

Arthur TULUȘ

ROMÂNIA ȘI NEUTRALIZAREA DUNĂRII (SEPTEMBRIE 1939 - IUNIE 1940)

Romania and the Neutralization of the Danube (September 1939 – June 1940)

After the beginning of WWII, the neutral riparian states tried to a great extent managed, but only until June 1940, to keep the Danube outside the world conflagration. In this sense, Romania played a key-role, as the Romanian authorities controlled the Danube Mouths region, and together with Yugoslavia, the Iron Gates, the only vulnerable sectors of the river in the context of the sabotage actions attempted by the two belligerent sides.

The desire of the Danubian states, which were still not involved in the world war, to impose a regime of severe neutrality on the river was materialized in the resolution adopted at Belgrade by the members of the International Commission of the Danube (April 17, 1940); the decision was extended, following the unanimous vote of the members of the European Commission of the Danube, up to the Black Sea.

From a different point of view, the neutrality did not mean the suppression of the international regime of navigation. Despite all these, the measures adopted by the riparian states also had a certain role of offering privileges and securing their own fleets on the river, by not granting the same advantages to the ships of the belligerent states (this being contrary to the principle of equal treatment for all flags).

*

Prin declanșarea celui de-al doilea război mondial, la începutul lunii septembrie 1939¹, statele riverane Dunării neangajate în conflict au fost nevoite să inițieze o serie de acțiuni menite să asigure păstrarea climatului propice desfășurării navigației. Accentul discuțiilor diplomatice asupra chestiunii Dunării a fost mutat subtil de la problema regimului internațional

¹ Jan Palmowski, *Dicționar de istorie universală contemporană. De la 1900 până azi*, vol II, București, 2007, p. 300. La 1 septembrie 1939 Germania a atacat Polonia, iar peste alte două zile, la 3 septembrie, Marea Britanie și Franța, respectându-și cu oarecare întârziere obligațiile asumate față de aliatul polon, au declarat război Germaniei.

sau al dreptului riveranilor la perspectiva libertății transportului pe apă, întreg ansamblul de măsuri adoptate până în vara anului 1940 având menirea de a neutraliza fluviul.

România, ca și alte state dunărene, a procedat în consecință. La 6 septembrie 1939, Consiliul de Coroană, pe baza prevederilor Convenției de la Haga din 18 octombrie 1907, a luat decizia de a observa respectarea strictă a regulilor de neutralitate stabilite prin Convențiile internaționale cu privire la beligeranții actuali². Măsurile adoptate s-au dovedit a fi eficiente și datorită respectării lor, cu unele excepții, de către cele două tabere aflate în conflict³. Cu această ocazie, ministrul român al Afacerilor Străine, Grigore Gafencu, a declarat că „păstrarea unei atitudini pașnice este pe deplin îndreptățită prin necesitatea de a feri de război bazinul danubian și Balcanii [...]. Politica de până azi ne cere să urmăm de acum înainte regulile de neintervenție și neutralitate, întrucât conflictul nu atinge interesele, independența și integritatea noastră, rămânând, firește, să respectăm în același fel angajamentele și legăturile existente”⁴.

Printr-un decret-regal din 22 noiembrie 1939, România a interzis pătrunderea în porturile sale a tuturor vaselor de comerț înarmate aflate sub pavilion beligerant. Nu s-au interzis însă, transportul de arme și muniții în folosul riveranilor⁵.

În conformitate cu intențiile exprimate, autoritățile române au urmărit să aplice un regim de strictă neutralitate pe sectorul maritim al Dunării. La 9 decembrie 1939 Direcția Marinei Comerciale a solicitat tuturor Căpitaniiilor portuare, „pentru a evita aceste incidente (între echipajele vaselor franceze sau engleze și cele germane), veți avea grijă ca atunci când sosesc în port [...], acestea să fie astfel aranjate ca vasele germane să nu fie în apropierea celor franceze și engleze. În repartizarea danelor sau locurilor de ancoraj, veți căuta să fiți imparțiali, fără a favoriza vasele uneia din Puterile beligerante de mai sus. Veți ține, în același timp, seama de interesele lor comerciale”⁶. La 8 ianuarie 1939, Ministerul Aerului și Marinei a dat o altă serie de dispoziții

² „Monitorul Oficial”, din 7 septembrie 1939. Decretul-regal de afirmare a neutralității României a fost publicat și în ziarul „Universul” din 8 septembrie 1939.

³ Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare internațională*, Galați, 2002, p. 308; Spiridon G. Focas, *The Lower Danube River in the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, New York, 1987, p. 533. Atât Marea Britanie, cât și Germania au presat autoritățile române să asigure o neutralitate binevoitoare.

⁴ Grigore Gafencu, *Politica externă a României. Cinci cuvântări*, București, 1939, p. 44-45.

⁵ „Monitorul Oficial”, din 1 decembrie 1939; Nicolae Dașcovici, *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii (cu o anexă documentară)*, Iași, 1943, p. 123.

⁶ Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați (în continuare DJANG), fond Căpitania portului Galați, dosar 12/1939, f. 174.

care urmau să se aplice în canalul Sulina, „în interesul navigației pe Dunărea maritimă și pentru a evita orice încercare de sabotaj, vasele Puterilor beligerante care navighează în același sens trebuie să păstreze o anumită distanță între ele, ori aceste vase să nu se întâlnească în canalul Sulina”⁷.

Pe lângă posibilitatea izbucnirii unor incidente pe Dunăre între adversari, instituțiile statutului român au vizat deconspirarea unor posibile sabotaje. Direcția Marinei Comerciale a cerut Căpitaniei Portului Galați, ca și tuturor celorlalte căpitanii, în aprilie 1940, următoarele: “urmăriți și raportați zilnic activitatea vaselor engleze, franceze și germane, precum și a celor închiriate de francezi, englezi și germani, ce s-ar afla în portul dumneavoastră”⁸.

Cel mai popularizat caz în istoriografie, legat de o încercare de sabotare a navigației pe fluviu, a fost intenția britanicilor de a bloca navigația în amonte de Porțile de Fier. La 5 aprilie 1940, sabotori britanici au scufundat în zona cea mai dificilă, la Cataracte, barje și bolovani prin dinamitarea malului iugoslav al Dunării. Planul nu a fost bine executat, iar serviciile de informații germane au urmărit îndeaproape operațiunea. Germanii l-au informat pe ministrul de Externe român, Grigore Gafencu⁹, care a adoptat măsurile de rigoare. Au fost descoperiți 106 britanici, dintre care 5 ofițeri, explozibile și un tun¹⁰. O altă acțiune britanică a vizat plantarea unor mine magnetice și în zona maritimă a fluviului, dar în final ea nu a fost pusă în aplicare¹¹. În ambele cazuri, Foreign Office-ul a negat implicarea sa.

Alte informații au fost legate de anumite presupuse intenții ale britanicilor de a bloca Dunărea. Era vizat următorul plan: vasele britanice vor pândi convoaiele germane în treceri dificile și vor căuta să treacă și ele, chiar dacă navele germane se aflau deja angajate pe aceste sectoare. În felul acesta, echipajele germane vor ataca pe cele britanice și, inevitabil, prin scufundări se va bloca canalul navigabil. Se cerea oficialităților de la Dunărea maritimă prevenirea unor asemenea cazuri¹².

Lista unor posibile acte de spionaj, sabotaje sau încălcări ale dispozițiilor neutralității în porturile de la Dunărea maritimă este lungă și nu

⁷ Idem, fond Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României, dosar 285/1940, f. 145.

⁸ Idem, fond Căpitania portului Galați, 11/1940, f. 10.

⁹ Paul D. Quinlan, *Ciocnire deasupra României. Politica anglo-americană față de România (1938-1947)*, Iași, 1995, p. 58.

¹⁰ Vitalie Văratec, Dumitru Preda, Stelian Obiziuc, *Relațiile româno-sovietice. Documente*, vol. II (1935-1941), București, 2003, doc. 9, p. 16-17. Legația Germaniei din București a transmis la 8 aprilie 1940 către Serviciul Contrainformații/Biroul Externe un raport privind acțiunile engleze împotriva Germaniei pe teritoriul României.

¹¹ Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p. 533.

¹² Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Brăila (în continuare DJANB), fond Căpitania portului Brăila, dosar 30/1940, f. 43.

a fost o caracteristică doar a taberei franco-britanice¹³. De fapt, Germania, prin poziția sa geografică, a fost mult mai interesată în a controla și subteran întregul curs al Dunării până la vărsare.

La 5 februarie 1940, directorul Marinei Comerciale, Nicolae Păiș, a transmis Căpitaniei Brăila că pe unele remorchere germane și olandeze s-ar afla agenți Gestapo, ambarcați cu diverse funcții la bord. Se cerea supravegherea discretă a personalului acestor vase, raportându-se cazurile care par a fi suspecte¹⁴. Mai târziu, la 5 iunie 1940, Căpitanii erau avertizate că pe vasele germane se aflau oameni din serviciile secrete ale acestor țări, cu misiunea de a-și contacta conaționali în vederea procurării de material informativ¹⁵. În afara informațiilor, se pare că ei mai aveau misiunea de a încetini încărcarea și descărcarea mărfurilor de pe vasele statelor beligerante, prin mituirea muncitorilor cu suma zilnică de 200 de lei pentru a refuza participarea la aceste operațiuni din docuri¹⁶. Circula și zvonul că Societatea Germană de Navigație ar fi dat dispoziții ca fiecare vas francez sau englez ce pleacă în cursă pe Dunăre să fie escortat de un remorcher german¹⁷. Totuși, toate aceste avertizări nu au fost confirmate de oficialitățile românești de la Dunărea de Jos, motivul invocat fiind că informațiile pe care urmau să le verifice erau mult prea generale, iar cei presupuși a îndeplini acte de spionaj în favoarea Germaniei aveau actele în regulă¹⁸.

Au fost și cazuri concrete. Căpitania Brăila a informat Direcția Marinei Comerciale, la mijlocul lunii mai 1940, despre activitatea suspectă a unui cetățean german cu numele Reinichter, care, sub pretextul că se ocupă cu afaceri comerciale, a întreprins mai multe călătorii între București, Sulina, Periprava, Vâlcov, Tatar-Bunar, Reni, Galați și Brăila. Această persoană a mituit oameni din administrația Sulinei pentru a obstrucționa pătrunderea navelor din mare în fluviu, în conformitate cu versiunea neoficială ce deja circula printre docheri și marinari prin care germanii, în complicitate cu italienii, urmăresc să întrerupă orice comunicație cu Marea Neagră. În încheierea raportului, Căpitania Brăila era convinsă că centrul organizației de spionaj germane s-ar afla în acest oraș¹⁹. Peste câteva zile, la 24 mai 1940, era rândul Direcției Marinei Comerciale să ceară Căpitaniei brăilene

¹³ *Ibidem*, f. 38. Au fost vehiculate zvonuri, ulterior infirmate, privind transportul pe unele nave sub pavilion britanic – „Princess Elisabeth”, „Britania” sau pe „Bayard” (vas elen închiriat) a unor cantități de armament și muniție.

¹⁴ *Ibidem*, f. 18.

¹⁵ *Ibidem*, f. 123.

¹⁶ *Ibidem*, f. 93.

¹⁷ *Ibidem*, f. 121.

¹⁸ *Ibidem*, f. 125.

¹⁹ *Ibidem*, f. 89.

supravegherea pilotului german Drucker de pe remorcherul „Forsche” și a celui bulgar Nicev de pe „Amsel”, care ar fi primit ordinul de a scufunda prin sabotaj remorchererele britanice aflate în raza lor de acțiune²⁰. În ambele cazuri, autoritățile române au înghețat investigațiile, datorită noului curs al politicii externe adoptat de București după pierderea Basarabiei, caracterizat prin apropierea față de Axă.

Pentru contextul beligerant de atunci, supravegherea sau sabotajul reciproc al celor două tabere aflate în conflict nu trebuie să surprindă pe nimeni. Tot ca un lucru normal trebuie considerate inițiativele locale sau regionale ale autorităților române de a asigura și a impune respectarea unui regim de strictă neutralitate în zona gurilor Dunării, în vederea menținerii libertății de navigație în sectorul românesc al fluviului, atitudine ce nu putea decât să încurajeze și să înviorze comerțul prin bara Sulina.

Mai întâi, trebuie precizat de la început că România nu a profitat de pe urma războiului pentru a se substitui Comisiei Europene a Dunării. Aceasta, deși avea competențe reduse după Aranjamentul de la Sinaia, „continuă totuși – în opinia delegatului român Vespasian V. Pella – să îndeplinească o funcțiune internațională iar aspectele politice au un interes cu totul deosebit pentru țara noastră, mai ales în situația de astăzi, când atâtea evenimente neprevăzute pot surveni”²¹.

În afara chestiunilor strict tehnice, important de analizat a fost și atmosfera din timpul desfășurării lucrărilor celor două sesiuni ale Comisiei Europene de la Galați (de toamnă – octombrie 1939 și extraordinară – februarie 1940). Discuțiile purtate între reprezentanții celor cinci state au oferit indicii importante asupra modului în care beligeranții au înțeles să respecte misiunea preluată de statul român: 1) păstrarea neutralității Dunării maritime; 2) menținerea regimului internațional stabilit în urma acordurilor aflate în vigoare.

Un fin observator al relațiilor dintre delegați a fost Vespasian V. Pella. Rapoartele sale către forurile superioare românești au fost însoțite de aprecieri personale asupra trimișilor celor cinci state, ale raporturilor dintre aceștia sau au conținut elemente de politică internațională, în care era evident rolul geostrategic al gurilor Dunării din perspectiva desfășurării ostilităților.

Delegatul român a recunoscut în omologul său german Georg Martius cel mai capabil adversar, cu o mare experiență a conferințelor și negocierilor internaționale, care „lucra după un plan metodic, preparând deseori, prin propuneri ce păreau a fi inofensive, terenul pentru consolidarea viitoare a

²⁰ *Ibidem*, f. 104.

²¹ DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României, dosar 273/1939, f. 9. Raportul delegatului român din Comisia Europeană a Dunării, Vespasian V. Pella, către Grigore Gafencu, ministrul Afacerilor Străine, din 2 noiembrie 1939.

unor pozițiuni pe care Germania înțelege să le câștige încă de pe acum în sânul Comisiunii²². Delegatul român era convins de faptul că Germania, în ciuda atmosferei protocolare, urmărea să elimine din Comisiile Dunării Franța și Marea Britanie, prin încurajarea României de a prelua restul sarcinilor Comisiei Europene. „Reich-ul vede în stăpânirea politică de către România a tuturor gurilor Dunării, o puternică garanție pentru propria-i expansiune economică²³ și, de aceea, „cu o mare abilitate, apără întotdeauna tezele românești și aceasta spre a evita orice precedent ce ar putea fi invocat împotriva intereselor Reich-ului, în cazul în care ar fi constrâns să revină, în ceea ce privește sectorul german al Dunării sau alte fluvii germane, la regimul de internaționalizare²⁴”.

Inițiativele lui Georg Marius erau sprijinite de reprezentantul italian, stat neutru, dar favorabil Germaniei. Publio Landucci a încercat să păstreze aparențele neutralității oficiale a Italiei, însă, după cum sublinia V. V. Pella, „a obținut rezultate opuse, nemulțumind în același timp atât delegații Puterilor aliate cât și pe reprezentantul Germaniei²⁵”.

În ceea ce privește cel de-al doilea bloc beligerant, delegații Franței și ai Marii Britanii „se mențineau într-o atitudine pasivă”, fiind nemulțumiți din cauza livrărilor de petrol românesc către Germania²⁶. Cu toate acestea, în viziunea lui Douglas Keane și Roger Monmayou, singurul pericol ar fi sporirea exportului de petrol sovietic către Reich. O posibilă rută a produsului sovietic către Germania ar duce natural către Odessa sau spre un alt port de la Marea Neagră și, de aici, în condițiile stării deplorabile a căilor ferate sovietice sau a lipsei materialului rulant, ar urma traseul mare-fluviu (prin gurile Dunării și apoi pe Dunăre în amonte)²⁷.

În eventualitatea unui asemenea rute, autoritățile române erau conștiente că le va fi extrem de dificil să evite implicarea Dunării în conflagrația mondială. De aceea, măsurile ce trebuiau a fi adoptate au avut în vedere intensificarea solidarității între statele neutre din bazinul dunărean.

Mai întâi, în ciuda protestelor Germaniei, la 6 decembrie 1939 la Belgrad s-au desfășurat lucrările sesiunii ordinare a Comisiei Internaționale a Dunării, cu participarea Marii Britanii, Franței, Italiei, Iugoslaviei, Bulgariei,

²² *Ibidem*, f. 12. Raportul lui Vespasian V. Pella către Grigore Gafencu, din 2 noiembrie 1939.

²³ *Ibidem*, f. 23. Raportul lui Vespasian V. Pella către Grigore Gafencu, din 2 noiembrie 1939.

²⁴ *Ibidem*, dosar 291/1940, f. 85. Raportul lui Vespasian V. Pella către Grigore Gafencu, din 4 martie 1940.

²⁵ *Ibidem*, f. 86. Raportul lui Vespasian V. Pella către Grigore Gafencu, din 4 martie 1940.

²⁶ *Ibidem*, f. 81. Raportul lui Vespasian V. Pella către Grigore Gafencu, din 4 martie 1940.

²⁷ Apud Ștefan Stanciu, *op. cit.*, p. 313.

Ungariei și României. În centrul atenției celor prezenți s-a situat chestiunea întăririi navigației la Porțile de Fier, un punct de pe cursul Dunării extrem de sensibil, prin consecințele nefaste pe care le putea produce orice încercare de sabotaj²⁸.

Ulterior, în fața tendințelor Reich-ului de a-și asuma singur rolul de poliție a navigației pe sectorul cuprins între Porțile de Fier și Marea Neagră, România, în deplin acord cu Franța și Marea Britanie, a cerut partenerilor riverani din cadrul Comisiei Internaționale a Dunării, în timpul sesiunii de primăvară a acestui organism, elaborarea unui set de reguli privind menținerea neutralității navigației. Supus aprobării delegaților la 17 aprilie 1940, cele cinci puncte ale Acordului de securitate de la Belgrad au fost semnate în aceeași zi de către statele riverane, ce încă mai făceau parte din Comisia Internațională a Dunării: Iugoslavia, Bulgaria, Ungaria și România²⁹. Tot acum, la hotărârea adoptată s-au raliat și reprezentanții statelor neriverane: Marea Britanie, Franța și Italia³⁰. Rezoluția a cuprins următoarele prevederi:

„1) Nu este admis să circule pe Dunăre nici un bastiment afectat altor scopuri decât acela al transporturilor persoanelor și mărfurilor. Această dispoziție nu privește bastimentele aparținând statelor riverane în raza lor de poliție care se întinde între cele două maluri naționale sau în fața malului național până la linia de frontieră.

2) Tranzitul de arme, muniții și de materii explozibile nu va fi admis pe Dunăre fără autorizația prealabilă a statului tranzitat. Aceste dispoziții nu privesc în nici un fel reglementarea actuală a transportului de arme, de muniții și de materii prime explozibile destinate guvernelor riverane.

3) Nici un transport de materiale grele, cum ar fi cimentul, minereurile și piatra nu este admis să traverseze sectorul Porților de Fier și al Cataractelor Dunării, decât cu autorizație specială eliberată de autoritățile portului de încărcare. Administrația Porților de Fier și Cataractelor va lua măsuri speciale de precauție pentru a asigura securitatea trecerii unor asemenea transporturi.

4) Statele riverane vor controla echipajul bastimentelor care navigă pe Dunăre și nu vor admite ca numărul membrilor echipajului să depășească numărul realmente necesar. Personalul, găsindu-se la bord, va trebui să posede documente atestând identitatea și clarificarea funcțiunii efective pe care o îndeplinește pe zisul bastiment.

²⁸ *Ibidem*, p. 312. La începutul lunii aprilie 1940, în acest punct, britanicii au încercat să blocheze navigația pe Dunăre în amonte de ei, planul eșuând însă.

²⁹ Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, 2003, p. 191.

³⁰ Ștefan Stanciu, *op. cit.*, p. 315.

5) Pe întinderea fluviului unde-și exercită politica lor de navigație, statele riverane vor lua toate măsurile utile pentru a asigura executarea dispozițiilor mai sus menționate³¹.

Din punct de vedere juridic, adoptarea acestui set de reguli privind impunerea neutralității Dunării s-a dovedit a fi o problemă controversată, deoarece, într-o anumită măsură, ele afectau principiile libertății de navigație. Articolul 52 al Tratatului de la Berlin (1878) stabilea că, în astfel de situații, nici un vas de război nu putea circula mai jos de Porțile de Fier, cu excepția bastimentelor mici înarmate ce aveau rolul de a asigura poliția navigației³². În timpul negocierilor legate de noul statut al fluviului, negocieri purtate la Paris între 1920 și 1921, Franța și Marea Britanie au reluat ideea vehiculată în tratatul anterior, de menținere a neutralității fluviului, cu excepția micilor ambarcațiuni militare folosite în scop de poliție. Proiectul a întâmpinat opoziția României, care a cerut la rândul ei înscrierea în dispozițiile noului regim al Dunării doar a dreptului exclusiv al vaselor de război ale riveranilor de a circula pe fluviu, excepție făcând bastimentele statelor din bazinul Dunării aflate la momentul respectiv în conflict³³.

Deoarece discuțiile dintre 1920 și 1921 nu au dus la semnarea unui acord scris privind impunerea unor măsuri în eventualitatea unui conflict militar, delegații Comisiei Internaționale a Dunării, reuniți la Belgrad în aprilie 1940, au ajuns la concluzia că menținerea neutralității rezultă prin interpretarea articolului 10 din Statutul Definitiv al Dunării, cu referire la eliminarea oricărui obstacol ce ar putea afecta desfășurarea normală a navigației³⁴.

Fiind o rezoluție a Comisiei Internaționale a Dunării, Acordul de securitate de la Belgrad (17 aprilie 1939) nu putea fi aplicat decât sectorului fluvial al Dunării (Porțile de Fier – Brăila), adică în zona de competență a acestui organism european. Totuși, în numele prevederilor Aranjamentului de la Sinaia care transferau autorității teritoriale drepturile de reglementare a navigației și a poliției, statul român a decis să aplice dispozițiile de la Belgrad și în zona Dunării maritime, înainte ca acestea să fie aprobate de către ceilalți patru membri ai Comisiei Europene a Dunării. Astfel, peste numai două zile, la 19 aprilie 1940, s-a hotărât prin decret-regal³⁵ ca în apele teritoriale

³¹ Carmen Atanasiu, „*Navigația fluvială română*” în *anii celui de-al doilea război mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, VI, 2003, Constanța, p. 170.

³² Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p. 533.

³³ *Ibidem*, p. 533-534.

³⁴ Articolul 10 din Convenția Dunării prevedea: „[...] Comisia Internațională veghează ca nici un obstacol de nici un fel să nu fie pus din partea unuia sau mai multor state liberei navigații pe fluviu [...]”.

³⁵ „Monitorul Oficial”, din 24 aprilie 1940.

românești vasele de comerț înarmate să nu mai poată circula decât dacă depuneau încărcătura de război în porturile de intrare: Sulina și Buziaș.

În ședința plenară de primăvară a Comisiei Europene de la Galați, pe 22 mai 1940, Vespasian V. Pella a motivat în felul următor gestul României: „în ceea ce privește Dunărea maritimă, guvernul român, deplin conștient de îndatoririle ce-i revin în împrejurările excepționale de astăzi și în virtutea dreptului exclusiv al României de a exercita poliția în apele sale teritoriale, a decis de a lua și a luat deja măsurile de securitate, inspirate din principiile formulate în art. 1, 2 și 4 ale rezoluției adoptate la Belgrad”³⁶. În continuare, în aceeași zi, la propunerea lui Vespasian V. Pella a fost supus la vot următorul text:

„Comisiunea Europeană a Dunării, luând cunoștință de comunicarea făcută de delegatul României cu privire la rezoluția Comisiunii Internaționale a Dunărei din 17 aprilie 1940;

Recunoscând pe de altă parte că asemenea măsuri cad în competența României în virtutea dreptului ei exclusiv de a exercita poliția în această parte a Dunărei;

Comisiunea Europeană a Dunărei ia act și își însușește declarația delegatului României că autoritățile competente române înțeleg să aplice asemenea măsuri și pentru sectorul fluviului care privește Comisia Europeană”³⁷. Această rezoluție, reprezentând de fapt extinderea punctelor cuprinse în acordul de la Belgrad din 17 aprilie 1940 și asupra sectorului maritim al Dunării, a fost votată în unanimitate de către delegații celor patru state beligerante: Franța (H. Houpeurt), Marea Britanie (D. Keane), Italia (G. Silenzi) și Germania (G. Martius)³⁸.

Acordul de la Galați din 22 mai 1940 are o rezonanță aparte, deoarece a fost încheiat între trei beligeranți (Franța, Marea Britanie și Germania), un nebeligerant (Italia), precum și o țară neutră (România), de „a se abține de la acte de război – în desfășurarea unui război total – pe Dunărea maritimă”³⁹.

În ciuda condițiilor favorabile, adoptarea de către Comisia Europeană a Dunării a rezoluțiilor de la Belgrad nu a avut nici un fel de efect. Pe de o parte, faptul că Germania era membru al Comisiei Europene a Dunării a complicat indirect situația, sub aspectul respectului pe care aceasta îl avea

³⁶ DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Protocoale, 1940, vol. 114, f. 14. Protocolul ședinței Comisiei Europene din 22 mai 1940.

³⁷ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe, fond 71/România, anii 1920-1944, vol. 514, f. 27.

³⁸ DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Protocoale, 1940, vol. 114, f. 14-15.

³⁹ George Sofronie, *Lupta diplomatică a României pentru suveranitate la Dunăre*, în “Economie teoretică, organizare politică și socială” (Comunicări), vol. I, sesiunea 1943-1944, Brașov, 1944, p. 31.

față de Comisia Internațională a Dunării⁴⁰, organism din care ea se retrăsese și pe care nu-l mai recunoștea din momentul denunțării regimului internațional al propriilor căi navigabile (noiembrie 1936). Pe de altă parte, Puterile beligerante, pentru a respecta neutralizarea navigației pe Dunărea maritimă, trebuiau să nu mai comită acte de sabotaj a adversarului. După cum am văzut, măsura nu a fost respectată nici de britanici și nici de germani. Dintr-un cu totul alt punct de vedere, neutralizarea nu a însemnat eliminarea regimului internațional de navigație. Cu toate acestea, măsurile adoptate de statele riverane au avut și un oarecare rol în a-și privilegia și securiza propria flotilă de pe fluviu, prin neacordarea acelorași facilități și vaselor statelor beligerante (contravenea principiului de egalitate a pavilioanelor).

Pentru a evita discriminarea, dar și din scopuri militare⁴¹, Marea Britanie a înființat Societatea de navigație „Goeland”, o companie fără o activitate comercială prea clară, bazată pe închirierea vaselor fluviale din zona Dunării de Jos aflate sub alt pavilion (în special grecesc)⁴². Franța, în schimb, care dispunea de cea mai puternică flotilă pe Dunăre a unui stat neriveran, pusă sub patronajul S.F.N.D. (Société Française de Navigation Danubienne), a naționalizat echipajele propriilor vase, prin înlocuirea personalului local cu propriul personal navigant⁴³.

Din păcate, atmosfera benefică navigației pe Dunăre, creată de acest regim de neutralitate, a încetat ca urmare a efectelor produse de înfrângerea Franței (armistițiul mareșalului Pétain la 22 iunie 1940) și a anexării Basarabiei de către Rusia sovietică (urmarea ultimatumurilor din 26 și 28 iunie același an).

Galați

⁴⁰ Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p. 534.

⁴¹ Paul D. Quinlan, *op. cit.*, p. 57. Compania Goeland a fost înființată de britanici cu scopul subteran de a cauza o serie de neajunsuri Germaniei prin blocarea aprovizionării pe Dunăre dinspre România. În vederea atingerii obiectivelor, Compania a urmărit închirierea pe cât posibil a mai multor barje, șlepuri și remorchere, fără a le angrena în activități comerciale, ci doar pentru a nu fi folosite de germani. Totuși, pe la sfârșitul anului 1939 Compania Goeland reușise să închirieze doar 148 dintre cele 2.725 de vapoare aflate pe fluviu.

⁴² Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p. 535.

⁴³ *Ibidem*.