

# *COMISIUNEA EUROPEANĂ A DUNĂRII - IMPLICAȚII COMERCIALE ȘI GEOPOLITICE EUROPENE*

*Prof. Gh. Oancea*

- 1. Contextul politic și economic al înființării  
Comisiunii Europene a Dunării(C.E.D.)*
- 2. Funcțiile exercitate de C.E.D. la gurile Dunării.  
Sir Charles Hartley - personalitate internațională  
ilustră 3. Avantajele obținute de România în urma  
activității C.E.D. 4. Diplomația românească și  
raporturile ei cu C.E.D. 5. Concluzii*

## *1. Cadrul politic și economic al înființării C.E.D.*

Problema constituirii Comisiei Europene a Dunării s-a pus la data de 30 martie 1856, în urma dezbaterilor Conferinței de pace de la Paris, care a pus capăt Războiului Crimeii (1853 – 1856). La evenimentul marcat de marile puteri ale vremii (Anglia, Franța,

Austria, Turcia, Prusia, Sardinia, Rusia), s-au mai soluționat și alte chestiuni internaționale ca: restituirea a trei județe din sudul Basarabiei către Moldova (răpite de Rusia în 1812); neutralitatea Mării Negre; libertatea de navigație pe Dunăre; constituirea Comisiei Riveranilor Dunării

C.E.D.-ul s-a înființat efectiv la data 4 noiembrie 1856, cu reședința la Galați și a avut ca scop bine definit ameliorarea navigației la gurile Dunării pentru dezvoltarea comerțului.

După cucerirea independenței de stat în anul 1878, România a devenit membru de drept al acestei comisii, dar nu i s-a acceptat decât un rol consultativ. Ca societate comercială supranațională cu drepturi de exteritorialitate, Comisiunea a fost neutră atât pe timp de pace, cât și de război.

Neutralitatea a fost evidentă în timpul conflictului militar din anii 1877-1878 și al primului război mondial. Pentru evitarea oricăror incidente, navele comisiei, care circulau liber pe Dunăre, erau obligate să arboreze pavilionul acesteia.

După anul 1930 se accentuează criza politică europeană și o parte din state se retrag din comisiune, care se va desființa la data 18 august 1930, prin așa-zisul Aranjament de la Sinaia, când atribuțiunile acesteia vor fi preluate de statul român.

După cel de-al doilea război mondial influența rusă devine evidentă și, la propunerea U.R.S.S., prin Conferința de la Belgrad, din anul 1948, se formează o nouă Comisie Europeană a Dunării, numai din țări riverane, fixându-se o nouă locație, Budapesta. Astfel, rușii au încercat să dea o lovitură comerțului de la gurile Dunării și să-și protejeze mai bine porturile lor de la Marea Neagră, în primul rând Odessa.

La data înființării C.E.D., țările vest-europene erau atrase de calitatea, cantitatea, dar și de prețul mic al cerealelor și al masei lemnoase din Principatele Române.

Interesul geoeconomic la gurile Dunării a fost amplificat atunci și de secetele puternice care au afectat Europa la mijlocul sec. al XIX-lea.

## **2. Funcțiile exercitate de Comisiune la gurile Dunării.**

### ***Sir Charles Hartley - personalitate internațională ilustră***

Comisiunea Europeană a Dunării a fost un fel de consorțiu internațional, care a investit financiar enorm la gurile Dunării, într-un spațiu geografic de mari și continue dispute între două mari puteri – Rusia și Turcia. Cele mai importante lucrări hidrotehnice s-au făcut pe brațul Sulina, constând în detașarea meandrelor pentru scurtarea distanței de navigație, ranfluarea epavelor de pe Dunăre, amenajarea portului Sulina după modelul Porto franco, construirea digurilor de la bara Sulina, dragarea bancurilor submerse de aluviuni, construirea farurilor. Lucrările hidrotehnice majore s-au desfășurat în etape. Între 1861 – 1865, pescajul de navigație permitea pătrunderea unor nave de 250 t, iar între 1868-1870 capacitatea medie pe navă a crescut la 350 t. După efectuarea marilor tăieturi de pe brațul Sulina, încheiate în anul 1902, s-a ajuns la 5100 t/navă. Valoarea construcțiilor realizate de comisiune până în anul 1905 a fost de 50 milioane de franci francezi în valuta vremii.

Înainte de anul 1856, pe brațul Sulina nu pătrundeau decât corăbii cu vele, cu o capacitate de 200 t, frecvent trase la edec. Numărul naufragiilor la bara Sulina era foarte mare, la care se adăuga și un pronunțat fenomen de piraterie. Prezența C.E.D. la gurile Dunării a instalat libertatea de navigație, siguranță, amplificarea oportunităților comerciale, prosperitate socială și economică, respectarea principiilor și normelor civilizației maritime europene. Pe lângă serviciile tehnice s-au îmbunătățit și cele de ordin administrativ: căpităanii, poliție fluvială, pilotaj, case de navigație, servicii religioase, construirea de școli și unități sanitare în mediile comunitare cosmopolite (exemplu tipic - Sulina). Pe la 1887, Spitalul din Sulina, cu secția de chirurgie, rivaliza ca dotare cu spitalele din București. Succesele Comisunii s-au datorat unei organizări și funcționări impecabile a structurilor sale. Serviciul operativ al C.E.D. a fost secretariatul general, care, între anii 1856 – 1878, a avut sediul la Sulina, pentru ca apoi să fie mutat la Galați. Partea executivă a reunit Serviciul tehnic, care a coordonat toate lucrările, a avut sediul la Sulina și a reprezentat veriga cea mai importantă a Comisiunii. Cei mai importanți funcționari



internațional ai C.E.D. au fost Charles Hartley – inginer șef și inginer consultant, succedat de danezii Carl Küll (inginer șef rezident) și Eng. Magnussen (inginer șef adjunct - cu mormântul în cimitirul Sulina), iar din anul 1922 E.T. Wardt – inginer șef (englez). Aceștia au avut, conform înțelegerilor, funcții executive, în timp ce funcția administrativă (de secretar general) a revenit francezilor (Edmund Mohler, de exemplu, a îndeplinit această funcție, 30 ani). Ultimul secretar general a fost francezul Francis Rey, care, în anul 1930, a coordonat lucrările de editare a monumentalei monografii a C.E.D., apărută în 1500 de exemplare, la Paris. Sesiunile bianuale ale Comisiunii se țineau la Galați sau Sulina. Între anii 1850 și 1912 s-au încheiat 833 de protocoale în Comitetul executiv, ceea ce denotă o activitate intensă și responsabilă.

Serviciul de contabilitate generală a funcționat la Sulina, între anii 1878 – 1928, și a aparținut în general nemților (ex. germanul Edgar Wolf a lucrat 30 de ani, între 1861-1891 la bugetul Comisiunii). Ultimul șef al acestui compartiment a fost belgianul Joules Ghysels, care a predat toate activele Comisiunii statului român, în anul 1938. Casa de navigație care stabilea taxele de navigație și sanitare a fost condusă de italieni.

Austriecii aveau responsabilități pe segmentul căpităniei portuare, iar turcii coordonau poliția fluvială. De remarcat este faptul că rușilor nu li s-a repartizat nici o funcție, ceea ce evident i-a deranjat, dar nici nu au agreat prevederile Tratatului de la Paris din anul 1856, pe care l-au denunțat în anul 1870.

Inima și părintele C.E.D. poate fi considerat englezul Sir Charles Hartley, despre care se cuvine să reținem următoarele: a fost cel mai mare hidrotehnician al secolului trecut; a absolvit Colegiul Regal din Londra, cea mai înaltă Academie tehnică din Anglia; a participat la războiul Crimeii ca militar și a fost martorul atacării de către o navă engleză a orașului Sulina în 1854; a fost prieten apropiat cu William Simpson, pe care l-a numit șeful Șantierului tehnic de construcții de la gurile Dunării (își are mormântul în cimitirul anglican de la Sulina);

Hartley a lucrat ca inginer șef al Comitetului executiv timp de 16 ani la Sulina și Galați, până în 1872, după care se retrage la Londra,

în calitate de inginer consultant al C.E.D. (până în 1907). El a fost specialistul care a supervizat și controlat toate lucrările principale de pe brațul Sulina, din orașul Sulina, de la bara Sulina, construcția farurilor, sistematizarea orașului Sulina. În timpul său, pasa navigabilă din zona portului Sulina a ajuns la 18 și 22 picioare; din anul 1872 până în anul 1907 a participat la toate sesiunile bianuale ale C.E.D., venind special de la Londra în acest scop; a dat soluții tehnice și pentru alte canale din lume. A întreținut contacte diplomatice cu domnitorul Alexandru Ioan Cuza și principele și apoi regele Carol I; a fost un diplomat abil, servind interesele comerciale ale țării sale. La cererea autorităților românești de atunci, a elaborat un studiu pentru amenajarea unui port românesc la Gibriani, lângă Vâlcov. Comunitatea englezească protestantă de la Sulina, alcătuită din 60-80 de persoane, s-a constituit grație activității și personalității lui Hartley.

### *3. Avantajele obținute de România în urma activității C.E.D.*

Avantajele obținute de România în urma activității C.E.D. sunt numeroase și conexe, mai importante fiind următoarele:

- Dezvoltarea navigației la gurile Dunării prin investiții financiare mari pe sectorul Sulina;
- Stimularea comerțului cu cereale al țării. La Galați și Brăila erau cele mai mari silozuri din România. Exportul de cereale ne-a adus valuta foarte necesară pentru construirea podurilor feroviare peste Dunăre, a căilor ferate interne și a portului Constanța;
- Comisiunea a dat o notă insolită de dezvoltare portuară internațională, după modelul Porto-franco, la Sulina, Galați și Brăila;
- Regulamentele C.E.D. pe Dunăre au servit siguranței interne a statului român;
- Modul de organizare al comisiei a servit drept exemplu de dezvoltare administrativ-economică și socială;
- Vreme de 80 ani, România a fost beneficiara uzufructului realizărilor C.E.D.;
- Viața comunitară cosmopolită, în care a activat C.E.D., a fost un exemplu de toleranță etnică și confesională;

- Navigația pe Dunărea maritimă de azi reprezintă un efect al lucrărilor C.E.D.;

- Prin poziția geoeconomică în care a activat, Comisiunea a favorizat actul Marii Uniri de la 1 Decembrie 1918, impunând Rusiei și Turciei, prin tratate internaționale, mai mult respect față de România.

#### ***4. Diplomația românească și raporturile ei cu C.E.D.***

Sesizând influența pozitivă pe care o are în zona țării noastre Comisiunea Europeană a Dunării, oamenii politici și diplomații au întreținut relații foarte strânse cu acest organism. Primul ministru al României, Dimitrie Sturdza, afirma în 1897: „România nu va nega niciodată că ea profită cel mai mult de lucrările desăvârșite de Comisiunea Europeană a Dunării”. La rândul său, regele Carol I cuvânta în 1894: „Sunt interpretul fidel al sentimentelor țării mele mulțumind Comisiunii Europene de activitatea binefăcătoare pe care a desfășurat-o”.

Retrocedarea sudului Basarabiei, după războiul Crimeii, prin pacea de la Paris, a oferit Guvernului român prilejul de a găsi soluții independente pentru un port la mare.

Deoarece Dobrogea și delta erau sub ocupația turcă, Alexandru I. Cuza a făcut demersuri imediate pentru un port în zona Vâlcov, lângă satul Gibriani. La cererea domnitorului, Charles Hartley a făcut un studiu pentru amenajarea acestui port, cheltuielile ridicându-se la 714.750 ducate (galbeni). Pentru că Rusia dorea revizuirea Tratatului de la Paris, opoziția din Parlament a respins proiectul, care era și costisitor.

Principele Carol a reluat ideea construirii portului Gibriani după o vizită în zonă, la data 12 noiembrie 1866, pe un viscol puternic. Carol a avut apoi întâlniri succesive cu Charles Hartley, în anii 1868-1869 și 1873-1875. Această activitate diplomatică intensă a reprezentat confirmarea unei politici remarcabile dusă pentru protejarea fruntariilor țării și accesarea zonei Mării Negre. Proiectul portului a fost prea costisitor și, la un moment dat, chiar C.E.D. se



temea de o concurență comercială, care ar fi dus la o amortizare mai dificilă a cheltuielilor de pe Dunăre.

După războiul din anii 1877-1878, Rusia a luat în stăpânire Basarabia și a subscris ca Dobrogea, Delta și Insula Șerpilor să revină României.

Prințul Carol I a luptat și pentru menținerea Basarabiei în cadrul teritoriului românesc, dar nu s-a putut obține menținerea acestui teritoriu în fruntariile țării deoarece puterile europene s-au împotrivit, iar Rusia amenința România cu ocuparea și dezarmarea armatei. Deși, de origine germană, Carol I s-a comportat ca un adevărat român și, împreună cu Mihail Kogălniceanu și marii diplomați din familia Brătienilor, a slujit într-o manieră exemplară interesele naționale. Fără aceste personalități excepționale, teritoriile românești ar fi fost sfărțecate de ruși și de turci.

## 5. Concluzii

Despre C.E.D., în regimul comunist, s-a scris superficial și a fost etichetată ca o organizație imperialistă. Abia în ultimii ani, adevărul despre binefacerile comerciale, socio-economice și din domeniul navigație, pe care le-a făcut țării noastre, este prezentat în cele mai importante detalii.

Timp de 80 de ani, C.E.D. a activat ca o forță internațională de pace, interpusă în zona de influență a două mari imperii – țarist și otoman, fapt ce a permis consolidarea poziției geopolitice a Principatelor Române și crearea premiselor pentru Marea Unire de la 1 Decembrie 1918.

Prezența C.E.D. pe axul central al deltei a înlăturat eventuale pretenții teritoriale.

Primul-ministru al României, Dimitrie Sturdza, a afirmat în anul 1897, pe bună dreptate, că „C.E.D. a fost una din cele mai frumoase instituții create de civilizația secolului al XIX-lea”. Este greu să estimăm astăzi care ar fi fost soarta României, dacă nu ar fi existat C.E.D. și Regele Carol I.

În prezent, gurile Dunării nu mai au atractivitatea din vremea C.E.D.-ului, iar comerțul spre Orientul Apropiat și Mijlociu s-a

prăbușit. Eșuarea navei Rostock, într-o secțiunea îngustă a brațului Sulina, la Partizani, ne duce la gândul că se încearcă a se da o lovitură și mai puternică navigației noastre pe Dunărea maritimă.

În contextul actual, revigorarea climatului economic, social și politic se poate realiza numai prin atragerea investitorilor străini.

Navigația la Gurile Dunării, în sectorul românesc, poate fi periclitată și de intențiile Ucrainei de a modifica granița în funcție de avansarea deltei Chiliei spre sud și sud-est, cât și de dorința de a deschide navigației maritime brațul Chilia prin varianta Oceakov.

Statul român trebuie să aloce sume importante în deltă și la Gurile Dunării pentru a contracara efectele negative, care se prefigurează încă de pe acum, dată fiind situația foarte sensibilă la frontiera maritimă a țării noastre.

### ***Bibliografie:***

\* La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931, Paris, Imprimerie Nationale - MCMXXI

Gheorghe I., *Sulina. Un port prea îndepărtat*, S.C. Regina, din Arcadia Exim S.R.L. București, 2003