



## ROMÂNII ȘI BULGARII – INCIDENTE LA FRONTIERA FLUVIALĂ A DUNĂRII (1890-1901) –

*Dr. Daniel Silviu NICULAE*

*Asociația Istorică „Dimitrie Cantemir”, București  
10.55535/GMR.2024.1.15*

*On 2/14 September 1829, the Peace Treaty of Adrianople between the Tsarist Empire and the Ottoman Empire was concluded with important effects for the two Romanian countries, Moldavia and Wallachia. Their political development was regulated by a separate document, an integral part of the text of the Treaty. The separate Act confirmed the agreements made by the Tsarist Empire and the Ottoman Empire in the text of the Akkerman (White Citadel) Convention on 25 September/7 October 1826, on the election of the Romanian ruler, following the wish and consent expressed by the Sublime Porte. In addition to these political issues, important for the topic covered in this article were the provisions related to the protection of the borders, especially the right bank of the Danube and the islands close to the left bank of the great river that were in proximity to the Ottoman Empire. According to the Adrianople Treaty of 1829, the thalweg along the Danube was considered the border between Moldova and Wallachia on the entire common sector until the confluence with the Prut River, agreement protected by the Sublime Porte.*

*In 1830, after the Treaty of Adrianople, a commission composed of the delegates of Wallachia, Moldavia, the Tsarist Empire and the Ottoman Empire proceeded to delimiting the river border between the Ottoman Empire and the Romanian Countries by fixing the existing thalweg at that time. Obviously, natural phenomena contributed over time to its modification, so that, after the Congress of Berlin in 1878, when it was decided to trace the land border between the countries bordering the Danube, a series of incidents at the Romanian-Bulgarian river border occurred. In this context, it is highlighted the strategic and economic importance of the Danube.*

*Keywords: islands border incidents; Treaty of Adrianople 1829; Geographical Service of the General Staff; thalweg; the Danube;*



## OSTROAVELE DUNĂRII – UN PRETEXT BULGAR PENTRU INSTABILITATE ȘI ANIMOZITĂȚI BILATERALE

La începutul anului 1890, Consutul General al României de la Sofia transmitea zilnic Ministerului Afacerilor Străine de la București rapoarte în care evidenția demersurile făcute pe lângă guvernul bulgar cu privire la dese treceri ilegale ale bulgarilor în ostroavele atribuite României pentru a tăia pomii existenți pe suprafața acestora și a prăda tot ceea ce avea o conotație economică, motivând că acestea, în funcție de schimbarea cursului Dunării, aparțineau teritoriului bulgar. Din discuțiile purtate cu reprezentanții diplomați ai guvernului bulgar se impunea realizarea unei hărți fluviale a Dunării între Vidin și Silistra (AMAE, Fond Problema 52, f.n., p. 23), pentru a evidenția atât ostroavele românești, cât și pe cele bulgărești. În cele din urmă, la 4 martie 1891, Agenția Diplomatică de la Sofia a primit, de la Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor și prin intermediul Ministerului Afacerilor Străine, un tabel cu ostroavele și pădurele existente pe suprafața acestora (Ib., p. 111).

La 28 noiembrie 1892, Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, Secțiunea Silvică, informa Ministerul Afacerilor Străine, prin adresa nr. 65418/27 noiembrie 1892, despre raportul șefului Ocolului Silvic Brăila prin care era semnalată prădarea fondului forestier din ostroavele și bălțile din județ (Ib., p. 124). Conform acestuia, marinarii vaselor navigabile, în special cele cu pânză, devastau pădurile de salcie. Gardienii responsabili cu paza acestora nu puteau riposta în fața numerosului personal navigant de la bordul vaselor. În acest context, șeful Ocolului propunea un control mai eficient în porturi din partea agențiilor căpităniilor în privința provenienței mărfurilor existente pe navele din Bulgaria, dar și din alte țări, precum și intervenția Ministerului Afacerilor Externe (Ib., p. 134).

Pe parcursul anului 1893, aceste incidente s-au repetat. Prin urmare, Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, Secțiunea Silvică, aducea la cunoștință ministrului Afacerilor Externe dispozițiile legale ale art. 31, 34 și 35 din Codul Silvic, care prevedea concursul

*La 4 martie  
1891, Agenția  
Diplomatică de  
la Sofia a primit,  
de la Ministerul  
Agriculturii,  
Industriei,  
Comerțului și  
Domeniilor și  
prin intermediul  
Ministerului  
Afacerilor  
Străine, un tabel  
cu ostroavele  
și pădurele  
existente pe  
suprafața  
acestora.*



*Ostrovul „Kossi” avea o suprafață de 25 de hectare și era amplasat în mijlocul Dunării, între două ramificații de lățime egală, navigația desfășurându-se numai pe partea României.*

oricărui funcționar sau ofițer public, în funcție de competențe, pentru prevenirea, constatarea și oprirea infrafracțiunilor silvice. La scurt timp, Ministerul Afacerilor Străine notifica Comandamentul Flotei Dunării despre adresa Ministerului Agriculturii (Ib., p. 145). La 4 martie 1894, Comandamentul Flotei de la Galați informa, prin adresa nr. 10193, Ministerul Afacerilor Străine despre controalele căpităniilor ca urmare a sesizării venite din partea acestui minister. Astfel, de exemplu, Căpitania Portului Bechet raporta despre plângerea brigadierului ocolului silvic Murto Craiova cu privire la infrafracțiunile silvice săvârșite de către șase turci în Ostrovul „Vărsariu”, care aveau permisiunea să pescuiască în apele române. Îngrijitorul porțiunii șenalului de la Gura Ignatului până la Capul Drăgăsinului de Jos i-a prins pe pădurarii Ilie Grigorie Știrbu și Gligore N. Roșca cu patru care încărcate cu pari tăiați din Gura Ignatului, fapt pentru care a sesizat Căpitania Portului Bechet (Ib., pp. 161-162).

La 20 mai 1894, Ministerul Afacerilor Străine informa Comandamentul Flotei despre adresa Ministerului Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, care făcea referiri la petiția lui Osman Husein din Rahova (Bulgaria) cu privire la exploatarea de către locuitorii comunelor bulgare din apropierea malului Dunării a ostroavelor care aparțineau de drept statului român. Astfel, acesta menționa ostrovul „Ada” sau „Pirgos” de la Rusciuc, ostrovul „Taban” de la Giurgiu, „Paraschiva” de la Turtucaia, „Cavanlâeh” de la Rusciuc, „Adasi” de la Siștov și ostroavele mici, aflate în apropierea ostroavelor „Taban” și „Pirgos” (Ib., p. 172). Ca urmare a investigațiilor făcute de reprezentanții Ministerului Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, s-a constatat că ostrovul „Ada”, situat la patru ore de Rusciuc, și ostrovul „Taban”, situat la patru ore de Giurgiu, nu existau! Ostrovul „Ada” aparținea Bulgariei. Ostrovul „Kossi” avea o suprafață de 25 de hectare și era amplasat în mijlocul Dunării, între două ramificații de lățime egală, navigația desfășurându-se numai pe partea României. Ostrovul „Paraschiva” (deosebit de ostrovul „Paraschiva”, care se află în posesia statului român), situat în dreptul satului bulgar Popina, avea o suprafață de 40 de hectare, fiind poziționat în mijlocul Dunării, între două ramificații. Partea românească a fost erodată pe parcursul ultimilor cinci ani, fapt pentru care navigația a fost posibilă dinspre partea bulgară, unde adâncimea fluviului permitea trecerea vaselor. (Ib.).

## CONTRIBUȚIA SERVICIULUI GEOGRAFIC AL MARELUI STAT MAJOR LA ALCĂTUIREA UNEI HĂRȚI A DUNĂRII

Pentru reprezentanții Ministerului Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor era foarte dificil să impună respectarea prevederilor silvice, în special pe timpul iernii, când gheața care se forma între aceste ostroave facilita accesul pe teritoriul acestora și, astfel, posibilitatea de a fura lemne. Unele dintre aceste ostroave sufereau modificări permanente, care modificau linia graniței stabilite pe talvegul fluviului Dunărea. Existau constatări ale unor fapte prevăzute în Codul silvic, însă, pentru a evita orice neînțelegere, Secțiunea Silvică a Ministerului solicita, din partea Comandamentului Flotei, o hartă cu ostroavele și insulele aflate în apropierea acestora (Ib., p. 179). Mai mult decât atât, linia frontierei fluviale dintre România și statele riverane suferise modificări semnificative față de limitele stabilite prin Tratatul de la Adrianopol din anul 1829 (Jelavich, 2000, p. 32), fapt pentru care se impunea o discuție cu privire la noile realități din teren. Schimbările geologice și depunerea aluviunilor care influențeau linia frontierei fluviale erau factorii principali ai neînțelegerilor și nerespectării prevederilor Codului silvic român și ale regimului pescuitului pe Dunăre (AMAE, ib., p. 188).

Cu privire la acest aspect, și anume o hartă conformă cu modificările apărute după anul 1829, an în care Marele Stat Major Rus a realizat o hartă a fluviului Dunărea și a ostroavelor existente, ministrul Afacerilor Străine aducea la cunoștință omologului său de la Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, în vara anului 1894, că Inspectoratul Porturilor a primit ordin de la Comandamentul Flotei ca, împreună cu personalul tehnic și agenții silvici din partea Ministerului Agriculturii, să realizeze această hartă, mergând pe teren și constatând modificările apărute (Ib., pp. 201-202). Au fost făcute demersuri cu privire la acest aspect și la Departamentul Lucrărilor Publice și la Ministerul de Război (Ib., p. 202), pentru o contribuție la efortul topografic al realizării hărții, care, la final, trebuia supusă verificării unei comisii mixte, formată din reprezentanții statelor riverane, pentru a definitiva linia frontierei fluviale.

La 7 iulie 1894, ministrul Afacerilor Străine a primit un răspuns din partea Ministerului Lucrărilor Publice, Divizia a II-a, Biroul Porturilor, prin adresa nr. 10385, care conținea solicitarea amânării unui asemenea



GÂNDIREA  
MILITARĂ  
ROMÂNEASCĂ

*Existau constatări ale unor fapte prevăzute în Codul silvic, însă, pentru a evita orice neînțelegere, Secțiunea Silvică a Ministerului solicita, din partea Comandamentului Flotei, o hartă cu ostroavele și insulele aflate în apropierea acestora. Linia frontierei fluviale dintre România și statele riverane suferise modificări semnificative față de limitele stabilite prin Tratatul de la Adrianopol din anul 1829.*



*Activitatea Ministerului Lucrărilor Publice urma să fie susținută de lucrările efectuate de Serviciul Geografic al Statului Major și de cel al Comandamentului Flotei, în funcție de ritmul de activitate al acestor instituții și de deciziile luate de conducătorii acestora. Pentru a primi sprijin, Ministerul Lucrărilor Publice a făcut demersurile necesare pe lângă Ministerul de Război.*

demers complex, din cauza lipsei temporare a directorului serviciului cadastral hidraulic, plecat la un congres de navigație interioară ce avea loc la Haga (Ib., p. 207). Insistând în demersul său, ministrul Afacerilor Străine a revenit în luna septembrie cu rugămintea ca, la reîntoarcerea reprezentantului serviciului cadastral hidraulic, să fie analizată propunerea privind realizarea hărții. La 7 octombrie 1894, Ministerul Lucrărilor Publice, Divizia a II-a, Biroul Porturilor, notifica Ministerul Afacerilor Străine prin adresa nr. 15723 că Serviciul Cadastral Hidraulic se ocupa deja cu studiile și lucrările specifice efectuării unei hărți hidrografice a Dunării, precum și cu lucrările de nivelment de la Galați până în apropiere de Călărași, fiind ridicate în dreptul porturilor principale profile și curbe de nivel (Ib., p. 211). Activitatea Ministerului Lucrărilor Publice urma să fie susținută de lucrările efectuate de Serviciul Geografic al Statului Major și de cel al Comandamentului Flotei, în funcție de ritmul de activitate al acestor instituții și de deciziile luate de conducătorii acestora. Pentru a primi sprijin, Ministerul Lucrărilor Publice a făcut demersurile necesare pe lângă Ministerul de Război (Ib.). Pentru a simplifica procedura colaborării interinstituționale, Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, Secțiunea Silvică, propunea Ministerului Afacerilor Străine, la 3 octombrie 1894, prin adresa nr. 67922, ca toate informațiile necesare să fie transmise șefilor de circumscripție silvică, pentru a facilita accesul rapid la datele și faptele constatate în teren (Ib., p. 217). Cu privire la acest ultim aspect a fost informat și Comandamentul Flotei.

La 9 noiembrie 1894, Ministerul de Război notifica Ministerul Afacerilor Străine, prin adresa nr. 3016, că cercetarea topografică a cursului Dunării a început în anul 1894, având punctul de pornire la Brăila (Ib., p. 225). Cu acest prilej, Serviciul Geografic al Marelui Stat Major avea misiunea de a redacta harta țării, urmărind cu atenție lucrările topografice care se executau la Dunăre (Ib.). Aproape două luni mai târziu, la 3 ianuarie 1895, Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, Secțiunea Silvică, informa Ministerul Afacerilor Străine că atât inspectoratele regionale silvice, cât și șefii circumscripțiilor care administrau ostroavele românești de la Dunăre au fost instruite să acorde tot sprijinul reprezentanților Comandamentului Flotei și Inspectoratului Porturilor, pentru stabilirea și identificarea acestora și a insulelor existente (Ib., p. 288).

La 28 martie 1895, Ministerul de Război, Marele Stat Major, Secția III, notifica Ministerul Afacerilor Străine în legătură cu faptul că lucrările de-a lungul Dunării, începute de ofițeri operatori din această secție, necesitau prezența acestora pe teritoriul Principatului bulgar, fapt pentru care se solicita intervenția ministrului pe lângă guvernul bulgar pentru a permite acestor ofițeri să monteze semnele geodezice și topografice. Se mai cerea acceptul staționării acestor ofițeri, respectiv: colonelul Brătianu Constantin – directorul lucrărilor, maiorul Gărdescu Ion – șeful lucrărilor geodezice, locotenentii Scărlătescu Gh., Verescu Theodor, Graur Alexandru – operatori, precum și a bastimentului România, cu întregul personal militar, pe malul și în apele Dunării, între Rustiuc și Silistra (Ib., pp. 291-293). Cu privire la aceste aspecte, Agenția Diplomatică de la Sofia a făcut demersuri pe lângă guvernul bulgar, primind, în luna aprilie 1895, de la Ministerul Afacerilor Străine bulgar, avizele necesare realizării lucrărilor topografice. Erau acreditați ofițerii români, precum și echipajul navei românești pentru staționarea în apele și pe teritoriul riveran bulgar (Ib., p. 298). La scurt timp însă, maiorul Gărdescu Ion îi comunica telegrafic colonelului Brătianu Constantin că autoritățile bulgare de la Turtucaia nu îi permiteau staționarea pe teritoriul vecinului de la sud (Ib., p. 301). Cu toate acestea, lucrările topografice continuau pe malul românesc al Dunării.

La 26 septembrie 1895, comandantul Flotei, generalul Ioan Murgescu, îi comunica ministrului Afacerilor Străine, prin adresa nr. 6434, că au fost întocmite un memoriu asupra studiului ostroavelor române de la Dunăre, cinci procese-verbale, un tablou comparativ cu ostroavele clasate în ordine naturală, începând de la Vercioarova până la Gura Borcei și de la Prut la Mare, precum și trei planuri ale Dunării de Jos. Cu această adresă, generalul Ioan Murgescu restituia tabloul ostroavelor române și cele șapte hărți trimise de Ministerul Afacerilor Străine în luna mai 1895, precum și cele 12 planșe realizate de Statul Major Rus în anul 1830 (Ib., p. 312).

În luna aprilie 1900, Ministerul de Război, Direcția a V-a, Marina, notifica Ministerul Afacerilor Străine cu privire la constatarea comandantului Regimentului nr. 5 Vlașca asupra luării în posesie de către bulgari a ostrovului „Covanlâc”. Conform procesului-verbal întocmit de acesta la fața locului, „astăzi, 27 martie 1900, conform ordinului confidențial al Ministerului de Război nr. 1440 din 22 martie 1900, subsemnații, însărcinați cu anchetarea posesiunii ostroavelor



GÂNDIREA  
MILITARĂ  
ROMÂNEASCĂ

*La 28 martie 1895, Ministerul de Război, Marele Stat Major, Secția III, notifica Ministerul Afacerilor Străine în legătură cu faptul că lucrările de-a lungul Dunării, începute de ofițeri operatori din această secție, necesitau prezența acestora pe teritoriul Principatului bulgar, fapt pentru care se solicita intervenția ministrului pe lângă guvernul bulgar pentru a permite acestor ofițeri să monteze semnele geodezice și topografice.*



Raportul confidențial referitor la ocuparea ostrovului „Covanlâc”, situat pe malul stâng, și la partea din spate a ostrovului „Cama” de către cetățenii bulgari, înaintat de locotenentul Boerescu Cesar către Ministerul de Război, semnala prezența pe ostrov a unor pescari turci, care au primit un permis de pescuit din partea autorităților bulgare de la Rusciuc. În același timp, partea din spatele ostrovului „Cama” sau „Dinul”, numit de bulgari „Pergos”, era ocupată de turme cu oi.

*Covanlâc și Cama, am procedat după cum urmează: 1) În ziua de 25 martie 1900, subsemnatul, însoțit de persoane în etate care cunoșteau îndeaproape aceste localități, m-am transportat cu canoniera Siretul și am făcut descindere în ambele Ostroave, dându-mi-se toate informațiile necesare pentru rezolvarea acestei anchete; 2) În ziua de 26 martie 1900, ne-am transportat pe uscat în comuna Malu, care se găsește în fața acestor ostroave, de unde, pe lângă observațiile făcute asupra situației lor, am luat și informații categorice asupra posesiei acestor ostroave de la oameni bătrâni, care au făcut serviciul de pădurari încă înainte de 1877; 3) Având în vedere cursul Dunării din prezent și configurația actuală a acestor ostroave, harta austriacă din 1853, precum și toate declarațiile persoanelor care ne-au servit a ne da lămuriri în această constatare, ne-au asigurat pe deplin că actualul curs al Dunării și configurația ostroavelor în chestiune sunt în totul după cum se arată în documente anexă; 4) având în vedere și lista ostroavelor de la Ministerul de Domeniu, în care se arată nume ostroavele și zăvoaiele ce aparțin statului român, precum și toate informațiile culese în această privință, rezultă următoarele: a) coada ostrovului Cama arătată pe ambele schițe, numită de bulgari Perigos, ce o are în posesiune, este alipită de un ostrov posesiunea României. Cele două ostroave erau separate printr-un canal navigabil al Dunării chiar după anul 1877. La data verificărilor, acestea erau unite, fiind evidențiate în timpul apelor mici” (Ib., p. 351).*

Raportul confidențial referitor la ocuparea ostrovului „Covanlâc”, situat pe malul stâng, și la partea din spate a ostrovului „Cama” de către cetățenii bulgari, înaintat de locotenentul Boerescu Cesar către Ministerul de Război, semnala prezența pe ostrov a unor pescari turci, care au primit un permis de pescuit din partea autorităților bulgare de la Rusciuc. În același timp, partea din spatele ostrovului „Cama” sau „Dinul”, numit de bulgari „Pergos”, era ocupată de turme cu oi. Ciobanii și cele patru persoane care începuseră să contruiască o colibă au primit permis tot de la autoritățile bulgare. Din studierea tabelelor cu denumirea ostroavelor primite de la Ministerul Afacerilor Străine și Ministerul Domeniilor, cei doi ofițeri nu au găsit menționarea ostrovului „Covanlâc”, însă aceștia au remarcat faptul că acest ostrov era prezent pe harta Dunării din 1898, unde figura apropiat de teritoriul României, fiind trecut în lista anului 1898 ca aparținând statului român (Ib., p. 362). Neconcordanța pornea de la procesul-verbal al Inspectoratului Porturilor și Inspectoratul Silvic, care menționa că „Pergos” aparținea

Bulgariei (Ib.), deși cei doi ofițeri au remarcat faptul că acesta se unise cu ostrovul „Cama”. Propunerea ofițerului Boerescu Cesar era ca, pentru eliminarea oricăror divergențe posibile, să fie desemnat un reprezentant superior al Ministerului Domeniilor, care să facă o nouă recunoaștere a acestor ostroave. După finalizarea acestui demers, se preconiza marcarea limitelor teritoriale prin borne, pentru ca regimentul responsabil cu paza frontierei și lucrătorii silvici să aibă reperatele necesare respectării liniei frontaliere româno-bulgară. O delimitare riguroasă și adaptată modificărilor geologice și geografice era benefică atât pentru flota românească, precum și pentru cea bulgară.

Pentru clarificarea problemei, la 27 iulie 1900, Ministerul Afacerilor Străine a fost notificat de către Ministerul de Război, Direcția a V-a, în privința constituirii unei comisii mixte, formată dintr-un ofițer de marină și un delegat al Ministerului Domeniilor, pentru rezolvarea chestiunilor legate de posesiunea ostroavelor de pe Dunăre, stabilind, în același timp, suprafața și producția acestora. Interesantă era propunerea Ministerului de Război în privința despăgubirilor rezonabile ale statului, care pierdea, prin schimbarea talvegului, posesiunea respectivelor ostroave. În cazul ostroavelor unite, se respecta canalul despărțitor sau, dacă acel canal dispărea prin depuneri de aluviuni, exista posibilitatea delimitării lui prin borne. Cum însă România avea cele mai vechi, mai mari și bogate ostroave formate la dreapta talvegului Dunării, nu se putea invoca limita talvegului conform listei nominale stabilite la 1830, în conformitate cu Tratatul de la Adrianopol (Ekrem, 1993, p. 212). Pentru a nu exista suspiciuni, se menționa și participarea unor delegați bulgari la discuțiile generate de eventualele contestații, pentru a putea fi analizate și rezolvate de guvernul român și bulgar în conformitate cu prevederile legilor internaționale (AMEA, ib., p. 333). În această privință, a numirii unor delegați bulgari, era necesară intervenția ministrului Afacerilor Străine.

La 10 august 1900, Ministerul de Război, Direcția a V-a, Marină, i-a delegat pentru studierea ostroavelor de pe Dunăre pe locotenentul-comandor Boerescu Cesar din Marina Militară, care cunoștea și era la curent cu lucrările topografice și hidrologice executate până la acea dată, și de locotenentul Stoianivici Constantin, a cărui misiune era de a-i ajuta pe membrii comisiei. Cei doi urmau să se prezinte la Ministerul Afacerilor Străine la 14 august 1900 (Ib., p. 344). În același



GÂNDIREA  
MILITARĂ  
ROMÂNEASCĂ

*Se preconiza marcarea limitelor teritoriale prin borne, pentru ca regimentul responsabil cu paza frontierei și lucrătorii silvici să aibă reperatele necesare respectării liniei frontaliere româno-bulgară. O delimitare riguroasă și adaptată modificărilor geologice și geografice era benefică atât pentru flota românească, precum și pentru cea bulgară.*



Căpitanii porturilor din regiune au primit ordin să solicite navele Marinei Militare de fiecare dată când constatau nereguli din partea vecinilor bulgari și sârbi. În sprijinul acestora a fost trimisă șalupa tip „Vedea”, sub comanda sublocotenentului Coandă Gheorghe, care staționa la Gruia pentru a executa serviciul de patrulare între Calafat și Turnu-Severin.

timp, Ministerul Domeniilor a fost notificat pentru a-și desemna reprezentanții. Cei doi ofițeri erau remunerați din bugetul Marinei, iar materialele necesare erau plătite de Ministerul Domeniilor. Reprezentantul acestui minister, inspectorul silvic Ghehaia, împreună cu ofițerul Boerescu Cesar, au finalizat harta ostroavelor Dunării în luna decembrie 1900. La 31 ianuarie 1901, această hartă, însoțită de două memorii, au fost transmise Ministerului Afacerilor Străine român pentru a începe demersurile necesare unor înțelegeri cu statele vecine riverane Dunării, în vederea stabilirii de comun acord a liniei frontierei fluviale (Ib., p. 351 și urm.).

Deși se încerca o rezolvare diplomatică a deselor incidente de la frontiera fluvială, la 23 decembrie 1900, trei soldați bulgari de la pichetul nr. 24 au deschis focul asupra unei santinele române de la pichetul nr. 5, care voia să oprească un contrabandist bulgar ce trecea în mod clandestin în România (Ib., p. 360).

În aprilie 1901, supușii români Beitullah Bechir și Iusuf Ibrahim au fost uciși pe teritoriul României de către bulgarii Petcu Dinu și Iordan Ivanoff, care, deși au fost găsiți vinovați în urma anchetei desfășurate de o comisie mixtă, au primit o pedeapsă de cinci zile închisoare, în baza declarațiilor acestora, potrivit cărora cele două victime erau niște contrabandiști care nu au răspuns somațiilor lor (Ib., p. 372). Comandamentul Corpului 2 Armată raporta Ministerului de Război incursiunile locuitorilor bulgari pe ostroavele „Gâsca Mare”, „Gâsca Mică”, „Cinghina” și „Bersina”, de unde furau lemne. Pentru împiedicarea acestor fapte, a fost trimisă în patrulare, între Giurgiu și Turnu-Măgurele, șalupa militară tip „Argeș”, care staționa la Zimnicea. Cu această ocazie, căpitanii porturilor din regiune au primit ordin să solicite navele Marinei Militare de fiecare dată când constatau nereguli din partea vecinilor bulgari și sârbi. În sprijinul acestora a fost trimisă șalupa tip „Vedea”, sub comanda sublocotenentului Coandă Gheorghe, care staționa la Gruia pentru a executa serviciul de patrulare între Calafat și Turnu-Severin (Ib., p. 381).

Un alt capitol al incidentelor româno-bulgare a fost cel legat de Ostrovul „Bujorescu”, puternic mediatizat de presa vremii (Basciani, 2001, p. 23), pentru că a avut un impact major în deteriorarea relațiilor bilaterale româno-bulgare, al căror punct culminant a fost transpus în poziționarea asimetrică a celor două părți în timpul războaielor balcanice (1912-1913).

## ÎN LOC DE CONCLUZIE

În contextul internațional al începutului de secol XX, incidentele de la frontiera româno-bulgară au fost mai puțin abordate de istoriografia românească, fiind, probabil, considerate niște evenimente locale și fără prea mare importanță. În opinia mea, aceste atacuri și animozități au arătat o tendință a Bulgariei de a crea o stare conflictuală cu vecinii săi, pentru a menține o presiune specifică unui stat cu aspirații expansioniste, fapt confirmat de politica dusă de guvernul bulgar înainte, în timpul și după evenimentele din Balcani, între 1908 și 1919 (Ciachir, 1997, p. 34).

Deși demersul meu științific urmărește, în principal, prezentarea sumară a acestor incidente, în plan secundar se dorește un omagiu adus ofițerilor români din cadrul Serviciului Geografic și Topografic al Marelui Stat Major și soldaților în termen care s-au jertfit în apărarea frontierei de stat – terestră, maritimă, fluvială și aeriană.

## REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

1. Arhiva Ministerului Afacerilor Externe/AMAE, Fond Problema 52, vol. 1, *Incidente de frontieră cu Bulgaria*, f.a., București.
2. Basciani, A. (2001). *Un conflict balcanic. La contesa fra Bulgaria e Romania în Dobrugia del Sud, 1918-1940*. Cosenza: Editura Periferia, [https://www.academia.edu/268256/Un\\_Conflitto\\_Balcanico\\_La\\_Contesa\\_Fra\\_Bulgaria\\_E\\_Romania\\_In\\_Dobrugia\\_Del\\_Sud\\_1918\\_1940](https://www.academia.edu/268256/Un_Conflitto_Balcanico_La_Contesa_Fra_Bulgaria_E_Romania_In_Dobrugia_Del_Sud_1918_1940), accesat la 22 decembrie 2023.
3. Berindei, D. (1995). *Diplomația românească modernă*. București: Editura Albatros.
4. Ciachir, N. (1997). *Istoria politică a Europei de la Napoleon la Stalin*. București: Editura Oscar Print.
5. Crampton, R.J. (2002). *Europa răsăriteană în secolul al XX-lea... și după*, trad. Cornelia Bucur. București: Editura Curtea Veche.
6. Ekrem, M.A. (1993). *Relațiile româno-turce între cele două războaie mondiale (1918-1944)*. București: Editura Științifică.
7. Hesapciiev, H. (2003). *Amintirile unui fost diplomat bulgar în România (1905-1910)*, ediție îngrijită de Daniel Cain. București: Editura Fundației PRO.
8. Ilčev, I. (2002). *Propaganda în politica externă a statelor balcanice (1821-1923)*, trad. Nicolae Moderău, Valeria Ristea. București: Editura Curtea Veche.
9. Jelavich, B. (2000). *Istoria Balcanilor*, vol. I-II, postfață Ion Ciupercă, trad. Eugen Mihai Avădanei. Iași: Institutul European.
10. Xenopol, A.D. (1930). *Istoria Românilor din Dacia Traiană*. Vol. XI. *Istoria politică a Țărilor Române de la 1822-1848*. Ediția a III-a. București: Editura Cartea Românească.



GÂNDIREA  
MILITARĂ  
ROMÂNEASCĂ