

EFACTELE CONSTRUIRII CĂII FERATE CERNAVODĂ – CONSTANȚA ASUPRA NAVIGAȚIEI DUNĂRENE (1859-1860)

Dr. Constantin ARDELEANU *

The Building of the Cernavodă – Constanța Railway and its Effects upon Danube Navigation (1859-1860)

Abstract: The author analysis, on the basis of contemporary unpublished documents, the attitude of the representatives in the European Commission of the Danube regarding the effects of a private competitive project, aimed to bring the Romanian grains into the great commercial route-ways: the Cernavodă – Constanța railway. Thus, almost simultaneously with the establishment of the European institution, a British company obtained a concession from the Ottoman government, which allowed it to build a railway along the Dobrudscha isthmus. The sense of competition put pressure upon the ECD engineer-in-chief, Charles Augustus Hartley, compelling him to work with much expedition; in the same time, owing to the limited resources available, the railway was used as a pretext for abandoning the more resistant and durable, but also more expensive improvements necessary for rendering navigable the St. George branch of the Danube. Thus, the building of a not very profitable enterprise, the Cernavodă – Constanța railway, resulted in permanent changes in the geography and economics of the Danube Mouths. Besides abandoning the more advantageous works from St. George in favour of the cheaper and easier adjustments from Sulina, the railway scheme of the British capitalists stimulated the commercial houses from Brăila and Galați, which, on the one hand, asked the ECD officials for improvements and modern harbour facilities, and, on the other, realised the necessity to consolidate their enterprises. The first phase in the competition between Rail and River was won by the latter, but the victory was gained by means of a debatable solution, which, on a medium and long run, proved fallacious from a technical and economic point of view.

Keywords: Ottoman government, restriction, the mouths of Danube, navigation, enterprise.

Libertatea de navigație prin gurile Dunării pentru bastimentele tuturor statelor aflate în relații pașnice cu Imperiul Otoman, eliminarea restricțiilor impuse de monopolul formal al Porții asupra comerțului românesc, dezvoltarea orașelor Brăila și Galați după conferirea statutului de porto-franco și utilizarea vaselor cu aburi pentru navigație fluvială au reprezentat coordonatele care au contribuit, în al doilea pătrar al secolului al XIX-lea, la sporirea interesului cercurilor de afaceri europene pentru regiunea Principatelor Române. Însă indiferența cu care Rusia trata solicitările de amenajare a brațului Sulina (cu

* Lect. Univ. Dr. Facultatea de Istorie, Filozofie și Teologie, „Dunarea de Jos”, Galați.

scopul, se credea, de a favoriza comerțul porturilor din sudul Rusiei) a făcut ca factorii de decizie din capitalele europene să caute noi căi fluviale / terestre dinspre spațiul românesc către Marea Neagră sau să determine autoritățile țariste să îmbunătățească navigabilitatea gurilor Dunării.

Acesta este contextul în care, la izbucnirea Războiului Crimeii, puterile occidentale aveau în vedere și reglementarea condițiilor de navigație către bogatele regiuni agricole din Țara Românească și Moldova. Fără a insista asupra altor aspecte, amintim doar că Tratatul din 18/30 martie 1856 prevedea înființarea unei Comisii Europene, cu un mandat de doi ani, alcătuită din delegați ai celor șapte state semnatare ale documentului. Instituția avea menirea de a proiecta și asigura „executarea lucrărilor necesare, de la Isaccea, pentru a degaja gurile Dunării, cât și părțile de mare din apropierea lor, de nisipuri sau de alte obstacole care le înfundă, în scopul de a crea pentru această parte a fluviului și pentru părțile de mare din apropierea lor cele mai bune condiții posibile de navigabilitate”. Comisia Europeană a Dunării avea dreptul să perceapă anumite taxe fixe, „într-o proporție convenabilă”, sume din care urmau să fie acoperite cheltuielile ocazionate de lucrările hidrotehnice¹.

În vara anului 1856, navigația la gurile Dunării era practic paralizată, obstacolele datorate recentului conflict adăugându-se dificultăților tehnice atât de criticate în deceniile în care Imperiul Rus a stăpânit Delta Dunării. Brațul Sulina se afla într-o situație deplorabilă, adâncimea la bară depășind rar 11 picioare, fiind frecvent nu mai mare de 9 și uneori de doar 7 picioare², fapt care făcea brațul central al Dunării aproape la fel de inutilizabil ca și celelalte două. Misiunea de a realiza lucrările tehnice de amenajare a revenit tânărului inginer civil englez Charles Augustus Hartley, care a fost însărcinat, pe 5 aprilie 1857, să facă măsurători de natură meteorologică-hidrologică și estimări tehnice și financiare care să-i permită să poată recomanda, într-un timp cât mai scurt, cea mai favorabilă modalitate de îmbunătățire a navigației prin efectuarea de lucrări permanente. Urmărind să obțină o adâncime cât mai mare la bară, să poată construi un port modern la gura aleasă și să mențină cel mai bun curs navigabil pe întreaga lungime a sectorului maritim al Dunării, Hartley a realizat complexe măsurători relative la volumul de apă pe fluviu și pe brațele sale, la forța și direcția curenților, la variația condițiilor climaterice de la gurile Dunării. În octombrie 1857, după ce adunase date suficiente, inginerul șef s-a simțit pregătit să prezinte CED recomandările sale. „Raportul de ameliorare a navigației pe Dunărea de Jos”, însoțit de hărți și schițe detaliate, reprezenta o realizare tehnică

¹ Textul tratatului la Franz von Holtzendorff, *Les Droits Riverains de la Roumanie sur le Danube*, Duncker & Humblot, Leipzig, 1884, pp. 139-141; D. A. Sturza, *Recueil de documents relatifs à la liberté de la navigation du Danube*, Puttkammer und Mühlbrecht, Berlin, 1904, pp. 32-34; *La Commission Européenne du Danube et son Œuvre de 1856 à 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931, pp. 411-413.

² John Stokes, *The Danube and its Trade*, în „Journal of the Society of Arts”, t. XXXVIII, 1890, nr. 1954 (2 mai), pp. 561.

și științifică impresionantă, în care erau expuse avantajele relative ale amenajării brațului central și a celui sudic al Dunării. Alegerea între Sulina și Sf. Gheorghe era una dificilă: în timp ce brațul Sulina era mult mai meandrat și avea pe șenalul navigabil puncte în care existența bancurilor de nisip făcea ca adâncimea să coboare până la 8-9 picioare, brațul Sf. Gheorghe avea pe întregul său curs cel puțin 16 picioare; apoi, dacă bara Sulina era cu 4 picioare mai adâncă decât bara Sf. Gheorghe, situarea geografică și proprietățile hidrografice de la vărsarea brațului central al Dunării erau comparativ defavorabile (adâncimea apei mării creștea mai repede la Sf. Gheorghe, ceea ce însemna că necesitatea extinderii continue a digurilor era mult diminuată); alte avantaje pentru Sf. Gheorghe erau lățimea dublă a intrării în fluviu, spațiu mult mai mare pentru construirea de cheiuri, protecție crescută față de vânturile dinspre nord și nord-est etc.³. Deși nicăieri nu o expunea față, era evident că Hartley susținea opțiunea Sf. Gheorghe, cea care oferea navigației dunărene cele mai mari avantaje pe termen mediu și lung.

După discuții tensionate, între 11 decembrie 1857 și 13 februarie 1858, comisarii au ajuns la un singur punct convergent: indiferent de brațul ales pentru îmbunătățire permanentă, trebuiau inițiate imediat lucrări provizorii la Sulina, pentru a răspunde presiunilor exercitate de cercurile comerciale de la Dunărea de Jos. Amenajarea provizorie a gurii fluviale centrale, mai simplu și mai ieftin de făcut, a început la 21 aprilie 1858, dar o comisie de ingineri europeni, reunită pe lângă diplomații ce decideau viitorul Principatelor, în cadrul Conferinței de la Paris (1858), a recomandat tot îmbunătățirea brațului Sf. Gheorghe; soluția nu era însă cea cu diguri paralele, cum afirmaseră toți cei care cunoșteau realitățile de la Dunărea Maritimă, ci deschiderea unui canal lateral, legat prin intermediul unei ecluze pe brațul sudic al fluviului⁴. Dispute politice au dublat aceste neînțelegeri tehnice, astfel că, după insistențe îndelungate, CED a putut continua lucrările de la Sulina, cu mențiunea ca acestea „să fie încheiate cu o întârziere cât mai mică și cu cheltuieli cât mai reduse”⁵.

³ O prezentare amănunțită a avantajelor și dezavantajelor celor trei brațe ale Dunării în lucrările lui Charles Hartley, *Description of the Delta of the Danube and of works recently executed at the Sulina Mouth*, în „Minutes and Proceedings – Institution of Civil Engineers”, t. XXI, 1862, pp. 279-283 și David Turnock, *Sir Charles Hartley and the Development of Romania's Lower Danube – Black Sea Commerce in the Late Nineteenth Century*, în vol. *Anglo-Romanian Relations after 1821*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1983, pp. 80-83.

⁴ J. Stokes, *op. cit.*, p. 365.

⁵ Detalii și referințe suplimentare, în afara lucrărilor menționate mai sus, în excelenta monografie a „părintelui Dunării” (Charles William Steward Hartley, *A Biography of Sir Charles Hartley, Civil Engineer (1825-1915). The Father of the Danube*, vol. I, Edwin Mellen Press, Lewiston, Queenston, Lampeter, 1989, pp. 117-146) și în lucrările noastre (a se vedea Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Editura Istros – Muzeul Brăilei, Brăila, 2008, pp. 82-87).

În tot acest context dificil, o altă inițiativă economică menită să atragă produsele românești în circuitul economic european – construcția căii ferate Cernavodă-Constanța – părea să periclitizeze realizarea operii tehnice de îmbunătățire a navigației dunărene. Cum menționam anterior, proiectele de a construi un canal, o șosea sau o cale ferată de-a lungul istmului dobrogean nu au lipsit în al doilea sfert al secolului al XIX-lea, în condițiile în care traficul de mărfuri pe Dunăre era defavorizat din rațiuni în egală măsură politice și tehnice. Însă acțiunile de construire a acestei rute comerciale au devenit serioase abia la sfârșitul Războiului Crimeii; astfel, în 1855, din necesități militare imperioase, la inițiativa cabinetului francez și cu asentimentul Porții, a fost construită o șosea între Cernavodă și Constanța, având și rolul de a asigura Țării Românești „un debușeu pentru produsele solului său”⁶. În același an, inginerul Thomas Wilson considera, după o călătorie în Dobrogea, că mult mai potrivită era săparea unui canal, astfel că în perioada ulterioară a alcătuit un plan tehnic și un memoriu financiar, pe care le-a înaintat guvernului otoman. Având susținerea abilului ambasador englez la Poartă, Stratford de Redcliffe, societatea lui Wilson a obținut, în mai 1856, concesiunea pentru începerea lucrărilor de realizare a canalului, cu toată opoziția diplomatică a Austriei și Prusiei. Inițiativa antreprenorilor britanici venea într-o perioadă în care și oficialii de la Viena erau tentați să investească în construirea unui canal între Dunăre și Marea Neagră, astfel că existau temeri referitoare la o eventuală consolidare a poziției cercurilor de afaceri austriece la Poartă și la gurile Dunării (având în vedere și regimul ocupației habsburgice în Principate)⁷.

Din rațiuni de simplitate și celeritate, soluția drumului de fier a câștigat, în cele din urmă, prioritate, mai ales după ce inginerii Charles Liddell, Lewis Gordon și John Trevor Barkley, ca și colonelul Biddulph, au vizitat, în 1856, Dobrogea. După călătorie, aceștia au elaborat un raport detaliat asupra avantajelor pe care o asemenea investiție le putea avea pentru stimularea comerțului britanic în regiunea Mării Negre⁸. În lungime de numai 65 de km, calea ferată era ușor de finalizat, deoarece forța de muncă și o mare parte a materialelor de construcție erau foarte ieftine în Dobrogea. Cu o investiție de

⁶ T. Mateescu, *Date noi despre contribuția românească la construirea șoselei Rasova-Constanța (1855)*, în „Revista istorică”, t. VIII, 1997, nr. 9-10, p. 679, pentru detalii a se vedea și Nicolae P. Leonăchescu, *Drumul Rasova-Constanța*, în „Construcții”, nr. 2-3, 1987, pp. 87-92 (lucrare publicată și în vol. *Premise istorice ale tehnicii moderne românești*, vol. 2, Editura Tehnică, București, 1996, pp. 192-202).

⁷ Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986, pp. 177-178.

⁸ Fragmente din *Report on the proposed Railway between the Danube and the free port of Kustendje*, London, 1856 pot fi găsite în lucrarea lui Constantin I. Băicoianu, *Sforțările politice comerciale a Angliei pentru cucerirea Dunării de Jos. Importanța economică a portului Constanța de la Marea Neagră, în trecut și prezent. – O contribuție la politica feroviară și de căi de navigație a României*, în Idem, *Studii economice, politice și sociale (1898-1940)*, [f.e.], București, 1941, pp. 343-346.

200.000 lire sterline pentru construirea căii ferate și amenajarea portului Cernavodă și 100.000 lire sterline pentru amenajarea portului Constanța, inițiatorii considerau că pot realiza o afacere extrem de profitabilă. Aceasta, nota economistul Dionisie Pop Marțian, deoarece se „spera să atragă la sine partea cea mai însemnată a mișcării comerțului din porturile libere ale Principatelor, Brăila și Galați, precum și al celorlalte orașe din josul acestora până la Sulina”⁹. Raportul s-a bucurat de interesul capitaliștilor din Londra, Manchester, Nottingham și Newcastle, care s-au reunit în consorțiul „Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour Co.”; noile negocieri cu Poarta s-au finalizat cu anularea concesiunii pentru executarea canalului navigabil și semnarea unei convenții feroviare, pe 1 septembrie 1857¹⁰.

Condițiile concesiunii erau destul de grele, englezii angajându-se să construiască linia ferată în termen de 3 ani, în vreme ce portul Constanța trebuia să fie complet operațional în 5 ani. Guvernul otoman se angaja să pună gratuit la dispoziția societății engleze terenurile ce aparțineau statului și să exproprieze terenurile particulare, dar pe cheltuiala investitorilor; totodată, consorțiul se angaja să trimită autorităților otomane, pentru aprobare, planurile și tarifele, care nu puteau fi modificate fără permisiunea Porții. În privința portului Constanța, societatea era mandatată să încaseze taxe de la vasele care foloseau portul, acestea fiind impuse la plata acelorași obligații, indiferent de pavilion. Oricum, condițiile erau considerate acceptabile, iar acționarii apreciau că pot opera linia cu câștiguri uriașe, profitul anual estimat fiind de 22-40%¹¹. Avantajele, cum le prezenta Pop Marțian erau numeroase: pe lângă costul mai redus la transportul cerealelor pe calea ferată, trebuiau adăugate „economia de bani și economia de timp ce se face. Celeritatea cu care ajung grânele la Bosfor este pe calea de la Cernavodă de mai multe zile [...]. Tot așa de mare este și gradul siguranței ce dă comisia, obligându-se a primi obiectul de esport de la bord la Cernavodă și a-l preda iarăși la bord în Chiustenje [...]. În fine, mărfurile, putând merge și veni și peste iarnă, această împrejurare încă va contribui ca să consolideze și mai mult noua matcă a comerțului și a comunicațiunii”¹².

⁹ Dionisie Pop Marțian, *Deschiderea drumului de fier între Cernavodă și Chiustenje*, în Idem, *Opere economice*, ediție de N. Marcu și Z. Ornea, Editura Științifică, București, 1961, pp. 306.

¹⁰ P. Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 178, nota 565; mai multe detalii la John H. Jensen și Gerhard Rosegger, *British Railway Builders along the Lower Danube, 1856-1869*, în „The Slavonic and East European Review”, t. XLVI, 1968, nr. 106, pp. 105-128; Stoica Gh. Lascu, *Mărturiile documentare privind elaborarea unor proiecte ale canalului Dunăre-Marea Neagră*, în „Revista de istorie”, t. XXXVII, 1984, nr. 6, pp. 534-555.

¹¹ Precizări la C. I. Băicoianu, *op. cit.*, pp. 348-9; textul convenției la ing. Gheorghe N. Rugină, *Începuturi feroviare pe pământ românesc. 1841-1881*, SNCFR, [București], [1994], pp. 180-185.

¹² D. Pop Marțian, *op. cit.*, pp. 308-309.

Lucrările la calea ferată au început în primăvara anului 1858 și au durat 2 ½ ani¹³. Deși de o lungime relativ redusă și construit pe un teren favorabil, drumul de fier nu a fost ușor de finalizat: personalul calificat și cele mai simple echipamente s-au dovedit mai scumpe și mai puțin satisfăcătoare decât estimaseră proiectanții; zonele mlăștinoase din apropiere de Dunăre au pus probleme la stabilizarea terasamentului, ca și diferența de nivel dintre platoul dobrogean și litoralul Mării Negre. Costul amenajării portului Constanța, cu diguri și docuri, a fost mai mare decât cel estimat, societatea fiind aproape de faliment¹⁴.

Desfășurarea lucrărilor la calea ferată Cernavodă – Constanța a îngrijorat afaceriștii și armatorii din Brăila și Galați, care se temeau de ruina prosperelor afaceri derulate prin porturile dunărene. Pe 1 august 1859, Charles Cunningham, viceconsulul britanic la Galați, trimitea superiorilor săi un raport privind efectele pe care construirea de drumuri de fier le va avea asupra comerțului Dunării de Jos. Experimentatul diplomat identifica două posibile urmări: 1) cerealele exportate prin porturile din amonte de Cernavodă aveau să urmeze drumul căii ferate, la fel ca și întreaga cantitate de cereale transportate la Galați și Brăila pe uscat; astfel, aproape jumătate din exportul total al Principatelor era „deturnat” către Cernavodă; 2). pe viitor, ambele rute comerciale, atât artera navigabilă a Dunării, cât și calea ferată Cernavodă – Constanța aveau să fie afectate de varianta transportării grânelor pe valea Savei, către portul Trieste¹⁵.

Pe 29 august 1859, baronul Bitter, comisarul Prusiei, a prezentat, în ședința CED, o scurtă moțiune în care își arăta îngrijorarea că lucrările începute la calea ferată puteau „exercita o anumită influență asupra situației comerțului și navigației prin gurile Dunării”. În urma moțiunii sale, inginerul șef Hartley și Fahrenholtz, de la serviciul contabil al instituției, au fost mandatați să realizeze o anchetă prealabilă, cu referiri la aspectele tehnice și financiare, care să servească

¹³ Memoriile unuia dintre frații ingineri în lucrarea Henry C. Barkley, *Between the Danube and the Black Sea or Five Years in Bulgaria*, J. Maurry, Londra, 1876.

¹⁴ Câteva detalii despre realizarea construcției la Const. Botez, Dem. Urma, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, Editura Sport-Turism, București, 1977, pp. 99-102; Anna Maria Diana, Georgeta Lungu, *Construirea și răscumpărarea liniei ferate Constanța – Cernavodă*, în „Pontica”, t. XX, 1987, pp. 267-273; Dumitru P. Ionescu, *Construirea și răscumpărarea liniei ferate Constanța-Cernavodă*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie <<A.D. Xenopol>>”, t. XXV, vol. 2, 1988, pp. 206-209; ing. Gh. N. Rugină, *op. cit.*, pp. 50-56; J. H. Jensen, G. Rosegger, *Transferring Technology to a Peripheral Economy: The Case of the Lower Danube Transport Development, 1856-1928*, în „Technology and Culture”, t. XIX, nr. 4, 1978, p. 683.

¹⁵ The National Archives of the United Kingdom, Public Record Office (PRO), Foreign Office (FO), Fond 78 (Turcia), Dosar 3215, nenumerotat, document din 1 decembrie 1859 (John Stokes către lordul John Russel).

drept bază de studiu pentru a analiza dacă drumul de fier era un concurent serios pentru calea navigabilă a fluviului¹⁶.

Raportul lui Hartley a fost finalizat pe 29 octombrie 1859, după ce inginerul s-a informat asupra stadiului lucrărilor, vizitând, împreună cu delegatul austriac Becke, la bordul navei austriece „Taurus”, porturile Cernavodă și Constanța. Punctele forte ale proiectului erau scurtarea distanței până la Constantinopol, în comparație cu varianta Sulina, cu 240 de mile, ca și relativa facilitate a operei tehnice: „singurele tăieturi necesare pe linie sunt cele de lângă Constanța, niciuna nedeșășind 30 de picioare în adâncime. Nu sunt nici tuneluri, nici poduri și, pe două treimi din parcursul căii ferate, șinele au putut fi puse pe nivelul natural al solului”. În privința portului maritim, Constanța era așezată pe o limbă de pământ care înainta în mare pe o distanță de trei sferturi de milă, în direcția sud-est. „Acest dig natural este aproape la același nivel ca și faleza, care la o înălțime de circa 100 de picioare deasupra nivelului mării înconjoară golful către sud-vestul orașului și apoi se îndreaptă spre sud pe o distanță de mai multe mile. Actualul port este astfel protejat de toate vânturile care bat dinspre sud către nord-est și este complet deschis față de cele de la nord-est către sud”. La momentul vizitei sale, la Constanța se lucra la amenajarea unui chei provizoriu și la construcția de ateliere și depozite, dar, cum afla de la coordonatorul lucrărilor, opera tehnică era departe de a fi încheiată. Concluzia lui Hartley era că, deși lucrările vor îmbunătăți portul, „ele sunt departe de a oferi comerțului acele facilități care singure pot face proiectul un concurent formidabil pentru comerțul de transport de la Dunărea de Jos”, căci avantajele naturale ale portului erau mai mici decât dezavantajele fizice ale poziției sale expuse¹⁷.

În privința competiției dintre calea navigabilă și linia ferată, Hartley făcea o analiză detaliată a provenienței principalului articol de export al Principatelor, cerealele. Astfel, era clar că grânele ajunse la Galați și în porturile din sudul Basarabiei, Reni și Ismail, aveau să urmeze calea în aval spre gurile Dunării, nu în amonte spre Cernavodă. Acestei cantități, estimate la 650.000 quarteri, i se mai adăuga un sfert de milion de quarteri, totalul transportat pe uscat la Brăila. După calculele sale, doar circa 500.000 de quarteri de grâne care ajungeau la Brăila – Galați din amonte de Cernavodă puteau lua drumul noii căii ferate, incomparabil mai puțin decât cantitățile ce ar fi continuat să ajungă în porturile europene pe calea navigabilă dunăreană. Cât despre producția de cereale din Oltenia și Bulgaria, destinația acestora depindea de ruta care îi garanta mai multă siguranță (ținând de costul asigurării), facilități de încărcare / descărcare mai bune și costuri de transport mai mici. Portul Constanța, așa cum era proiectat, nu era capabil să dezvolte un comerț intens, iar calea ferată,

¹⁶ Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați (DJANG), *Fond Comisia Europeană a Dunării (CED), Secțiunea Protocoale*, Dosar 8, f. 59 verso.

¹⁷ Raportul prezentat ca Anexa I la protocolul 109 al CED (9 noiembrie 1859) – *Ibidem*, f. 83-88; în traducere engleză ca anexă la raportul lui Stokes amintit mai sus – PRO, FO, Fond 78, Dosar 3215.

funcționând cu sistemul de a încărca la Cernavodă din silozuri și de a descărca la Constanța în vapoare, era limitat la un transport de 500.000 quarteri într-un sezon de lucru de 250 de zile. Fără a nega importanța căii terestre, arătând că „pretutindeni unde căile ferate au fost construite, ele au avut ca efect de a spori producția agricolă și industrială într-o proporție de 75 până la 350 la sută”, inginerul Hartley ajungea la concluzia că era necesar ca un braț al Dunării să fie amenajat pentru navigație, traficul fiind asigurat. Aceste argumente îl făceau pe inginerul-șef să propună continuarea lucrărilor „provizorii” de pe brațul Sulina, dar și să susțină necesitatea amenajării brațului Sf. Gheorghe, care ar oferi armatorilor prețuri mult mai bune decât soluția Sulina¹⁸. Desigur că, susținător al importanței continuării lucrărilor fluviale, Hartley nici nu putea ajunge la o altă concluzie, fapt pe care îl nota, cu suficientă ironie, și românul Pop Marțian: „Se înțelege că delegații vor fi avut și interes personal a rezolva chestiunea astfel; ca să poată face concluziunea că lucrările desfășurate, pentru cari fuseseră trimiși, nu sunt de prisos”¹⁹.

În același timp, al doilea raport comandat de CED a fost redactat de Fahrenholtz, care făcea aprecieri detaliate asupra cantităților și costurilor de transport pentru cerealele exportate prin diverse porturi ale Dunării Mijlocii și Inferioare, ca și asupra consecințelor pe care finalizarea căii ferate Cernavodă – Constanța le putea avea asupra comerțului cerealier dunărean. Deși nu a dispus de toate datele necesare, Fahrenholtz făcea analizele pe baza informațiilor relative la exporturile porturilor Brăila și Galați în anii 1855-1858.

An	Galați (quarteri)	Brăila (quarteri)
1855	896.300	1.221.000
1856	643.500	1.125.200
1857	471.900	846.800
1858	357.500	1.276.000
Medie	592.300	1.117.250

Din cantitățile ajunse la Brăila, un sfert ajungeau pe uscat, iar trei pătrimi pe barje cu aburi sau cu pânze plecate din porturile Munteniei și Olteniei. După deschiderea căii ferate, situația cerealelor exportate prin gurile Dunării ar fi următoarea:

Exportul mediu anual prin Galați	quarteri 600.000
----------------------------------	---------------------

¹⁸ Pentru o prezentare detaliată a acestor efecte, cf. și C. W. S. Hartley, *op. cit.*, I, p. 180.

¹⁹ D. Pop Marțian, *op. cit.*, p. 310; alte referiri la situația căii ferate în articolele contemporane ale aceluiași economist (*Societatea drumului de fier între Cernavodă și Chiustenge și Drumul de fier Cernavodă – Chiustenge*, în vol. *Opere economice*, pp. 311-313 și 317-319).

¼ din cantitățile exportate prin Brăila, adică cele ajunse în portul Țării Românești pe uscat	280.000
Cantitățile exportate prin Reni și Ismail	120.000
Total exporturilor prin gurile Dunării	1.000.000

Astfel, se putea estima că restul cantităților ajunse la Brăila aveau să urmeze drumul căii ferate de la Cernavodă, la fel ca și o mare parte din produsele Bulgariei și Dobrogei. Și prețurile erau relativ avantajoase, drumul de fier putându-se dovedi, considera Fahrenheitz, un real succes²⁰.

Rapoartele au fost prezentate în ședința CED din 9 noiembrie 1859, comisarii constatând că au toate datele necesare care să le permită să analizeze efectele construirii căii ferate asupra lucrărilor tehnice ale Comisiei. Opiniile au fost că la Sf. Gheorghe era nevoie de lucrări mai simple decât cele propuse de Comisia tehnică reunită la Paris în 1858; însă, cum nu s-a putut ajunge la un consens, delegații au hotărât să solicite guvernelor lor mandatul necesar pentru a lua o decizie definitivă asupra oportunității și a mijloacelor de a ameliora navigația gurilor Sf. Gheorghe²¹.

Cel mai vehement apărător al ideii continuării lucrărilor de la Sf. Gheorghe, John Stokes, reprezentantul englez, considera că ideea abandonării acestor amenajări era o gravă greșală. Într-un mesaj de la sfârșitul anului 1859, acesta prezenta superiorilor evoluția controversii. Astfel, Stokes considera că raportul lui Cunningham avea multe greșeli, în vreme ce cel al lui Hartley analiza problemele sobru și se baza pe calcule sigure. Cât despre aprecierile lui Fahrenheitz, ele aveau păcatul de a se fundamenta pe declarațiile interesate ale reprezentanților „Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour” (cum că tariful lor va fi extrem de moderat), ca și pe condițiile actuale de navigație de la gurile Dunării, înainte ca lucrările tehnice în desfășurare să își facă simțite rezultatele (deci să determine coborârea prețurilor și să crească siguranța la transportul cerealelor). Astfel, era greu de crezut că prețul calculat de Cunningham (numai 1 șiling / 3 pence pe quarter) putea fi oferit de calea ferată, în condițiile în care Hartley demonstrase că, pentru a asigura profitabilitatea afacerii, costul inițial trebuia să fie de 2 șilingi pe quarter, iar abia după ce se asigura transportul cantității de 500.000 quarteri cereale, prețul putea coborî la 1 șiling / 4 pence. Bazându-se pe aceste argumente, Stokes insista asupra necesității continuării lucrărilor de la Sf. Gheorghe, care ar fi asigurat condiții

²⁰ Raportul prezentat ca Anexa II la protocolul 109 al Comisiei Europene a Dunării (9 noiembrie 1859) – DJANG, *Ibidem*, *Fond CED. Secțiunea Protocoale*, Dosar 8, f. 89-92; în traducere engleză ca anexă la raportul lui Stokes amintit mai sus – PRO, FO, Fond 78, Dosar 3215.

²¹ DJANG, *Fond CED. Secțiunea Protocoale*, Dosar 8, f. 82.

tehnice și financiare foarte bune comerțului pe calea Dunării Maritime. Totuși, comisarul britanic recunoștea că „nu se poate nega că linia ferată Constanța poate exercita o influență importantă asupra veniturilor de la gurile fluviului. „Fiecare quarter de cereale transportat pe calea ferată scade veniturile obținute pe fluviu – iar când cantitatea care iese de pe fluviu scade, tot așa trebuie, pentru a păstra cuantumul veniturilor, să crească taxele, ceea ce va face ca și mai multe vase să se îndrepte către Constanța”. În concluzie, Stokes considera că era important ca la gurile Dunării să se adopte o soluție simplă și puțin costisitoare, astfel că solicita aprobarea Londrei să voteze pentru realizarea acelor lucrări care „în circumstanțele actuale par cel mai probabil să permită comerțului dunărean să concureze cu succes cu calea ferată”²², adică pentru lucrările de la Sf. Gheorghe.

Dacă temerile Foreign Office-ului erau alimentate de rapoartele lui Cunningham, cele ale altor cabinete își aveau originea în opinia delegaților Prusiei, Franței și Rusiei, care solicitau chiar amânarea lucrărilor de la Sulina „până când va fi posibil de a aprecia exact rezultatele produse prin deschiderea căii ferate de la Constanța la Cernavodă”. În martie 1860, Foreign Office-ul își informa comisarul că guvernul de la Paris sugera întreruperea lucrărilor de la Sulina și, în consecință, se dorea ca nici tariful să nu fie fixat până la estimarea efectelor deschiderii drumului de fier²³.

Stokes analiza circulara franceză într-un raport trimis, pe 20 aprilie 1860, lui Henry Lytton Bulwer, reprezentantul diplomatic britanic la Constantinopol. În memoriul său, Édouard Thouvenel, ministrul de Externe al Franței, insistă asupra influenței probabile care avea să fie exercitată asupra navigației dunărene de calea ferată, iar apoi făcea referiri la dificultățile cu care se pot găsi fonduri pentru lucrările de la Sf. Gheorghe și efectul pozitiv ce se va obține curând prin lucrările provizorii de la Sulina. Astfel, Franța propunea amânarea lucrărilor de la Sf. Gheorghe până când se vor vedea efectele construirii căii ferate. Delegatul britanic se întreba dacă este cu adevărat o propunere onestă sau un simplu pretext pentru a masca cu totul deschiderea brațului Sf. Gheorghe, considerând că niciodată drumul de fier nu putea lua locul „unei intrări libere și navigabile pe Dunăre”. Calea ferată, o inițiativă nouă, va avea dificultăți să devieze o cantitate considerabilă a comerțului dunărean, având nevoie de un port, cu toate facilitățile tehnice moderne, pentru construirea cărora mai era nevoie de timp. Dacă brațul central al Dunării rămânea singura rută navigabilă, calea ferată va reuși mult mai repede să atragă cerealele românești, deoarece Sulina nu va fi niciodată o cale navigabilă la fel de avantajoasă economic ca Sf. Gheorghe. Astfel, Stokes spera ca guvernul său să nu abandoneze varianta Sf. Gheorghe, căci el subliniase adesea faptul că guvernul francez nu avea nici un interes

²² PRO, FO, Fond 78, Dosar 3215, nenumerotat (documentul din 1 decembrie 1859); cf. și DJANG, *Fond CED. Secțiunea Delegatul Angliei*, Dosar 6, f. 171-175.

²³ *Ibidem*, Dosar 9, f. 95.

veritabil în chestiunea dunăreană și căuta să găsească soluția cea mai simplă pentru a scăpa de această problemă. Resursele financiare pentru acoperirea cheltuielilor de la gura sudică a fluviului se puteau procura ușor dacă: 1) tributul Principatelor era pus la dispoziție pentru lucrările de la Sf. Gheorghe; 2) fondurile obținute din taxele impuse navigației la bara Sulina aveau aceeași destinație; 3) lucrările de la Sf. Gheorghe erau cât mai simple și mai puțin costisitoare. La totalul de 120.000 ducăți, care se aduna din tribut și fondurile de la Sulina, se puteau adăuga banii obținuți din vânzarea sau închirierea de terenuri la gura Sf. Gheorghe²⁴.

Pe 7 septembrie 1860, delegatul francez a propus amânarea lucrărilor de la Sf. Gheorghe, până când se puteau aprecia exact rezultatele deschiderii căii ferate dobrogene. În același timp, Ed. Engelhardt a propus extinderea lucrărilor de la gura Sulina și realizarea pe acest braț a câtorva lucrări utile și puțin costisitoare. Comisarii Austriei, Prusiei, Rusiei și Sardiniei au fost de acord, iar cel al Turciei aștepta instrucțiunile guvernului otoman²⁵. Stokes, absent la această întâlnire, a fost chestionat în această privință la ședința CED din 15 noiembrie, răspunsul său fiind negativ²⁶.

Propunerea a fost înaintată și la nivel superior, astfel că, pe 5 octombrie 1860, consilierii de la Committee of Privy Council for Trade îi scriau lui Stokes că era „foarte probabil ca în eventualitatea realizării îmbunătățirilor propuse în portul Kustendjie [...], o mare parte a traficului Dunării mai jos de Cernavodă să fie trimisă către noua linie de comunicație”. Lorzii consimțeau că nu era oportun să se continue cu proiectele de la gura Sf. Gheorghe până nu se vor putea face aprecieri mai clare „asupra posibilității realizării cu succes a planului propus”²⁷.

În răspunsul din 23 noiembrie 1860, înainte de a se pronunța asupra situației de la gurile Dunării, Stokes se referea la situația căii ferate și a portului Constanța, pe care o cunoștea personal, după ce participase la inaugurarea liniei ferate, pe 4 octombrie. Construcția era într-o stare incompletă, stațiile nu fuseseră finalizate, iar la Cernavodă numai două silozuri erau acoperite. Nici situația financiară a consorțiului nu era grozavă, după ce cu cheltuieli de 250.000 lire sterline se realizase numai o cale ferată neterminată, fără stații sau silozuri funcționale. Investiția nu se putea încheia cu 300.000 lire sterline, mai ales că la Constanța mai era mult de lucru; astfel, afacerea nu era pe cât de profitabilă se crezuse și putea concura doar cu mari sacrificii cu comerțul de la gura Sf. Gheorghe, căci era greu să schimbi un trafic comercial bine înrădăcinat într-o rută naturală. Delegatul britanic estima că linia ferată putea atrage a zecea parte din grânele exportate de Principate, însă că îmbunătățirea gurii Sulina putea

²⁴ *Ibidem*, Dosar 1, f. 102-104.

²⁵ *Ibidem*, Secțiunea Protocoale, Dosar 8, f. 146.

²⁶ Biblioteca DJANG, La Commission Européenne du Danube, *Protocoles*, protocolul nr. 120, 15 noiembrie 1860.

²⁷ DJANG, *Fond CED. Secțiunea Delegatul Angliei*, Dosar 9, f. 134.

scădea și mai mult această cantitate. Ca să nu mai vorbim de lucrările de la Sf. Gheorghe, a căror utilitate Stokes o propovăduia din nou, de această dată cu bani din aceleași surse: câștigurile de la Sulina, tributul Principatelor înaintat de Poartă pentru lucrările Comisiei și concesionarea de loturi de pământ la Sf. Gheorghe²⁸.

Însă soluția Sf. Gheorghe era deja complet compromisă, iar Stokes a trebuit treptat să renunțe la ea. Avansul lucrărilor de la Sulina și succesul obținut de inginerul Hartley prin soluția tehnică pe care a impus-o făceau ca tot mai mulți comisari din CED să susțină amânarea pe termen indefinit a lucrărilor de pe brațul Sf. Gheorghe. Delegatul Marii Britanii nu împărtășea acest punct de vedere, John Stokes, cu asentimentul inginerului Hartley, considerând că rezultatele de la Sulina arătau tocmai utilitatea îmbunătățirii navigației prin construcția de diguri, soluție care putea fi lesne impusă și la Sf. Gheorghe. Trebuind „să lupte în această bătălie de unul sigur”²⁹, Stokes îi acuza pe comisarii Franței, Rusiei și Prusiei că acoperiseră „motivațiile politice cu argumente tehnice” pentru a demonstra superioritatea brațului Sulina și că aceștia nu doriseră să ofere „perspectiva ca Europa să beneficieze de avantajele Tratatului de la Paris”³⁰. Comisarul englez a primit puțin sprijin de la Foreign Office, care, în ianuarie 1861, a refuzat în mod formal să susțină cererea reprezentantului său în CED de a se solicita Porții mijloacele financiare pentru amenajarea gurii Sf. Gheorghe. În cele din urmă, la 13 mai 1861, Stokes a acceptat amânarea lucrărilor de pe brațul sudic, afirmând că nu părea oportun de a se solicita Sublinei Porții noi sacrificii pecuniare. Totuși, el își rezerva dreptul de a reveni, la momentul potrivit, de comun acord cu alte puteri, asupra chestiunii ameliorării acestui important braț al Dunării³¹.

Cât despre situația căii ferate, ea nu s-a dovedit reușita economică așteptată de capitaliștii britanici. O explicație era oferită de economistul D. Pop Marțian: deși cheltuielile pentru transportul de la Cernavodă la Constanța erau cu 5 lei pe tona de produse mai mici decât cele pe Dunăre, via Sulina, calea ferată era mai puțin profitabilă prin marile costuri pentru transbordarea dublă, la Cernavodă și la Constanța, ca și din cauza faptului că instalațiile portuare erau încă nefavorabile unor operații economice de anvergură³². În plus, nici șansa investitorilor nu a fost una foarte mare, condițiile climaterice fiindu-le cu totul defavorabile³³. În 1863, John Stokes raporta la Foreign Office că în toamna lui

²⁸ *Ibidem*, Dosar 7, f. 22-23.

²⁹ C. W. S. Hartley, *op. cit.*, I, p. 176.

³⁰ Șt. Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării*, pp. 70-71.

³¹ Biblioteca DJGAN, La Commission Européenne du Danube, *Protocoles*, protocolul nr. 128, 13 mai 1861.

³² Apud C. I. Băicoianu, *op. cit.*, p. 351; D. P. Ionescu, *op. cit.*, pp. 209-210.

³³ Furtuni puternice din 1862 și 1863 au avariat lucrările din portul Constanța și au inundat linia lângă Dunăre, iar recoltele proaste din 1865 și 1866 au pus capăt speranțelor de câștig – J. H. Jensen, G. Rosegger, *Transferring Technology to a Peripheral Economy*, p. 684.

1861 molul de protecție al portului Constanța, construit înspre mare până la o lungime de 240 de yarzi, fusese spulberat de o furtună, astfel că, în primăvara anului 1863, avea o întindere de numai 220 yarzi³⁴. Cu toate neajunsurile investiției, „unii exportatori, cărora societatea engleză le-a acordat cele mai mari avantajii tarifare, în speranța de a atrage în felul acesta întregul trafic gălățean și în special brăilean, au realizat mari averi, datorită întreprinderii engleze”³⁵.

Delegatul britanic în CED a mai făcut câteva încercări de a readuce în actualitate problema amenajării brațului Sf. Gheorghe. În 1862, după eșecul căii ferate Cernavodă – Constanța, ofițerul britanic i-a cerut lui Hartley să facă noi estimări asupra costurilor, bazându-se pe experiența câștigată la Sulina. Cum lucrările ar fi însumat doar 300.000 de lire, în anii următori Stokes a încercat să găsească fondurile necesare, antrenându-i și pe comercianții de la Brăila, Galați sau Ismail. Propunerile au fost iarăși îngropate de opoziția baronului d’Offenberg și a lui Omer-Pașa, delegații otoman și rus, deoarece Rusia, considera Stokes, „se opusese de la început, în mod foarte natural, celei mai bune modalități a deschiderii Dunării pe criterii politice, însă ea nu s-a aventurat să susțină aceste lucruri pe față. Prin urmare întotdeauna s-a ascuns în spatele unor pretexte tehnice și financiare pentru a nu face nimic”³⁶. În acest caz, pretextul era refuzul Turciei de a finanța sau de a găsi împrumuturi pentru finanțarea lucrărilor de la Sf. Gheorghe. În septembrie, Foreign Office-ul, ținând mai mult cont de competența lui Hartley decât o făcuse cu patru ani mai înainte, regreta că propunerea nu fusese acceptată de unele puteri, afirmând totuși că deocamdată trebuia lăsată la o parte. În final, toți cei interesați erau informați de subsecretarul de stat Hammond că „era nepotrivit să se discute mai departe dacă trebuie să se desfășoare lucrări pentru îmbunătățirea gurii Sf. Gheorghe a Dunării”, deoarece acestea necesitau aprobarea tuturor puterilor și o sumă considerabilă de bani pentru care guvernul Majestații Sale nu dorea să își asume responsabilitatea. Cabinetul britanic considera mai util ca guvernele interesate să se concentreze în a da stabilitate lucrărilor temporare de la Sulina³⁷.

Se încheia astfel, la Dunărea de Jos, prima rundă în competiția dintre modul tradițional de comunicație, transportul pe apă, și intrusul adus de tehnologia modernă – calea ferată, dar și în întrecerea dintre o inițiativă oficială coordonată de o instituție publică internațională (CED) și o investiție a unui consorțiu privat (Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour Co.), ambele încercând să transfere și să adopte tehnologia occidentală într-o regiune înapoiată. Competiția dintre cele două planuri de a atrage cerealele românești în circuitul economic european pleca însă de la realități complet diferite și s-au lovit de probleme extrem de deosebite. Comisia Europeană a Dunării se bucura de sprijinul direct al marilor puteri, iar faptul că instituția era condusă de delegatul

³⁴ DJGAN, *Fond CED, Secțiunea Delegatul Angliei*, Dosar 7, f. 119-120.

³⁵ C. I. Băicoianu, *op. cit.*, p. 353.

³⁶ *Apud* C. W. S. Hartley, *op. cit.*, I, p. 145.

³⁷ *Ibidem*.

otoman a ușurat foarte mult relațiile cu autoritățile locale și guvernul de la Constantinopol; pe de altă parte, compania privată nu se putea bucura decât de puțin ajutor din partea acestor autorități, de bunăvoința cărora erau complet dependenți. Pe de altă parte, întreaga infrastructură comercială și financiară din Principate era orientată către gurile Dunării cu mult înainte de începerea vreuniei dintre cele două investiții; astfel, Comisia a profitat de aceste lucruri, iar negustorii și armatorii din porturile dunărene nu au trebuit să își schimbe practicile comerciale; pe partea cealaltă, facilitățile de depozitare și manevrare a mărfurilor promise de consorțiul britanic, extrem de moderne, erau prea avansate pentru antreprenorii oarecum tradiționaliști și puțin dispuși să își asume riscul implicării în necunoscut. Existau apoi diferențe mari între cele două abordări tehnice, ținând în primul rând de posibilitatea reușitei lor: construcția de diguri și îmbunătățirea navigabilității unui curs fluvial erau proiecte perfect realizate având în vedere resursele umane, tehnice și financiare existente la gurile Dunării și accesibile unei instituții internaționale; prin contrast, construcția și operarea unei căii ferate implica o adevărată revoluție tehnologică și comercială. „Ca o insulă de tehnologie modernă într-un mediu altfel indiferent și ostil, consorțiul nu a putut realiza această revoluție”. Nu în ultimul rând, între cele două proiecte a fost o doză diferită de hazard: dacă Hartley a beneficiat și de multă șansă, reușind să obțină un succes rapid cu o soluție tehnică suficient de ieftină, pentru frații Barklay ghinionul a fost, cum menționam mai sus, foarte mare³⁸.

Oricum, presiunea pe care inițiativa construirii căii ferate Cernavodă – Constanța a pus-o asupra operei tehnice a CED a produs schimbări importante în geografia și economia gurilor Dunării. Dincolo de renunțarea la lucrările mai durabile și mai avantajoase de la Sf. Gheorghe în favoarea definitivării celor mai ieftine și mai facile de la Sulina, proiectul feroviar al capitaliștilor englezi a activizat casele comerciale din Brăila și Galați, care, pe de o parte, au pus presiune pe CED și au solicitat îmbunătățiri și facilități portuare moderne și, pe de alta, au înțeles necesitatea de a investi în consolidarea afacerilor pe care le derulau. Competiția dintre calea ferată și navigația fluvială era câștigată de cea din urmă, însă victoria fusese obținută prin adoptarea unei soluții discutabile, care pe termen mediu și lung s-a dovedit deficitară din punct de vedere tehnic și economic.

³⁸ Explicații largi asupra acestor discuții în excelente articole ale lui J. H. Jensen și G. Rosegger.