

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

*Gheorghe Bărbăntan**

Cuvinte cheie: navigație, comerț, Dunăre, Principatele Române

Keywords: navigation, commerce, Danube, Principautés Roumaines.

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

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

Alături de poporul nostru, multe alte popoare, din antichitate și până în timpurile moderne, au căutat să folosească facilitățile și oportunitățile oferite navigației și comerțului de spațiul românesc al Dunării. Legenda spune că însuși zeul egiptean Osiris, în peregrinările sale prin lume, a ajuns cu circa 12 milenii în urmă și la Dunăre, atribuindu-i numele de Istros sau Ister². Istoricul grec Herodot menționează expediția de la 3712 î.H a faraonului Sesostris cel Mare care, urcând pe Istros, a supus locuitorii de pe ambele maluri, înființând colonii egiptene³. Mai târziu, fenicienii renumiți prin destoinicia lor în construcția corăbiilor și arta navigației, au pătruns în amonte de fluviul Phison, cum numeau ei Istrul, făcând un intens comerț cu populațiile riverane

* Școala *Pamfil Șeicaru*, Strada 1 Decembrie 1918, nr. 2, Orșova, e-mail: gheorghebarbantana@yahoo.com

¹ Nicolae Iorga, *Istoria comerțului românesc*, București, 1925, p. 5.

² *Enciclopedia României*, 1939-1943, vol.IV, București, 1943, p. 85.

³ *Ibidem*.

de pe ambele maluri și aceștia, în schimbul untdelemnului, vinului adus în amfore și a cositorului, încărcau cereale, miere și ceară de albine, pește, aur și sclavi. Prin înființarea coloniilor grecești de la Marea Neagră, comerțul primea un nou imbold. Coloniștii din Milet, cei ce întemeiaseră și Histria, ajung și la Dunăre, unde construiesc pe ambele maluri antrepozite fortificate, apărate de atacurile piraților. Ei au contribuit la întărirea schimburilor comerciale, în drumurile lor ajungând până în zona Porților de Fier.

Romanii, care aveau interese strategice, militare și economice în regiune, au fost primii care au încercat regularizarea navigației pe Dunăre, urmărind înlăturarea obstacolelor naturale care îngreunau circulația corăbiilor, în special în zona Porților de Fier. Romanii au realizat regularizarea, săpând în stâncă un canal pe malul drept (utilizabil până în anul 1895) și un baraj, în vremea împăratului Traian. Pentru apărarea granițelor imperiului și supravegherea navigației și comerțului, romanii au ridicat de-a lungul fluviului numeroase castre și fortificații, mai ales în secolele II-III, dar fenomenul a fost prezent și în vremea Imperiului Bizantin. Romanii nu au neglijat nici facilitățile oferite de comerțul naval pe Dunăre, cercetările arheologice evidențiind existența unor amenajări portuare. Sursele istorice ne conduc la ideea că în timpul împăratului Traian a fost organizat și serviciul vamal al provinciei Dacia, iar pe frontiera dunăreană apar servicii vamale precum cele de la Dierna, Drobeta, Sucidava ș.a.⁴

După căderea Imperiului Roman, un rol însemnat în navigația și comerțul pe Dunăre revine Veneției și Genovei. Venețienii deschid comtuare la Pontul Euxin și Dunărea Inferioară și sprijină transportul de trupe și alimente al cruciaților, calea pe aici fiind mai sigură decât cea pe Marea Mediterană, străbătută permanent de pirați. Treptat, din secolul al XIII-lea locul venețienilor este luat de genovezi care, pe lângă comtuarele înființate la Pontul Euxin, urcă pe toată lungimea Dunării, organizând antrepozite pe ambele maluri, asigurând schimburile comerciale între diferitele regiuni ale fluviului. La Calafat, genovezii au organizat un șantier de reparații navale, iar unii istorici, cel dintâi fiind Bogdan Petriceicu Hașdeu, au emis ipoteza originii genoveze a Calafatului medieval⁵.

⁴ Dumitru Tudor, Mișu Davidescu, *Drobeta*, vol. II, 1976, p. 42.

⁵ Bogdan Petriceicu Hașdeu, *Istoria critică a românilor*, vol. I, București, 1875, p. 103.

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

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

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

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

Un eveniment major, cu consecințe deosebite atât în plan politic cât și economic l-a reprezentat Pacea de la Adrianopol (azi Edirne, în Turcia) semnată de plenipotențiarilor ruși și turci la 2 septembrie 1829⁶. Aceasta stipula, printre altele, garantarea libertății navigației și comerțului pe Dunăre pentru toate statele riverane: Turcia, Rusia, Austria, Serbia, Moldova, Țara Românească; desființarea fortificațiilor turcești de pe malul stâng al Dunării; garantarea strictă a autonomiei Principatelor Române și administrarea

⁶ *Istoria României*, vol. III, București, 1964, p. 227-231.

acestora pe baza Regulamentelor Organice, cu prevederi moderne, favorabile dezvoltării agriculturii și comerțului intern și extern al Principatelor Române. Granița fluvială a Țării Românești se stabilea pe talvegul Dunării, șenalul navigabil devenea liber, iar ostroavele Banului, Șimian, Ostrovul Corbului și Ostrovul Mare din sectorul oltenesc, ca și altele până la Brăila, reveneau Țării Românești⁷. Arendarea acestora, ca și alte venituri obținute de către stat din utilizarea „Domeniului Dunării”, urmau a fi folosite pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație⁸. Țările Române continuau să se bucure de deplina libertate a cultului, de o administrație națională independentă și o deplină libertate a comerțului⁹. S-a stabilit ca raialele de la Dunăre să fie restituite Principatelor. De-a lungul fluviului, Principatele primeau dreptul de a înființa cordoane de carantină. Aprovizionarea Constantinopolului, arsenalului și a garnizoanelor turcești de la Dunăre cu furnituri în natură a fost desființată.

Prevederile din Tratatul de la Adrianopol, favorabile dezvoltării navigației și comerțului, au fost completate cu dispoziții similare, cuprinse în Regulamentul Organic, pus în aplicare în 1831 în Țara Românească și 1832 în Moldova, el reprezentând cel mai important document adoptat în perioada ocupației ruse dintre anii 1828-1834.

Regulamentul Organic a reprezentat primul cadru legislativ important care făcea referire la organizarea porturilor și a instituțiilor aferente acestora. O prevedere deosebit de importantă a fost aceea care desființa toate vămile interne. De asemenea, el a legiferat și instituționalizat sistemul de carantină. Instituirea carantinelor a fost opera rușilor, care pe lângă scopul sanitar, a avut în vedere și unul politico-militar, căci prin înființarea carantinelor aveau pretextul de a-și prelungi șederea în Principate și în același timp de a supraveghea mișcarea rivalilor de peste Dunăre¹⁰.

Carantina a reprezentat o modalitate de a estompa pătrunderea și răspândirea în țară a unor epidemii, între care cele de ciumă și holeră au constituit cea mai mare amenințare. Dezvoltarea porturilor și a comerțului

⁷ *Ibidem*.

⁸ Direcția Județeană Arhivelor Naționale Dolj, fond *Prefectura județului Dolj*, dosar 17/1834, f. 6-8, 19-24, 31-35 (în continuare DJANDJ).

⁹ D.A. Sturdza, C. Golescu Vartic, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. I, București, 1900, p. 62.

¹⁰ N. Jianu, T. Netta, *Monografia sanitară a Turnu-Severinului și județului Mehedinți (1833-1933)*, Turnu-Severin, 1935, p. 2.

a sporit traficul de mărfuri și pasageri în spațiul românesc, înlesnind astfel și pătrunderea unor astfel de epidemii, aduse dinspre Orient și Peninsula Balcanică. Proliferarea lor a fost favorizată și de multele războaie, al căror teatru de desfășurare a fost deseori spațiul românesc și care aduceau cu sine boală, mizerie și ruină. Dezvoltarea unor centre tot mai aglomerate pe marginea Dunării, creșterea continuă a traficului de mărfuri și călători au determinat și adoptarea unor măsuri sanitare mai drastice pentru a preveni epidemiile. Încă din 1812, din timpul „ciumei lui Caragea”, la punctele de frontieră de pe Dunăre s-au organizat servicii de carantină. În 1829 izbucnește o puternică epidemie de ciumă în București, Iași și în alte 13 târguri și 300 de sate¹¹, considerată ultima epidemie de ciumă din Țările Române¹². Dacă prin măsurile sanitare luate epidemiile de ciumă au fost stopate, cele de holeră au continuat să creeze probleme și în perioada următoare. Astfel, în 1831, prin portul Galați a pătruns holera, care a provocat moartea a 20.218 persoane, în pofida măsurilor sanitare adoptate¹³. Epidemii de holeră s-au declanșat și în anii 1848, 1863 (provocând peste 20.000 de morți), 1910, 1911 și 1916¹⁴.

Regulile de carantinare au fost stabilite în capitolul VI al Regulamentului Organic. Ele pot fi rezumate astfel: după verificarea actelor persoanei respective și chestionarea asupra motivului sosirii în țară, i se întocmea un „tacrir”, urmând a fi supus vizitei medicale. Dacă era declarat sănătos, i se lua hainele, actele și banii pentru dezinfecție, iar călătorul trebuia să-și spele corpul, după care se îmbracă în hainele carantinei și era cazat într-o cameră timp de patru zile. Dacă în acest timp călătorul nu era suspect de nici o maladie, în a cincea zi primea hainele, banii, actele și un bilet de sănătate fiind liber să intre în țară¹⁵. Sistemul de dezinfecție al carantinei consta în spălarea cu apă a diverselor categorii de mărfuri, îmbăierea scrisorilor în oțet sau în alte substanțe presupuse a avea o acțiune purificatoare, iar, mai târziu, trecerea lor prin cuptor sau fumigație cu vapori. Scrisorilor purificate li se aplica ștampila

¹¹ *Enciclopedia României*, 1939-1943, vol. III, București, 1940, p. 89.

¹² N. Jianu, T. Netta, *op. cit.*, p. 1.

¹³ *Drept internațional fluvial. Culegere de studii*, București, 1973, p. 127.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Regulamentul Organic*, Secția a III-a, București, 1847, p. 189.

carantinei¹⁶. Pe toată perioada izolării, care varia între 4 și 24 de zile, era interzisă persoanelor respective orice comunicație cu cei dinafară¹⁷.

Disconfortul produs de regimul de carantină a fost plastic redat de marele scriitor Hans Christian Andersen care, supus fiind unui astfel de regim pe când vizita Orșova, îl compara cu „un fel de exercițiu de a te obișnui cu traiul prins într-o plasă”, despre care „poate fi amuzant să citești sau să auzi, dar să nu trăiești cu adevărat acolo !”¹⁸.

Dacă din punct de vedere sanitar carantinele au reprezentat un factor pozitiv, din punct de vedere comercial ele au fost o frână datorită metodelor greoaie și îndelungate. Scriitorul german Adalbert Müller făcea referire la severitatea regimului de carantină din Valahia; de asemenea, sugera că regimul de carantină perturba circulația mai rapidă a vapoarelor pe Dunăre¹⁹. La întârzierile provocate de regimul carantinei se adăugau dificultățile de navigație, care făceau, de exemplu, ca o călătorie de la Turnu- Severin la Brăila să dureze 3–4 săptămâni.

Oportunitățile oferite de Tratatul de Adrianopol au sporit eforturile pentru dezvoltarea și organizarea navigației naționale. De altfel, încă din anul 1829 „Sublima Poartă” recunoștea Principatelor Române dreptul de navigație cu nave proprii pe Dunăre, în anul 1833 li se acorda dreptul de pavilion național, iar în anul 1837 dreptul de navigație a navelor sub pavilion național pe Marea Neagră și trecerea prin strâmtori în Marea Mediterană. În virtutea noilor drepturi dobândite, hatmanul Alexandru Vilara, a comandat la Giurgiu construirea și armarea unei corăbii, fapt relatat în jurnalul secretariatului Principatului Țării Românești din 29 octombrie 1834²⁰. În același an, o altă corabie românească, proprietatea lui Barbu Știrbei, transporta doage la Marsilia²¹. În fine, în anul 1857 apare pe apele noastre prima navă românească acționată de forța aburului. Era un remorcher construit la Șantierul naval Neuberg–Kloster din Viena, botezat „Prințul Conachi Vogoride”.

¹⁶ G. Banu, *Sănătatea poporului român*, București, 1935, p. 46.

¹⁷ *Din istoria luptei antiepidemice în România*, București, 1972, p. 230.

¹⁸ Constantin Juan Petroi, *Călători străini prin Banatul de Sud*, Timișoara, 1999, p. 28-31.

¹⁹ Fragmente din scrierile acestuia sunt preluate în *Monografia sanitară...*, p.12

²⁰ *RA*, nr. 1, 1997, p. 90-92.

²¹ Constantin C.Giurescu, Dinu C.Giurescu, *Istoria românilor*, ediția a II-a, București, 1975, p. 575.

Pacea de la Adrianopol și Regulamentele Organice au reprezentat un stimul pentru întemeierea porturilor moderne românești de la Dunăre. Imediat după Pacea de la Adrianopol, în 1830, luau ființă porturile Brăila și Giurgiu, iar în 1836 se întemeia portul Galați²². În zona oltenească a Dunării s-au întemeiat, de asemenea, mai multe orașe cu statut de porturi, cele mai importante fiind Turnu-Severin în 1833²³, Calafat în 1855²⁴ și Bechet în 1873²⁵.

Epocă de mari reforme, perioada domniei lui Al. I. Cuza s-a dovedit propice și pentru dezvoltarea porturilor dunărene. În anul 1862 „Monitorul” publica un regulament de navigație pentru marina comercială a Principatelor Române, iar la 18/30 noiembrie 1863 se promulga legea în virtutea căreia porturile dunărene erau autorizate să încaseze 0,5% din valoarea mărfurilor exportate și importate, în vederea dotării lor, ulterior adăugându-se și taxa de cheaj²⁶. În ce privește asistența polițienească, judiciară și tehnică, în legătură cu navigația și personalul navigant, încă de la 1862 în acel regulament se vorbește de Căpitanii de Porturi, care erau puse sub administrația Ministerului Afacerilor Externe. În decretul lege din 16 martie 1874 pentru organizarea Ministerului Afacerilor Externe se prevedea la articolul 30 că „Administrațiunea marinei mercantile depinde de Ministerul Afacerilor Externe, iar serviciul porturilor face parte din această administrație”²⁷. În articolul 32 din aceeași lege se prevedea instituirea de căpitanate în următoarele porturi: Brăila, Galați, Ismail, Severin, Giurgiu, Oltenița, Bechet și Calafat²⁸. Potrivit articolului 31 din legea organică a Ministerului Afacerilor Externe erau prevăzute atribuțiile căpitanilor de port²⁹. Acestora le era încredințată și poliția porturilor dunărene. Potrivit articolului 43 al legii din 7 aprilie 1872,

²² *Enciclopedia României*, vol. III, p. 89.

²³ Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Mehedinți, fond *Primăria orașului Turnu-Severin*, dosar 1/1833, f. 1-2 original și copie (în continuare DJANMH)

²⁴ *AO*, anul I, ianuarie 1922, p. 21-22.

²⁵ Actul de întemeiere a fost publicat de B. Boerescu în *Codicele Române (Colecțiune de toate legile)*, București, 1873, *Apendice la Codicele Române după ordine cronologică*, anii 1873-1874, p. 88.

²⁶ Al. Cebuc, C. Mocanu, *Din istoria transporturilor de călători în România*, București, 1967, p. 187

²⁷ B.Boerescu, *op.cit.*, p. 25.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ Ministerul Afacerilor Externe, *Regulament relativ la Poliția porturilor și malurile dunărene ale României*, București, 1879, p. 26.

relativă la organizarea puterii armate, paza frontierelor era asigurată de către regimentele de dorobanți din armata teritorială³⁰. În porturile unde nu erau instituite căpităni, comandantul companiei de frontieră îndeplinea atribuțiile căpitanului de port³¹.

Dezvoltarea porturilor, a comerțului, au fost factori decisivi în renașterea vieții urbane în regiunile din apropierea Dunării. În locurile în care odinioară întâlneam modeste așezări rurale, în parte depopulate, au apărut în epoca modernă orașe noi, cu un ritm accelerat de creștere a populației. Statistica ne arată că între anii 1859–1899, orașul Turnu-Severin a înregistrat o rată de creștere a populației de 143%, iar orașul Calafat de 53%, în condițiile în care creșterea medie anuală se cifra la 37%³². Oportunitățile oferite au atras în regiune și numeroși străini, așezarea lor fiind deseori facilitată chiar de către domnia țării³³. Nicolae Iorga vorbește despre un proces de „românizare” a orașelor, cu excepția celor construite după Tratatul de la Adrianopol, care așteptau popularea lor imediată cu locuitori; astfel, în orașe precum Brăila, Giurgiu, Turnu-Măgurele și Turnu-Severin burghezia străină, de origine bulgărească sau grecească, s-a apărut mai bine împotriva „românizării”³⁴. Unul din principalele fenomene sociale ale epocii imediat următoare Tratatului de la Adrianopol și adoptării Regulamentelor Organice (1831-1832) a fost explozia demografică a populației Principatelor, îndeosebi a celei locuind în câmpia Dunării. Desființarea raialelor turcești, a căror prezență făcuse imposibilă exploatarea economică a bogatei zone de câmpie, a deschis sudul Principatelor agriculturii, iar Dunărea, comerțului cu grâne³⁵.

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

³⁰ B. Boerescu, *op.cit.*, p. 209.

³¹ *Regulament relativ la Poliția Porturilor și malurilor dunărene ale României*, p. 25-26.

³² *Geografia Văii Dunării Românești*, București, 1969, p. 203.

³³ De exemplu la 10 iunie 1836, Alexandru Dimitrie Ghica voievod întărește hotărârea Obicinuitei Obștești Adunări de a da dreptul străinilor, după regula statornicită la Brăila să aibă lucruri ohabnice în Noul Oraș Severinul, vezi N. Chipurici, T. Rățoi, *Documente ale municipalității severinene (1833-1874)*, vol. I, Craiova, 2005, doc. nr. 7, p. 67-68.

³⁴ N. Iorga, *Istoria poporului românesc*, București, 1985, p. 700.

³⁵ V. Georgescu, *Istoria românilor*, București, 1992, p.133.

Orientală a dus la creșterea prețurilor și stimularea producătorilor pentru a investi și produce cereale și produse animaliere pentru export pe calea favorabilă și ieftină a navigației pe Dunăre³⁶. Acest fapt determină marii proprietari agricoli să renunțe la metodele tradiționale de exploatare a pământului, să se adapteze cerințelor moderne și să-și orienteze producția spre economia de piață.

Pe lângă factorii interni au intervenit și alții externi, care au favorizat dezvoltarea navigației și comerțului în spațiul românesc al Dunării. Un astfel de factor a fost interesul Austriei de a-și extinde influența în zona Dunării de Jos, în ciuda unei politici obstrucționiste din partea Rusiei. Dacă interesul Austriei a fost preponderent economic, cel al Rusiei era mai mult politic, dar nu excludea și realizarea unor interese comerciale. Acest fapt rezultă și dintr-o destăinuire a lui Pavel Kisseleff: „Eu mă silesc mai ales să câștig pentru Rusia bogățiile acestor țări, prin legături comerciale, să supun pe moldoveni și pe valahi obiceiurilor și regulilor noastre”³⁷.

Unul dintre interesele Austriei era acela de a avea debușeu economic de aprovizionare și desfacere la sud de Carpați pe cursul Dunării, cel mai favorabil culoar de transport în acea perioadă³⁸. Considerăm că față de interesele strategice și geografice ale acestei mari puteri, despre care s-a scris atât de mult³⁹, mai important de subliniat pentru tema noastră este constatarea interesului economic al întreprinzătorilor austrieci. Acesta constă în: valorificarea înzestrării tehnice și organizaționale superioare în domeniul navigației și în aval de zona Porților de Fier; accesul la produse ieftine (în principal cereale), cu grad ridicat de rentabilitate, de pe piața românească din zona Olteniei; desfacerea produselor industriale de proveniență de la Viena sau din alte centre⁴⁰; plasarea de agenți de influență economică (apoi și politică) în aceste centre comerciale de la Dunăre, toate aceste tendințe concurând la dezvoltarea navigației și comerțului pe Dunăre.

Pe lângă creșterea influenței în regiunea Dunării de Jos, un obiectiv vizat de politica austriacă a fost și acela de a avea drum deschis spre piețele comerciale ale Orientului, mult timp puțin accesibile Austriei, fie datorită

³⁶ *Istoria comerțului în sud-vestul României în secolele XVIII-XIX*, Craiova, 1999, p. 172-216.

³⁷ I. Lupaș, *Istoria unirii românilor*, Cluj, 1937, p. 232.

³⁸ N. Chipurici, M. Măneanu, *Îndrumător în Arhivele Statului județul Mehedinți*, vol. I, București, 1974, p. 55-56.

³⁹ G. Netta, *Cercetări economice asupra regiunii Orșova-Severin*, București, 1923, p. 58-61.

⁴⁰ *Ibidem*.

politicii restrictive a Imperiului Otoman, fie datorită câștigării acelor piețe de comercianți occidentali, aflați în legături privilegiate cu statul otoman. O cale de pătrundere către Orient o va reprezenta zona dunăreană a Porților de Fier, care devine în timp și placa turnantă a comerțului românesc cu spațiul austro-ungar. Încă din timpul ocupației austriece a Olteniei (pe care o numeau „Valahia Mică”) din anii 1718–1739, apar diferite proiecte ce vizau unele oportunități comerciale sau strategice. De altfel, Severinul devenise o țintă a austriecilor încă după Pacea de la Passarowitz (1718), când a existat un proiect al acestora de înființare în Câmpia Severinului a unui oraș cu numele de Carapolis⁴¹. Chiar dacă proiectul nu a fost finalizat, interesul Austriei a rămas și se va manifesta și după întemeierea orașului modern Turnu-Severin. În această perioadă, în ciuda politicii obstrucționiste a Rusiei, Austria nu va renunța la ideea expansiunii sale economice și politice spre Orient. În acest context, stăpânirea Severinului devine pentru austrieci un factor cheie, care le deschidea accesul către piețele orientale, contrar intențiilor lui Pavel Kisseleff, ctitorul noului oraș, care vedea în acesta un mijloc de contrabalansare a politicii de expansiune a Austriei în aval de Porțile de Fier.

Încă de pe la sfârșitul secolului al XVIII-lea austriecii au alcătuit documentații cu privire la oportunitățile de navigație și comerț în zona Dunării și a Mării Negre. Prima încercare a unei călătorii de probă pe Dunărea încă neregularizată de-a lungul celei mai mari părți a cursului ei de la est de Belgrad s-a făcut în anul 1777 și, cu această ocazie, a avut loc o cercetare a fluviului și a țărilor riverane, în atenția austriecilor intrând și Principatele Române. În timpul cercetărilor efectuate de-a lungul Dunării, austriecii au constatat și dificultățile de navigație existente în zona Porților de Fier. Studii de amenajare a Dunării și de îmbunătățire a navigației și siguranței sale în acest sector au fost făcute încă din anul 1778 de către căpitanul austriac Lauterer, dar primele încercări de înlăturare a obstacolelor din acest sector al fluviului și de realizare a unui canal cu ecluze la Porțile de Fier (între Vârciorova și Gura Văii, zona cea mai periculoasă) au avut loc în al patrulea deceniu al secolului al XIX-lea, când au fost și abandonate. Primele studii au fost făcute de inginerul maghiar Paul Vasárhelyi în 1832, sub conducerea căruia s-au făcut spargerii în stâncă în sectorul Izlaz–Greiben. Expansiunea economică austriacă a fost

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

favorizată și de mijloacele financiare de care dispunea și care i-au permis să exploateze progresele din știința și tehnica navigației. Anul 1807 a rămas în istoria navigației ca începutul acționării mecanice a navelor, prin inventarea de către Fulton a motorului cu aburi și experimentarea lui în America pe vaporul „Clermont”. În anul 1812, această invenție este adoptată de englezi pentru flotila ce au înființat-o pe fluviul Clyde, în Scoția, generalizându-se apoi pe celelalte fluvii ale Angliei și ale țărilor apusene ale Europei precum și pe coastele maritime ale acestor țări. În 1820 au loc pe Dunăre primele încercări de navigație cu vase acționate de forța aburului, însă fără rezultate convingătoare. Doi englezi, Andrews și Pichard, după ce au studiat problema navigației pe Dunăre, cu aprobarea împăratului austriac, construiesc prima navă cu aburi de pe Dunăre în anul 1829, fiind botezată „Frantz I”, iar în același an lua ființă prima societate de navigație cu aburi pe Dunăre: Erste Privilegirte Osstereichische Donau Dampfschiffahrts Gessellschaft, pe scurt D.D.S.G, cu sediul la Viena, având ca atribuții organizarea de linii de transport de mărfuri, pasageri și poștă pe Dunărea Mijlocie și Inferioară, pe Marea Neagră și Marea Mediterană. De altfel, actul de întemeiere prevedea obligativitatea deschiderii a două noi linii. Una urma să stabilească legătura cu Dunărea de Jos și gurile ei, atingând și deservind porturile românești, alta, care să ducă pavilionul austriac în apele Levantului făcând legătura traficului de la gurile Dunării cu Istanbulul și porturile Asiei Mici. Întemeierea societății era și pe placul cancelarului Metternich, acesta văzând în buna organizare a navigației pe Dunăre mijlocul cel mai indicat pentru a spori și întări la Dunărea de Jos influența Imperiului Habsburgic în lupta cu veleitățile slave. Această idee avea și susținerea Ungariei, în special prin intermediul contelui Szécheny⁴².

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

⁴² C. I. Băicoianu, *Dunărea – privire istorică, economică și politică*, București, 1915, p. 40.

⁴³ *GT*, nr. 44 din 29 oct. 1837, p. 174-175.

În 1834 D.D.S.G a hotărât ca vaporul „Argo” să facă cursele pe Dunărea de Jos cu expresa destinație a coastei „Valahiei”, iar vasul „Maria Dorothea” urma ruta Smirna–Constantinopol. La bordul acestui vas se va afla și sultanul Mahmud al II-lea, acesta intrând pe la gurile Dunării și urmând cursul fluviului până la Orșova⁴⁴. Tot până la Orșova va ajunge, mai târziu, marele scriitor Hans Christian Andersen, aflat într-o călătorie pe Dunăre. În 1838 D.D.S.G introduce primul vapor cu schelet de fier, inovație realizată în tehnica construcțiilor nautice pe Dunăre. S-au introdus apoi remorhere și șleपुरi, destinându-se astfel pentru prima oară pe Dunăre vase speciale pentru transportul călătorilor, a mărfurilor și vitelor⁴⁵. După întemeierea D.D.S.G s-a trecut la organizarea serviciului de navigație și în aval de Porțile de Fier cu schele și agenții în toate porturile dunărene și care reprezentau realizări concrete ale Austriei în lupta sa de consolidare a influenței în bazinul Dunării de Jos⁴⁶.

Inițial, austriecii au stabilit sediul Agenției Vapoarelor la Schela Cladovei (unde se afla și prima staționare la ieșirea din sectorul Porților de Fier), transferat în 1851 la Turnu-Severin, unde au înființat un port al orașului și un mare șantier naval, acesta din urmă intrând în funcțiune încă din timpul iernii 1857-1858⁴⁷. În șantierul naval se vor executa lucrări de reparații la un mare număr de vase, printre acestea se va afla și vasul princiar român „Ștefan cel Mare”, cu o istorie interesantă⁴⁸. În anul 1864 Departamentul de Război a comandat la Casa Meyer din Linz o navă cu zături și vele, botezată „Ștefan cel Mare”. Nava a fost comandată la început de căpitanul Carale. La 18 martie 1867, la 5 mile în aval de Cernavodă, când se întorcea din prima sa călătorie, a intrat în coliziune cu vaporul Societății D.D.S.G. „Szécheny”, scufundându-se. Ranfulată de Societatea D.D.S.G, este remorcată și dusă la Șantierul Naval din Turnu-Severin, urcată pe cală și reparată, apoi trimisă la Șantierul Naval din Budapesta pentru revizia mașinilor. Reintră în circulație pe Dunăre în 1868 ca iaht princiar, fiind folosit de Casa princiară în mai multe rânduri. În luna noiembrie 1868, principele Carol I împreună cu guvernatorul

⁴⁴ C. I. Băicoianu, *op.cit.*, p. 40.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ Ion Ionescu de la Brad, *Agricultura română în județul Mehedinți*, București, 1868, p. 748-752.

⁴⁷ N. Chipurici, *Șantierul de construcții navale Turnu-Severin*, în *RA*, XV, 1966, 2, p. 19.

⁴⁸ DJANMH, fond *Șantierul Naval Turnu-Severin*, dosar 3/1932, f. 55.

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

În timpul războiului din anii 1877-1878 activitatea Șantierului Naval din Turnu-Severin se întrerupe; șantierul se închide, o mare parte a lucrătorilor sunt concediați, iar un număr restrâns al acestora împreună cu vasele au plecat la Orșova. De altfel, nu era pentru prima oară când evenimentele militare au afectat în mod serios navigația pe Dunăre și activitățile aferente acesteia. Astfel, în perioada 1853-1855, în timpul războiului ruso-turc, operațiunile militare și dislocările de trupe din sectorul Calafat-Turnu-Severin au adus importante prejudicii navigației în zonă. De asemenea, intrarea în țară a trupelor austriece și organizarea lagărului militar de pe platoul Cerneților (la „Tunari”) pentru supravegherea Dunării și comunicațiilor spre Orșova, Craiova⁴⁹, măsurile luate pentru aprovizionarea trupelor și asigurarea comunicației rapide cu eșaloanele de comandă din Banat au prilejuit organizarea de curse speciale de vase, care acostau în zona ruinelor piciorului Podului lui Traian, în care scop s-au făcut și unele lucrări de amenajare a malului stâng și albiei fluviului. Între acestea, pirotehniștii austrieci au aruncat în aer patru dintre pilele (picioarele) podului antic construit de romani la Drobeta și care acum împiedicau navigația vaselor cu aburi în perioadele de secetă.

Facilitățile comerciale oferite austriecilor de către autoritățile românești⁵⁰ au contribuit la dezvoltarea D.D.S.G. Societatea austriacă de navigație a înregistrat o creștere considerabilă, ajungând în anul 1853 să posede un capital de 18 milioane de florini și 60 de vapoare, iar pentru anul 1857 – după Victor Duruy – 30 milioane de florini și 500 de vase, cele mai multe din fier⁵¹.

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

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

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

Un moment important pentru dezvoltarea navigației dunărene l-a reprezentat reglementările Tratatului de Pace de la Paris din 1856 privind regimul de navigație pe acest fluviu și care stabilea reguli ferme și o mai mare siguranță în tranzitul pe Dunăre. După 1856 s-a constatat o creștere continuă a traficului pe Dunăre, sporirea cantităților de mărfuri și a numărului de pasageri. Astfel, statistica statului înregistra pentru anul 1861, în porturile din zona Olteniei, operarea a 1420 de vase (1019 cu vâsle și 401 vapoare) cu un deplasament de 195 tone și 12.076 marinari⁵². Acest fenomen se amplifică după 1875 ca urmare a aplicării Convenției Comerciale dintre România și Austro-Ungaria care, în pofida consecințelor negative pentru producția industrială românească, a condus la sporirea substanțială a cantităților de produse cerealiere și animaliere transportate pe Dunăre în amonte spre Orșova, Budapesta și Viena⁵³.

Afluxul de mărfuri a sporit și ca urmare a construirii unor șosele naționale modernizate, dar și a căii ferate Vîrciorova-Turnu-Severin-Craiova-Pitești-București inaugurată în anul 1873. Acest proiect al construcției căii ferate a trezit interes și din partea Austro-Ungariei. Prin convențiunea încheiată la 19 mai 1874 se avea în vedere legarea liniilor ferate române cu cele austro-ungare pe la punctele de frontieră Vîrciorova și Predeal⁵⁴.

În concluzie, putem afirma că perioada cuprinsă între Tratatul de la Adrianopol și Războiul de Independență a fost una favorabilă dezvoltării navigației dunărene în spațiul românesc. La această situație au concurat atât factori interni cât și externi. Dintre factorii externi mai importanți menționăm: Tratatul de la Adrianopol din 1829, Tratatul de Pace de la Paris din 1856 sau politica unor state, în special a Austriei, care urmărindu-și obiectivele de expansiune economică (dar și politică) spre Dunărea de Jos și Orient, a sprijinit dezvoltarea navigației dunărene. Dintre factorii interni amintim: întemeierea și organizarea porturilor, adoptarea unei legislații care favoriza dezvoltarea acestora și constituirea instituțiilor necesare bunei lor funcționări, adoptarea unor măsuri pentru îmbunătățirea bazei tehnice a navigației etc. De asemenea, dezvoltarea navigației a avut consecințe pozitive asupra evoluției generale a societății din spațiul românesc, potențând noi perspective în plan

⁵² *Analele statistice pentru cunoștința părții muntene a României*, an III, 1862, nr. 9-12, p. 116.

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

⁵⁴ B. Boerescu, *op.cit.*, p. 254.

economic și social. Coroborat cu prevederile Tratatului de la Adrianopol, principalul aspect potențat a fost cel economic, descătușat ca urmare a desființării monopolului comercial otoman și asigurarea unui comerț liber la Dunăre și Marea Neagră. Comerțul a fost puternic stimulat, cel mai favorizat fiind cel cerealier, care devine treptat predominant. Alte fenomene potențate în dezvoltarea lor au fost: economia de piață și modernizarea sistemului de exploatare a proprietăților agricole; formarea unei clase burgheze românești având ca sursă primară comerțul; explozia demografică și renașterea vieții urbane în zonele din preajma Dunării; intensificarea relațiilor comerciale cu alte state.

Au existat însă și unii factori care au îngreunat dezvoltarea și desfășurarea navigației dunărene în spațiul românesc. Sistemul de carantină aducea mari întârzieri în circulația navelor. Războaiele au adus, la rândul lor, prejudicii navigației în zona Dunării. Unele incoerențe legislative și lipsa de capital au creat dificultăți în dezvoltarea infrastructurii portuare. Inexistența unei societăți naționale de navigație cu o proprie bază navală determina statul român la închirieri, mai ales din Ungaria, la costuri uneori foarte ridicate. Nu în ultimul rând, navigația dunăreană s-a confruntat cu existența unor obstacole naturale care afectau circulația navelor, în special în zona Porților de Fier, problema navigabilității în această zonă fiind și în atenția organismelor internaționale.

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

Summary

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

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

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

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