Basarabiei inferioare.

În ceea ce privește exportul cerealelor din portul Galați, precum și din cele situate în aval, acesta nu ar fi putut fi deturnat de la Gurile Dunării, atâta vreme cât (la prima vedere se poate observa), Galațiul se situa la Jumătarea drumului dintre Sulina și Cernavoda, astfel că șlepurile încărcate nu aveau decât "să coboare fluviul pentru a ajunge la Sulina, în timp ce ar trebui să urce pentru a se întoarce la Cernavodă și în primul caz navigația lor este favorizată, dar întârziată în al doilea caz, de un curent cu viteza de 2-3 noduri pe oră". În concepția lui Hartley, se putea conta deci "numai pe exportul integral provenind de la est de Siret, deci pe o cantitate anuală de 650.000 quarters, care vor trece în mod sigur, fie pe brațul Sf. Gheorghe, fie pe cel al Sulinei, ameliorat sau nu, în ciuda tuturor facilităților de transport care se vor putea prezenta într-o altă direcție oarecare. La această cantitate putem adăuga oricând cele 250.000 quarters, cifra medie a grâului care ajunge anual la Brăila pe uscat. Obținem deci un total de 900.000 quarters, care, în orice situație, trebuie, să fie exporetați pe la Gurile Dunării".[10]

În ceea ce privește grâul provenind din Valahia superioară și din Bulgaria, alegerea variantei favorabile privind portul de export, se putea face, în concepția lui Hartley, după trei criterii: siguranța, rapiditatea și economia.

Hartley pornea de la premiza că toate lucrările privind ameliorarea brațului Sf. Gheorghe (în valoare de 15 milioane franci) vor fi executate și tot grâul va veni în șlepuri, bărci, pentru a fi încărcat pe vas sau depozitat în vederea încărcării, în portul Sf. Gheorghe.

El considera portul Sf. Gheorghe mult mai sigur în fața condițiilor atmosferice decât portul Constanța, cu toate îmbunătățirile ce urmau a fi executate la acesta din urmă.

În ceea ce privește facilitățile la încărcare, mari magazii de grâne urmau să fie construite de Compania căii ferate, la gara de la Dunăre, pentru chiria

https://biblioteca-digitala.ro

cărora comercianții urmau să plătească sume care, deși monetare, trebuiau să asigure recuperarea cheltuielilor companiei. Transportul urma să fie organigat astfel: la sosirea unui vas în portul Constanța, o telegramă se expedia la Cernavoda unde urmau să fie luate măsuri pentru încărcarea imediată a mărfii cerute, pe vagoanele care o transportau apoi la Constanța, unde se descărca direct în calele vaselor. Viciul sistemului, după cum considera Hartley, consta în necesitatea construirii unor magazii imense la Cernavodă și în numărul mare de vagoane necesare (de exemplu, 70 de vagoane pentru a transporta 2000 quarters, la un vapor mare), situația devenind și mai dificilă dacă intrau mai multe vase simultan în portul Constanța. În acest sens vedea necesar a se construi mari spații de depozitare și la Constanța.

Dimpotrivă, rapiditatea încărcării nu ar fi fost supusă vreunei limite la gura Sf. Gheorghe, spunea Hartley; vasele puteau lua încărcătura direct din porturile fluviului sau de la gura fluviului, unde, dacă se construiau magazii, exportul putea fi efectuat tot anul, ca și la Constanța, ținând cont că gura fluviului rămânea liberă, când partea de sus înghețа. În concluzie Harthley spunea: "Eu nu ezit să aleg calea fluvială celei ferate, pentru marea facilitare a transportului, avantaj care, după opinia mea face mai mult decât a contrabalansa surplusul de distanță parcurs între Deltă și capul Kiustenge".

La acea dată cerealele se transportau de la Brăila și de la Galați cu șlepurile care le descărcau la bordul nevelor aflate în rada Sulinei, cu o cheltuială de 2 franci per quarter; în vara anterioară (1858) 250.000 quarters (deci 1/8 din totalul cerealelor), fuseseră încărcate astfel. Acest sistem de încărcare la radă, în ciuda influenței vremii nefavorabile, permitea ca vapoarele mari, ce nu puteau trece de bara Sulinei, să participe totuși la acest comerț. Condițiile s-ar fi îmbunătățit considerabil, spunea Hartley, în cazul noului port de la Sf. Gheorghe, când un remorcher ar fi putut tracta câte 5000 quarters la voiaj, câte două voiaje în fiecare din cele 32 săptămâni consecutive de lucru anual.

Lipsit de date privind tarifele ce urmau să fie aplicate pe calea ferată construită de englezi, Hartley face unele calcule complicate în urma cărora constată că "drumul de fier va oferi o cale mai economică pentru cerealele îmbarcate în amonte de Rasova, de îndată ce traficul anual se apropia de 400.000 quaters".[11]

Hartley compară situația de la Gurile Dunării cu cea de la gurile Vistulei și Oderului, nu numai pentru că și ele servesc pentru scurgerea cerealelor, ci și pentru că fluviile respective se varsă, ca și Dunărea, într-o mare fără maree. Calculând urcarea taxelor pentru vasele ce urmau să intre se brațul Sf. Gheorghe (cu un canal mai adânc), Hartley nu ține seama (cum sigur recunoaște) de posibila diminuare a navigației ca urmare a deschiderii traficului pe calea ferată Cernavodă-Constanța. El remarca, în consecință: "Este inutil a mai observa în această privință, că tot ce se câștigă la Marea Neagră pe calea ferată se răsfrânge prin diminuarea activității de transport prin gurile Dunării și că, prin consecință, drepturile ce se vor impune ca urmare a

https://biblioteca-digitala.ro

amenajărilor pe fluviu, trebuie să crească proporțional. Din acel moment, dacă sfertul exportului total este deturnat de la calea apei în favoarea căii ferate la Constanța, taxa aplicabilă la Gurile fluviului trebuie să fie ridicată de la 0, 65 f, la 1 f per quarter și Compania (n.n. Engleză) se va găsi, ca urmare, conform ipotezei mele, în măsură de a reduce tariful său la 1,67 f per quarter, în timp ce cheltuielle de transport până la Gura Sf. Gheorghe și drepturile de încasat la această gură s-ar ridica la 2,35 f per quarter, pentru cerealele expediate dintr-un punct în amonte de Cernavodă."[12]

În opinia lui Hartley, concurența reală pe care calea ferată o putea face Gurilor Dunării, depindea de lucrările de modernizare începute în portul Constanța. În cazul în care se va construi un bazin inferior, perfect adăpostit, precum și o cale ferată dublă și nu s-ar înregistra creșteri cantitative ale exporturilor de cereale din Principate, atunci, considera Hartley, "concurența căii Constanța poate afecta serios, din punct de vedere comercial, rezultatul tuturor cheltuielilor importante ce vor avea ca obiect ameliorarea uneia din gurile Dunării." Conform calculelor făcute de Hartley, însă, perspectiva ca portul Constanța să realizeze îmbunătățirile necesare cu o sumă mai mică decât cea necesară pentru obținerea unei adâncimi suficiente la Gura Sf. Gheorghe, era îndepărtată, astfel că nu se punea problema unei concurențe serioase a căii ferate de la Dunăre la Mare.

În ce privește al doilea aspect, privind creșterea producției de cereale exportabile a Principatelor, aceasta era legată, în concepția sa, de crearea unui sistem interior de căi ferate bine dezvoltat, ce ar lega districtele îndepărtate de porturile dunărene, cheltuielile de transport reducându-se, ar duce apoi la creșterea volumului exportului și a întregii activități comerciale.

În ceea ce privește raportul întocmit de J. Fahrenholtz, secretarul contabilității, înaintat la 30 octombrie 1859, Comisiei Europene a Dunării, privind cantitățile medii de cereale exportate prin porturile de la Dunărea inferioară și mijlocie, precum și asupra cheltuielilor de export din diferite porturi de încărcare până la Sulina precum și asupra modificărilor posibile la aceste cheltuieli ca urmare a deschiderii liniei ferate Cernavodă-Constanța, se baza pe cifrele obținute de la autoritățile și comercianții din Brăila și Galați, ajungând la rezultate asemănătoare cu cele ale lui Hartley, cel puțin privind cantitățile exportate.

Putem reține de aici datele următoare:[13]

* quarter = măsură engleză egală cu 2,9 hectolitri

ANUL	Cerealele exportate din BRĂILA	din GALAȚI
1855	896 300 quarters	1 221 000 quarters
1856	643 500 quarters	1 125 200 quarters
857	471 900 quarters	846 800 quarters
1858	357 500 quarters	1 276 000 quarters

https://biblioteca-digitala.ro

Ca și Hartley, Fahreholtz apreciază că deschiderea căii ferate Cernavodă-Constanța nu va afecta cantitățile de cereale exportate prin cele două porturi de mai sus. În ceea ce privește tarifele percepute de Societatea de Navigație pe Dunăre (privilegiată la această dată), se estima că în condițiile deschiderii drumului de fier, concurența putea deveni periculoasă, ducând la reducerea tarifelor sale, atât cât va fi posibil.

Datele incomplete însă, precum și opiniile divergențe exprimate de comercianții cu care Fahrenholtz lusase legătura la Brăila și Galați îl împiedică să tragă concluzii privind influența noii căi ferate traficului de la Dunărea de Jos. Statisticele din acea perioadă sunt și ele incomplete, astfel Comisia Europeană a Dunării a început să țină o statistică a mărfurilor ieșite pe la Sulina, abia din anul 1868. În ce privește numărul vaselor ieșite pe la Sulina, aceasta a fost de 2508 în anul 1858, de 2704 în 1859 și 3491, în 1869, cu un tonj general crescând an de an.[14]

Pe teritoriul Principatelor Române, suprafețele cultivate cu cereale cresc și ele, de la 1.998.104 ha în anul 1862, la 2.262.823 ha, în anul 1879.15 Cât despre calea ferată Cernavodă-Constanța, rolul ei se va vedea practic, după 1895, când se va da în folosință și podul peste Dunăre, care va face treptat, din Constanța, cel mai mare port al României.

NOTE

1. C. Baicioanu, "Le Danube", Paris 1917, p. 40.
2. Ibidem
3. Ibidem, p. 41.
4. Ibidem, p. 47.
5. I. Bitoleanu, Gh. Dumitrașcu, "Dobrogea in corespondența lui N. Bălcescu", in "Studii și cercetări dobrogene", Constanța 1971, p. 174.
6. Arhivele Naționale Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, Protocoale, dosar 8/1858-1861, f. 59, 89.
7. Ibidem, f. 83.
8. Ibidem, f. 84.
9. Ibidem
10. Ibidem, f. 85.
11. Ibidem, f. 87.
12. Ibidem, f. 88.
13. Ibidem, f. 89.
14. C. Baicioanu, op. cit., p. 118.
15. Ibidem, p. 116.

https://biblioteca-digitala.ro

L'INFLUENCE DES CHEMINS DE FER CERNAVODĂ-CONSTANŢA SUR LE TRAFIC FERROVIAIRE DE CÉRÉALES DÉROULÉ PAR LES BOUCHES DU DANUBE (OPINIONS DE 1859)

Résumé

La construction des Chemins de fer entre Cernavod` et Constantza par les Anglais, ainsi que la modernisation du port de Constantza, deux travaux commencés en 1859, ont posé devant Ies membres de la Commission Européenne du Danube un problème important. Sur leur demande, l'ingénieur en chef de cette commission-là, Ch. A. Hartley et le secrétaire de comptabilité, J. Fahrenhotz, ont étudi´é Ies travaux effectués par Ies Anglais et ils ont estimé leurs conséquences possibles sur le trafic de céréales déroulé par le bras de Sulina.

A cette époque-là (1859), leurs conclusions étaient optimistes, la nouvelle voie d'exportation des céréales roumaines n'étant pas l'alternative rentable à cellew de Sulina.

https://biblioteca-digitala.ro