

## COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII ȘI CONSULATELE STRĂINE DIN BRĂILA ȘI GALAȚI (1919-1940)

Cristian CONSTANTIN\*

### THE EUROPEAN COMMISSION OF THE DANUBE AND FOREIGN CONSULATES OF BRAILA AND GALATI (1919-1940)

**Abstract.** *This study aims at synthesizing the multitude of political, economic and juridical relationships that gravitated around the maritime Danube between 1919 and 1940. The question of the foreign consulates from the area of the Lower Danube has been treated insufficiently in the Romanian historiography. The mouths of the Danube became Romanian territory in 1878 and this was a great advantage for Romania, but also a serious threat for its national sovereignty.*

**Keywords:** *European Commission of the Danube, foreign consulates, Braila, Galati, Lower Danube.*

**Rezumat.** *Acest studiu are ca scop sintetizarea multitudinii relațiilor politice, economice și juridice care gravitau în jurul Dunării maritime între 1919 și 1940. Chestiunea consulatelor străine de la gurile Dunării a fost tratată extrem de puțin în istoriografia românească. Gurile Dunării au devenit teritoriu românesc în 1878 și acest lucru a fost un mare avantaj pentru România, dar, de asemenea, o amenințare serioasă pentru suveranitatea națională.*

**Cuvinte cheie:** *Comisia Europeană a Dunării, consulate străine, Brăila, Galați, Dunărea de Jos.*

---

\* Independent Research, constantin.p.cristian@gmail.com

Războiul Crimeii (1853-1856) a constituit pentru români instituționalizarea „Chestiunii Orientale” la gurile Dunării. Statul român modern a resimțit pe deplin „binefacerile” înființării în 1856, la început doar pentru o perioadă de doi ani, a Comisiei Europene a Dunării (CED), o instituție supranațională care a vegheat pentru trei sferturi de secol, din Galați, la desfășurarea oricărei activități pe sectorul maritim al Dunării. Deciziile importante au fost luate de fiecare dată în negocieri internaționale purtate departe de locul cu pricina<sup>1</sup>. De la afirmarea intereselor Austriei și Rusiei pentru gurile Dunării și creșterea nevoilor comerciale ale statelor care treceau la acea vreme de la revoluțiile liberale la cele industriale, porturile Brăila și Galați au constituit un câmp de bătălie, un front deschis pentru luptele economice și interesele „marilor puteri”<sup>2</sup>. În lupta cu apa, dar și cu nevoile economice, state precum: Anglia, Franța, Prusia (ulterior Germania) sau Piemontul (ulterior Italia) au văzut în neexperimentatele din punct de vedere politic, diplomatic și național, Principate Române un pământ al făgăduinței și prosperității financiare pentru ele și cetățenii lor. Dar nu neapărat și pentru locuitorii micilor state care deveneau indirect colonii ale mai marilor exploatare. Dacă pentru realizarea intereselor economice britanice în coloniile de peste Atlantic a fost înființată *Compania Indiilor Orientale*, în 1600, pentru apărarea gurilor Dunării a fost înființată un alt fel de companie, cu capital multinațional, *Comisia Europeană a Dunării*. Din 1856, CED a avut rolul de lucra în slujba societăților franceze, britanice sau italiene, care transportau cereale și cherestea pentru piețele statele lor (s.n.). În acest context, politico-diplomatico-economic, și-au făcut apariția permanent și s-a mărit numărul consulilor străini atașați în cele două porturi<sup>3</sup>.

În 1856, CED a fost formată din cele șapte mari puteri, iar după primul război mondial din cadrul acestui organism au făcut parte patru state - România, Anglia, Franța și Italia – care au preluat frâiele unei comisii care a avut drept atribuții oficiale teritoriul fluvial de la Sulina și

---

<sup>1</sup> Stanciu, 2002, 321-325.

<sup>2</sup> „Marile puteri” a fost sintagma care pentru Țările Române a denumit, în secolele al XIX-lea și prima jumătate a veacului al XX-lea, grupul de state care au garantat și s-au implicat direct în existența unui stat la gurile Dunării. Rolul acestui stat a fost acela de a fi un tampon între interesele Rusiei și Austriei, moștenitoare ale supremației balcanice a otomanilor.

<sup>3</sup> Primele „consulate” străine și-au făcut apariția la Galați după Pacea de la Kuciuk-Kainargi, din 1774. La începutul veacului al XIX-lea apar cele engleze și franceze. În cazul Brăilei, primii atașați diplomatici străini își stabilesc sediul după Tratatul de la Adrianopol, semnat în 1829; Constantin, 2012, 197-215.

până în amonte de Galați sau cum se interpreta Tratatul de la Londra, din 1883, până la Brăila<sup>4</sup>. Pe tronsonul Ulm – Brăila jurisdicția aparținea unei noi comisii, *Comisia Internațională a Dunării*. Toate statele componente ale CED, după prima conflagrație mondială, au fost învingătoare în acest război și, toate în afara României, au fost parte semnatară a tuturor comisiilor de pace de la Versailles, în anii 1919-1920. Au fost văduvite de șansa de a participa la deciziile din cadrul acestei comisii Rusia, în prag de sovietizare, Germania, marea vinovată a primului război mondial, și muribundul Imperiu Otoman<sup>5</sup>.

**Tabelul 1**  
**Statistica intrării vaselor pe Dunăre prin bara Sulina în anul 1924**  
**[15]**

<b>Drapel</b>	<b>Număr</b>	<b>Total tonaj</b>
URSS	----	----
Marea Britanie	126	255.729
Italia	136	242.541
Germania	41	93.533
România	55	107.048
Bulgaria	2	2.474
Ungaria	14	42.648
Iugoslavia	11	17.838
Grecia	233	288.465
Turcia	7	938

Noul context mondial punea cele trei puteri și statul care își dorea suveranitatea asupra teritoriului, care de fapt era situat în interiorul propriei țări, în situația de a-și disputa pe tărâm diplomatic doleanțele. Întregul sector administrat de CED a fost practic situat, în perioada interbelică, pe teritoriul României, dar acest aspect nu a împiedicat politica economică franco-britanică să facă rabat de la propriile interese. Noua conjunctură situa România *de jure* în poziția de aliată cu drepturi depline a CED. *De facto*, însă, Anglia, Franța și Italia o plasau, datorită forței lor economice și politice, în postura unei colonii. Termenul nu trebuie să pară nici pe departe dur, ci constituie o realitate atestată de modul de exploatare a resurselor României căutate de piața celor trei state. Pentru celelalte trei parteneri ale României de la CED, cerealele,

<sup>4</sup> Focas, 1987, 369–370; Ardeleanu, 2008, 413-433.

<sup>5</sup> Stanciu, 2002, 321-333.

cheresteaua și, mai nou, petrolul constituiau puncte esențiale de controlat. Cu toate că producția românească de cereale era în declin, cheresteaua exportată prin Galați se menținea la un nivel mediu, iar petrolul începea să fie un punct de reper pentru comerțul românesc, mai ales în deceniul al IV-lea, interesele economice străine nu au deviat de la dorința controlului gurilor Dunării de către cele trei mari puteri europene<sup>6</sup>.

În situația excluderii statelor germane și a Rusiei de la Dunărea maritimă, comerțul României și-a îndreptat atenția către societățile internaționale existente în cele mai importante porturi ale sale. Printre aceste porturi s-au situat și orașele Brăila și Galați, strâns legate de existența în vecinătatea lor a celui mai important fluviu european. Firmele internaționale de transport și achiziții au simțit nevoia unor reglementări legale care să le favorizeze accesul la resursele găsite în cele două porturi. În acest sens, CED a lucrat pentru reglementarea și apărarea intereselor statelor proprii. În 1927, situația CED a atins un punct semnificativ al existenței sale din cauza neputinței achitării creditelor realizate pentru funcționarea comisiei și a efectuării lucrărilor de întreținere a șenalului navigabil la bara Sulina. Pentru corectarea situației deficitare, delegații CED, fără consultarea părții române, se pun de acord pentru angajarea unor împrumuturi. Discuțiile care au urmat între Carlo Rosseti<sup>7</sup> și C. Conțescu<sup>8</sup> sunt edificatoare pentru cele afirmate de noi mai sus. Argumentul lui Rosseti, în apărarea deciziilor luate, a fost: „procedura întrebuițată a fost, poate greșită, dar că nu putem să lăsăm Comisiunea la poarta falimentului, cei mai mulți dintre creditorii amenințând cu protestarea polițelor...”<sup>9</sup>. În replică Conțescu a dat dovadă de orice lipsă de diplomatie, dar cu toate acestea argumentul său a fost plin de adevăr și fără orice lipsă de prefăcătorie asupra necunoașterii situației reale, care a condus la cele făcute de către ceilalți trei delegați: „încântat de această eventualitate, dar că aceste amenințări nu mă impresionează câtuși de

---

<sup>6</sup> În timpul tratativelor de pace de la Paris din 1919-1920, s-au afirmat trei state europene ca „moștenitoare” ale puterii decizionale ale fostelor imperii declarate învinse și destrămate după Primul Război Mondial. Astfel, Imperiul Britanic, Franța și Italia au fost pentru Europa reperul și garantul noului sistem internațional generat de Sistemul de Pace de la Versailles.

<sup>7</sup> Delegatul Italiei la CED și cel care împreună cu V. de Lacroix (Franța) și J. Baldwin (Anglia) s-au pus de acord pentru mărirea împrumutului de la 3,5 milioane de franci francezi la 7 milioane, fără a respecta regulamentele de funcționare a CED; Stanciu, 2002, 321-333.

<sup>8</sup> Delegatul României la CED între anii 1919-1939.

<sup>9</sup> A.N. S.J. GL., fond *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României*, dos. 134/1927, f. 55.

puțin, creditorii noștri fiind aceeași vampiri obișnuiți - agenți consulari italieni, francezi și englezi care fac pe mijlocitorii de mărfuri la Sulina - și care nu riscă ușor a pierde un client așa prodigios ca Comisiunea Europeană...<sup>10</sup>” La acestea se adaugă, datorită studiilor noastre, și cu siguranță Conțescu știa acest lucru, și situația similară a consulilor din porturile Brăila și Galați, care erau parte componentă a acelorași societăți care își desfășurau activitatea și la Sulina. Am redat mai întâi o situație din 1927 pentru a se putea vedea clar contextul, cunoscut și de contemporani, în care se afla comerțul pe Dunăre și strânsa și directa funcționare a CED pentru apărarea intereselor celor trei state, care alături de România compuneau această comisie. Care au fost cauzele care au condus la această situație? Printre atribuțiile CED a fost, pe toată perioada existenței comisiei, efectuarea de lucrări pentru întreținerea șenalului navigabil. Costurile erau achitate din bugetul comisiei, la care contribuia fiecare stat membru în parte. Pentru găsirea fondurilor se apela rapid la credite în băncile străine care erau garantate de guvernele statelor membre.

Problemele României au început încă de la Conferința Internațională a Dunării (1920-1921), de la Paris, unde delegația României a fost condusă de Toma Stelian și începând cu a doua sesiune de către Constantin Conțescu. Delegații români au cerut desființarea Comisiei Europene a Dunării și trecerea competențelor ei puterii teritoriale. Cu toate încercările de menținere a ideilor sale în fața comisiei, România a trebuit să semneze Convenția, care stabilea Statutul Dunării (înainte semnase un „Protocol interpretativ” cu ceilalți trei membri ai CED)<sup>11</sup>. Protocolul a stabilit drepturile de suveranitate pe sectorul maritim al Dunării, iar CED urma să renunțe a-și exercita jurisdicția pe sectorul Galați-Brăila și în celelalte porturi românești. România considera că cele 14 puncte ale declarației lui W. Wilson se aplică și-n cazul suveranității sale asupra porturilor și Dunării. În acest sens, a aplicat la concedarea unor prerogative ale suveranității sale către CED, nu către statele care compuneau comisia, pe baza unor convenții internaționale ce au avut rolul, în baza dreptului internațional, la tranzit, comerț și navigație libere pe Dunăre<sup>12</sup>. Toate aceste idei promovate de către români au venit pe fundalul dreptului la autodeterminare, dar și în condițiile în care Europa

---

<sup>10</sup> A.N. S.J. GL., fond *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României*, dos. 134/1927, f. 55.

<sup>11</sup> Stanciu, 2002, 333.

<sup>12</sup> România a crezut că se poate impune în fața marilor puteri respectând noile idei care cuprinseseră lumea după război, vezi Stanciu, 2002, 333.

de după primul război mondial dorea să-și refacă titlul de primă putere mondială, pierdut în dauna SUA. Noile condiții impuse de refacerea economiilor internaționale și instabilitatea politică a statelor din partea orientală a Europei au impus atât CED, cât și statelor care o compuneau, să aplice tactici care nu țineau, nici pe departe, de noua „legislație” internațională a ideilor wilsoniene (s.n.).

Nevoia acută de materie primă și alimente de pe piața occidentală a impus celor trei state membre, alături de România, să treacă la practici neortodoxe și tipice perioadei imperialiste. Cu toate că se afirmă că CED nu a găsit creditele necesare pentru efectuarea lucrărilor pe șenalul navigabil și nu a putut garanta traficul comercial, măcar la nivelul antebelic, atunci cum se interpretează deschiderea de societăți de navigație și comerț cu cereale, și nu numai, ale statelor componente ale CED? Cum poate fi interpretată decizia Franței de a da pe mâna viceconsulilor din Brăila *Société Française de Navigation Danubienne* (SFND), fondată după război la Paris, care dispunea de un sediu secundar și o direcțiune la Brăila? Capitalul societății a fost de 5.000.000 de franci francezi, era dotată la sfârșitul perioadei interbelice cu: 13 remorhere, 16 tancuri și 53 de șleपुरi<sup>13</sup>. Familiile Boscoff și Vuccino, conducătorii SFND, au controlat o parte semnificativă din comerțul cu cereale pe Dunăre, în contextul în care doar potențialul agricol românesc se dublase. La acestea se adaugă numeroasele sucursale ale societăților controlate de atașatii diplomatici străini: italieni, englezi, greci, olandezi, norvegieni sau germani din Brăila. Așa se poate explica și tendința de a continua să fie considerată drept graniță a prerogativelor CED zona din amonte de Brăila, prevăzută de Tratatul de la Londra din 1883<sup>14</sup>. Trebuie menționat faptul că cea mai mare parte dintre tranzacțiile economice ale membrilor CED, din perioada interbelică, în afară de România, se realizau prin portul Brăila și erau supervizate de către firmele reprezentanților diplomatici ai acestora, subalterni ai celor din Galați, care de multe ori au îndeplinit și funcția de membri supleanți la CED (s.n.). Cu toate acestea, comerțul românesc cu cereale de pe piața britanică făcea cu greu față produselor importate de pe continentul american<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> *Municipiul Brăila a XXI-a Adunarea Generală a uniunii orașelor din România. 29, 30 și 31 octombrie 1937, 1937, 58.*

<sup>14</sup> Tratatul de la Londra din 1883 presupunea mărirea jurisdicției CED până la Brăila, principalul port al exportului românesc. În perioada interbelică, marile puteri doreau continuarea stării de fapt de dinaintea primei conflagrații mondiale, în ceea ce privește exploatarea de către ele a acestui spațiu economic; Ardeleanu, 2008, 413-433.

<sup>15</sup> Stanciu, 2002, 333.

În noua conjunctură politico-economică, marile puteri au acuzat România de faptul că împiedică instituția să-și îndeplinească atribuțiile oferite de tratatele internaționale, care prevedeau întreținerea de către CED a șenalului navigabil și efectuarea lucrărilor tehnice necesare, costisitoare, și care, în noul context al importurilor din America de Nord nu își mai găseau rostul. Astfel, CED ar fi început să lucreze în folosul micilor state, care ar fi beneficiat de pe seama lucrărilor tehnice și a unor taxe acceptabile, iar lucrul acesta nu ar fi fost pe placul celor trei mari puteri europene. Dorința Angliei, Franței și Italiei de a controla întregul sector maritim al Dunării a condus Guvernul României și pe cele trei la arbitrajul instituțiilor internaționale abilitate pentru judecarea acestor spețe. Au fost judecate de către Societatea Națiunilor și Curtea Permanentă de Justiție Internațională de la Haga teritoriile asupra cărora se aplică jurisdicția CED<sup>16</sup>. În continuare, atribuțiile CED s-au întins de la Sulina până în amonte de Brăila.

În 1927, legăturile dintre Corpul Consular din Galați și CED au fost prevăzute de către „Reglementările Corpului Consular din Galați”. Atunci când vizita unei nave de război îi este anunțată consulului acesta avea obligația să informeze CED de data și ora de sosire la Sulina și putea cere un pilot, pentru deplasarea navei pe traseul greoi al brațului Sulina. Aveau obligația să informeze pe căpitanul portului Galați pentru a-i cere să i se asigure navei un loc în rada portului și la nevoie un pilot pentru andocare. Consulul putea solicita decanului Corpului Consular o listă a autorităților cu care se obișnuia să se viziteze la asemenea ocazii<sup>17</sup>. După trecerea crizei economice și redresarea traficului la Dunărea de Jos, atât CED cât și statele reprezentate în porturile Brăila și Galați s-au confruntat cu expansiunea fascistă și cu interesele Germaniei naziste. Consulii Angliei, Franței și Italiei au preluat mare parte din atribuțiile existenței CED, fiind practic permanenți la Galați, ocupând funcția de delegați supleanți. Doar în cazuri de discuții și conferințe internaționale participau delegații marilor puteri membre la CED.

Spre exemplu, în anul 1932, delegații celor patru state membre ale CED au fost: C. Coșescu (România), J. Baldwin (Marea Britanie), C. Rosetti (Italia) și O. Laporte (Franța). Pentru buna funcționare a organismului european, care se îngrijea de traficul pe sectorul Dunării maritime, au existat și delegați supleanți. În acest timp, cei patru supleanți au fost: E. Bonachi (România), T.B. Wildman (Marea Britanie), G.

---

<sup>16</sup> Stanciu, 2002, 333.

<sup>17</sup> A.N. S.J. GL., fond *Consulatul Portugaliei la Galați*, dos. 28/1927, f. 20-22.

Batista Dolfini (Italia) și G. Mouille (Franța). Conducerea CED era asigurată de către secretarul general, F. Rey<sup>18</sup>. T.B. Wildman, Batista Dolfini și G. Mouille dețineau la acea oră și funcțiile de consuli ai țărilor lor la Galați. Eugen Bonachi a fost prim președinte al Curții de Apel din Galați. Funcția de consul presupunea apărarea intereselor propriilor cetățeni, dar atribuțiile de la CED nu țineau de apartenența la vreun stat, ci de respectarea legislației internaționale în baza căreia funcționa Comisia. În postura dublă de atașați diplomatici la consulatele străine din Galați, dar și de delegați supleanți la CED, cei trei puteau dirija deciziile CED în funcție de propriile interese. Propriile interese erau, de cele mai multe, cele ale agențiilor navale și comerciale aparținând statelor lor (s.n.).

Cele mai frecvente divergențe apăreau în încasarea taxei de tranzit a barei Sulina, impusă de CED. Un caz interesant a fost cel al barjei *Ville de Toulon*. Aceasta a intrat pe Dunăre efectuând un transport de cereale din nordul Basarabiei (portul Bugaz) și până la Brăila, pentru a fi transbordate pe vase maritime, în lipsa unor astfel de vase în portul basarabean. La întoarcere, șlepul a ieșit din Dunăre pe brațul Sfântul Gheorghe pentru a nu fi nevoit să plătească taxele impuse de CED, deși mărfurile oricum ar fi ieșit pe vasele maritime prin brațul Sulina, administrat și de a cărui îngrijire se ocupa CED<sup>19</sup>. La sfârșitul anilor '30, devenise o modă ca astfel de lucruri să se petreacă în timpul războiului economic dintre cele trei puteri de la CED și expansiunea Germaniei naziste, asistată de către flota elenă de la Dunărea maritimă. Responsabili la CED în acea perioadă<sup>20</sup> au fost: Gaston Mouille (delegat supleant al Franței la CED și consul la Galați), Cyril Herbert Marriott (supleant la CED și consul al Marii Britanii la Galați), Amedeo Mammalella (supleant la CED și consul al Italiei la Galați), Eugen Bonachi (supleantul României la CED și prim președinte al Curții de Apel Galați) și girantul secretariatului general, Etienne Thilly. În asemenea cazuri, de fentare a legislației Comisiei, s-au înscris multe dintre societățile comerciale și de navigație care nu au dorit să intre în jocul celor de la CED, care majoraseră enorm taxele față de perioada antebelică, de șapte ori în 1919<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Stanciu, 2002, anexa XIII.

<sup>19</sup> A.N. S.J. GL, fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*, dos. 319, f. 129; Tuluș, 2005, 232.

<sup>20</sup> Volbură, 1938, *Comerț*, 41.

<sup>21</sup> Stanciu, 2002, 271-333.



**Tabelul 2**  
**Societăți de navigație și comerciale aparținând personalului consular**  
**din Brăila, decembrie 1936 [1]**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Denumirea de întreprindere</b>	<b>Natura întreprinderilor</b>	<b>Statul reprezentat de proprietar</b>	<b>Nr. de salariați</b>
1.	Watson și Youell	navigație	Marea Britanie	14
2.	S.F.N.D.	navigație	Franța	54+29
3.	Alfred Mendl	navigație	Norvegia/Suedia/Belgia	3
4.	George Besi Fii S. A.	navigație	Germania	7
5.	Gattorno	navigație	Italia	26
6.	Theodoridi S. A. R.	navigație	Polonia	3
7.	Forestina - Mendl	armator	Norvegia/Suedia/Belgia	6
8.	G.S.F. Grupper	societate diverse	Panama	26
9.	Societatea de navigație cehoslovacă	societate	Cehoslovacia	3

**Tabelul 3**  
**Mișcarea vaselor maritime ieșite în portul Brăila, după statistica**  
**Inspectoratului General al Navigației și al Docurilor [9]**

<b>Anii</b>	<b>Încărcate</b>	<b>Deșerte</b>	<b>Total</b>	<b>Totalul încărcăturilor tone</b>
<b>1911</b>	665	56	721	1614591
<b>1912</b>	388	67	455	904170
<b>1913</b>	429	54	483	1011266
<b>1920</b>	310	74	384	922970
<b>1921</b>	449	85	534	940225
<b>1922</b>	401	81	482	701319
<b>1923</b>	452	44	496	986958
<b>1924</b>	408	57	465	762859
<b>1925</b>	423	40	463	950038
<b>1926</b>	557	23	580	1261549
<b>1927</b>	419	30	449	914024

<b>1928</b>	241	23	264	375298
<b>1929</b>	397	30	427	1414559
<b>1930</b>	639	29	668	1633361
<b>1931</b>	519	31	550	1552798
<b>1932</b>	397	24	421	1110585
<b>1933</b>	392	58	450	1340937
<b>1934</b>	277	27	304	758195
<b>1935</b>	212	24	236	539151
<b>1936</b>	418	59	477	1358406
<b>1937</b>	372	53	425	1085540
<b>1938</b>	231	75	306	783172

**Tabelul 4**  
**Comerțul exterior al portului Brăila după statisticile vamale**  
**și ale camerei de comerț, importuri vamale [9]**

<b>Anii</b>	<b>Total în tone</b>	<b>%</b>	<b>Total general în România (tone)</b>
<b>1911</b>	200118	20	986300
<b>1912</b>	176770	15	1213957
<b>1913</b>	192245	14	1374116
<b>1920</b>	30747	10	304485
<b>1921</b>	66379	11	615451
<b>1922</b>	34430	6	583668
<b>1923</b>	30866	4	699124
<b>1924</b>	45140	5	825754
<b>1925</b>	40600	4	899925
<b>1926</b>	32500	4	917714
<b>1927</b>	51990	5	990096
<b>1928</b>	52628	5	952808
<b>1929</b>	71877	7	101992
<b>1930</b>	75623	10	805233
<b>1931</b>	89396	16	560365
<b>1932</b>	123903	27	449980
<b>1933</b>	188417	40	466962
<b>1934</b>	118965	18	635868
<b>1935</b>	1158576	21	533268
<b>1936</b>	100152	16	630443
<b>1937</b>	82753	11	709415
<b>1938</b>	82193	-----	-----

**Tabelul 5**  
**Comerțul exterior al portului Brăila după statisticile vamale și ale camerei de comerț, exporturi vamale [9]**

<b>Anii</b>	<b>Total în tone</b>	<b>%</b>	<b>Total general în România (tone)</b>
1911	1167689	22	5390280
1912	618872	14	4326735
1913	669317	15	4569076
1920	275696	19	1467118
1921	671527	14	2713138
1922	327861	8	4069963
1923	404283	8	4900734
1924	304928	5	4833419
1925	570592	12	4663892
1926	787483	13	6103675
1927	722296	10	7346812
1928	294091	6	5230289
1929	655018	9	7064619
1930	12368887	13	9214754
1931	916542	9	10047002
1932	752456	8	9056959
1933	675182	7	8777730
1934	393676	4	8854096
1935	476446	5	9276009
1936	919770	8	10548913
1937	816443	8	9637497
1938	482431	-----	-----

**Tabelul 6**  
**Date statistice asupra exportului din portul și docurile Brăila în anul 1938 [9]**

<b>Produse</b>	<b>Port (tone)</b>	<b>Docuri (tone)</b>	<b>Total (tone)</b>
Cereale	171434	175990	347424
Cartofi, legume, rădăcini comestibile	20394	6095	27299
Grăunțe și fructe uleioase, rapiță	4824	17364	22188

Turte, melasa necomestibilă, frunze și bucăți de sfeclă, tărâțe, rămășițe de orez, furaje și paie	15454	-----	154454
Uleiuri minerale și esențe, petrol	4810	29202	34012
Lemnărie lucrată (cherestea)	7669	10462	18131
Diverse mărfuri	12332	5591	17923
<b>Total tone</b>	<b>236917</b>	<b>245514</b>	<b>482431</b>

Revizionismul german și-a făcut simțită prezența în cazul Dunării începând cu 1938, la doi ani după ce revizuiuse statutele internaționale ale fluviilor, prevăzute de către tratatele de la Versailles<sup>22</sup>. Prin aranjamentul de la Sinaia, din 18 august 1938, CED a recunoscut României suveranitatea deplină pe sectorul Sulina - Brăila. Negocierile finale au avut loc pe 1 martie 1939, când s-a semnat Acordul de la București, moment ce consfințește primirea Germaniei în CED, ca membră cu drepturi egale și depline, ca celelalte patru de până atunci<sup>23</sup>. Paradoxal, nu România a fost cea care a beneficiat cel mai mult de pe urma acestor aranjamente, ci Germania. Cel de al Treilea Reich prin intermediul societăților sale a practicat o politică de subordonare a comerțului internațional de la gurile Dunării, prin acte de spionaj, acapararea societăților comerciale, alianța cu Italia fascistă și politica conciliatoristă dusă de către Franța și Anglia<sup>24</sup>.

Până în 1939, de comerțul prin bara Sulina s-a ocupat CED, după această perioadă atribuțiile au revenit puterii suverane, România. Prin acest transfer de putere, România a preluat și dreptul de a încasa contravaloarea taxelor impuse de CED pentru utilizarea barei Sulina, dar și obligația întreținerii șenalului navigabil. După ce obținuse ce își dorise, Germania a revenit la politica sa normală în ceea ce privește piața românească și a început transportul mărfurilor pe sectorul administrat de *Comisia Internațională a Dunării* și nicidecum utilizând ruta ocolitoare și costisitoare a Dunării maritime. Astfel, mare parte din mărfurile care

<sup>22</sup> Tuluș, 2005, 233.

<sup>23</sup> Tuluș, 2005, 234. În urma acestor negocieri la 17 mai 1939 la Sulina a fost arborat pavilionul românesc în locul celui al CED. Atunci era maxima politică a conciliatorismului dusă de Franța și Anglia în folosul Germaniei naziste.

<sup>24</sup> Date pe larg despre acțiunile de spionaj și sabotaj pe Dunărea maritimă în preajma celei de a doua conflagrații mondiale, în Brestoiu, 1973.

aveau ca destinație Germania au fost îmbarcate pe vase cu un tonaj redus și au circulat pe traseul Galați/Brăila - porturile fluviale din Germania. Pentru Dunărea maritimă au fost păstrate produsele care necesitau ambarcațiuni cu un pescaj ridicat (s.n.).

În noul context internațional, Grecia a devenit prima în clasamentul navelor care au utilizat bara Sulina. Au ieșit în mare utilizând brațul Sulina, în anul 1939, 152 de nave cu o greutate totală de 282.779 tone și au intrat pe fluviu 160 de ambarcațiuni grecești cu un total de 310.516 tone. Alianța cu Germania lui Hitler a conferit „Regatului condus de Duce” o poziție secundă. Un număr de 72 de vase sub pavilion italian au ieșit din Dunăre, cu un total de 192.011 tone, și au intrat pe Dunăre 72 de ambarcațiuni însumând 197.357 de tone<sup>25</sup>. Se observă un import mai semnificativ în comparație cu exportul românesc. Acestea lucruri aveau loc pe fundalul semnării de către România, în primăvara lui 1939, a acordurilor economice cu Germania și Marea Britanie. Deși beneficia de cea mai importantă flotă pe Dunăre, Franța nu s-a ridicat la nivelul comercial de dinainte afirmării Germaniei. Cauzele pot fi identificate în automulțumirea, credința în invincibilitatea sa în fața Germaniei și în politica sa de acceptare a tuturor doleanțelor celui de al Treilea Reich.

\* \* \*

În anul 1940, situația economică de la Dunărea maritimă a fost integrată în sistemul internațional al celui de al doilea război mondial. Autoritățile române au încercat pe cât posibil să păstreze intact șenalul navigabil și să nu pună navele aflate în cele două tabere în situația de a fi vecine în rada portului sau în timpul navigației. De asemenea, tratatele internațional prevedeau transportul de armament de către țările riverane, nu însă și intrarea pe Dunăre a vaselor militare ale țărilor beligerante<sup>26</sup>. Odată cu intrarea României în război, în 1941, noua situație nu a mai permis aplicare legislației, încasările de taxe și efectuarea lucrărilor de întreținere a șenalului navigabil de tip CED<sup>27</sup>.

Comisia Europeană a Dunării a jucat, pentru atașatii diplomați străini la Brăila și Galați, din perioada interbelică, drept instituția de reglementare a drepturilor economice ale acestora, de multe ori favorizând interesele celorlalte membre componente ale Comisiei, în dauna țării suverane și membre cu drepturi depline, România. Dar cu toate acestea, proasta gestionare și incapacitatea de adaptare la noile

---

<sup>25</sup> Tuluș, 2005, 242.

<sup>26</sup> Tuluș, 2007, 137-146.

<sup>27</sup> Tuluș, 2007, 137-146.

realități internaționale interbelice au silit ca CED să nu fie altceva decât o instituție ce menținea în viață un colonialism premodern. Un mecanism incapabil de redresat, în ciuda pârghiilor constituite de societățile de navigație proprii statelor membre și a nevoilor de materie primă românească de pe piața franceză, italiană și britanică. Cu toate acestea, cea mai „șifonată” din această încleștare de interese internaționale a ieșit România. Altă dată, în secolul al XIX-lea, o perlă a intereselor austriece, britanice, italiene și franceze, dar și un loc al muncii tuturor „popoarelor mării”.

## Bibliografie

### Surse arhivistice

Arhivele Naționale, Serviciul Județean Brăila, fond *Camera de muncă Brăila*, dos. 4/1936, f. 166-169.

Arhivele Naționale, Serviciul Județean Galați:  
fond *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României*.  
fond *Comisia Europeană a Dunării. Secretariatul General*.  
fond *Consulatul Portugaliei la Galați*.

### Lucrări de specialitate

Ardeleanu, Constantin, „Diplomația britanică și „Chestiunea Dunării” (1878-1883) (II)”. În: *Revista istorică*, XIX, 2008, 5-6, p. 413-433.

Brestoiu, Horia, *Acțiuni secrete în România în preajma și la începutul celui de-al doilea război mondial*, București: Editura Științifică, 1973.

Cattell, D.T., „The Politics of the Danube Commission under Soviet Control”. În: *American Slavic and East European Review*, 19/3, 1960.

Ciobanu, Vasile T., „Comentarii asupra activității portului și docurilor Brăila între anii 1911-38. Concluzii pentru viitor”. În *Analele Brăilei*, 1-2, 1940, p. 30-40.

Constantin, Cristian, „Activități și rapoarte diplomatice cu privire la orașul și portul Brăila (1919–1940)”. În: *Analele Brăilei*. seria nouă, XII, 2012, p. 197-215.

Focas, Spiridon G., *The Lower Danube River in the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, New-York: Boulder, 1987.

Stanciu, Ștefan, *România și Comisia Europeană a Dunării: Diplomatie, suveranitate, cooperare internațională*, Galați: Editura Pax Aura Mundi, 2002.

Tuluș, Arthur, „Interese economice și politice la gurile Dunării între 1936 și 1940”. În: *Analele Universității „Dunărea de Jos” Galați*, Seria 19 – istorie, IV, 2005, p. 229-253.

*Idem*, „România și neutralizarea Dunării (septembrie 1939 - iunie 1940)”. În: *Analele Universității „Dunărea de Jos” Galați*, seria 19 – istorie, VI, 2007, p. 137-146.

*Idem*, „A consequence of the second World War: The Belgrade Agreement (August, 18, 1948) and its consequence upon the navigation on the Danube”. În: *Analele Universității Maritime din Constanța*, XIII, 2012, 18, p. 67-72.

Volbură, Radu, *Anuarul orașului Galați și al județului Covurlui 1936-1938*, Galați, 1938.

\*\*\* *Municipiul Brăila a XXI-a Adunarea Generală a uniunii orașelor din România. 29, 30 și 31 octombrie 1937*, Brăila, 1937.