



IMPORTANȚA STRATEGICĂ A DUNĂRII ÎN ATENȚIA MARELUI STAT MAJOR LA SFÂRȘITUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Dr. Cristina CONSTANTIN

Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”

DOI: 10.55535/GMR.2025.1.12

By presenting a document from the “Manuscripts” Collection of “King Ferdinand I” National Military Museum, drawn up in the context of the end of the Second World War and the beginning of negotiations for the peace treaty, which was to be signed by Romania in Paris, on 10 February 1947, this article brings to the fore the issue of the Danube and the interests of our country in the area. Prepared by the Historical Service, a structure subordinate to the Romanian General Staff, the mentioned document, which is typewritten, is structured in two distinct parts.

The first part, using several historical, economic, statistical and legal data, addresses topics such as: the works carried out by the European Danube Commission and the Danube Maritime Directorate, as well as the history of the works carried out at the Iron Gates, the future projects for the promotion of the Danube, the economic importance of the river, the history of navigation on it and its political and legal regime during the time.

The second part, which has the coat of arms of Romania embossed on the cover, includes the appendices. They consist of sketches and maps, some of them hand-made, as well as provisions of the treaties and conventions relating to the Danube regime among which we mention: the Treaty of Paris (1856), the Treaty of London (1871), the Treaty of Berlin (1878), the Treaties of Saint-Germain and Neuilly (1919), the Treaty of Trianon (1920), as well as the Conference in Barcelona (1921), the Montreux Convention (1936), and the Sinaia Agreement (1938).

Keywords: Danube; navigation; Romanian General Staff; Second World War; “King Ferdinand I” National Military Museum;

INTRODUCERE

Cunoașterea tuturor detaliilor legate de un anumit subiect important pentru interesele României, indiferent de perioada istorică, a reprezentat o constantă pentru autoritățile române, acest lucru fiind necesar pentru ca deciziile luate să fie în acord cu cerințele și obiectivele societății românești, atât pe termen scurt, cât și pe termen mai lung.

La sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial, în contextul desfășurării negocierilor pentru semnarea tratatului de pace care punea capăt, în mod oficial, acestui conflict, problematica Dunării s-a aflat în atenția Marelui Stat Major/M.St.M. Prin intermediul Serviciului Istoric, structură aflată în subordinea sa, a fost elaborat un document intitulat „Dunărea. Studiu Documentar”, care conținea o serie de informații, analize și recomandări pentru negociatorii din partea României.

Aflat în colecția „Manuscrise” a Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”, acest document cuprinde două părți: una dactilografată, care sintetizează o multitudine de informații cu caracter istoric, geografic, economic, statistic și juridic, precum și o prezentare a poziției diferitelor state, la sfârșitul războiului, în ceea ce privește navigația pe Dunăre, dar și în strâmătorile de la Marea Neagră, iar cea de-a doua, care prezintă o serie de hărți și schițe, multe dintre ele realizate manual, ce ilustrează și completează anumite aspecte pe acest subiect al importanței Dunării și a gurilor ei.

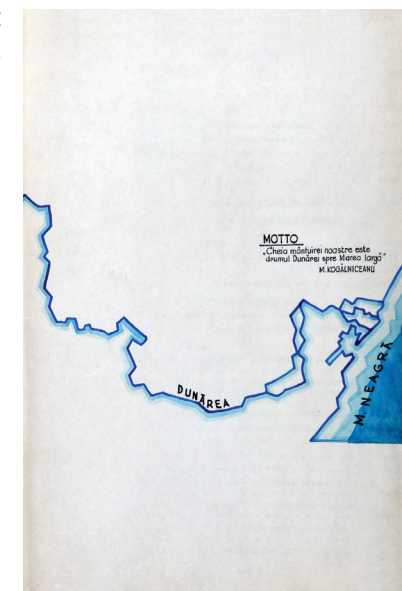


Foto 1: Pagina de gardă de la prima parte a documentului (M.St.M., Mss. 618)

La sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial, în contextul desfășurării negocierilor pentru semnarea tratatului de pace care punea capăt, în mod oficial, acestui conflict, problematica Dunării s-a aflat în atenția Marelui Stat Major. Prin intermediul Serviciului Istoric, structură aflată în subordinea sa, a fost elaborat un document intitulat „Dunărea. Studiu Documentar”, care conținea o serie de informații, analize și recomandări pentru negociatorii din partea României.



La 29 iulie 1946, Georges Bidault, ministrul de externe al Franței, în calitate de reprezentant al țării gazdă, deschidea lucrările Conferinței de pace. În cadrul acestor lucrări desfășurate între 29 iulie și 15 octombrie 1946 la Paris, în Palatul Luxemburg, au fost dezbătute proiectele Tratatelor de pace cu Italia, România, Ungaria, Bulgaria și Finlanda. La Conferință au participat 32 de state, în frunte cu cele cinci mari puteri – URSS, SUA, Marea Britanie, Franța și China, care au avut un rol determinant în luarea deciziilor.

Deși nu este datat, din analiza conținutului acestui document se poate constata faptul că a fost elaborat către jumătatea anului 1946, înainte de începerea lucrărilor Conferinței de Pace de la Paris, din 29 iulie 1946. De altfel, pe parcursul documentului sunt subliniate câteva sugestii referitoare la anumite aspecte despre care se precizează că România ar trebui să le introducă neapărat drept clauze în tratat, pentru că: „numai astfel Dunărea va putea să aibă valoarea la care are dreptul în existența Europei.” (M.St.M., Mss. 618, fila 24).



Foto 2: Coperta de la cea de-a doua parte a documentului (ib.)

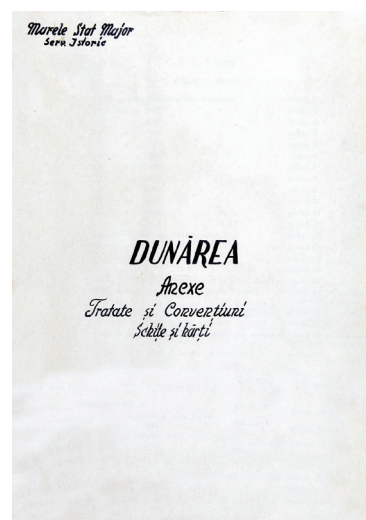


Foto 3: Pagina de gardă de la cea de-a doua parte a documentului (ib.)

La 29 iulie 1946, Georges Bidault, ministrul de externe al Franței, în calitate de reprezentant al țării gazdă, deschidea lucrările Conferinței de pace. În cadrul acestor lucrări desfășurate între 29 iulie și 15 octombrie 1946 la Paris, în Palatul Luxemburg, au fost dezbătute proiectele Tratatelor de pace cu Italia, România, Ungaria, Bulgaria și Finlanda. La Conferință au participat 32 de state, în frunte cu cele cinci mari puteri – URSS, SUA, Marea Britanie, Franța și China, care au avut un rol determinant în luarea deciziilor.

Delegația oficială a României care s-a deplasat la Paris era compusă din „șeful delegației, 13 delegați principali, 2 secretari generali, personal de secretariat, ziariști și alte persoane”¹. Între membrii acesteia

¹ Pentru detalii referitoare la contextul în care a avut loc acest eveniment istoric, vezi: Hitchins, K. (1994). *România 1866-1947*. București: Editura Humanitas, pp. 525-526.

amintim: Gheorghe Tătărescu, vicepreședinte al guvernului și ministru al Afacerilor Străine, șeful delegației, Gheorghe Gheorghiu-Dej, ministrul Comunicațiilor și Lucrărilor publice, Lucrețiu Pătrășcanu, ministrul Justiției, Ștefan Voitec, ministrul Educației Naționale, Ion Gheorghe Maurer, ministru subsecretar de stat, dr. Florica Bagdasar, ministrul sănătății, Elena Văcărescu, Șerban Voinea, general Dumitru Dămăceanu², Mihai Ralea, ministrul României în SUA, Richard Franasovici, ministrul României în Marea Britanie, Simion Stoilov, ministrul României în Franța, Horia Grigorescu, ministrul României la Haga și alte persoane.

La 9 august 1946, guvernul României a publicat o declarație intitulată „Atitudinea României la Conferința de pace”, document care reiterea principalele obiective ale țării noastre: recunoașterea statutului de cobeligerant, soluționarea problemelor teritoriale, îmbunătățirea prevederilor militare, cu precădere a condițiilor privitoare la limitarea armamentului și a forțelor sale armate, libertate deplină în politica economică, iar cererile de reparații și restituiri să nu fie mai mari decât cele stabilite prin Convenția de armistițiu din 12 septembrie 1944 ș.a. În privința regimului Dunării, în această declarație se preciza faptul că tratatul de pace nu putea rezolva acest aspect, iar țările riverane trebuiau să găsească o rezolvare ulterioară.

² Generalul Dumitru Dămăceanu (1896-1978) era singurul militar din cadrul delegației care a făcut deplasarea la Paris în 1946, iar în februarie 1947, în cadrul delegației guvernamentale, a semnat, din partea României, Tratatul de pace de la Paris cu Puterile Aliate. El activase în cadrul Regimentului de gardă Călare, fusese atașat militar în Italia și Albania între 1936 și 1938, luptase în cel de-Al Doilea Război Mondial și avusese un rol important în evenimentele de la 23 august 1944. După instaurarea statului comunist, a fost exclus din armată, degradat, i s-a intentat un proces, iar după detenție, în anii '60, a fost reabilitat, fiindu-i redată gradele în rezervă, iar la 19 august 1974, a fost înaintat la gradul de general de armată. În Foaia calificativă a acestuia pentru perioada 1 noiembrie 1946-31 octombrie 1947, semnată de generalul de armată Mihail Lascăr, ministrul Apărării Naționale, se precizează că generalul de divizie Dumitru Dămăceanu, care era subsecretar de stat la Ministerul Apărării Naționale, „a făcut parte din Delegația Română pentru încheierea Tratatului de pace de la Paris, susținând în fața Comisiei Militare, prin memorii scrise și expunere verbală, interesele Armatei noastre”; pentru perioada anterioară, 1 noiembrie 1945-31 octombrie 1946, tot în Foaia calificativă a acestui ofițer, generalul C. Vasiliu Rășcanu spunea: „A fost trimis ca delegat al Armatei cu delegațiunea ce a fost la Paris pentru încheierea tratatului de pace. Misiune destul de grea, dar prin care s-a remarcat ca un om de mare valoare și un bun apărător al cauzei țării noastre. A susținut în fața Conferinței Păcii cu foarte mult prestigiu și foarte bine cauza Armatei. S-au adus elogii pentru modul cum a susținut cauza Armatei atât în Consiliul de Miniștri, cât și la Adunarea comandanților de mari unități ale Armatei.”, Arhivele Militare Naționale ale României (ANMR), M.Ap.N. Direcția Personal, Dosar nr. 32 Dămăceanu Ion, filele 76- 77, fila 74.





Din punctul de vedere al dreptului internațional, prin semnarea Tratatului de pace, România ieșea de sub regimul armistițiului cu Națiunile Unite și devenea un stat independent și suveran. Înalta Comisie Aliată de Control și-a încetat existența, iar activitatea guvernului român nu mai era „monitorizată” și amendată de reprezentanții SUA, Uniunii Sovietice și Marii Britanii.

Într-adevăr, nu s-a ajuns la un consens în problema Dunării, dar Consiliul Miniștrilor de Externe a stabilit, la 6 decembrie 1946, ca, în decurs de șase luni de la intrarea în vigoare a tratatelor de pace cu România, Bulgaria și Ungaria, trebuie convocată o nouă conferință care să pună în discuție o nouă convenție privind regimul navigației pe Dunăre. Acest format de conferință trebuia să fie alcătuit din reprezentanții a șapte state dunărene, precum și Franța, Marea Britanie și Statele Unite.

La 10 februarie 1947, delegația română, formată din Gheorghe Tătărescu, șeful delegației, Lucrețiu Pătrășcanu, Ștefan Voitec și generalul Dumitru Dămăceanu, a semnat la Quai d'Orsay, în Sala Orologiului, textul Tratatului de pace cu Puterile Aliate și asociate, iar la 23 august 1947, în unanimitate, Parlamentul român ratifica acest tratat, deși, așa cum declara cu acest prilej Gheorghe Tătărescu, ministrul Afacerilor Străine, conținea „*multe clauze grele și multe clauze injuste*”³. Din punctul de vedere al dreptului internațional, prin semnarea Tratatului de pace, România ieșea de sub regimul armistițiului cu Națiunile Unite și devenea un stat independent și suveran. Într-adevăr, Înalta Comisie Aliată de Control și-a încetat existența, iar activitatea guvernului român nu mai era „monitorizată” și amendată de reprezentanții SUA, Uniunii Sovietice și Marii Britanii. În realitate, statutul internațional al României nu a cunoscut o ameliorare, deoarece țara a rămas practic sub ocupația sovietică.

Tratatele de pace de la Paris din 1947 nu făceau referire la conferința ce urma să stabilească regimul Dunării, dar conțineau un articol care sublinia faptul că „*navigația pe Dunăre trebuie să fie liberă și deschisă pentru toate statele naționale, vasele comerciale și bunurile tuturor statelor în condiții de egalitate privind porturile, taxele de navigare și condițiile de comerț.*” (M.St.M., Mss. 618, fila 24, ib.).

³ În problema reparațiilor de război se făcea abstracție de marile distrugerii materiale și umane suferite de spațiul românesc în timpul luptelor pentru alungarea din țară a forțelor germano-maghiare; totodată, se stabilea achitarea către URSS a uriașei sume de 300 de milioane de dolari, plățibili în opt ani, începând cu 12/13 septembrie 1944, în produse petroliere, cerealiere, lemnoase, nave maritime și fluviale, utilaje diverse. Baza de calcul urma să fie dolarul SUA, la nivelul anului 1938, ceea ce, din cauza inflației, reprezenta o nedreptate evidentă, care sporea foarte mult cuantumul sumei impuse. România, datorită contribuției militare de partea aliaților după 23 august 1944, primea înapoi Transilvania de Nord, dar pierdea Basarabia, Bucovina de Nord și Ținutul Herța în favoarea Uniunii Sovietice și Dobrogea de Sud în favoarea Bulgariei.

La 4 august 1948, reprezentantul URSS, Andrei Vișinski, a propus un proiect al viitoarei Convenții a Dunării, care prevedea, între altele, libera navigație pe Dunăre, interzicerea navigației vaselor de război ale tuturor statelor neriverane pe Dunăre și existența unei singure comisii, care să-și exercite autoritatea de la Ulm la vărsarea în Marea Neagră. Comisia urma să se ocupe de supravegherea dispozițiilor cuprinse în viitoarea convenție, să elaboreze bugetul, planul general de lucrări etc. Membrii comisiei urmau a fi reprezentanți ai statelor riverane, fără ca acestea să fie definite în mod precis. Fiecare stat urma să stabilească, pe propria porțiune de fluviu, taxele și regulamentele sanitare și de poliție fluvială. Instalațiile de transbordare din porturi nu puteau fi folosite decât cu prealabilul acord al proprietarului. Se stabileau două administrații separate, una româno-iugoslavă și alta româno-sovietică pentru Porțile de Fier și, respectiv, pentru gurile Dunării. S-a omis constituirea unui organ care să tranșeze diferențele dintre țările nesemnate ale viitoarei convenții. Austria urma să adere la comisie după semnarea tratatului de stat, toate prevederile anterioare care reglementau juridic navigația pe Dunăre urmau să devină caduce, iar bunurile fostelor comisii să intre în proprietatea noii Comisii a Dunării (cele două anexe ale proiectului). Deși acest proiect conferea mai multă autoritate statelor riverane, era doar o aparență, pentru că, în realitate, acestea erau controlate de Moscova. Convenția cu privire la regimul Dunării avea să fie semnată la 18 august 1948, la Belgrad. Proiectul de convenție acceptat avea multe puncte de vedere comune atât viziunii occidentale, cât și celei sovietice: crearea, de principiu, a unui regim dunărean unitar pentru tot cursul internațional al Dunării în cadrul unei singure comisii; ambele propuneri avansau libertatea de navigație a Dunării; ambele părți cereau ca noua Comisie să acționeze cu o mai mică jurisdicție comparativ cu atribuțiile Comisiei Europene a Dunării/CED. Propunerea americană cerea ca, în acord cu prevederile articolului 25, Comisia Dunării să fie în asociere cu Națiunile Unite, iar întrunirile comisiei să fie deschise reprezentanților Națiunilor Unite în calitate de observatori, iar disputele să fie supuse reglementării în acord cu articolul 42 din Carta ONU. Însă, Convenția nu făcea referire la Națiunile Unite și avansa ca modalitate de soluționare a disputelor o Comisie de Conciliere ad-hoc, potrivit prevederilor articolului 45.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

La 4 august 1948, reprezentantul URSS, Andrei Vișinski, a propus un proiect al viitoarei Convenții a Dunării, care prevedea, între altele, libera navigație pe Dunăre, interzicerea navigației vaselor de război ale tuturor statelor neriverane pe Dunăre și existența unei singure comisii, care să-și exercite autoritatea de la Ulm la vărsarea în Marea Neagră.



Potrivit Convenției de la Belgrad, cele 11 state riverane se asigurau asupra desfășurării activităților necesare pentru menținerea și îmbunătățirea condițiilor de navigație și se obligau să nu obstrucționeze sau să îngreuneze navigația pe canalele navigabile ale Dunării. Delta Dunării avea să intre sub controlul unei subcomisii sovieto-române, iar Porțile de Fier sub autoritatea unei subcomisii româno-iugoslave.

În conformitate cu articolul 47, convenția intra în vigoare de îndată ce erau depuse instrumentele de ratificare de la șase state. Protocolul suplimentar al convenției anula toate obligațiile Comisiei internaționale a Dunării și pe cele ale Comisiei europene a Dunării privind creditele acordate de către Marea Britanie, Franța, Rusia și alte state fără compensații. Același protocol menționa că prevederile Convenției de la Paris din 23 iulie 1921, precum și fostele documente care puneau bazele regimului Dunării erau nule și invalide.

Conferința de la Belgrad a reprezentat un nou capitol în istoria fluviului, fiind agreată ideea de liberă navigație pe Dunăre, sub controlul exclusiv al riveranilor. Potrivit Convenției, cele 11 state riverane se asigurau asupra desfășurării activităților necesare pentru menținerea și îmbunătățirea condițiilor de navigație și se obligau să nu obstrucționeze sau să îngreuneze navigația pe canalele navigabile ale Dunării. Delta Dunării avea să intre sub controlul unei subcomisii sovieto-române, iar Porțile de Fier sub autoritatea unei subcomisii româno-iugoslave. Delegațiile celor 11 țări participante (Austria cu titlu consultativ) erau conduse de: Felix Orsini Rosenberg pentru Austria, Evghenii Kamenov pentru Bulgaria, Erik Molnar pentru Ungaria (ambasadorul acestei țări la Belgrad), Ana Pauker pentru România (ministru de Externe), Charles Peake pentru Marea Britanie (reprezentantul acestei țări la Belgrad), Cavendish Cannon pentru SUA (ambasador în capitala iugoslavă), Andrei Vișinski pentru URSS, Adrien Thierry pentru Franța (ambasador la Belgrad), Vladimir Clementis pentru Cehoslovacia (ministru de Externe), Ales Bebler pentru Iugoslavia (adjunct al ministrului de Externe) și Baranovski, vicepremierul Ucrainei.

IMPORTANȚA PROBLEMATICII DUNĂRII

Revenind la prezentarea chestiunii Dunării în cadrul acestui document aflat în patrimoniul Muzeului Militar Național, putem constata o analiză profundă și detaliată a numeroase aspecte legate de istoricul acestui subiect, dar și a unor date economice și statistice referitoare la importanța economică a acestei căi de navigație pentru statul român.

În capitolul introductiv sunt prezentate extrem de detaliat o serie de date geografice referitoare la izvoare, traseu, afluenți importanți și traseele lor navigabile, debit, diguri etc. Din punct de vedere

al navigabilității, se precizează faptul că Dunărea era împărțită în 12 sectoare care sunt, de asemenea, descrise pe larg, cu o serie de observații făcute la cel de-al 10-lea sector, între km 1.049 și 930 Moldova Veche-Turnu Severin (119 km), cunoscut și sub numele Porțile de Fier, despre care se spune că: „Acest sector este cel mai important, căci controlează întregul parcurs Viena-Marea Neagră..., este singurul care rămâne marea piedică pentru legătura dintre Marea Nordului și Marea Neagră.” (Ib., fila 7). În argumentația care însoțește acest comentariu sunt relevate condițiile dificile de navigație din cauza numeroaselor stânci, apropiate unele de altele, adâncimile reduse, curenții puternici, cu 18 km/oră și deseori în direcția travers pe direcția de înaintare, lărgimea insuficientă a șenalurilor care nu permit încrucișări de nave, dar și timpul care se pierde prin desfacerea și refacerea convoaielor care trec pe acolo și „costul oneros per tonă” ce se ia pentru trecere. Deși se amintește că au fost făcute numeroase eforturi după Congresul de la Berlin, din 1878, pentru ameliorarea condițiilor de navigație pe acest sector, se constată persistența acestor dificultăți, dar se precizează că: „Grandioase lucrări în stare de proiect prezic totuși soluționarea acestor dificultăți.” (Ib., fila 8). De altfel, o detaliere referitoare la istoricul lucrărilor efectuate la Porțile de Fier constituie subiectul capitolului al III-lea din prima parte a acestui document.

O altă mențiune specială este făcută la prezentarea celui de-al 12-lea sector, de la km 171 la km 0, cel intitulat *Dunărea maritimă*, ultimul sector al Dunării, cu cele trei brațe: Chilia, Sulina și Sf. Gheorghe. Referitor la acest sector se precizează: „Importanța acestui sector depășește pe toate celelalte, căci aici se pune problema menținerii ieșirii la mare, problemă cu numeroase aspecte, care timp de aproape un secol a fost nodul gordian al chestiunii Dunării și este sigur că va mai fi, căci nu numai piedici de ordin tehnic sunt de trecut, ci și numeroase probleme politice își au cheia aici.” (Ib.). De asemenea, se mai arată că: „Această regiune formează obiectul studiului ce urmează și va fi privită în toate aspectele ..., pentru ca astfel să se sublinieze odată mai mult importanța vitală pentru România și Europa a Dunării.” (Ib.).

Cel de-al doilea capitol, intitulat „Eșirea la mare”, prezintă istoricul lucrărilor executate sub egida Comisiei Europene a Dunării, cele efectuate de Direcția Dunării Maritime, precum și cele realizate atât la Gura



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Din punct de vedere al navigabilității, Dunărea era împărțită în 12 sectoare care sunt descrise pe larg, cu o serie de observații făcute la cel de-al 10-lea sector, între km 1.049 și 930 Moldova Veche-Turnu Severin (119 km), cunoscut și sub numele Porțile de Fier, despre care se spune că: „Acest sector este cel mai important, căci controlează întregul parcurs Viena-Marea Neagră..., este singurul care rămâne marea piedică pentru legătura dintre Marea Nordului și Marea Neagră.”



Sulina, cât și pe Canalul fluvial Sulina. Este detaliată și apreciată activitatea Comisiei Europene a Dunării, aducându-se în atenție faptul că, la baza acestor lucrări, au stat date hidrografice culese de o serie de ingineri: „La data când, în urma tratatului de la Paris, se constituiește CED, Delta și brațele Dunărei erau regiuni inexplorate. Nu existau hărți exacte, nu existau date hidrografice. Cu toate că, în urma studiilor datorate Guvernului britanic, executate de Comandorul Spratt⁴, înainte de 1856, existau câteva date hidrografice, de altminteri de foarte mare importanță, ridicarea completă a regiunii a fost opera Inginerului Șef al Comisiunii, Charles Hartley⁵. De real folos la completarea acestei opere au fost anteproiectele pentru ameliorarea brațelor Sulina și Sf. Gheorghe, elaborate, în 1856, de către inginerii austrieci G.Wex⁶ și Fl. Passetti⁷, plus lucrările lui M. Nobiling⁸, care, în calitate de ajutor temporar al delegatului Prusiei, a explorat în vara anului 1857 gurile celor trei brațe.” (M.St.M., Mss. 618, fila 9). De asemenea, sunt amintite câteva lucruri referitoare la activitatea comisiei: alegerea orașului Tulcea ca sediul principal, construirea atelierelor la Sulina, a unei linii telegrafice de cca 200 km între Sulina, Tulcea și Galați.

⁴ T.A.B. Spratt a ajuns la Sulina pe nava „Medina” a Amiralității Britanice, în calitate de căpitan, în vara anului 1856, fiind considerat inteligent și bun cunoscător al problemelor de navigație; el a realizat, în acel an, pentru prima dată, o hartă care releva adevărata formă a litoralului deltaic; vezi Stancu, Șt. (2014). *România și Comisia europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare Internațională*. Galați: Editura Muzeului de Istorie Galați, p. 73.

⁵ Charles Hartley (1825-1915), inginer civil britanic, cunoscut sub numele de „Părintele Dunării”, a fost cel care a realizat o serie de lucrări de cartografiere a acestui fluviu. A mai lucrat și la construcția portului Sutton, Canalul Suez, Portul Odessa, delta fluviului Mississippi ș.a. În timpul Războiului Crimeii (1853-1856), a fost adjunctul comandantului corpului de genști anglo-turc de la Kerci. Între 1856 și 1872, a fost numit inginer-șef al lucrărilor efectuate pentru îmbunătățirea navigației la gurile Dunării de Comisia Europeană a Dunării, înființată după Războiul Crimeii, în urma Tratatului de Pace de la Paris, din 1856. Reprezentantul Marii Britanii în această comisie a fost maiorul John Stokes, care a cerut să-i fie puși la dispoziție trei ingineri, între care s-a numărat și acesta. După 1872, a fost inginer consultant al acestei Comisii până în anul 1907; pentru detalii privind biografia acestuia, vezi: Hartley, C.W.S. (1989). *A Biography of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915), The Father of the Danube*. Edwin Mellen Press, Lempster, 2 vol.

⁶ Inginerul austriac Gustav Wex este cel care s-a opus ideii amenajării brațului Chilia drept canal navigabil, deoarece, prin debitul ridicat, acesta purta cantități mari de aluviuni, care ar fi pus probleme la gura de vărsare; vezi *Lucrările tehnice efectuate pe Dunărea maritimă (1918-1938)*, p. 139.

⁷ Inginerul Fl. Passetti era de aceeași părere cu Gustav Wex, opțiunea lui fiind brațul Sf. Gheorghe. Vezi lb., p. 139.

⁸ Inginerul A. Nobiling, director al lucrărilor hidraulice pe Rin, a întocmit un raport la 25 iunie 1857 pentru Comisia Europeană a Dunării; vezi Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați (D.J.A.N.G.), *Fond Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, 1857, filele 61-62, apud Ștefan Stancu, *op. cit.*, p. 74 (nota de subsol nr. 4).

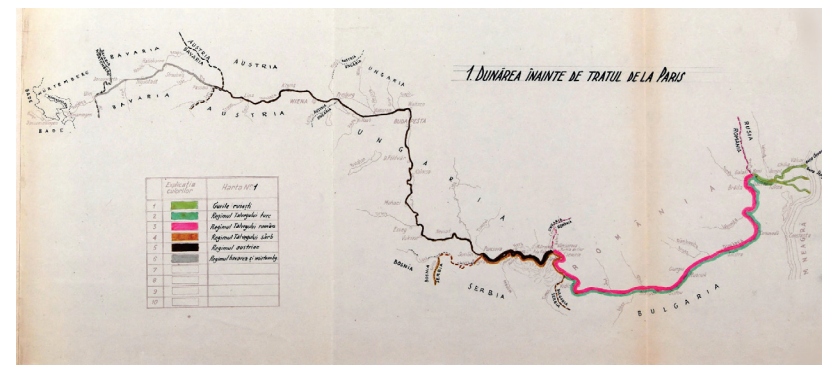


Foto 4: Harta cu regimul Dunării înainte de Tratatul de la Paris din 1856, prezentată în partea cu anexe a documentului (lb.)

După obținerea datelor necesare, în 1858, s-a pus problema alegerii unei soluții pentru ieșirea la mare, opțiunea fiind între brațul Sulina și brațul Sf. Gheorghe, întrucât brațul Chilia avea numeroase brațe și o deltă secundară. O comisie de tehnicieni întrunită la Paris, la 25 august 1858, a optat pentru brațul Sf. Gheorghe, cu condiția de a se construi un canal cu ecluză, adânc de 16 picioare (4,88 m). În decembrie 1858, Comisia Europeană a Dunării își însușea ameliorarea brațului Sf. Gheorghe, lucrările fiind evaluate la 17,5 milioane de franci. Această sumă mare și concurența pe care o făcea canalului noua linie engleză Cernavodă-Constanța au făcut ca răspunsul guvernelor care făceau parte din comisie să fie amânat, fiind însă întreprinse lucrări pe canalul Sulina. În continuarea documentului, aceste lucrări de la Sulina sunt prezentate cronologic, cu foarte multe detalii tehnice. Între 1858 și 1861 sunt menționate lucrările de îndiguire provizorii care au avut loc, costul acestora ridicându-se la 2.165.535 de franci. În perioada 1866-1871, executarea lucrărilor provizorii a reprezentat un succes, ducând la mărirea adâncimii până la 8 picioare. Comisia a decis definitivarea acestor lucrări, precum și construirea de cheiuri de lemn, a unei clădiri administrative și a unui spital pentru marinari, la Sulina, în 1871 bara ajungând la 19 picioare (5,79 m).

Între 1873 și 1894, lucrările realizate au menținut o adâncime constantă de 20,5 picioare (6,25 m), cu mici variații. În perioada 1894-1930, sunt menționate și lucrări de aliniament, dar și lucrări de dragaj la gură, pentru care Comisia achiziționat o dragă cu cupă „Percy-Sanderson”, al cărei cost s-a ridicat la 1.007.365 de franci,



În 1858, s-a pus problema alegerii unei soluții pentru ieșirea la mare, opțiunea fiind între brațul Sulina și brațul Sf. Gheorghe, întrucât brațul Chilia avea numeroase brațe și o deltă secundară. O comisie de tehnicieni întrunită la Paris, la 25 august 1858, a optat pentru brațul Sf. Gheorghe, cu condiția de a se construi un canal cu ecluză, adânc de 16 picioare (4,88 m).



o mare dragă cu sorb, „Dimitrie Sturza”, al cărei cost a fost de 1.295.000 de franci, care a păstrat bara la 24 de picioare (7,31 m), precum și draga cu sorb „Carol Kuhl”, în 1912, pentru lucrări pe canalul inferior al Sulinei.

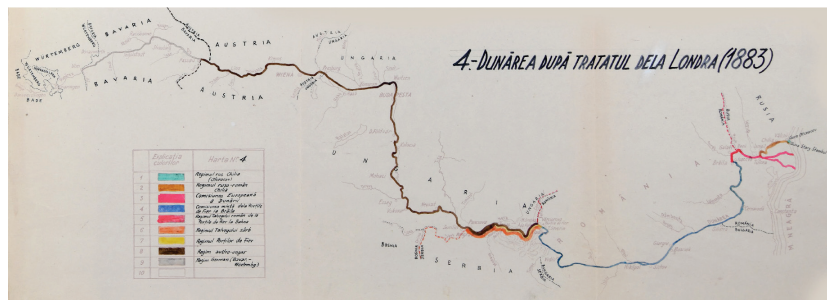


Foto 5: Harta cu regimul Dunării, după Tratatul de la Londra din 1883, prezentată în partea cu anexe a documentului (lb.)

În perioada Primului Război Mondial, se precizează că lucrările la gurile Dunării au fost subvenționate „masiv” de guvernul român, dar au fost întrerupte, pentru că materialul a fost întrebuințat la dragarea Chiliei și Oceacovului, din motive de ordin strategic și politic. Preluarea materialului Comisiei Europene a Dunării de către Rusia s-a făcut în baza unui contract de închiriere, care însă nu a fost respectat în totalitate, iar la revenirea CED, noul guvern instalat la Moscova a predat materialul flotant și dragele luate.

În perioada 1921-1930, prioritatea a fost dragarea în vederea ajungerii la o adâncime convenabilă, dată fiind întreruperea lucrărilor pe perioada războiului, fiind amintite, apoi, lucrări referitoare la prelungirea digurilor existente. Din anul 1926 este menționată colaborarea dintre Comisia Europeană a Dunării și organele tehnice de specialitate ale României, care au executat eşalonat o serie de studii hidrografice în vederea ieşirii la mare. În 1927, s-a adăugat contribuția lucrărilor realizate de Serviciul Hidrografic al Marinei Regale, care a măsurat și studiat regimul curenților marini în zona Chilia-Gura Portiței. După discuțiile de la Sinaia, din 18 august 1938, atribuțiile de ordin tehnic la gurile Dunării au fost preluate de la Comisie de către România, de la 13 mai 1939 serviciul tehnic al CED fiind preluat de Direcția Dunării Maritime (DDM), obiectivele acesteia fiind: menținerea navigației pe gura Sulina până la realizarea unei noi ieşiri

la mare, alegerea unei soluții optime în acest sens și pregătirea lucrărilor în vederea executării.

- 49 a -

1)
MĂRURILE INTRATE ȘI IEȘITE ÎN CABOTAJ ÎN PORTURILE FLUVIALE
ÎN ANII 1931-1943.

ANUL	TOTAL		Sub pavilion român		Sub pavilion străin	
	Intrate tone	Esitate tone	Intrate tone	Esitate tone	Intrate tone	Esitate tone
1931	613.231	1.009.533	611.379	1.008.764	1.852	769
1932	656.775	986.637	633.935	948.162	22.840	38.475
1933	762.613	1.085.701	729.677	1.053.995	32.935	31.706
1934	1.007.518	1.084.306	965.754	1.039.221	41.764	45.085
1935	844.315	919.772	817.649	877.550	26.666	42.222
1936	834.450	1.106.069	805.868	1.032.539	28.582	73.530
1937	781.871	1.029.163	755.961	954.958	25.910	74.205
1938	840.771	1.030.194	824.515	996.825	16.256	33.369
1939	922.957	1.065.272	892.462	1.024.944	30.495	40.328
1940	717.612	719.931	700.605	692.210	17.007	27.721
1941	723.664	721.962	711.737	702.528	11.927	19.434
1942	694.256	643.861	688.143	639.444	6.113	4.417
1943	980.464	921.064	961.668	904.577	18.796	16.487

1). Încărcările și descărcările făcute numai între porturile românești de pe teritoriul din anul respectiv al țării.

Foto 6: Situația intrării și ieşirii mărfurilor în porturile fluviale între 1931 și 1943, prezentată în partea cu anexe a documentului (lb.)

Între anii 1942 și 1943, se precizează că, în ciuda greutăților întâmpinate de contextul politic, au fost executate lucrări care au asigurat navigația pe brațul Sulina. Concluzia acestui capitol era aceea că se impunea o problemă importantă, și anume aceea că, până la realizarea unei ieşiri la mare pe brațul Sf. Gheorghe, existența unor bune condiții de navigabilitate pe brațul Sulina depindea de fenomenele naturale de creștere a brațului Stari Stambul, cu întregul sistem de lucrări de oprire a acestuia, iar abandonarea cu sau fără intenție a acestui sistem atrăgea imediat și compromiterea navigației pe Sulina. Prin urmare, în document se stipula: „Convenția de pace cu URSS va trebui neapărat să contină clauze cari să asigure o întreținere a lucrărilor după Stari Stambul, care este regiune de frontieră între noi și URSS, pentru că numai astfel Dunărea va putea să aibă valoare la care are dreptul existența Europei.” (lb., fila 24).

Următorul capitol, „Istoricul lucrărilor la Porțile de Fier”, face o incursiune în evoluția îmbunătățirilor aduse navigației la Porțile



Se impunea o problemă importantă, și anume aceea că, până la realizarea unei ieşiri la mare pe brațul Sf. Gheorghe, existența unor bune condiții de navigabilitate pe brațul Sulina depindea de fenomenele naturale de creștere a brațului Stari Stambul, cu întregul sistem de lucrări de oprire a acestuia, iar abandonarea cu sau fără intenție a acestui sistem atrăgea imediat și compromiterea navigației pe Sulina.



Componenta general-europeană a importanței fluviului este analizată în cadrul capitolului intitulat: „Proiecte de viitor pentru punerea în valoare a Dunării în cadrul politicii economice a Europei”. Sunt precizate avantajele pe care le-ar aduce pentru Europa unele lucrări (o parte demarate deja), care ar lega marile bazine hidrografice europene: realizarea unui echilibru economic între regiunile cu specific industrial și cele cu specific agricol, intensificarea traficului de Dunăre.

de Fier. Sunt amintite primele lucrări care au fost realizate încă de pe vremea romanilor (un canal de derivație și un drum de halaj pe malul drept), lucrările de curățare a albiei fluviului în aval de Orșova realizate în anul 1834, pentru facilitarea navigației, lucrările realizate după Congresul de la Berlin, de Austro-Ungaria, care, în pofida unor dificultăți de natură economică, le-a încredințat firmei Berliner Diskonta Gesellschaft; demarate la 15 septembrie 1890, aceste lucrări au fost finalizate în toamna anului 1898, dar, în septembrie 1896, canalul Porțile de Fier a fost străbătut de nava „*Franz Joseph*”, avându-i la bord pe împăratul Franz Joseph, pe regele Carol I al României și pe regele Serbiei, constatându-se că scopul propus de a se da adâncime de 2 m la cataracte și de 3 m în canal a fost îndeplinit. Documentul subliniază, de asemenea, impactul economic enorm pe care l-ar avea aici construirea unor baraje, cu ecluzele aferente, și a unor uzine hidroelectrice, inclusiv pentru țara noastră: „*Această energie electrică (cca 450.000 C.P. ar reveni României) ar însemna, prin prețul redus la care ar veni kw/h (cca 1 centimă aur), posibilitatea de a transforma întreaga regiune într-o uzină industrială...*” (Ib., fila 27).

Din punct de vedere strict al navigației, se preciza faptul că, în cazul realizării unui asemenea proiect, se reducea considerabil timpul necesar străbaterii sectorului: „*Este suficient să facem comparație între timpul de 52 de ore necesar străbaterii de către un convoi de 3.600 de tone, tras de un remorcher de 1.500 C.P. în situația actuală și timpul de 17 ore (inclusiv timpul pierdut prin trecerea ecluzelor) ce i-ar trebui unui același convoi, tras de un remorcher de doar 500 C.P.*” (Ib.).

Componenta general-europeană a importanței fluviului este analizată în cadrul capitolului intitulat: „*Proiecte de viitor pentru punerea în valoare a Dunării în cadrul politicii economice a Europei*”. Sunt precizate avantajele pe care le-ar aduce pentru Europa unele lucrări (o parte demarate deja), care ar lega marile bazine hidrografice europene: realizarea unui echilibru economic între regiunile cu specific industrial și cele cu specific agricol, intensificarea traficului de Dunăre, consacrarea unor noduri de comunicație navală importante pe Dunăre, scurtarea distanțelor etc. Proiectele detaliate sunt: Canalul Rin-Maine-Dunăre, Canalul Dunăre-Oder-Elba-Vistula, Canalele poloneze, Canalele pe Dunărea românească (Canalul București-Dunăre, Canalul Cernavodă-Constanța). În ceea ce privește scurtarea distanțelor,

se arăta că finalizarea lucrărilor Canalului Dunăre-Oder-Elba-Vistula, evaluate conform proiectului la 940 de milioane de coroane austriece de aur, ar fi însemnat o diminuare cu 3.656 km între Sulina și Rotterdam, 3.270 de km între Sulina și Hamburg, 2.920 km între Sulina și Stettin și 3.290 km între Sulina și Danzing. Despre Canalul București-Dunăre, documentul precizează că lucrarea avea un cost estimat, în anul 1930, la cca 3 miliarde de lei și ar fi fost concesionată de Parlament încă din anul 1929, dar, din lipsă de fonduri, nu se trecuse la faza de construcție, rămânând tot la stadiul de proiect. Totodată, este subliniată importanța economică pe care ar fi avut-o concretizarea acestuia pentru București și împrejurimile sale, ameliorarea întregului sistem de comunicații al țării, decongestionarea liniilor de acces spre capitală. Cele trei proiecte care erau propuse pentru acest obiectiv sunt pe scurt prezentate, fiecare cu avantajele și dezavantajele lor: „*Proiectul ing. Vasilescu⁹ și Pavel¹⁰ – care captează la periferia Bucureștiului cca 23.400 C.P. – varianta 1 și 15.400 C.P. varianta II – Canalul navigabil este pe aproape toată distanța București-Oltenița, paralel cu C.F. Proiectul Ing. Al. Davidescu¹¹ – captează 38.000 C.P. – se leagă cu Dunărea însă într-un punct sălbatec și este departe de C.F. – Are vaste posibilități de irigare. – proiectul Ing. Leonida¹² și Canella¹³ – captează cca 28.000 C.P. – Este doar o mică parte paralel cu C.F. Oltenița și neglijează posibilitatea de irigare. –*” (M.St.M., Mss. 618, fila 31)¹⁴. Scopul Canalului Cernavodă-București era acela de a asigura o nouă ieșire la Marea Neagră, dar și scurtarea drumului către Orient cu cca 400 km.

⁹ Inginerul Gr. Vasilescu, în anul 1927, se pronunța pentru abandonarea oricărui proiecte cu referire la gura Sulina, propunând ca, pe viitor, studiile să aibă în centru doar transformarea canalului Sulina în canal maritim, ecluzat, dotat cu o nouă ieșire la mare, la sud de gura de atunci; vezi David, Al. (2010). *Lucrările tehnice efectuate pe Dunărea maritimă (1918-1938)*, în *Analele Universității „Dunărea de Jos” Galați*, Istorie, tom IX, p.139.

¹⁰ Dorin Pavel, reputat hidrolog.

¹¹ Inginerul Al. Davidescu a propus Primăriei București, în anul 1913, construirea unui canal București-Fierbinți (Ialomița) și un altul, care ar fi unit Sabarul cu Motiștea, iar în anul 1927, avea să readucă în atenția edililor proiectul său îmbunătățit (Popov, M., 1998, *Momente din istoria controversatului Canal Dunăre-București*, în „*Muzeul Național*”, nr. 10, p. 89).

¹² Inginerul Dimitrie Leonida, după Primul Război Mondial, a fost cel care s-a implicat activ în argumentarea necesității unui canal care să lege Bucureștiul de Dunăre.

¹³ Inginerul Ricardo Canella, reputat specialist în hidraulică, a colaborat în perioada interbelică și cu inginerul Dimitrie Leonida, pe aceeași idee; proiectul lor a fost susținut de Cincinat Sfințescu.

¹⁴ Pentru detalii privind istoria proiectelor referitoare la această idee, vezi Popov, op. cit., pp. 89-95, nota de subsol nr. 11.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

În ceea ce privește scurtarea distanțelor, se arăta că finalizarea lucrărilor Canalului Dunăre-Oder-Elba-Vistula, evaluate conform proiectului la 940 de milioane de coroane austriece de aur, ar fi însemnat o diminuare cu 3.656 km între Sulina și Rotterdam, 3.270 de km între Sulina și Hamburg, 2.920 km între Sulina și Stettin și 3.290 km între Sulina și Danzing.



„În ceea ce privește viitorul politic, credem că acest canal ar putea fi subiectul la viitoarele discuții diplomatice, deoarece, într-o măsură oarecare, ar izola Rusia de linia principală de trafic economic a Dunării. Ar fi o situație care, cert, ar prilejui revendicări din partea URSS, care, ținând seamă de politica dusă de două secole, vrea ca granița de Sud să se sprijine cel puțin pe eșirea la Mare a celei mai importante artere economice a Europei – Dunărea.”

În document se spune că lungimea acestuia era doar de 60 km, dar constituia în mod cert un mare avantaj pentru economia națională și micșora sumele care se adăugau la prețul de cost al mărfurilor exportate, dând posibilitatea de a concura pe piețele străine cu șanse de succes. Consilierul ministerial maghiar Hajos ar fi elaborat un proiect în acest sens în timpul ocupației germane din perioada 1916-1918, al cărui cost fusese evaluat la cca 3,8 miliarde (114 milioane coroane de aur) în 1916. Un alt proiect fusese realizat de către inginerii Bârglăzan¹⁵ și Smigelschi¹⁶ și includea realizarea unui canal de la Constanța până la Cernavodă, cu adâncime de 8 m și 100 m lățime, proiectul însemnând și furnizarea energiei captată din apele fluviului de 80.000 C.P., dar și peste 50.000 ha date culturii, costul fiind de 14 miliarde de lei (în 1930). „Ultimul proiect, care începuse înainte de război să intre în faza constructivă, prevedea eșirea acestui canal la Tașaul. Lacul Tașaul urma să fie transformat într-un mare port... pentru exportul de petrol și necesitățile de ordin tactic și strategic ale flotei de război. Amenajările pentru noul port, deși începute într-un ritm viu, au fost întrerupte din cauza evenimentelor cari au dus la dezlănțuirea războiului.” (M.St.M, Mss. 618, fila 32). În anul 1929, Parlamentul României avea să aprobe un proiect de lege în vederea construirii canalului, expunerea de motive fiind făcută de Virgil Madgearu, dar criza din 1929 a împiedicat realizarea lui. Totodată, în documentul nostru se aduce în atenție și o anumită poziție a URSS, pe care ar fi generat-o construirea unui astfel de canal: „În ceea ce privește viitorul politic, credem că acest canal ar putea fi subiectul la viitoarele discuții diplomatice, deoarece, într-o măsură oarecare, ar izola Rusia de linia principală de trafic economic a Dunării. Ar fi o situație care, cert, ar prilejui revendicări din partea URSS, care, ținând seamă de politica dusă de două secole, vrea ca granița de Sud să se sprijine cel puțin pe eșirea la Mare a celei mai importante artere economice a Europei – Dunărea”. (Ib., fila 33).

Toate aspectele economice referitoare la importanța economică a fluviului sunt sintetizate într-un mic capitol. Se precizează, mai întâi, faptul că traficul mediu anual în apele românești între anii 1931 și 1943

¹⁵ Inginerul Aurel Bârglăzan, absolvent al Politehnicii, promoția 1928, profesor universitar, membru al Academiei române, este considerat întemeietorul școlii românești de mașini hidraulice.

¹⁶ Inginerul Octavian Smighelschi a colaborat cu inginerul Aurel Bârglăzan la identificare soluțiilor tehnice pentru o mai bună navigabilitate a canalului Dunăre-Marea Neagră.

a fost de 9 milioane de tone de mărfuri și 540.000 de călători, dintre care 31.000 pe mare și 508.000 pe Dunăre și celelalte ape navigabile. După prezentarea unor date statistice privitoare la importurile și exporturile dintre diferite state și țările dunărene, în document se subliniază un aspect interesant, și anume necesitatea creării unei uniuni economice a tuturor statelor riverane: „Deoarece un important coeficient din valoarea totală a importului și exportului fiecărui Stat Dunărean este absorbit de celelalte State Dunărene, o uniune economică a tuturor Statelor Dunărene, care se completează atât de perfect unul pe altul, ar crea climatul ideal pentru dezvoltarea tuturor acestor țări și este sigur și siguranța unei păci veșnice în această regiune, care cândva era caracterizată ca focar de conflicte.” (Ib., fila 45). După ce sunt trecute în revistă și alte idei pe această temă, sunt identificate două motive pentru care această idee nu a avut succes, unul secundar și altul principal. Cel secundar se referea la teama pe care Anglia și Franța o aveau ca nu cumva această uniune economică, odată realizată, să echilibreze nevoile economice ale Statelor Dunărene prin schimburile directe, închizând pentru cele două mari puteri o piață de desfacere importantă. În ceea ce privește motivul principal, se spunea că: „politica expansionistă nazistă și fascistă vedea în acest bloc o piedică serioasă în atingerea țelurilor lor.” (Ib., fila 46).

Referitor la contextul european existent la momentul la care era realizată această analiză în cadrul documentului pe care îl avem în vedere, se preciza: „Astăzi, în anul 1946, în preziua păcii, situația s-a modificat. Din Europa au dispărut două mari puteri: Italia și Germania. Ceva mai mult, odată cu acestea a dispărut și o bună parte din industria germană care avea de bușeu masiv în țările Dunărene... Debușeul rămas vacant prin dispariția Germaniei este de mare importanță.” (Ib., fila 47).

Problema care este analizată un pic mai pe larg este aceea referitoare la care entitate politică după război urma să înlocuiască golul lăsat de lipsa produselor industriale care fuseseră până atunci asigurate de Germania, în condițiile în care statisticile prezentate în acest material indicau că volumul tranzacțiilor comerciale cu Germania era, pentru statele dunărene, situat între 20% și 60%. Conform documentului, întrebarea care se pune în noul context era: „Cine va prelua această piață? Cine se va putea substitui întru totul Germaniei...?” (Ib.),



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

„Astăzi, în anul 1946, în preziua păcii, situația s-a modificat. Din Europa au dispărut două mari puteri: Italia și Germania. Ceva mai mult, odată cu acestea a dispărut și o bună parte din industria germană care avea de bușeu masiv în țările Dunărene... Debușeul rămas vacant prin dispariția Germaniei este de mare importanță.”



„Urmărirea unui program naval de dotare și grijă continuă pentru a se realiza o exploatare care să dea maximum de randament trebuie să fie preocuparea de căpetenie a statului. În aceste măsuri de îmbunătățire nu trebuie neglijată protecția și încurajarea pe care Statul trebuie să o dea inițiativei particulare. Doar în acest climat de liberă concurență se vor putea obține condițiile optime pentru dezvoltarea exportului românesc.”

În condițiile în care se arăta că: „Produsele industriale aduse în trecut de Germania sunt imperios necesare mai ales acum, când toate aceste țări sunt în plină reconstrucție.”

Foarte interesant este însă răspunsul dat în acest document, răspuns care acoperea mai multe ipoteze. Una dintre ipoteze era aceea că Cehoslovacia și Austria vor putea lua parțial locul Germaniei, dar într-un viitor apropiat, însă numai o parte, cea mai mare parte fiind pusă sub semnul întrebării. În acest sens se preciza: „Este posibil să fie preluată de Anglo-Americanii sau să rămână tot a Germaniei, însă a unei Germanii controlată de cele 4 mari puteri. În prima ipoteză, o poziție dominantă în viața economică a unui Stat înseamnă și o influență politică. Acest lucru nu ar conveni URSS. A doua ipoteză, la fel, se lovește de interesele rusești, cari par a fi contrarii cu existența economică a unei Germanii fie ea chiar absolut pacificată. După cum vedem, URSS se află în paradoxala situație de a nu putea să accepte niciuna din aceste soluții, însă nici nu poate oferi vreo soluție. În ceea ce privește o eventuală substituie a ei în rolul economic al Germaniei pentru țările Dunărene, nu poate fi vorba. Rusia însăși are mari nevoi de produse industriale, pentru care oferă aceleași produse agricole ca țările Dunărene. Mai rămân două posibilități: – Rusia să fie negociatoare directă pe piețele străine și organul de distribuie, apoi, a tuturor țărilor Dunărene. Aceasta însă ar echivala cu o aservire economică totală. Mentalitatea progresistă actuală fiind contrarie strângărilor politice și economice, această ipoteză o excludem. Cea de-a doua este dezbătută în zilele precedente. Uniunea economică a țărilor Dunărene.” (Ib., fila 48).

În final, concluzia era: „În lumina acestor aspecte – după cum se vede –, necesitatea realizării unei cooperări economice a Statelor Dunărene nu-și pierde cu nimic din importanță sau actualitate, ci, din contră, apare ca soluția cea mai sigură pentru consolidarea atât a păcii în această regiune, cât și a dezvoltării economice.” (Ib.).

În continuarea documentului, după o scurtă analiză a dificultăților referitoare la comerțul maritim al Dunării (atât naturale, cât și economice), se spunea că: „Urmărirea unui program naval de dotare și grijă continuă pentru a se realiza o exploatare care să dea maximum de randament trebuie să fie preocuparea de căpetenie a statului. În aceste măsuri de îmbunătățire nu trebuie neglijată protecția și încurajarea

pe care Statul trebuie să o dea inițiativei particulare. Doar în acest climat de liberă concurență se vor putea obține condițiile optime pentru dezvoltarea exportului românesc.” (Ib., fila 52).

CONCLUZII

În capitolul de încheiere se reiterează importanța acestui fluviu, precum și a principiului liberei navigațiuni, fiind, totodată, subliniată ideea că studierea aprofundată a clauzelor din tratatele anterioare referitoare la acest aspect „va face ca din greșelile trecutului să se tragă și în acest domeniu lecții pentru viitor. Nerezolvarea în mod echitabil a acestora va lăsa mereu o poartă deschisă pentru noi neînțelegeri, deci pentru noi conflicte terminate poate tot cu arma în mână.” (Ib., fila 55).

O altă concluzie a fost aceea că, fiind stat riveran pe o lungime mare din acest fluviu și stăpânind cea mai importantă parte a acestuia, gurile sale, rolul jucat de România trebuia să fie de prim ordin în viitor. De asemenea, se preciza că problema Gurilor Dunării era corelată de cea a Mării Negre, pentru că de cele două depindea „respirația comerțului nostru”. Totodată, referitor la Gurile Dunării se preciza că „Trecutul ne arată că, de câte ori am fost stăpâni pe acestea, Statul nostru a fost puternic, iar comerțul țărilor Române a cunoscut epoci de înflorire și invers, de câte ori nu au fost ale noastre, am cunoscut timpuri de decădere politică și ruină economică.” (Ib., fila 56). Era dat în acest sens ca exemplu anul 1916, după ocuparea a 2/3 din țară, când comerțul a stagnat complet, în condițiile transformării Dunării într-un „drum al intereselor numai a acestor țări (Germania, Austro-Ungaria) la Marea Neagră”. Un alt aspect subliniat era acela că închiderea Strâmților Mării Negre sau restricțiile pe această temă ar însemna „încetarea oricărei activități economice și a legăturilor dintre popoare.” (Ib.).

Tot ca o concluzie era subliniată necesitatea cunoașterii acestei problematice și a importanței ei pentru România, pentru că „interesele noastre actuale și ce ne rezervă viitorul” depindeau de „modul cum va fi susținută și soluționată la conferința păcii”, de aceasta depinzând, alături și de susținerea celorlalte obiective românești „în viitor, progresul sau regresul nostru economic și politic.” (Ib.). Era dat și un exemplu referitor la ce a însemnat necunoașterea intereselor noastre în această problemă, și anume un fapt petrecut în anul 1917, când această



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Referitor la Gurile Dunării se preciza că „Trecutul ne arată că, de câte ori am fost stăpâni pe acestea, Statul nostru a fost puternic, iar comerțul țărilor Române a cunoscut epoci de înflorire și invers, de câte ori nu au fost ale noastre, am cunoscut timpuri de decădere politică și ruină economică”.



Talleyrand, referindu-se la importanța fluviului Dunărea, spunea că: „Centrul de greutate al lumii nu este nici pe Elba, nici pe Adige; este acolo, jos, la frontierele Europei, pe Dunăre”, adaugându-se că „aceste cuvinte, rostite de o personalitate politică precum Talleyrand în secolul al XIX-lea, pot forma un adevăr necontestat și pentru 1946”.

parte a țării se afla încă sub stăpânirea Puterilor Centrale: „Printr-o telegramă trimisă unei autorități românești de gl. Mackensen se cerea punerea la dispoziția Germaniei a instalațiilor sanitare românești de la Gurile Dunării, cu intenția de a scoate România din acest drept câștigat pe Dunăre. Comunicarea, fiind transmisă unui Departament, a fost executată imediat din inițiativa Secretariatului General, fără a se cere avizul organelor superioare sau competente și care ar fi putut poate îndepărta această nouă sarcină impusă României... Cele arătate mai sus ar fi avut consecințe destul de grave, dacă Armistițiul din 1918 n-ar fi rezolvat problema prin înfrângerea acelor care acaparau totul pentru ei”. (Ib., fila 57).

Tot aici este dat și un citat din memoriile lui Talleyrand¹⁷, care, referindu-se la importanța fluviului Dunărea, spunea că: „Centrul de greutate al lumii nu este nici pe Elba, nici pe Adige; este acolo, jos, la frontierele Europei, pe Dunăre”¹⁸, adaugându-se că „aceste cuvinte, rostite de o personalitate politică precum Talleyrand în secolul al XIX-lea, pot forma un adevăr necontestat și pentru 1946.” (M.St.M., Mss. 618, fila 57).

În ceea ce privește importanța legăturii dintre Gurile Dunării și Mare, sunt aduse în atenție cuvintele cele rostite de Regele Carol I în discursul pe care l-a ținut cu prilejul inaugurării primului vas din Serviciul Maritim Român, când a precizat că „Viitorul nostru este pe Mare”¹⁹.

Capitolul de încheiere continuă cu câteva tabele care prezintă o serie de date statistice referitoare la importul și exportul pe calea apelor în perioada 1931-1943, pe diverse categorii: cereale, produse petrolifere și derivate, lemn, minereuri, alimente, cărbuni etc., un tabel pe naționalități al navelor încărcate în rada portului Sulina, în intervalul

¹⁷ Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord (1754-1839) a fost un politician și diplomat francez care a ocupat o serie de funcții importante, precum consilier, ambasador, ministru de externe, președinte al Consiliului de miniștri. El a fost cel care a reprezentat Franța la Congresul de la Viena, din 1815.

¹⁸ În original: „Le centre de gravité du monde n'est ni sur L'Elbe, ni sur L'Adige; il est la bas, aux frontières de L'Europe, sur le Danube”. (M.St.M., Mss. 618, fila 57).

¹⁹ Importanța pe care Carol I a acordat-o regimului acestui fluviu reiese din memoriile sale în diferite contexte, mai ales acela al semnării Tratatului de la Berlin, din 1878; vezi: *Memoriile Regelui Carol al României. De un martor ocular*, vol. IV, 1878-1881 (1994). București: Editura Machiavelli, pp. 139-169.

1 ianuarie-31 decembrie 1938. Un alt tabel anexat prezintă numărul de nave poștale și de pasageri ieșite din Dunăre în aceeași perioadă.

Tot în partea finală a primei părți a documentului este prezentat subcapitolul intitulat „Istoricul reglementării navigațiunii pe fluviile internaționale”. Pornind de la câteva considerații generale referitoare la acest aspect, începând de la egipteni, trecând prin perioada romană și cea medievală, dar reiterând și principii ale Revoluției franceze, în document sunt enumerate cele mai importante reglementări privind navigația pe Dunăre, cuprinse în diferite tratate internaționale (Convenția de la Paris din 1856, Tratatul de la Londra din 1871, Tratatul de la Berlin din 1878, Conferința de la Londra din 1883, Tratatul de la București din 1918, Tratatul de pace din 1918) ș.a.

Un alt subcapitol este dedicat situației navigației pe Dunăre și în strâmtoarele Mării Negre în anul 1946, „în lumina tatonărilor politice și întrevederilor miniștrilor de externe și adjuncților lor până la 29 iulie 1946, când se întrunește la Paris Conferința celor 21 de națiuni.” (M.St.M, Mss. 618, fila 104). Acesta este, de fapt, un fel de raport detaliat al întâlnirilor diplomatice și discuțiilor între diferite părți, pe tema navigației pe Dunăre, în contextul Conferinței de la Paris. Conform documentului pe care îl analizăm, „Accentul pe această problemă s-a pus în special cu începere din luna iunie, fiind discutată de locuitorii Miniștrilor de Externe în ședința din 5 iunie ținută la Paris.” (Ib.), discuțiile încheindu-se însă fără nicio concluzie. Este amintită, apoi, vizita la Londra a ministrului de externe austriac, Karl Gruber²⁰, cu două săptămâni înainte de reuniunea miniștrilor de externe de la Paris, care a prezentat ministrului de externe britanic, Ernest Bevin²¹, un memoriu în șapte puncte, care cuprindea punctul de vedere al țării sale, la pct. 4 fiind prevăzută: „Redeschiderea traficului fluvial pe Dunăre pentru toate Statele Dunărene, de la izvor până la vărsarea Dunării în mare”, precizând că Dunărea era închisă pentru vasele

²⁰ Karl Gruber (1909-1995), politician și diplomat austriac; la scurt timp după sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial, a devenit ministru de externe al Austriei, funcție pe care a deținut-o până în 1953. Acesta a mai fost ambasador al Austriei în SUA între 1954 și 1957, precum și între 1969 și 1972, în Spania între 1961 și 1966, în Republica Federală Germania în 1966 și în Elveția între 1972 și 1974.

²¹ Ernest Bevin (1881-1951) a deținut funcția de secretar de stat pentru Afaceri Externe și ale Commonwealth-ului între 1945 și 1951, fiind un opozant al comunismului și un susținător al creării NATO.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

„Sperăm să navigăm spre Odessa, Marea Neagră și Constanța în toată libertatea, dar nu cerem baze militare. Dorința noastră este libera mișcare a vaselor și a comerțului mondial.”



În discursul ministrului britanic Bevin, se preciza că poziția adoptată de Marea Britanie la Paris a fost aceea a necesității restaurării libertății comerciale și a navigației pe Dunăre și pe alte rute, precum și pentru a proteja drepturile comerciale ale statelor interesate de principiul porturilor deschise.

austriece. Este amintit discursul din Camera Comunelor al ministrului de externe britanic, Ernest Bevin, care spunea: „*Sperăm să navigăm spre Odessa, Marea Neagră și Constanța în toată libertatea, dar nu cerem baze militare. Dorința noastră este libera mișcare a vaselor și a comerțului mondial.*” (M.St.M., Mss. 618, fila 104). Evident că nu este prezentat tot discursul ministrului, fiind selectate anumite idei, între care aceea că, la momentul respectiv, nu exista un trafic regulat pe Dunăre, precum și poziția statelor dunărene la contextul Conferinței de la Paris: „*S-a observat, în recente declarații, că n-ar putea fi privit drept corect pentru unele State nedunărene dreptul de a dicta în problema dunăreană și de a impune un regim, deoarece nu au nicio grijă de interesele Statelor dunărene.*” (Ib., fila 105). În același discurs, ministrul preciza că poziția adoptată de Marea Britanie la Paris a fost aceea a necesității restaurării libertății comerciale și a navigației pe Dunăre și pe alte rute, precum și pentru a proteja drepturile comerciale ale statelor interesate de principiul porturilor deschise. Documentul continuă, apoi, cu poziția Turciei, prezentând, în acest sens, precizările făcute de Radio Ankara, în 6 iunie 1946, după discursul ministrului de externe britanic în Cameră: „*Opunându-se, încă o dată, cererii URSS-ului de a i se acorda baze navale în Dardanele, guvernul britanic trece de partea Turciei în chestiunea Strâmtoarelor..., potrivit stipulațiilor de la Montreux, orice cerere de revizuire a acestei convenții trebuie notificată tuturor înaltelor părți contractante cu trei luni înainte de expirarea perioadei în curs. Această perioadă se sfârșește în Noiembrie 1946. Trebuie să fie luată deci o hotărâre înainte de August crt., altfel convenția va fi în mod automat prelungită încă cinci ani.*” (Ib.). Turcia considera Convenția de la Montreux singura bază juridică pe care se putea fonda revizuirea regimului existent. Un alt stat a cărui poziție este analizată în cadrul documentului este Ungaria. Se amintește faptul că Ferenc Nagy²², prim-ministrul Ungariei, aflat la 14 iunie 1946 la Washington, împărtășea punctul de vedere britanic cu privire la controlul internațional al Dunării. De asemenea, se preciza faptul că, la 15 iunie 1946, la întâlnirea de la Paris, la Palatul Luxembourg, a celor patru miniștri de externe ai Marilor Puteri, la o lună după o altă întâlnire a acestora, în 16 mai 1946, a fost readusă în discuție

²² Ferenc Nagy (1903-1979), politician maghiar, a deținut funcția de prim-ministru al Ungariei între 4 februarie 1946 și 31 mai 1947.

chestiunea dunăreană, între timp având loc capturarea flotei germane de pe Dunăre în zona americană. Este amintit, în acest context, comentariul de la Radio Moscova din 17 iunie 1946, care reflecta punctul de vedere sovietic: „*Pretențiile Marii Britanii asupra acestei chestiuni sunt nejustificate și această problemă poate fi rezolvată de către dunărenii însăși, fără nicio altă intervenție străină.*” (M.St.M., Mss. 618, fila 106).

Un alt eveniment prezentat în document este ședința din 25 iunie 1946 a celor patru miniștri de externe, când a fost readusă în discuție chestiunea liberei navigațiuni pe Dunăre, fiind redată poziția lui V. Molotov²³, și anume aceea că regimul navigației pe Dunăre este o chestiune ce trebuie reglementată între țările danubiene și că această chestiune nu-și are rostul să fie înscrisă în tratatele de pace. Ceilalți trei miniștri de externe își mențineau punctul de vedere, și anume acela că această clauză să fie înscrisă în tratatele de pace și țările dunărene să-și exprime părerea lor la conferința celor 21 de națiuni.

Tot în acest capitol este subliniat faptul că, între 16 mai și 16 iunie, înainte de începerea conferinței celor patru miniștri de externe, adjuncții acestora s-au întâlnit de 20 de ori. Documentul continua cu precizarea că, în ședința următoare, când s-au reluat discuțiile asupra problemei navigației pe Dunăre, delegații englezi și americani au insistat pentru introducerea de clauze speciale în tratatele cu România, Ungaria și Bulgaria, acestea fiind obligate să mențină un regim diferit în ceea ce privește navigația pe Dunăre. La aceasta s-a opus delegatul URSS, care a afirmat că această chestiune privește și Cehoslovacia, și Iugoslavia, nu numai statele cu care trebuie încheiate tratate de pace, deoarece fără includerea acestora este cu neputință soluționarea chestiunii. Se mai spune că ministrul ceh Jan Garrigue Masaryk²⁴ a declarat presei, la întoarcerea sa de la Londra, că se raliază punctului de vedere sovietic. Documentul mai prezintă succint și alte propuneri care au apărut în cursul discuțiilor, în zilele de 27, 28,

²³ Veaceslav Molotov (1890-1986), unul dintre cei mai importanți lideri sovietici, care, la data respectivă, îndeplinea funcția de ministru de externe al URSS, funcție pe care a deținut-o până în 1949, când a fost înlocuit de Andrei Vîșinski.

²⁴ Jan Garrigue Masaryk (1886-1948), diplomat și politician ceh, care, în perioada 1940-1948, a fost ministru de externe al Cehoslovaciei.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Poziția lui V. Molotov era că regimul navigației pe Dunăre este o chestiune ce trebuie reglementată între țările danubiene și că această chestiune nu-și are rostul să fie înscrisă în tratatele de pace.



Anexele de final se referă la prevederile punctuale în ceea ce privește regimul Dunării din anumite tratate, convenții, protocoale ș.a., ultimele fiind Convenția de la Sinaia din 1938 și Acordul privitor la intrarea Germaniei în CED și adeziunea acestei țări, precum și a Italiei la aranjamentul de la Sinaia, în 1939.

29 iunie 1946, făcute fie de o parte, fie de alta, toate rămase fără niciun rezultat. Sunt menționate, apoi, ședințele celor patru miniștri de externe de la încheierea conferinței, care, de asemenea, nu au dus la niciun rezultat.

În acest context, era amintită și declarația lui Ernest Bevin, secretar de stat pentru Afaceri Externe și ale Commonwealth-ului, din 11 iulie 1946, în care se sublinia că, dacă problema liberei navigațiuni pe Dunăre nu va fi rezolvată, acesta nu va semna niciun tratat cu vreun fost stat satelit. În continuare, documentul care face obiectul acestui studiu preciza următoarele: „*Rămâne ca această spinoasă problemă să fie dezbătută în conferința celor 21 de națiuni, care se va întruni la 29 iulie a.c. la Paris și că, în timpul celor două luni cât va dura, se va ajunge la soluțiune care să satisfacă interesele vitale ale țării noastre.*” (M.St.M., Mss. 618, fila 109). De asemenea, se arăta că prezența lui V.A. Alexander²⁵, Prim Lord al Amiralității britanice la Paris, la Conferința celor 21 de națiuni „denotă că problema navigației pe Dunăre va fi una dintre cele mai importante probleme pe care conferința le va avea de rezolvat” (ib., fila 109).

Partea a doua a acestui document, pe a cărui copertă se află încă, în relief, stema regală, cuprinde anexele documentului, între care mai multe hărți: o hartă generală a Dunării, mai multe hărți cu gurile Dunării, hărți cu reprezentând fluviul după modificarea regimului în urma mai multor tratate, o hartă generală a Mării Negre, dar și a strâmtoarelor Bosfor și Dardanele. Cele mai multe dintre aceste hărți sunt desenate de mână, iar din punct de vedere cronologic, cele mai apropiate sunt: o hartă reprezentând Gura Sulina, din anul 1943, o alta cu Brațul Sf. Gheorghe, din 1942, și o hartă generală a Dunării, din 1940. Anexele de final se referă la prevederile punctuale în ceea ce privește regimul Dunării din anumite tratate, convenții, protocoale ș.a., ultimele fiind Convenția de la Sinaia din 1938 și Acordul privitor la intrarea Germaniei în CED și adeziunea acestei țări, precum și a Italiei la aranjamentul de la Sinaia, în 1939.

În concluzie, acest document reprezintă o veritabilă sinteză a problematicei Dunării, a gurilor ei, dar și a Mării Negre, reflectând

²⁵ Albert Victor Alexander (1885-1965), politician britanic laburist, care, în perioada 1945-1946, a fost Prim Lord al Amiralității, iar între 1946 și 1950 a fost Ministru al Apărării.

preocupările autorităților române în ceea ce privește cunoașterea detaliată a acestui subiect în contextul încheierii războiului și demarării negocierilor de pace. Totodată, prin intermediul acestuia se subliniază, încă o dată, importanța politică, geostrategică și economică a acestui fluviu atât pentru România, cât și pentru celelalte state riverane.

Un alt aspect remarcat este acela că documentul aduce în atenție câteva idei a căror actualitate ne surprinde, cum ar fi crearea unei uniuni economice a statelor dunărene sau realizarea unor canale care să lege diferite puncte europene pentru un tranzit mai ușor al mărfurilor.

BIBLIOGRAFIE:

1. Arhivele Naționale Militare Române/ANMR, M.Ap.N. Direcția Personal, Dosar nr. 32 Dămăceanu Ion, filele 74, 76-77.
2. David, Al. (2010). *Lucrările tehnice efectuate pe Dunărea maritimă (1918-1938)*, în *Analele Universității „Dunărea de Jos” Galați*, Istorie, tom IX, p. 139.
3. Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați/DJANG, Fond Comisia Europeană a Dunării. *Protocoale*, 1857, filele 61-62.
4. Hartley, C.W.S. (1989). *A Biography of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915), The Father of the Danube*. Lempter: Edwin Mellen Press, 2 vol.
5. Hitchins, K. (1994). *România 1866-1947*. București: Editura Humanitas, pp. 525-526.
6. *Lucrările tehnice efectuate pe Dunărea maritimă (1918-1938)*, p. 139.
7. Marele Stat Major/M.St.M., Serviciul Istoric. *Dunărea. Studiu documentar. Geografic. Economic. Politic*. București: Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, Colecția „Manuscrise”, nr. inv. Mss. 618, filele 7, 8, 9, 24, 27, 31, 32, 33, 45, 46, 47, 48, 52, 55, 56, 57, 104, 105, 106, 109.
8. *Memoriile Regelui Carol al României. De un martor ocular*, vol. IV. 1878-1881. București: Editura Machiavelli, pp. 139-169.
9. Popov, M. (1998). *Momente din istoria controversatului Canal Dunăre-București*, în „*Muzeul Național*”, nr. 10, pp. 89-95.
10. Stancu, Șt. (2014). *România și Comisia europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare Internațională*. Galați: Editura Muzeului de Istorie Galați, p. 73.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ