

Alexandru DAVID

ASPECTE ALE TRAFICULUI NAVAL DERULAT PRIN PORTUL BRĂILA ÎNTRE ANII 1920-1928

Some Considerations on the Naval Traffic
of Brăila Harbor between 1920-1928

After World War I the recent changes from Romania influenced the economical geography of the state, now unified, thus a major reorientation of the communication ways being produced. Moreover the state policy of sustainment through indirect subventions of low-taxes at C.F.R.(Romanian Railways Company) has affected the shipping transport.

The case of the Brăila harbor for the just mentioned period, is eloquent: if the custom's import which took place in Brăila harbor in 1911 represented 20% from the general import of the country, in 1926 the great majority decreased at only 4%.Neither the export was better, in 1926 it reached 13%.The shipping decreased at that period, from the 40% of the total shipping on the Danube between 1911-1913,to 10% in 1923. This proves that the harbor from Brăila couldn't attract the goods quantities registered before the war, many part of them being directed to Constanța.

Aproape întotdeauna Brăila a fost identificată cu portul său, fie în referiri savante ale unor oameni de știință, fie în discuții ale locuitorilor sau ale străinilor, iar mărirea și decăderea orașului au urmat pas cu pas destinul portului.

Perioada aleasă pentru analiză se distinge prin schimbări foarte importante în dinamica orașului și a portului în sine, orașul fiind strâns legat de mersul afacerilor comerciale portuare. Obiectivul central constă în prezentarea traficului naval derulat prin port în perioada 1920-1928 și în identificarea principalelor caracteristici a volumului de mărfuri tranzitat pe aici în perioada respectivă, realizând pe cât posibil conexiuni relevante cu ansamblul comerțului românesc al vremii, care să ajute la stabilirea locului și importanței portului Brăila în acea epocă.

Izbucnirea conflictului mondial a adus cu sine dereglarea comerțului exterior românesc, mai ales după ce Turcia a închis strâmtoarele Bosfor și Dardanele pentru navigație. Exportul pe mare a cerealelor românești, principalul articol de export a României, la fel ca și o parte foarte importantă a importurilor, au încetat. După terminarea conflictului, România avea o altă

înfățișare, aceasta determinând schimbări majore la nivelul economiei naționale. Direcțiile comerțului intern românesc s-au schimbat radical, provocând stări de anormalitate și dereglări majore în ansamblul economiei. Printre măsurile cu caracter extraordinar adoptate se remarcă introducerea taxelor la export, măsură care avea să rămână în vigoare mulți ani și după încheierea conflictului.

Volumul comerțului exterior al României a crescut în perioada 1919-1928, plecând de la un quantum al exportului de 109 mii tone în 1919 pentru a ajunge la un nivel de 5.666 mii tone în 1928; aceeași evoluție a înregistrat-o și importul, de la un quantum de 414 mii tone în 1919 ajungând la 957 mii tone în 1928¹. Această creștere se poate observa pentru acea perioadă și în ponderea României în comerțul mondial: de la 0,75% din comerțul european și 0,40 % din cel mondial în anul 1922, la 1,33% din cel european și 0,52% din cel mondial în anul 1928².

În privința cerealelor, greutatea acestora în exportul românesc a scăzut datorită diminuării prețurilor mondiale și datorită greutăților înregistrate la clasificarea și la pregătirea lor pentru export (uscarea corespunzătoare, transport până la punctul de îmbarcare, procent de corpuri străine, etc.). Mai mult, se va vedea în continuare cum aceste prețuri au scăzut în cazul cerealelor românești și din cauza produselor superioare livrate pieții de către S.U.A., Canada sau Argentina. Totuși, pentru România exportul de cereale a reprezentat până în 1927 peste 50% din totalul exporturilor, pierzând din importanță în perioada următoare. Dacă Canada și Argentina aveau între 1921-1925 o pondere a cerealelor la export de 35,7%, respectiv 41,3%, România înregistra un procentaj de 41,5%³.

Importul era format preponderent din produse industriale (85% în medie), materii prime și semifabricate (7% în medie). Dintre produsele industriale aparatele, mașinile și motoarele reprezentau în anul 1927 aproximativ 9% din totalul importului⁴.

Altă problemă pentru exportatorii români era și aceea a tarifului impus de Comisia Europeană a Dunării cu începere din 1928, care nu a făcut altceva decât să lovească și mai mult în comerțul de pe Dunărea Maritimă, adăugându-se la problemele deja existente în porturile Galați și Brăila. Tarifele fuseseră stabilite în 1928 în mod nerealist, impunându-se drept criteriu tonajul brut al navelor și nu valoarea încărcăturii. În condițiile scăderii dramatice a prețurilor produselor agricole, datorită crizei mondiale,

¹ I. Puia, *Relațiile economice externe ale României în perioada interbelică*, București, 1982, p. 83.

² *Ibidem*, p. 88, tabelul 5.

³ *Ibidem*, p. 89.

⁴ V. Malinschi, *Studii economice*, București, 1968, p. 203, *apud* I. Puia, *op. cit.*, p. 89.

această inițiativă a C.E.D. nu făcea altceva decât să îndrepte comerțul spre portul Constanța, acesta având avantajul unor tarife extrem de avantajoase pe distanțe lungi practicate de C.F.R.⁵. Ca o particularitate a epocii, era mai rentabil în perioada avută în vedere să vinzi cereale produse în județul Brăila prin Bursa de cereale din Constanța(și să fie îmbarcate de acolo), decât să le vinzi prin cea de la Brăila; diferența la tonă era de 200 lei, bani care reveneau comerciantului⁶.

Reconsiderarea tarifelor la transportul pe calea ferată și desprinderea acestora de statutul de "sclavă" a porturilor, cel puțin în cazul celor dunărene, a dus și la modificarea direcțiilor circulației mărfurilor, atât la import, cât și la export. De exemplu, portul Brăila, în loc să exporte în 1927 dublul tonajului din 1926, urmând prin simetrie tendința exportului general al României, a pierdut în 1927 aproximativ 10.000 vagoane față de anul precedent. În schimb, vama Cernăuți, centru nou apărut pe harta economică a României după reîntregire, înregistra aproximativ 60.000 vagoane export de cereale, o dovadă în plus că traficul comercial românesc și cel de tranzit se reorientau în funcție de noile realități teritoriale. Cantitățile de mărfuri importate prin vama din portul Brăila, care reprezentaseră în 1911 o cotă de 20% din importul României, nu mai reprezentau în 1926 decât 4%. Astfel, în anii dinaintea primului război mondial, Brăila și Galați dominau încă piața importurilor, cu o medie de 38,92% (în intervalul cronologic 1901 – 1914) din cantitatea importurilor României, în timp ce prin Constanța intrau doar 15,65% din cantitățile de produse necesitate de economia românească⁷.

Un alt exemplu grăitor este și situația prezentată mai jos, valabilă pentru mărfurile exportate în anul 1922 prin trei puncte vamale ale României întregite⁸:

Episcopia Bihorului.....	356.606 tone
Salonta Mare.....	390.280 tone
Brăila.....	327.861 tone

⁵ Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomație. Suveranitate. Cooperare internațională*, Galați, 2002, p. 270.

⁶ Paul Demetriad, *Activitatea portului și Docurilor Brăila în anul 1933, față de activitatea anilor precedenți*, în "Analele Brăilei", an VI, 1934, nr.4-6, p. 62.

⁷ *Comerțul exterior al României*, pe anul 1909, București, 1910, p. 12 – 13; *ibidem*, pe anii 1914 -1915, București, 1916, p. 12 – 13.

⁸ Ilie Gh. Christescu, *Brăila economică. Traficul portului Brăila înainte și după război. O situație paradoxală în aparență. Cauzele scăderii activității portului Brăila*, în S. Semilian, *Anuarul economic al municipiului Brăila*, Brăila, 1933, p. 43.

Portul Brăila se prezenta în anii '30 ca o structură bine încheată, funcțională, însă fără schimbări majore față de ceea ce fusese în perioada anilor 1892-1893, când fusese dat în exploatare ansamblul Docurilor. Portul se compunea din trei părți principale, și anume: docurile, portul propriu-zis și portul auxiliar Ghecet⁹.

Docurile constituiau o incintă vamală înzestrată cu toate cele necesare pentru depozitarea și manipularea mărfurilor, cu numeroase macarale, magazii, silozuri etc., pe când în restul portului nu se găseau decât platforme întinse deservite de linii ferate, de cheiuri sau pereuri, necesitând schele sau pasarele metalice. Acest sistem era apreciat de către reputatul ing. Paul Demetriad, director al Docurilor Brăila, membru al Comisiei Societății Națiunilor pentru Unificarea Datelor Statistice Comerciale, ca fiind în anul 1929 „un sistem tot așa de rudimentar ca și acum 50 de ani, și cum nu mai există în nici o țară exportatoare de cereale”¹⁰. Au existat în epocă însă și păreri contrare cu privire la această problemă: "...portul Brăila este un port modern, înzestrat cu tot utilajul necesar pentru manipularea cerealelor.”¹¹, emise fie din dorința de a induce în eroare posibili parteneri de afaceri, fie din necunoașterea realităților externe, fie din cauza unui "patriotism" local ieftin.

Deși ansamblul docurilor era funcțional la parametrii proiectați, tocmai aici au fost constatate mari deficiențe, vizibile cu precădere în anii cu mare afluență de cereale. În aceste perioade instalațiile nu reușeau să facă față, sub aspectul descărcării vagoanelor în termen de 6 ore de la sosirea în incintă (conform dispozițiilor date de C.F.R.)¹² sau, pur și simplu, nu reușeau să înmagazineze decât cantități mici de cereale. Încă de la proiectarea lor, capacitatea de înmagazinare și manevrare a cerealelor (principală categorie de mărfuri tranzitate prin portul Brăila în perioada interbelică, după scăderea drastică a volumului importului de mărfuri generale sau a exporturilor României) a fost mai mică de trei ori decât cea proiectată pentru portul Constanța¹³, dovedind încă de atunci intenția guvernanților de a dezvolta preferențial acest port în detrimentul celor dunărene. Din punct de vedere economic și strategic, această opțiune era fundamentată pe principiul înlăturării verigilor intermediare de pe parcursul mărfurilor (cu diminuare

⁹ *Raport de mișcare a porturilor României cu vase maritime și fluviale pe anul 1929*, Galați, 1929, p. 17.

¹⁰ Paul Demetriad, *Activitatea portului Brăila și Docurilor Brăila în cursul anului 1929 față de activitatea anului 1928 și precedenții*, în "Analele Brăilei", an I 1929, nr. 4-6, p.65.

¹¹ *Darea de seamă asupra industriilor din orașul și județul Brăila*, "Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Brăila", anul IX, martie-aprilie 1927, nr. 3-4, Brăila, 1927, p.41.

¹² *Ibidem*, p. 72.

¹³ *Ibidem*.

evidentă de costuri) sau pe reorientarea comerțului de la drumul Dunării Maritime. Aici C.E.D. stabilea tarife tot mai mari (cum a fost exemplul celui adoptat la 1 martie 1928), care nu făceau altceva decât să mărească prețul importurilor sau al exporturilor românești¹⁴.

Pe parcursul anului 1920 au intrat în portul Brăila 2.912 de nave fluviale, cu un deplasament de 803.580 tone¹⁵, părăsind portul un număr de 2.776 de nave, cu un deplasament de 685.753 tone. Dintre navele care au intrat, 1.084 erau încărcate cu 592.865 tone mărfuri, iar 1.828 au fost cu lest.¹⁶ Din rândul navelor care au ieșit, 205 erau încărcate cu 58.291 tone mărfuri, iar 2.871 au plecat cu lest¹⁷. În comparație cu portul Galați, în acesta intraseră numai 1.689 nave fluviale, cu o capacitate de 733.464 tone și încărcate cu 94.560 tone mărfuri.

În același an au intrat în portul Brăila 400 de nave maritime, cu un deplasament de 609.510 tone, părăsind portul 384 de nave cu un deplasament de 584.620 tone¹⁸. Din rândul navelor intrate 96 aveau o încărcătură de 51.987 tone, iar 309 au fost cu lest¹⁹. Dintre cele ieșite, 310 nave au ieșit încărcate cu 922.980 tone, iar 74 au ieșit cu lest²⁰. Față de activitatea din portul Galați, în acesta intraseră mai multe nave maritime, 448, cu un deplasament însă inferior celor intrate la Brăila (527.140 tone), încărcate însă cu o cantitate mai mare de mărfuri (129.460 tone, mai mult decât dublu față de cea intrată în portul Brăila). În ceea ce privește numărul celor ieșite, la Brăila înregistrăm un număr mai mic (384 față de 443-Galați), însă atât deplasamentul este mai mare (584.620 tone, față de 517.984 tone), cât și cantitatea de mărfuri transportată, 922.980 tone față de 113.597 tone²¹. Diferența este atât de mare, deoarece Brăila atrăgea încă în epocă cea mai mare parte a comerțului cu cereale din zonă, încât nici un alt produs nu reușea să atragă cantități atât de mari la operare. Chiar în comparație cu activitatea din portul Constanța se poate ușor constata că Brăila domina piața transporturilor de cereale, deoarece din portul Constanța în anul 1920 au ieșit 531 de nave cu un deplasament de 724.757 tone, încărcate însă cu numai 195.670 tone, ceea ce nu se poate compara cu 922.980 tone ale celor care operaseră la Brăila²².

¹⁴ Ștefan Stanciu, *op. cit.*, Galați, 2002, p.269.

¹⁵ G.Cioriceanu, *Les grands ports de la Roumanie*, Paris, 1928, p. 59.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

Pe parcursul anului 1921 au intrat în portul Brăila 4.352 de nave fluviale, cu un deplasament de 1.199.747 tone (încărcate cu 898.503 tone); au părăsit portul un număr de 4.195 de nave (încărcate cu 55.325 tone), cu un deplasament de 1.130.252 tone²³. Dintre navele intrate, 1.667 nave au fost încărcate, iar 2.685 au fost cu lest. Dintre cele ieșite, 163 au fost încărcate cu mărfuri, iar 4.032 au fost cu lest²⁴. Și pentru anul 1921 se păstrează avantajul Brăilei la capitolul tonaj mărfuri fluviale intrate, cu 898.503 tone față de 124.580 la Galați, ceea ce ne indică din nou un aflux masiv de cereale, fie din producția internă, fie din tranzitul de pe Dunăre; numărul de nave fluviale intrate la Brăila în acest an a fost cu mult mai mare față de cel de la Galați: 4.352-Brăila, 2.607-Galați²⁵.

Tot în anul 1921 au intrat în portul Brăila 544 de nave maritime, cu un deplasament de 863.701 tone, părăsind portul 534 de nave cu un deplasament de 841.701 tone²⁶. Din rândul navelor intrate, 33 de nave aveau o încărcătură de 17.574 tone, iar 511 au intrat cu lest²⁷. Dintre cele ieșite, 449 de nave au avut o încărcătură de 940.225 tone, iar 85 au ieșit cu lest²⁸.

Comparând situația navigației maritime pentru acest an a principalelor trei porturi maritime ale României, avem următoarea situație, care arată aceeași poziție a portului Brăila în comparație cu vechile sale rivale:²⁹

Portul	Număr nave ieșite	Capacitate nave(tone)	Cantitate de mărfuri(tone)
Brăila	534	841.781	940.225
Galați	698	938.002	238.331
Constanța	911	1.179.630	413.997

Pe parcursul anului 1922 au intrat în portul Brăila 3.936 de nave fluviale, cu un deplasament de 930.000 tone, având totalul încărcăturii cifrat la 554.616 tone³⁰. Dintre acestea, 1.321 aveau încărcătură de mărfuri, iar 2.615 erau cu lest. Au părăsit portul 3.831 de nave, cu un deplasament de 917.162 tone, încărcate cu 100.932 tone³¹. Dintre cele care au ieșit, erau încărcate cu mărfuri 315, cu lest plecând 3.516 nave fluviale.

²³ *Ibidem.*

²⁴ *Ibidem.*

²⁵ *Ibidem.*

²⁶ Direcția județeană Brăila a Arhivelor Naționale din România (*infra* D.J.Br.A.N.R.), *Fond Camera de Comerț și Industrie Brăila* (*infra* C.C.I.Br.), dosar nr. 1/1923, fila 1.

²⁷ G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Ibidem.*

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

Comparând situația navigației fluviale pentru acest an a principalelor porturi fluviale ale României, avem următoarea situație, care arată aceeași poziție a portului Brăila:³²

<i>Portul</i>	<i>Număr nave intrate</i>	<i>Capacitate nave(tone)</i>	<i>Cantitate de mărfuri(tone)</i>
Brăila	3.936	930.000	554.616
Galați	2.424	580.200	158.986

Brăila reușea să atragă în 1922, la fel ca și în 1920 sau 1921, mari cantități de cereale, expediindu-le pe nave maritime apoi, fără a mai apela la convoaiele de șlepuri trimise către Sulina. Portul Galați nu reușea să spargă deocamdată acest "monopol" brăilean, așa cum nici Brăila nu putea să facă același lucru în privința comerțului cu cherestea din portul vecin.

Pentru anul 1922 situația navelor maritime intrate în portul Brăila se prezintă în felul următor: 475 de nave maritime comerciale, cu un deplasament de 930.000 tone, dintre acestea 158 de nave intrând cu mărfuri la bord (45.432 tone), iar 317 nave intrând cu lest³³. Dintre navele maritime aflate în portul Brăila 401 au părăsit portul, având o cantitate de mărfuri la bord de 701.319 tone, 81 de nave ieșind cu lest³⁴.

Comparând situația navigației maritime pentru acest an a principalelor trei porturi maritime ale României, avem următoarea situație, care arată aceeași poziție a portului Brăila, de lider al tonajului expedit pe această cale:³⁵

<i>Portul</i>	<i>Număr nave ieșite</i>	<i>Capacitate nave(tone)</i>	<i>Cantitate de mărfuri(tone)</i>
Brăila	482	907.276	701.319
Galați	641	950.102	442.684
Constanța	930	1.405.351	575.510

În anul 1923, în portul Brăila au intrat 3.854 vase fluviale românești și 1.330 străine, rezultând un total de 5.184 nave fluviale. Dintre navele fluviale intrate, 2.219 au avut mărfuri la bord (252.071 tone), iar 2.965 de nave aveau lest³⁶. Navele românești au transportat 364.878, 754 tone cereale și 245.886,389 tone mărfuri diverse, iar cele străine 272.316,812 tone cereale și 6.185,028 tone mărfuri diverse³⁷. În ceea ce privește numărul și apartenența

³² *Ibidem.*

³³ *Ibidem.*

³⁴ *Ibidem.*

³⁵ *Ibidem.*

³⁶ *Ibidem.*

³⁷ Almanah "Argus", 1924, p. 287.

vaselor fluviale ieșite din portul Brăila în același an, avem 3.805 românești și 1.298 străine. Dintre navele fluviale care au părăsit portul Brăila în acest an, 662 nave au ieșit cu mărfuri la bord (102.618 tone), iar 4.441 cu lest³⁸. Cele românești au transportat 24.410.966 tone cereale și 21.851.474 mărfuri diverse, iar cele străine 54.921.129 tone cereale și 1.435.419 mărfuri diverse³⁹.

Comparând situația navigației fluviale pentru acest an a principalelor porturi fluviale ale României, avem următoarea situație, care atestă situația unui an foarte slab pentru tonajul intrat pe cale fluvială în portul Brăila.⁴⁰

Portul	Număr nave intrate	Capacitate nave (tone)	Cantitate de mărfuri (tone)
Brăila	5.184	1.444.357	252.071
Galați	3.053	821.881	201.998

În privința traficului navelor maritime, în anul 1923 au intrat în Brăila 42 nave românești și 462 străine, rezultând un total de 504 nave, cu un deplasament de 1.073.210 tone,⁴¹ ieșind din portul Brăila 496 de nave maritime, cu un deplasament de 1.051.386 tone⁴². Navele românești intrate au transportat 700 tone de cereale și 64,5 tone mărfuri diverse, pe când cele străine intrate 40.069,857 tone diverse mărfuri. Din totalul navelor maritime intrate în portul Brăila, 176 au avut mărfuri la bord (40.834 tone), iar 328 au fost cu lest⁴³. Dintre acestea au părăsit portul Brăila 41 de nave românești și 455 nave străine. Dintre navele maritime ieșite, 452 au avut mărfuri la bord (986 958 tone), iar 44 au plecat cu lest. Cele românești au transportat 58.247,317 tone cereale și 8.097,662 tone mărfuri diverse, pe când cele străine au transportat 837.079,617 tone cereale și 84.594,160 tone mărfuri diverse⁴⁴. Se vede foarte clar că navele străine dominau piața transporturilor maritime, atât ca număr de vase cât și ca tonaj deplasat.

Comparând situația navigației maritime pentru acest an a principalelor trei porturi maritime ale României, avem următoarea situație, care arată aceeași poziție a portului Brăila ca și în anii precedenți.⁴⁵

³⁸ G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

³⁹ *Ibidem.*

⁴⁰ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr. 1/1923, fila 1.

⁴¹ *Ibidem.*

⁴² *Ibidem.*

⁴³ G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁴⁴ *Ibidem.*

⁴⁵ *Ibidem.*

Portul	Număr nave ieșite	Capacitate nave(tone)	Cantitate de mărfuri(tone)
Brăila	496	1.100.000	986.958
Galați	645	1.090.000	513.566
Constanța	969	1.556.400	531 350

Traficul naval fluvial și maritim semnaleză pentru acest an o scădere îngrijorătoare: de la receptarea a 40% din traficul general pe Dunărea românească în anii 1911-1913, în 1923 Brăila nu mai prelua decât 10%⁴⁶.

Pe parcursul anului 1924 în portul Brăila au intrat 4.549 nave fluviale, cu un deplasament de 1.305.347 tone, părăsind portul 4.523 nave, cu un deplasament de 1.307.588 tone⁴⁷. Din numărul navelor intrate, 2.104 au intrat încărcate cu mărfuri (774.300 tone), iar 2.445 cu lest⁴⁸. Dintre cele ieșite, 885 de nave au ieșit cu încărcătură, 3.683 cu lest, cantitatea totală de mărfuri transportate fiind de 215.048 tone⁴⁹.

Comparând situația navigației fluviale pentru acest an a principalelor porturi fluviale ale României, avem următoarea situație, de unde reiese clar supremația portului brăilean la intrări de acest tip de nave și tonaj.⁵⁰

Portul	Număr nave intrate	Capacitate nave(tone)	Cantitate de mărfuri(tone)
Brăila	4.549	1.310.000	774.300
Galați	2.824	720.100	172.851

În același an în portul Brăila au intrat 462 de nave maritime, cu un deplasament de 901.593 tone, părăsind portul în același an 465 de nave maritime, cu un deplasament de 909.320 tone⁵¹. Din numărul navelor intrate, 183 de nave au intrat cu încărcătură (72.705 tone), iar 279 de nave au intrat cu lest⁵². Dintre cele ieșite, 408 nave au ieșit cu mărfuri la bord (762.858 tone), iar 57 cu lest⁵³.

Comparând situația navigației maritime pentru acest an a principalelor trei porturi maritime ale României, avem următoarea situație, care arată

⁴⁶ Mihai Truțașu, *Informații și note economice* în "Analele Brăilei", anul I, nr. I, 1929, Brăila, p. 50-51.

⁴⁷ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr. 1/1923, fila 1.

⁴⁸ G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr. 1/1923, fila 1.

⁵² G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁵³ *Ibidem*.

aceeași poziție a portului Brăila, ca și în anii precedenți, deși diferențele sunt vizibil mai mici:⁵⁴

<i>Portul</i>	<i>Număr nave ieșite</i>	<i>Capacitate nave(tone)</i>	<i>Cantitate de mărfuri(tone)</i>
Brăila	465	902.000	762.858
Galați	652	1.100.000	578.421
Constanța	881	1.600.000	505.157

Pentru anul 1925 avem următoarea situație referitoare la portul Brăila: au intrat 6.112 nave fluviale, cu un deplasament de 1.956.213 tone, ieșind din port 5.945 nave fluviale, cu un deplasament de 1.816.471 tone⁵⁵. Dintre navele intrate în port, 3.211 au avut încărcătură (1.010.611 tone), iar 2.901 au fost cu lest.⁵⁶ Dintre cele ieșite din port 1.021 au avut mărfuri la bord (239.701 tone), iar 4.924 au ieșit cu lest⁵⁷.

Comparând situația navigației fluviale pentru acest an a principalelor porturi fluviale ale României, avem următoarea situație, care atestă revenirea portului brăilean la parametrii săi normali pentru perioada anilor '20⁵⁸:

<i>Portul</i>	<i>Număr nave intrate</i>	<i>Capacitate nave(tone)</i>	<i>Cantitate de mărfuri(tone)</i>
Brăila	6.112	1.956.213	1.010.611
Galați	3.179	862.953	168.649

Pentru același an cerealele străine aflate în tranzit au atins o cotă record de 444.581 de tone, o creștere spectaculoasă față de valorile anterioare⁵⁹.

Tot în anul 1925 în portul Brăila au intrat 464 nave maritime, cu deplasament de 882.843 tone, părăsind portul în același an 463 nave maritime, cu un deplasament de 884.233 tone⁶⁰. Din numărul navelor intrate, 143 de nave au avut mărfuri la bord (67.376 tone), iar au fost cu lest.⁶¹ Dintre cele ieșite, 423 de nave au părăsit portul încărcate (950.038 tone), iar 40 de nave au plecat cu lest⁶².

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr.1/1923, fila 1.

⁵⁶ G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ Ilie Gh. Christescu, *op. cit.*, p. 42.

⁶⁰ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr.1/1923, fila 1.

⁶¹ G. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁶² *Ibidem*.

Comparând situația navigației maritime pentru acest an a principalelor trei porturi maritime ale României, avem următoarea situație, din care se vede cum celelalte două porturi maritime au recuperat marea diferență de tonaj față de Brăila⁶³:

<i>Portul</i>	<i>Număr nave ieșite</i>	<i>Capacitate nave(tone)</i>	<i>Cantitate de mărfuri(tone)</i>
Brăila	463	883.200	950.038
Galați	659	1.120.000	682.189
Constanța	1.044	1.711.000	708.194

Pe parcursul anului 1926 în portul Brăila au intrat 6.789 de nave fluviale, cu un deplasament de 2.020.668 tone, ieșind din port 7.006 nave, cu un deplasament de 2.124.086 tone⁶⁴. Dintre navele intrate în port, 3.582 au avut mărfuri la bord (1.275.585 tone), iar 3.207 au fost cu lest⁶⁵. Din rândul celor ieșite din port, 1.180 de nave au avut mărfuri la bord (282.892 tone), iar 5.826 de nave au părăsit portul cu lest⁶⁶. Comparând situația navigației fluviale pentru acest an a principalelor porturi fluviale ale României, avem următoarea situație⁶⁷:

<i>Portul</i>	<i>Număr nave intrate</i>	<i>Capacitate nave(tone)</i>	<i>Cantitate de mărfuri(tone)</i>
Brăila	6.789	2.020.668	1.275.585
Galați	3.686	925.608	199.929

În aceeași perioadă au intrat în portul Brăila 580 de nave maritime, cu un deplasament de 1.008.404 tone, ieșind din port același număr de nave, însă cu un deplasament de 1.071.201 tone⁶⁸. Din numărul navelor intrate, 112 nave au intrat cu mărfuri la bord (27.024 tone), iar 468 cu lest⁶⁹. Dintre navele ieșite din portul Brăila, 557 de nave au ieșit cu mărfuri la bord (1.261.549 tone), iar 23 cu lest⁷⁰.

Comparând situația navigației maritime pentru acest an a principalelor trei porturi maritime ale României, avem următoarea situație⁷¹:

⁶³ *Ibidem.*

⁶⁴ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr.1/1923, fila 1.

⁶⁵ G.Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁶⁶ *Ibidem.*

⁶⁷ *Ibidem.*

⁶⁸ D.J.Br.A.N.R., *Fond C.C.I.Br.*, dosar nr.1/1923, fila 1.

⁶⁹ G.Cioriceanu, *op. cit.*, p. 59.

⁷⁰ *Ibidem.*

⁷¹ *Ibidem.*

Portul	Număr nave ieșite	Capacitate nave(tone)	Cantitate de mărfuri(tone)
Brăila	580	1.071.201	1.261.549
Galați	712	1.084.904	786.426
Constanța	1.152	2.230.100	1.550.000

Acesta este primul an din perioada 1920-1926 când tonajul expedit pe cale maritimă din portul Brăila a fost inferior celui din Constanța, deși cantitățile de cereale autohtone sau străine aflate în tranzit prin Brăila, au fost cele mai mari din tot deceniul al treilea al secolului al XX-lea⁷². În acest an s-ar fi reușit expedierea unui tonaj și mai mare dacă nu ar fi fost introdus un tarif mult mai ridicat la transportul de marfă de către C.F.R. în septembrie, "acesta reducând numărul vagoanelor la cantități derizorii"⁷³.

Per ansamblu, dacă importul vamal derulat prin portul Brăila în anul 1911 reprezenta 20% din importul general al țării, în 1926 ponderea scăzuse la doar 4%⁷⁴. Nici la export situația nu stătea mai bine față de perioada antebelică: dacă Brăila asigura în anul 1911 22% din volumul exportului, în 1926 procentul nu mai reprezenta decât 13%⁷⁵.

Mișcarea navelor fluviale prin portul Brăila pe parcursul anului 1927 s-a prezentat sub următoarea formă⁷⁶:

- numărul de șleपुरi și alte vase fluviale intrate în portul Brăila a fost în total de 5.767 corpuri, în timp ce în anul precedent intraseră 6.789 vase; se recunoaște aici influența traficului fluvial de cereale străine (sârbești și bulgărești), care a încetat aproape complet în acest an să mai fie dirijat către Brăila;

- dacă în 1926 a sosit un număr de 3.582 vase încărcate, în anul 1927 numărul acestora a scăzut la 2.835, continuându-se media descrescătoare a trendului începând cu anii de după 1911, an de vârf în privința traficului în portul Brăila.

Totalul vaselor maritime sosite în portul Brăila în anul 1927 a fost de numai 447 corpuri, dintre care 116 încărcate cu un total de 46.238 tone mărfuri diferite, în timp ce în 1926 numărul de vase maritime fusese în total de 580, din care 112 încărcate cu 27.024 tone mărfuri. Dacă în anul 1926 navele ieșite au încărcat 1.261.549 tone, în anul următor cantitatea încărcată a

⁷² Paul Demetriad, *Activitatea portului și Docurilor Brăila în cursul anului 1929...*, p. 58.

⁷³ *Proces-verbal al Adunării Generale ordinare din 17 aprilie 1927 al Camerei de Comerț și Industrie Brăila*, în "Buletinul Camerei de Comerț și Bursei din Brăila", anul IX, ianuarie-februarie 1927, nr. 1-2, Brăila, 1927, p. 48.

⁷⁴ *Idem*, *Viața din 1927 a portului Brăila...*, p. 13.

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ *Idem*, *Viața din 1927 a portului Brăila față de activitatea din trecut*, în "Analele Brăilei", anul I, nr. 1, 1929, Brăila, p. 14.

fost de 914.024 tone, ceea ce reflectă un trend în general descrescător la import⁷⁷.

Anul 1927 a fost marcat și de vizita lui Louis Dreyfuss, proprietarul celei mai importante firme în domeniul comerțului cu cereale din Europa și totodată, consul general al României la Paris; din alocuțiunea pe care a rostit-o în fața membrilor Camerei de Comerț și Industrie din Brăila reiese că la acea dată Brăila putea încă să reintre în marele circuit al cerealelor europene, dacă nu chiar al celor mondiale, cu condiția modernizării urgente a instalațiilor portuare⁷⁸.

Modernizarea mijloacelor de încărcare sau de descărcare a mărfurilor era cerută insistent de către toți cei implicați în economia portuară brăileană (mai puțin de către muncitorii manuali), din cauza costurilor foarte mari generate de folosirea muncii manuale. Președintele Camerei de Comerț și Industrie Brăila, I.G. Sassu, afirmă în ședința Consiliului de Administrație a Camerei de Comerț și Industrie Brăila din data de 4 iulie 1927: "la Brăila costul manipulării cerealelor a devenit cel mai scump din toată țara, și astăzi nu se mai trimit cereale spre Brăila din cauza cheltuielilor mari de manipulare"⁷⁹. Ca rezultat, multe firme exportatoare preferau să-și mute sediul și operațiunile în porturi cu forță de muncă mai ieftină (Reni, de exemplu)⁸⁰. "Scumpetea excesivă a mâinii de lucru" genera chiar conflicte de muncă între cerealiștii și muncitorii din port. În sentința dată de Tribunalul Comercial Brăila din 1927 se menționează: "...este de notorietate publică criza economică ce bântuie de câțiva ani portul și orașul Brăila, criză care în ultimul timp a ajuns la maximum de intensitate, încă în acest port care până la războiul din 1916 era primul port de export al Vechiului Regat, tranzacțiile au devenit foarte rare, exportul este foarte redus, magaziile din port și oraș aproape goale, iar muncitorii lipsiți în bună parte de lucru..."⁸¹.

Din următoarea situație se poate constata că la nivelul anului 1927 Brăila avea cel mai scump sistem de manipulare a mărfurilor, în comparație cu porturile maritime vecine, Galați și Reni⁸²:

⁷⁷ *Ibidem*, p. 14.

⁷⁸ "Buletinul Camerei de Comerț și Bursei din Brăila", anul IX, noiembrie 1927, nr. 11, Brăila, 1927, p.1.

⁷⁹ *Procesul-verbal nr. 1/1927 al ședinței Consiliului de Administrație al Camerei de Comerț și Industrie Brăila din 4 iulie 1927*, în "Buletinul Camerei de Comerț și Bursei din Brăila", anul IX, iulie, nr. 7, Brăila, 1927, p. 21.

⁸⁰ "Buletinul Camerei de Comerț și Industrie și Bursei din Brăila", anul IX, nr. 9, septembrie, Brăila, 1927, p. 7.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² *Ibidem*, p. 8.

Porturile	Prețurile(de la linie direct la vagon), în lei
Brăila	2.100-2.300
Galați	1.700
Reni	1.100-1.300

Pe parcursul anului 1928 au intrat în portul brăilean 4.461 nave fluviale încărcate cu 339.278 tone cereale și 133.587 tone mărfuri diverse, numărul navelor fluviale ieșite din port fiind de 4.432 corpuri⁸³.

Pentru aceeași perioadă avem înregistrate 274 nave maritime, acesta constituind numărul cel mai mic de nave de acest tip intrate aici între anii 1920-1928. Cantitatea de marfă transportată s-a ridicat la 375.298 tone, dintre care 320.659 cereale și 54.639 alte mărfuri⁸⁴.

Diferențele sensibile înregistrate în cazul anumitor ani trebuie puse și pe seama problemelor specifice navigației pe Dunăre ridicate de adâncimea minimă de la gura brațului Sulina și blocarea Dunării prin îngheț în anumite perioade ale anului.

Una dintre marile probleme existente la Dunăre a fost, pe lângă exercitarea suveranității de către statul român pe anumite porțiuni ale fluviului și chestiunea tarifului stabilit de către C.E.D., adâncimea de la gura brațului Sulina. Navigatorii au întâmpinat în mulți ani probleme foarte serioase din cauza adâncimii mult prea mici de la bara Sulina față de nevoile reale, C.E.D. dovedindu-se astfel incapabilă de multe ori să-și îndeplinească unul dintre obiectivele de bază. Acest lucru a afectat din plin și activitatea portului Brăila, navele de tonaj mare întâmpinând mari dificultăți la intrarea pe braț; din această cauză erau nevoite de multe ori să aștepte efectuarea dragajelor necesare. De multe ori se apela la expedierea mărfurilor din porturile de destinație până la Sulina cu ajutorul șlepurilor și transbordarea lor pe vasele maritime, dovedindu-se însă o soluție foarte costisitoare.

Iată o situație cu media adâncimilor înregistrate la gura Sulina între anii 1918-1928 (adâncimea minimă recomandată era de 24 de picioare/7,31 m):

Anul	Adâncimea medie (ft)
1918	22,5-20,5
1919	23-20,5
1921	24 (pentru 3 luni numai)

⁸³ *Idem, Activitatea portului și Docurilor Brăila în cursul anului 1929 față...*, p. 58.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 60.

Anul	Adâncimea medie (ft)
1922	18
1923	17
1924	13
1925	20,5 (în luna iulie)
1926	14 (primăvara)
1927	22-24
1928	21-25

Blocarea fluviului prin îngheț o bună parte a anului ridica probleme deosebit de grave atât pentru navigatori, care trebuiau să se ferească de a fi prinși între ghețuri, cât și pentru cei care lucrau în porturile dunărene, din această cauză mulți rămânând lipsiți de activitate. Comisia Europeană a Dunării nu reușise până în 1928 să achiziționeze un spărgător de gheață, astfel că activitatea de deblocare era încredințată remorcherelor cu putere mai mare sau chiar drăgilor deținute de comisie.

Succint, blocarea Dunării prin îngheț între anii 1918-1928 se prezintă astfel⁸⁵:

Anul	Durata (zile)	Perioada
1918	0	
1919	13	10.02-22.02
1920	0	
1921	10	18.12-27.12
1922	86	12.12-07.03
1923	0	
1924	67	06.01-12.03
1925	0	
1926	14	19.12-01.01
1927	4	24.02-27.02
1928	62	21.12-20.02

⁸⁵ Direcția Dunării Maritime, *Statistica navigației la gurile Dunării pe anul 1939*, București, 1940, p. 35.

Se poate constata că portul Brăila nu mai atrăgea marile cantități de mărfuri de dinainte de război, cauzele putând fi identificate în:

- capacitatea mult prea mică a silozurilor din Brăila față de nevoile reale;
- susținerea de către stat a prețurilor reduse la transporturile pe distanțe mari practicate de către Căile Ferate Române;
- lipsa dotărilor moderne, atât în privința mijloacelor de manipulare, cât și a celor de condiționare a cerealelor;
- tarifele exagerat de mari practicate de către Comisia Europeană a Dunării pentru navigația prin gura Sulina începând cu anul 1928, fapt care mărea prețul transporturilor și automat, al mărfurilor transportate, acest lucru dăunând extrem de mult nu numai Brăilei, ci și celorlalte porturi dunărene din amonte sau aval;
- folosirea muncii manuale a hamalilor pentru manevrare, ceea ce ducea la mărirea prețurilor mărfurilor;
- inexistența unei rețele rutiere care să permită accesul facil al producătorilor pe piața cerealiară brăileană.

Trebuie notat că și vecinii Brăilei, porturile Galați și Reni, se confruntau cu aceleași probleme, poate nu la aceeași intensitate, după cum reiese din cuvântările rostite cu ocazia ședinței Camerei de Comerț și Industrie din Galați din data de 21 ianuarie 1925 de către reprezentanți ai principalelor firme interesate de acest domeniu; drept cauze principale erau numite: tarifele practicate de C.F.R. și slaba organizare și dotare a porturilor⁸⁶.

Au existat și încercări ale autorităților, mai ales locale, de a impulsiona activitatea portuară, fie prin diminuarea taxelor impuse de C.E.D. sau de către statul român navigatorilor, fie prin crearea unei zone libere și declararea autonomiei portuare (sau de antrepozite libere-după modelul existent la Trieste)⁸⁷.

În perioada anilor 1920-1928 portul Brăila se găsea în căutarea viitoarei sale identități, dominat de transformările simultane și profunde ale economiei naționale, care se răsfrângeau asupra lui în mare parte la modul negativ. Cu toate că perioada de glorie trecuse, inițiativa care priveau înființarea unei zone libere promiteau să refacă Brăila de odinioară, ceea ce atestă încă o dată potențialul economic al acestei zone a Dunării de Jos.

Brăila

⁸⁶ Ședința Camerei de Comerț și Industrie din Galați din data de 21 ianuarie 1925, în "Buletinul Camerei de Comerț și Bursei din Galați", anul XXIV, ianuarie, februarie și martie, nr. 1, 2 și 3, Brăila, 1925, p. 48.

⁸⁷ *Proces-verbal al Adunării Generale...*, în "Buletinul Camerei de Comerț și Bursei din Brăila", anul IX, ianuarie-februarie 1927, nr. 1-2, Brăila, 1927, p. 47.