

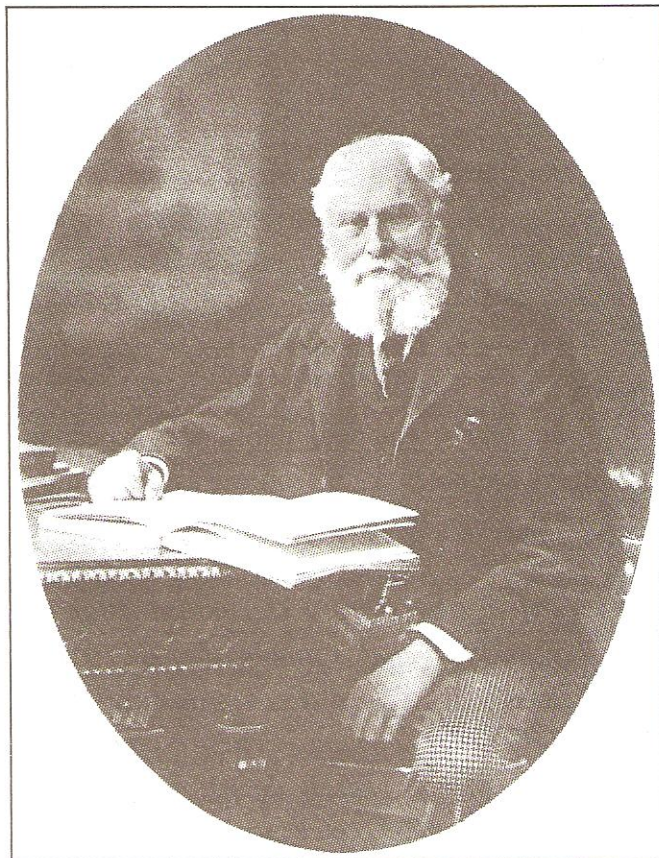
Părintele Dunării – Charles Augustus Hartley și influențele sale geopolitice la Dunărea de Jos

Prof. Gheorghe Oancea

La sfârșitul secolului al XIX-lea, o activitate complexă la Dunărea de Jos (Galați și Sulina), a desfășurat una din cele mai mari personalități ale vremurilor de atunci - Charles Hartley, inginer englez, considerat cel mai mare hidrotehnician al Europei. Personalitatea sa ilustrează s-a conturat după înființarea CED, în anul 1856, prin Tratatul de la Paris, când s-a pus capăt Războiului Crimeei (1853 - 1856) dintre Rusia și Turcia, de către marile puteri ale momentului: Prusia, Marea Britanie, Franța, Italia și Sardinia, Austria, Rusia și Turcia. Scopul principal al Comisiei Europene a fost îmbunătățirea condițiilor de navigație la gurile Dunării. În fapt, a fost o luptă concertată a marilor puteri pentru a controla economic și comercial gurile Dunării (îndeosebi piața de cereale și masă lemnoasă). Prin interpunerea CED, ca o forță politică și economică internațională între Rusia și Turcia, s-au creat premise favorabile în evoluția statalității Țărilor Române. Astfel, în scurt timp, la 24 ianuarie 1859, a avut loc Unirea Principatelor Române (Moldova și Țara Românească), iar în mai 1877, Dobrogea, care a stat sub ocupație turcă peste 4 secole, avea să se alipească la teritoriul de drept și sfânt al țării noastre. Nici o mare acțiune tehnică impunătoare din Europa, America, Africa, Oceania, nu a fost întreprinsă la nivel guvernamental, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, fără ca Charles Hartley să nu fie consultat.

Era și normal să fie așa, deoarece el era reprezentantul celei mai mari puteri economice și financiare a lumii - Marea Britanie, țară cu cel mai mare imperiu colonial și o forță navală în creștere.

Charles Hartley a absolvit în 1845, după 7 ani, Colegiul Regal din Londra, cea mai înaltă academie tehnică din Anglia. El a participat la Războiul Crimeei ca ofițer hidrograf și a vizitat pentru prima dată orașul Sulina în 1854, când se punea problema fixării acolo, a unei baze navale britanice. Pregătirea tehnică de care a beneficiat în Academie, l-a îndepărtat de funcțiile de comandă ale marinei, dedicându-se activităților aplicative pe



linia construcțiilor navale, maritime și mecanice. Țări ca Marea Britanie și Franța erau interesate în mod deosebit de materiile prime ale Țărilor Române, dar capacitatea de export era limitată de adâncimile mici de la „bara” Sulina pe de o parte, iar pe de altă parte de controlul rigid, impus la gurile Dunării de Rusia, care stăpânea zona, după Pacea de la Adrianopol. Rusia nu era preocupată nici de dragajele necesare și nici de întreținerea semnalizărilor pe Dunăre, neavând, în fapt, soluții tehnice pentru îmbunătățirea navigației. După studii amănunțite, efectuate pe Dunăre și la vârsarea în mare, Charles Hartley era pregătit să ofere soluțiile necesare pentru dezvoltarea navigației.

În urma Tratatului de la Paris din 1856, el a fost investit ca inginer-șef al Comitetului Executiv al CED. A îndeplinit această funcție vreme de 15 ani, la Galați și Sulina, după care, din 1872, s-a retras la Londra, îndeplinind funcția de inginer



Sediul CED din Sulina (foto Gh. Băisan)

consultant al CED până în anul 1907. Dând dovadă de înaltă probitate profesională, vreme de 50 ani și-a dus până la capăt sarcina tehnică și politică asumată în fața tuturor guvernelor europene și anume aceea a asigurării navigabilității și libertății de navigație la gurile Dunării. Pentru toate soluțiile sale tehnice și economice pe care le-a gândit, întreagă Europă nu a avut niciodată ce să-i reproșeze. Realitățile geografice și practica navigației demonstrează că lucrările hidrotehnice efectuate în vremea sa au fost durabile și au efecte până în zilele noastre. Pentru a ne da seama cât de intens și responsabil s-a lucrat în Comitetul Executiv al CED, amintim faptul că, între 1850 și 1912 s-au încheiat în acest organism 833 de protocoale, care au vizat îmbunătățirea parametrilor de navigație și viață la gurile Dunării. Din relatările contemporanilor săi și din rapoartele prezentate de acesta în fața unor comisii internaționale de prim rang european se desprinde aceeași severitate, care nu a acceptat niciodată compromisuri.

Investit la vârsta de 31 ani, cu putere politică și economică direct de semnăturile depuse pe Tratatul de pace de la Paris, Charles Hartley a avut mână liberă să aplice cu diplomatie și fermitate hotărârile Comitetului Executiv al CED. La o analiză mai atentă ne dăm seama că datorită CED s-a diminuat influența Rusiei și Turciei la Dunărea de Jos, fapt ce a marcat pozitiv viața politică și eco-

nomică în Țările Române. Dacă nu ar fi fost CED și prestația diplomatică a lui Ch. Hartley, nu se știe care ar fi fost soarta Dobrogei și Deltei Dunării. Mai mult ca sigur, prezența CED pe axul central al Deltei a înlăturat sub aspect geopolitic eventualele pretenții teritoriale asupra Deltei. În Comisia Europeană a Dunării au avut funcții executive englezii (prin Charles Hartley și E.T. Wardt) și danezii (prin Karl Kuhl și Eng. Magnussen), în timp ce francezii au îndeplinit funcții administrative (ex. Edmund Mohler a fost 30 ani secretar general). Serviciul de contabilitate generală a aparținut germanilor (ex. Edgar Wolf a lucrat 30 ani la

bugetul Comisiei), iar Casa de navigație care stabilea taxele de navigație și sanitare a fost condusă de italieni. Turcii aveau competențe în poliția fluvială, iar austriecii conduceau segmentul căpităniei portuare. Rușilor nu li s-a încredințat nici o funcție, fapt ce i-a iritat, denunțând Tratatul de la Paris în anul 1870. În raportul tehnic înaintat Guvernului Britanic, în octombrie 1857, cu privire la oportunitățile de navigație pe Dunăre, Charles Hartley a propus inițial amenajarea definitivă a brațului Sfântu Gheorghe, în timp ce brațul Sulina rămânea în exploatare provizorie prin mici amenajări. Asemenea amenajări provizorii, au început pe brațul Sulina în 1858 și s-au terminat în 1861. Spre surprinderea tuturor, s-a constatat că adâncimea la „bara” Sulina a crescut neașteptat de mult, de la 8 picioare la 17 picioare, ceea ce a fost un progres extraordinar pentru navigație. În aceste condiții în 1862, CED sub conducerea lui Ch. Hartley hotărăște să abandoneze proiectul pentru brațul Sfântu Gheorghe și să aleagă ca soluție definitivă pe cea a brațului Sulina. Ameliorarea condițiilor de navigație la gurile Dunării, au făcut ca în 1862, Regina Angliei - Elisabeta, să-i acorde lui Charles Hartley gradul de Cavaler al Imperiului Britanic.

Într-o prezentare sintetică meritele lui Ch. Hartley la Dunărea de Jos au avut ca bază următoarele:

1. construirea digurilor, epiurilor și jetelelor din



Farul muzeu (foto Gh. Băisan)

zona orașului Sulina;

2. ridicarea farurilor (Farul Mare din incinta orașului de lângă Palatul Administrativ, azi punct muzeistic, Farul Roșu de pe digul stâng, Farul Verde);

3. realizarea semnalizării și balizajului pe Dunărea maritimă;

4. construcția și modernizarea cheiurilor orașului Sulina;

5. constituirea unui parc de nave tehnice ale CED;

6. construirea Palatelor administrative CED din Galați și Sulina precum și a unor locuințe pentru lucrătorii Comisiei;

7. construirea unui șantier naval în Sulina;

8. sprijinirea financiară a confesiunilor religioase prin ridicarea de biserici și școli;

9. amenajarea unui spital cu o secție de chirurgie;

10. aplicarea principiilor și statutului de Porto Franco în orașul Sulina, unde populația se bucura de libertate, independență, imunitate, servicii publice gratuite, scutiri de taxe în general și vamale în special;

11. regularizarea Canalului Maritim Sulina prin dragaje pe brațul Sulina și corectarea meandrelor (îndeosebi Marele M de la Crișan și Micul M de la Maliuc);

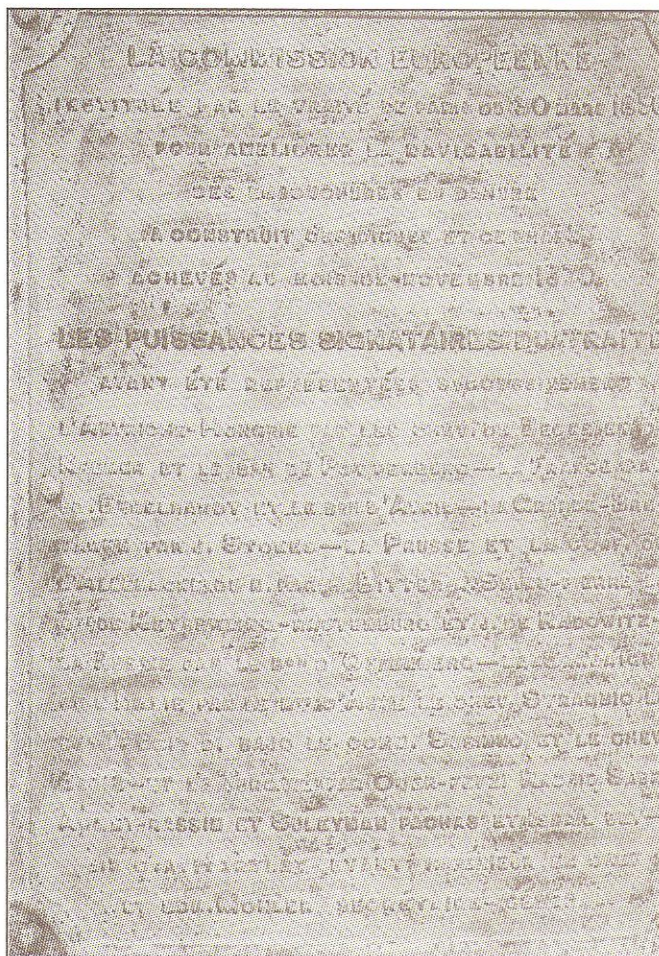
12. sistematizarea orașului Sulina. La configurarea tramei stradale și înălțarea ei cu material dragat un rol important l-a avut Ch. Hartley. Și tot la propunerea lui, Sulina, a devenit comună urbană în anul 1880.

În concluzie, Charles Hartley ca inginer-șef al CED a supervizat și controlat toate lucrările principale de pe brațul Sulina, din orașul Sulina, de la „bara” Sulina, construcția farurilor și dezvoltarea urbanistică și socială a orașului. În timpul său, pasa navigabilă de intrare în șenalul fluvial a fost de 18-22 picioare, influențând pozitiv navigația maritimă peste un secol și jumătate, până în zilele noastre. El a fost un diplomat abil, servind interesele comerciale ale țării sale, în mod exemplar, și prin ricoșeu interesele românilor la gurile Dunării. A întreținut numeroase contacte diplomatice cu Alexandru Ioan Cuza și Principele Carol I.

Comunitatea englezească, protestantă din Sulina, estimată atunci la 60-80 persoane, s-a constituit grație activității și personalității lui Ch. Hartley. El a avut grijă ca în Sulina să se ridice o capelă anglicană și o școală - British Siemens



*Medalia comemorativă a CED-1931
(foto E. Strat)*



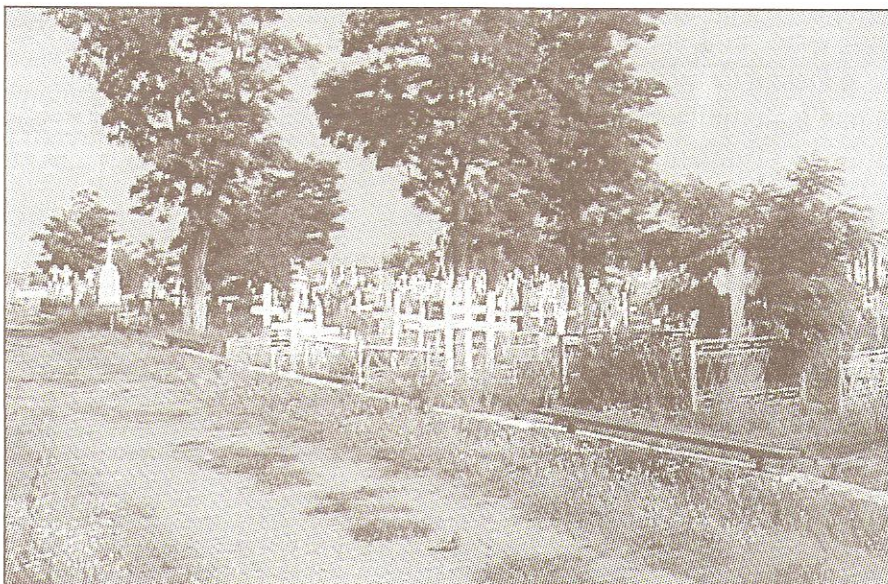
Placa comemorativă care amintește de activitatea CED (foto E. Strat)

Institut. Tot el a proiectat și Cimitirul internațional maritim de la marginea estică a orașului - un ansamblu monumental în care se descrie întreaga istorie a acestui oraș.

De reținut că, datorită CED la Sulina, s-au aplicat pentru prima dată în România, unele avantaje sociale ca: indemnizația de chirie sau locuință, indemnizația de angajare în muncă, de încălzire, de concediu și de deplasare în interes de serviciu, indemnizația de concediu medical sau avansuri din salariu, rambursabile. Sunt elemente care atestă nivelul de civilizație ridicat pe care l-a avut în trecut acest oraș, care a reprezentat un fenomen social unicat pentru țara

noastră. Pe baza experienței dobândite în amenajarea Dunării la vărsarea în mare, Charles Hartley a dat soluții tehnice de dezvoltare a navigației și pentru fluviu Rin, porturile Calcutta și Madras din India, regularizarea fluviului Mississippi, a gurilor de vărsare ale Donului și Niprului, amenajarea porturilor bulgărești Varna și Burgas sau a portului Durban din Africa de Sud. De asemenea vreme de 22 ani a făcut parte din Comisia Tehnică Internațională a Canalului de Suez. De multe ori a fost consultat și în problemele Canalului Panama. Pentru meritele sale în slujba construcțiilor hidrotehnice mondiale, a fost distins cu ordine și medalii printre care medaliile Telford, Watt și Stephenson și cu premiile Crampton și Telford. Charles Hartley a murit în Londra la 20 februarie 1915, la vârsta de 90 ani.

Viața și activitatea sa au fost onorate cu înalte distincții și medalii internaționale, în mai multe reuniuni europene, astfel că, lângă numele său, s-a mai adoptat, pe merit, un supranume - Părintele Dunării. Cea mai monumentală dintre lucrările sale rămâne construcția Canalului Maritim Sulina, care a modificat, pentru totdeauna, geografia Deltei Dunării. Pentru serviciile aduse României în regularizarea Dunării maritime și implicațiile geopolitice de atunci, Charles Hartley merită un monument ridicat de români, care ar putea fi amplasat la ceatalul Sfântu Gheorghe sau în orașul Sulina în fața Palatului Administrativ al fostei Comisiuni Europene.



Cimitirul din marginea estică a Sulinei mai amintește de cei care au realizat cea mai grandioasă lucrare de amenajare hidrotehnică din Europa veacului al XIX-lea (foto Gh. Băisan)