

*Ionel Constantin MITEA**

VECTORI AI INTERESELOR AUSTRIECE ÎN NAVIGAȚIA PE DUNĂREA ROMÂNEASCĂ 1830 – 1878

Vectors of Austrian Interests in Navigation on the Romanian Danube 1830 – 1878

Abstract: The study aims at a brief analysis of the presence and activity in Romanian ports, for the period 1830 - 1878, of the shipping companies *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* (DDSG) and *Österreichischer Lloyd* - Austrian Lloyd, as vectors of Austrian interests on the Maritime Danube.

The two shipping companies received substantial subsidies and support from the Austrian imperial authorities, which enabled them to develop strong capabilities for the reference period and to have supremacy in river navigation. The first stage of the evolution of these companies on the Romanian Danube was focused on the development of passenger traffic, later, the commercial component acquiring a special importance with the full entry of the ports of Brăila and Galați in the routes of the great international trade.

Keywords: steam navigation; shipping companies, austrian interests; austrian shipping companies; Maritime Danube, Romanian harbours

*

I. Considerente introductive și motivația studiului

Fluviul Dunărea, traversează sau mărginește, până la vărsarea în Marea Neagră, teritoriul a 10 state europene: Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Bulgaria, Moldova și Ucraina.

Al doilea fluviu ca mărime din Europa (după Volga), al doilea cel mai internațional fluviu din lume (după Nil), Dunărea este navigabilă pe o lungime de 2.415 km, fiind parte din infrastructura vitală pentru prosperitatea a zeci de milioane de locuitori.

Istoric vorbind, Dunărea a reprezentat mai degrabă o frontieră și o barieră între entitățile politice din regiune decât o arteră de transport care să faciliteze legăturile dintre diferite comunități riverane, având în vedere două repere principale,

* Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați; Ionel.Mitea@ugal.ro.

respectiv: realitățile politice ale cursului Dunării, ca zonă de graniță între imperii rivale; realități geografice conturate de obstacolele naturale de pe cursul fluviului, cu defileuri înguste, stânci și bancuri de nisip ce periclitau navigația pe anumite sectoare fluviale. Aceste considerente au făcut ca Dunărea să fie fragmentată în mai multe segmente, importante în economia comunităților riverane, dar fără a juca un rol major în asigurarea schimburilor internaționale.

Apariția navigației cu aburi avea să revoluționeze funcția Dunării ca arteră continentală de comunicație, pionerul acestui tip de navigație fiind compania austriacă, *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* (DDSG), Prima Companie Austriacă de Navigație cu Vapoare pe Dunăre. Mulțumită serviciilor acestei societăți austriece, Dunărea a ajuns să joace un rol tot mai important pentru schimburile economice internaționale, fiind vreme de câteva decenii, până la construirea de căi ferate în regiune, principala ruta a mobilității persoanelor și bunurilor între Centrul Europei și spațiul levantin, dar jucând în fapt rolul de arteră de legătură între Occident și Orient.

În context, studiul de față dorește să facă o scurtă analiză a activităților companiei de navigație *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* (DDSG) și a concurenței sale *Österreichischer Lloyd* - Lloyd Austriac în porturile românești, pentru perioada 1830 – 1878, marcată de debutul dezvoltării navigației cu aburi și "boom" - ul comercial dat integrarea porturilor Galați și Brăila în marile circuite internaționale.

Cele două companii au fost principalii vectori de promovare a intereselor politice și economice austriece pe Dunărea maritimă.

II. Contextul european al perioadei raportat la activitățile de navigație pe Dunăre

Integrarea porturilor românești în rutele de transport internațional în secolul XIX a fost favorizată de procese istorice complexe, care au inclus și repere precum: expansiunea austriacă pe Dunăre, acordarea unor libertăți comerciale Principatelor Române prin Tratatul de la Adrianopol (1829), transformarea Fluviului într-o importantă arteră de circulație ce lega Occidentul de Orient, odată cu inaugurarea liniei de vapoare dintre Viena – Istanbul, etc.

Baza legală pentru traversarea Dunării de Jos de către vasele sale comerciale a fost oferită Austriei prin negocierile de pace de la Passarowitz din 1718, prin care guvernul de la Viena primea permisiunea de a naviga dincolo de Porțile de Fier; mai apoi, în 1784 austriecii au obținut dreptul de a naviga în Marea Neagră. Prima tentativă a unei călătorii exploratorii pe Dunărea încă neregularizată de-a lungul celei mai mari părți a cursului ei din aval de Belgrad s-a făcut în 1777, ocazie cu

care habsburgii au realizat și cartografierea fluviului și a teritoriilor riverane. În timpul acestor expediții, austriecii au constatat și dificultățile pentru navigația comercială și de război existente în zona Porților de Fier, sens în care au fost elaborate studii de amenajare a Dunării și de îmbunătățire a navigației și siguranței sale în acest sector. Unul din ele a fost cel propus de căpitanul austriac Lauterer, în anul 1778.¹

Începând cu anii 1820 Dunărea habsburgică a început să fie racordată la cuceririle revoluției industriale, atunci având loc primele încercări de navigație cu vase acționate de forța aburului.² Doi investitori englezi, John Andrews și Joseph Prichard, au pus bazele unei firme ce a beneficiat de resurse materiale, umane și tehnologice suficiente pentru a face pasul important de a aduce revoluția în transporturi în Europa Centrală și de Sud-Est.³

În perioada 1830 – 1878, două tipuri de companii de navigație străine au frecventat porturile românești: cele fluviale și cele maritime. Dacă navigația fluvială a fost dominată, cel puțin pentru traficul de călători, de o companie austriacă privilegiată, în navigația maritimă se observă creșterea concurenței între mai multe societăți ce conectau porturile dunărene de marile porturi europene, adesea cu Istanbulul funcționând drept port de legătură.

În evidență iese și faptul că până la Tratatul de la Paris, în porturile dunărene predomină marile companii subvenționate și protejate de stat, precum austriecii de la *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* (DDSG) și *Österreichischer Lloyd* - Lloyd Austriac sau Societatea Rusă, care efectuau în primul rând transporturi de pasageri. După 1856, dar mai ales începând cu anii 1870, remarcăm explozia interesului pentru regiune din perspectivă comercială și intrarea deplină a porturilor Brăila și Galați în rutele marelui comerț internațional, ceea ce a adus la Dunăre companii de navigație cu capital privat, de mai mici dimensiuni, dar uneori mai îndrăznețe și mai mobile decât marile companii de navigație consacrate.

După încheierea Tratatului de la Adrianopol, și datorită libertăților comerciale de care se bucurau principatele române, compania austriacă DDSG, a reușit să ducă, după 1834, navigația dincolo de Porțile de Fier, spre Dunărea românească. În 1836 ea a reușit să asigure o călătorie relativ confortabilă pe ruta Viena – Istanbul, ceea ce a atras un număr tot mai mare de pasageri pe ruta

¹ Constantin I. Băicoianu, *Dunărea. Privire istorică, economică și politică* (București: Tipografia Eminescu, 1915), 40.

² Henry Hajnal, *The Danube. Its Historical, Political and Economic Importance* (The Hague: Nijhoff, 1920), 120–159.

³ Băicoianu, *Dunărea*, 41.

dunăreană.⁴ O croazieră la bordul vapoarelor DDSG era una dintre cele sigure forme de a călători între Vestul Europei și Levant. Până în 1842, numărul pasagerilor de la bordul vaselor DDSG a crescut continuu, de la 17.727 în 1835 și 105.926 în 1839 la 211.401 persoane în 1842.

În același interval cronologic, flota DDSG a sporit de la cinci nave cu o forță motrice totală de 296 cp la 22 nave totalizând 1.754 cp, plus alte cinci remorchere sau nave auxiliare angajate în navigație fluvială sau maritimă. Galații era un nod important al rutei dintre cele două capitale imperiale, călătorii schimbând în portul Moldovei vapoarele fluviale cu cele maritime.

Croaziera consta din cinci etape diferite: între Viena și Budapesta, de la Budapesta la intrarea în defileul Porților de Fier, apoi se făcea transbordarea pe apă sau pe uscat peste regiunea periculoasă a defileului; a patra etapă era între Schela Cladova și Galați⁵ și, nu în ultimul rând, urma segmentul maritim al rutei dintre Galați și Istanbul. Teoretic, cursele vapoarelor austriece erau planificate astfel încât să permită călătorilor să parcurgă întregul traseu cu o întrerupere cât mai mică; în practică, aveau loc întârzieri frecvente. Călătoria în aval dura în anii 1830 circa 13–17 zile, iar uneori, în perioada verii, doar 10 zile. Călătoria de întoarcere se făcea în aproximativ 17–20 zile, fără a include o carantină de până la zece zile la Orșova, la intrarea în teritoriile habsburgice. Pentru o scurtă perioadă, pe lângă traseul fluvial-maritim prin Gurile Dunării, DDSG a folosit și o variantă alternativă prin Dobrogea: prin transferul pasagerilor de la Cernavodă la Constanța, timpul mediu al călătoriei era redus cu două zile.⁶

Din cauza unor probleme financiare pe care compania le-a avut, din anul 1845 segmentul maritim al rutei Viena – Istanbul, adică între Galați și Istanbul, a fost preluat de compania Lloyd Austriac. Guvernul de la Viena intervenise nu doar pentru a facilita transferul flotei DDSG către cealaltă companie austriacă, ci și pentru a se asigura că aranjamentele dintre cele două firme permiteau ca întregul traseu să se desfășoare în condiții optime prin întâlnirea pacheboturilor la Galați. Din 1846 Societatea Rusă de Navigație a introdus o linie regulată între Odessa și Galați, programul fiind corelat cu cursele DDSG, ceea ce permitea pasagerilor din provinciile ucrainene ale Rusiei imperiale să-și continue drumul spre alte destinații europene. Toate aceste companii de navigație transportau persoane, mărfuri și corespondență, contribuind din plin la integrarea regiunii dunărene în rutele economice globale.

⁴ Constantin Ardeleanu, „From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842)”, *Historical Yearbook* 6 (2009), 187.

⁵ Ardeleanu, „From Vienna to Constantinople”, 197.

⁶ Ardeleanu, „From Vienna to Constantinople”, 189.

O nouă perioadă în istoria navigației pe Dunărea de Jos a început după Războiul Crimeii pe fondul corelării mai multor tipuri de factori. Pe de o parte tot mai mulți investitori occidentali au devenit interesați de resursele regiunii, astfel că numărul bastimentelor înregistrate la Brăila și Galați a cunoscut o creștere impresionantă. Lucrările CED au contribuit și ele la facilitarea navigației, dar și la inducerea ideii că mediul economic din regiune era unul mult mai sănătos decât în perioada controlului discreționar al Rusiei în Delta Dunării.

III. Companii austriece de navigație pe Dunărea românească 1830 – 1878

Așa cum am evidențiat mai sus, principalii vectori de influență ai intereselor austriece, habsburgice, pe Dunărea românească în perioada de referință au fost companiile *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* - DDSG și *Österreichischer Lloyd* - Lloyd Austriac, în continuare urmând a prezenta câteva repere ale activității acestora în porturile românești.

III.1. *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* - DDSG

Începuturile acestei importante companii se datorează inițiativei antreprenorilor britanici Andrews și Prichard, care au obținut un privilegiu din partea guvernului vienez de a introduce curse cu vapoare pe Dunăre și pe afluenții săi. În 1829 britanicii au pus bazele DDSG și au început totodată să strângă capitalul necesar construirii primului piroscaf. Având sprijinul câtorva notabilități vieneze, investitorii au beneficiat de resurse financiare suficiente, astfel că cursa inaugurală a vaporului „Francisc I”, numit astfel în cinstea împăratului, a avut loc, între Viena și Budapesta, pe 4 septembrie 1830. Curse regulate au fost introduse pe Dunărea habsburgică un an mai târziu.⁷

Încurajați de guvernul vienez, investitorii au căutat să extindă traseele vapoarelor dincolo de Porțile de Fier, înspre Dunărea de Jos și Marea Neagră. Obiectivul era să crească prezența economică austriacă în Imperiul Otoman, element important pentru a justifica politica vieneză în Chestiunea Orientală. După lucrări tehnice desfășurate în regiunea Defileului Dunării, puternic susținute și de elitele maghiare, în 1834 vaporul „Argo” a reușit să traverseze periculoasa zonă, iar DDSG și-a extins serviciile până în porturile Brăila și Galați.

Din acel an compania a investit și în construirea de piroscafe maritime, astfel că din noiembrie 1834 DDSG a inaugurat o linie între Istanbul și Izmir. Cu noi vapoare construite în șantierele navale habsburgice a fost dezvoltată o rețea de transport tot mai complexă, ce oferea clienților curse atât de-a lungul Dunării, cât și

⁷ O istorie a societății în *125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft*, Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, Viena, 1954.

în Marea Neagră și în Mediterana Orientală. Un moment important pentru conectarea porturilor dunărene la lume s-a petrecut în 1836, când prin introducerea cursei regulate dintre Galați și Istanbul se putea călători relativ facil între Viena și Istanbul. Din capitala otomană alte vapoare DDSG navigau spre porturile pontice Sinope și Trabzon, dar și spre Izmir, Salonic sau Alexandria în Mediterana Orientală. Astfel, Brăila și Galați, debușeurile principatelor Țara Românească și Moldova, erau bine legate la rutele maritime spre Orient, dar și spre Viena și Europa Occidentală.

Dezvoltarea DDSG poate fi urmărită și din creșterea exponențială a capitalului și a parcului său naval. De la 100.000 florini în 1830, în următoarele decenii capitalul a sporit spectaculos.

Succesul financiar al firmei se explică, desigur, prin susținerea de care s-a bucurat în rândul liderilor politici de la Viena (între aceștia membri ai familiei imperiale sau cancelarul Metternich), dar și a aristocrației maghiare,⁸ care vedea în Dunăre artera naturală a dezvoltării Ungariei. Toți acești patrioți, ca și numeroșii capitaliști care au investit în companie, erau atrași și de randamentul excelent al firmei. În 1839 DDSG avea un capital de 3 milioane florini, resurse cu care își dezvoltase o flotă ce-i permitea să acopere în egală măsură rutele fluviale și pe cele maritime.

Câteva date statistice sunt suficiente pentru a arăta rapiditatea cu care compania se dezvoltase. În 1844 parcul său naval număra 27 vapoare (cu o forță motrice de 2.512 cp) și 36 șlepuri. În 1847 avea 47 vapoare (4.252 cp) și 111 șlepuri, iar șase ani mai târziu ajunsese la 71 vapoare și 233 șlepuri. După noi investiții în dezvoltare cantitativă și calitativă, în 1861 DDSG ajunsese la 91 vapoare (11.253 cp), 24 vapoare mai mici (675 cp), 437 șlepuri de marfă, 21 șlepuri de transportat porci și 16 tendere pentru transportul cărbunilor. În 1863 capitalul DDSG ajunsese la 24 milioane florini, iar în 1867 compania transporta 23.7 milioane cântare produse (dintre care circa 40% cereale). În 1874 flota DDSG ajunsese să numere 200 vapoare (17.801 cp), 5 vapoare pentru curățarea fluviului (69 cp), peste 655 șlepuri de fier, 65 șlepuri de lemn, plus alte vase auxiliare.⁹

⁸ Doris Raditsch, *Die DDSG seit 1918*, lucrare de disertație, Universitatea din Viena, 2012, 17–18.

⁹ Moise N. Pacu, *Cartea județului Covurluii. Note geografice, istorice și în deosebi statistice* (București: Stabilimentul Grafic I.V. Socecu, Tipo-Litografia G. Bălășescu, 1891) 406–407 (și notă). Câteva informații despre prezența DDSG pe Dunărea românească în Constantin Cristian, *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos* (București: Editura Etnologică, 2020), 27–53 și Constantin Cristian, „«Prima companie austriacă de navigație cu piroscufe pe Dunăre» în porturile românești (1829–1938)”, *Banatica* 30 (2020), 315–334.

În toată această perioadă societatea a fost reorganizată administrativ în mai multe rânduri.

DDSG funcționa pe baza unui statut sancționat de împărat, deciziile erau luate în Adunarea Generală a acționarilor, iar afacerile curente erau coordonate de un director. Din anii 1840 guvernul imperial a devenit tot mai prezent în luarea deciziilor de dezvoltare a DDSG. Guvernul îi recunoștea statutul privilegiat și îi prelungea monopolul asupra navigației pe Dunăre și afluenții săi, dar în schimb compania se angajase să transporte gratis corespondența imperială și să susțină obiectivele politice ale statului austriac.¹⁰ Statutul privilegiat a fost prelungit în mai multe rânduri, iar când DDSG a avut probleme financiare statul austriac i-a sprijinit activitatea prin acordarea de subvenții.¹¹

Vaporul „Argo” a ajuns la Brăila și Galați pe 10 aprilie 1834 și compania a continuat să investească în finalizarea liniilor ce erau parte integrantă a conexiunii Viena - Istanbul. Galații erau portul unde călătorii schimbau bastimentul fluvial ce naviga între Porțile de Fier și Dunărea Maritimă cu vaporul maritim care își continua drumul spre capitala otomană. De la bun început austriecii au negociat cu autoritățile de la București și Iași condițiile prezenței DDSG în porturile principatelor. La Brăila, societatea solicita să fie scutită de plata taxei pentru „poposire”, pe motiv că vapoarele sale trebuiau „să beneficieze de o protecție specifică pentru o instituție utilă comerțului românesc”.¹² Firma dorea și alte avantaje în relație cu prevederile stricte de carantină valabile atunci în principate. Autoritățile din Moldova nu au acceptat eliminarea completă a controlului sanitar, dar și-au dat tot concursul ca operațiunile să se desfășoare cu celeritatea și facilitatea permise de condițiile epidemiologice.¹³

DDSG avea o prezență semnificativă în ambele porturi. La Galați deținea un teren „pentru trebuința debarcării vapoarelor” primit, conform unor surse, încă din 1846. Printr-un act din 1847, domnitorul Mihail Sturdza „întăresce primei Societăți din Vienna privilegiurile de a întrebuința locurile cuprinse de dînsa la schela Galați – nu se arată suprafața acelor locuri – pe atîta vreme pe cît vaporele sale vor veni la Galați.”¹⁴ Și la Brăila austriecii foloseau un loc cedat gratis de municipalitate.¹⁵

¹⁰ Paskaleva, Virginia, „La role de la navigation a vapeur sur le bas Danube dans l'establissement de liens entre l'Europe Centrale et Constantinople jusqu'a la guerre de Crimee”, *Bulgarian Historical Review* 1 (1976), 71.

¹¹ Raditsch, *Die DDSG*, 23–26.

¹² Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836–1914)* (Brăila: Editura Istros, 2012), 70.

¹³ Paul Păltănea, *Istoria orașului Galați de la origini până la 1918*, vol. I, ed. Eugen-Dan Drăgoi (Galați: Editura Partener, 2008), 314–315.

¹⁴ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (AMAE), Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă și aeriene; române și străine, mai departe se va cita Problema 68), Vol. 20

În afara de Brăila și Galați, DDSG avea agenții în mai toate porturile românești mai importante. Mai întâi la Turnu Severin, Calafat și Giurgiu, apoi și la Turnu Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Oltenița sau Călărași. Acestea au fost deschise treptat, pe măsură ce firma și-a crescut prezența, în traficul de pasageri și de mărfuri, pe întreaga Dunăre de Jos, între Porțile de Fier și Sulina. Pentru a oferi câteva exemple despre stabilimentele de navigație din aceste porturi, menționăm că la Oltenița compania folosea un spațiu pe malul Dunării aflat în proprietatea principelui Al. Ghica, în baza unui contract cu titlu gratuit încheiat, pe 30 de ani, în 1860. La Zimnicea DDSG utiliza cu titlu gratuit un teren aflat în proprietatea principelui Ipsilanti, pus la dispoziție în baza unui contract încheiat, pe 20 de ani, în 1870. Începând cu 1879, DDSG avea la Giurgiu un debarcader situat pe un teren al primăriei, cedat de asemenea în baza unui contract pentru care plătea o chirie de 1.200 lei anual.¹⁶

Turnu Severin avea o importanță aparte pentru companie, căci acolo a fost amenajat unul dintre șantierele navale ale DDSG. În 1850 societatea a închiriat de la primăria Turnu Severin, pe o perioadă de 40 de ani, un teren de 2.400 stânjeni pătrați, pe care au fost ridicate birouri, magazii și „ori ce alte clădiri în trebuința vapoarelor”. Chiria anuală era de 6 galbeni pentru primii zece ani, 12 pentru următorii zece ani și câte 18 pentru următoarele două decenii. În 1857 a fost încheiat un nou contract, prin care agenția DDSG primea în folosință, pentru 34 de ani, alți 4.000 stânjeni pătrați, pentru care urma să plătească o chirie anuală de 30 galbeni, în afara taxelor aferente operațiunilor sale comerciale. Pe acest teren a fost amenajat un șantier naval, care scutea compania de dezavantajele (și costurile) de a duce vasele la reparat sau iernat în șantierele navale de pe Dunărea Mijlocie. Până în 1890 DDSG a construit acolo amenajări în suprafață totală de 3.830 mp, dintre care clădirile de zid pentru atelierele de forjă mecanică, ajustaj, cazangerie și forjă navală, turnătorie și lemnărie ocupau 1.600 mp, iar clădirile pentru administrație, locuințele personalului de conducere și spitalul societății alți 1.600 mp. Restul era format din magazii din lemn. Șantierul naval avea circa 180 de angajați și deținea echipament extrem de modern. În 1893, acesta a fost achiziționat de statul român pentru a servi nevoilor flotei fluviale a României.¹⁷

(Situția Porturilor, 1881–1941), f.n. (Memoriu înaintat de IGNP către MAS, privind situația amplasamentelor societăților străine de navigație în porturile românești și ale unor încălcări ale legislației de către reprezentanții acestora, 1887–1889).

¹⁵ Mocanu, *Portul Brăila*, 58–59.

¹⁶ AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. (Memoriu al IGNP către MAS).

¹⁷ C. Pajură, D.T. Giurescu, *Istoricul orașului Turnu-Severin (1833–1933)* (București: Tiparul Românesc, 1933), 186–187. Constantin, *O istorie*, 33–35.

Dezvoltarea DDSG a necesitat și un mare consum de cărbune. Aceste nevoi se ridicau deja la 1.000.000 în anul 1846.¹⁸ În 1852 acționarii au decis achiziționarea minei de cărbune Pécs din Ungaria și construirea unei linii de cale ferată specială ce permitea transportul cărbunelui direct la Dunăre. Și în principate DDSG a dezvoltat comerțul cu cărbune. Acesta se extrăgea la început de la Comănești, dar cantitățile livrate au fost insuficiente în raport cu cererea. Astfel că, treptat, cărbunele englez a devenit o marfă tot mai vizibilă în totalul importurilor românești.¹⁹

Portul Galați a fost un important punct de legătură pe ruta dintre Viena și Istanbul. Cum aminteam și anterior, aceasta consta din cinci etape și dura circa două săptămâni, cu posibilitatea de reducere pe perioada verii. Prin eficientizarea conexiunilor, creșterea vitezei medii de deplasare a bastimentelor și efectuarea de lucrări hidraulice pe fluviu în zone unde navigația era mai dificilă durata călătoriei a scăzut continuu. Agenția DDSG de la Galați exista din 1836, iar în 1868 la Galați a fost înființat Inspectoratul Dunării de Jos, de care depindeau vapoarele austriece ce operau curse în regiune.²⁰

Dornici de a profita la maximum de cursele spre Istanbul, brăilenii au negociat ca vaporul maritim să nu oprească doar la Galați, ci să se ajungă și la Brăila, ceea ce favoriza relațiile comerciale directe cu Istanbulul și celelalte piețe orientale. În 1838, răspunzând solicitării negustorilor brăileni, DDSG decidea să vasele sale să urce pentru a face escală și în portul muntean.²¹

Conform informațiilor din Tabelul 1, în anii 1840 câteva mii de călători traversau anual spațiul românesc cu vasele DDSG pe ruta dintre Viena și Istanbul. Cea mai circulată și profitabilă etapă a rutei era, desigur, cea dintre marile centre urbane ale monarhiei habsburgice, Viena și Budapesta, cu opriri în alte localități din regiune. Și al doilea segment intern, între Budapesta și Drencova, era relativ aglomerat. Frecvența curselor și numărul pasagerilor se micșorau pe celelalte două etape, pe care tot mai mulți clienți călătoreau la clasa a treia, adică pe punte.

¹⁸ Paskaleva, „La role”, 70.

¹⁹ Păltănea, *Istoria*, I, 318.

²⁰ Pacu, *Cartea*, 405–406.

²¹ Mocanu, *Portul Brăila*, 78–79.

Tabelul 1
Numărul pasagerilor la bordul piroscafelor DDSG (1843–1844)

| An | 1843 | | | | 1844 | | | |
|-----------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|
| | 1 | 2 | 3 | Total | 1 | 2 | 3 | Total |
| Viena – | 54.775 | 77.200 | 10.345 | 142.320 | 59.146 | 83.371 | 17.514 | 160.031 |
| Budapesta | 11.626 | 20.150 | 2.262 | 34.038 | 10.843 | 18.725 | 4.882 | 34.450 |
| Orșova – | 808 | 837 | 2.093 | 3.738 | 818 | 912 | 2.373 | 4.103 |
| Galați – | 391 | 363 | 4.289 | 5.043 | 294 | 379 | 5.867 | 6.540 |

Sursa: Constantin Ardeleanu, *O croazieră între Viena și Istanbul. Călători, spații, imagini (1830–1860)*, Humanitas, București, 2021, p. 58.

Cunoaștem și câteva date despre tarifele practicate pentru transportul de persoane și mărfuri. Un călător adult plătea de la Bratislava la Galați 77 de florini la clasa întâi și 48 de florini la clasa a doua. Pentru un chintal (100 de livre) de mărfuri se plăteau de la Viena până la Brăila sau Galați 6 florini și 30 de creițari pentru marfa de Lipsca/Leipzig (lânuri, bumbacuri, coloniale), 5 florini și 20 de creițari pentru obiecte grele din metal, 9 florini pentru lăzile mari cu mașini, mobile sau oglinzi sau 70 de florini pentru calești sau trăsură.²²

Cum profitabilitatea rutelor de la Dunărea de Jos era încă scăzută, începând din 1845 cursa maritimă dintre Galați și Istanbul a fost preluată de compania Lloyd Austriac, tranzacție despre care vom aminti mai jos. Astfel, DDSG rămânea o societate de navigație fluvială, în vreme ce Lloyd și-a consolidat portofoliul de rute maritime având drept centru Trieste și drept hub în regiune Istanbulul.²³

În anii 1850 progresul temporal era clar, călătoria dintre Viena și Istanbul fiind făcută, cu vapoare expres, într-o săptămână la navigația în aval și circa zece zile în amonte.²⁴ Popularizând curse ce durau circa 100 de ore între Viena și Galați și încă vreo 50 din portul Moldovei la Istanbul,²⁵ DDSG încerca să se re poziționeze pe o piață tot mai competitivă, în care concura și împotriva mai rapidelor și confortabilelor căi ferate.

²² Mocanu, *Portul Brăila*, 79–80.

²³ Ronald E. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats. Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836–1848* (Wiesbaden: Franz Steiner, 1975), 108–114.

²⁴ Detalii în Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)* (Brăila: Editura Istros, 2014), 25–26.

²⁵ Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regim de port franc (1837–1883)* (București: Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1976), 96.

Datele din Tabelul 2 arată situația traficului de călători al DDSG în anul 1867, când peste 1,7 milioane pasageri se îmbarcaseră pe navele austriece. Cea mai mare parte a acestora circulasera în apele monarhiei habsburgice. Se remarcă însă și numărul relativ mare de călători care utilizau vapoarele expres dintre Budapesta și Galați (14.412 persoane), dar și, mai ales, importanța curselor pentru conexiunile de-a lungul Dunării de Jos, între Orșova și Sulina (108.806 persoane). Nu în ultimul rând, prin ruta Galați – Odessa, DDSG iniția din nou curse maritime prin care dorea să câștige cotă de piață în schimburile cu provinciile ucrainene ale Imperiului Rus.

Tabelul 2
Numărul pasagerilor la bordul piroscafelor DDSG, 1867

| Clasa | 1 | 2 | 3 | Total |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|-----------|
| Donauworth – Viena (Dunărea de Sus) | 29.597 | 96.309 | 57.629 | 183.535 |
| Viena – Budapesta | 90.360 | 185.678 | 79.327 | 355.365 |
| Budapesta (între cele două maluri) | 294.162 | 336.128 | - | 630.290 |
| Semlin – Belgrad | 29.389 | 70.366 | 6.943 | 106.698 |
| Budapesta – Orșova | 72.477 | 116.847 | 115.525 | 304.849 |
| Budapesta – Galați | 6.839 | 7.573 | - | 14.412 |
| Pe râul Sava | 16.815 | 31.075 | 19.715 | 67.605 |
| Orșova – Sulina | 22.258 | 61.899 | 24.649 | 108.806 |
| Galați – Odessa | 350 | 105 | 1.079 | 1.534 |
| Total | 562.247 | 905.980 | 304867 | 1.773.094 |

Sursa: Compilat din Erste k.k. pr. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, *Geschäfts-Bericht der Betriebs-Direktion und Rechnung-Abschluss für das Jahr 1867*, Druck und Papier von Leopold Sommer, Viena, 1868, p. 70.

O mențiune aparte trebuie făcută despre cursele dintre Brăila și Galați, extrem de importante pentru relațiile dintre cele două porturi românești și pentru comerțul exterior al României. În 1862 se aproba cererea agenției DDSG de a i se pune la dispoziție un debarcader pentru acostarea vaporului care făcea cursa zilnică dintre cele două mari porturi dunărene.²⁶

II.2. Österreichischer Lloyd - Lloyd Austriac

A debutat ca a doua secțiune a unei societăți fondate de un grup de brokeri de asigurare din Trieste interesați de obținerea de informații despre mediul de afaceri din regiunea Mediteranei Orientale. Pe fondul intențiilor guvernului francez de a iniția o linie de vapoare între Marsilia și Istanbul, în 1835 investitorii triestini au format o companie de navigație ce-și propunea să dezvolte relațiile dintre portul austriac și Orient, concurând astfel direct compania poștală franceză. În 1836 solicitarea investitorilor a obținut sancțiunea imperială, iar Lloyd a început să adune

²⁶ Mocanu, *Portul Brăila*, 111.

capitalul necesar pentru construirea vapoarelor și pregătirea infrastructurii necesare operațiunilor sale maritime. Cu sprijin financiar din partea unor investitori vienezi (între ei Solomon Rothschild), Lloyd a avut la dispoziție resurse suficiente pentru a-și începe activitatea în 1837.²⁷

Ca și în cazul DDSG, deși era o întreprindere privată, Lloyd a întreținut relații apropiate cu guvernul vienez, care i-a susținut dezvoltarea și i-a asigurat supraviețuirea în câteva momente de criză.²⁸ Lloyd a solicitat și, după negocieri intense, a obținut mai multe avantaje, devenind și companie poștală ce transporta corespondența oficială a statului austriac în întreg Orientul. Trebuie spus că înțelegerea s-a produs cu destulă dificultate, în condițiile în care ambele părți aveau rețineri. Pe de o parte, administrația poștală austriacă vedea într-un asemenea parteneriat o ingerință a unui actor privat într-un domeniu de interes public, în vreme ce compania Lloyd era direct interesată de sprijinul moral, dar și de stipendiile oferite de statul austriac.²⁹

În 1837, când și-a început operațiunile maritime, Lloyd avea un capital de 1 milion florini, investiți între altele în șapte piroscafe. Douăzeci de ani mai târziu compania avea 68 vapoare totalizând un tonaj de 39.176 tone și o forță motrice de 13.260 cp, cu o valoare de 10.2 milioane florini. În 1856 pe liniile sale ce acopereau porturi din Marea Adriatică, Mediterana Orientală și Marea Neagră călătoriseră 364.167 pasageri. Vapoarele Lloyd transportaseră și 1.168.336 scrisori, 125 milioane tone mărfuri și cantități importante de bași peșin.³⁰

După uniunea austro-ungară (1867), Lloyd a fost susținută financiar și de guvernul maghiar, interesat să dezvolte traficul de pasageri și mărfuri al portului Fiume (Rijeka). Din 1871 compania a devenit, vreme de 20 de ani, Lloyd Austro-Ungar. În 1872, Lloyd avea în flotă 63 vapoare, cu un tonaj total de 64.535 tone și o valoare de peste 13 milioane florini.³¹

Cu referire la activitatea sa în porturile dunărene, amintim că Lloyd Austriac a preluat în 1845 flota de mare a DDSG (șase vapoare), operând astfel liniile maritime ale fostei sale rivale. Între acestea se numără și ruta Istanbul – Galați, de unde călătorii puteau continua voiajul spre Viena la bordul piroscafelor DDSG. Câteva date statistice despre cursele Lloyd Austriac avem din anii 1860, când statisticile CED (precum cele din Tabelul I.1 de mai sus) arată o scădere treptată a

²⁷ Câteva informații despre companie în Constantin, *O istorie*, 55–69.

²⁸ Gábor Zsigmond, „Az osztrák–magyar Lloyd története”, *AETAS-Történettudományi folyóirat* 1 (2009), 129, https://www.epa.hu/00800/00861/00044/pdf/aetas_2009-1_126-143.pdf.

²⁹ Coons, *Steamships*, 48.

³⁰ Pacu, *Cartea*, 408–409.

³¹ Gábor, „Az Osztrák-Magyar Lloyd története,” 129.

numărului de curse, pe măsură ce în spațiul românesc începeau să ajungă tot mai multe vapoare ale companiilor de navigație rivale.

În perioada acoperită de acest capitol, Lloyd a operat curse regulate (săptămânal, uneori chiar bisăptămânal) între Istanbul și Brăila, via porturile Bulgariei, Constanța, Sulina, Tulcea și Galați. Portul Moldovei era punctul de întâlnire cu navele companiilor fluviale ce-și continuau navigația în amonte. Orarul Lloyd a rămas mereu sincronizat cu cel al DDSG pentru a facilita legătura maritim-fluvială dintre Istanbul și Viena. Aceasta a fost o condiție expresă pentru prelungirea subvențiilor oferite de guvernul austriac în egală măsură DDSG și Lloyd.

La Galați, Lloyd deținea un teren întins pe 47 metri de-a lungul Străzii Portului, care fusese dat în utilizarea companiei încă din anul 1846. Și la Brăila Lloyd avea închiriat un loc de la municipalitate, în dreptul căruia instalase, fără autorizație, un ponton.³² De la începuturile activității sale în porturile românești și până la Primul Război Mondial, Lloyd a reprezentat cea mai cunoscută legătură dintre România, Istanbul și regiunea Mediteranei Orientale.

Concluzii

Perioada 1830 – 1878 a fost marcată de evoluții spectaculoase în materie de navigație dunăreană și a coincis cu transformarea Dunării într-o importantă arteră de circulație ce lega Occidentul de Orient, precum și cu debutul integrării porturilor românești în rutele de transport internațional. Aceste procese istorice complexe au fost în mod evident influențate de expansiunea austriacă pe Dunăre. Principalii vectori de influență austriacă pe Dunărea românească au fost companiile de navigație *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* (DDSG) și *Österreichischer Lloyd* - Lloyd Austriac. Cele două societăți au beneficiat de subvenții și sprijin substanțial din partea autorităților imperiale austriece, fapt care le-a permis să-și dezvolte capacități solide pentru perioada de referință. Avantajul celor două companii în asigurarea supremației pe piața de profil a fost dat și de faptul că, începând cu anii 1820, Dunărea habsburgică a început să fie racordată la cuceririle revoluției industriale, odată cu primele încercări în materie de navigație cu abur. Prezența și activitățile companiilor de navigație austriece pe Dunărea românească în sec. XIX a contribuit semnificativ la dezvoltarea porturilor românești.

³² AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. (Nota nr. 854 din 21 mai 1886 adresată de IGNP către MAS).

Bibliografie

I. Surse inedite

Arhiva Ministerului Afacerilor Externe al României (AMAE) - *Problema 68* "Societăți de navigație fluvială, maritimă și aeriene; române și străine", Volumul 20 - Situația porturilor, 1881–1941.

II. Articole de presă, broșuri, lucrări din perioadele modernă și interbelică

Hajnal, Henry. *The Danube. Its Historical, Political and Economic Importance*. The Hague: Nijhoff, 1920.

Pacu, Moise N. *Cartea județului Covurluiu. Note geografice, istorice și în deosebi statistice*. București Institutul Grafic I.V. Socecu, 1891.

Pajură, C., D.T. Giurescu. *Istoricul orașului Turnu-Severin (1833–1933)*. București: Tiparul Românesc, 1933.

IV. Lucrări generale

Băicoianu, Constantin I. *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*. București: Tipografia Eminescu, 1915.

Bușe, Constantin. *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837–1883)*. București: Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1976.

V. Lucrări speciale

O istorie a societății DDSG în 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft. Viena, 1954.

Ardeleanu, Constantin. „From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842).” *Historical Yearbook* 6 (2009).

Ardeleanu, Constantin. *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*. Brăila: Editura Istros, 2014.

Ardeleanu, Constantin. *O croazieră între Viena și Istanbul. Călători, spații, imagini (1830–1860)*. București: Humanitas, 2021.

Constantin, Cristian. *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*. București : Editura Etnologică, 2020.

Coons E., Ronald. *Steamships, Statesmen and Bureaucrats. Austrian Policy towards Steam Navigation company of Austrian Lloyd 1836–1848*. Wiesbaden Franz Steiner Verlag GmbH, 1975.

Gábor, Zsigmond. „Az Osztrák–Magyar Lloyd története.” *Aetas* (2009).

Mocanu, Emil Octavian. *Portul Brăila de la regimul de porto-franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*. Brăila: Editura Istros, 2013.

Păltănea, Paul. *Istoria oraşului Galaţi de la origini până la 1918*. vol. I. ediţie de Eugen-Dan Drăgoi. Galaţi: Editura Partener, 2008.

Paskaleva, Virginia. „La role de la navigation a vapeur sur le bas Danube dans l'establissement de liens entre l'Europe Centrale et Constantinople jusqu'a la guerre de Crimée.” *Bulgarian Historical Review* 1 (1976).

Raditsch, Doris. *Die DDSG seit 1918*. disertaţie la Universitatea din Viena, 2012.