

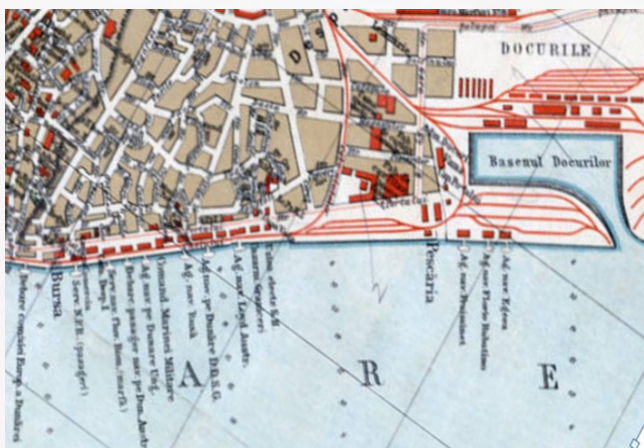
EXPOZIȚIA „MAI APROAPE SPRE RĂSĂRIT”

Gabriela Neguțu

În luna noiembrie 2021 s-au împlinit 165 de ani de la înființarea Comisiei Europene a Dunării. Cu acest prilej, la Muzeul Județean de Istorie „Paul Păltănea” din Galați a fost prezentată expoziția „Mai aproape spre Răsărit”, organizată de Muzeul Tehnic și al Transporturilor din Budapesta.

Expoziția prezintă prin machete, piese de muzeu și fotografii, o evocare a dezvoltării navigației și a primei Companii de Transport cu Aburi pe Dunăre, societatea Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG), cea care a transformat Dunărea într-o cale de navigat spre Marea Neagră.

Pe „Cel mai nou plan al orașului Galați, lucrat după harta marelui stat major al armatei complectat și pus la curent”, tipărit în anul 1904, la Editura Librăriei Negoescu & Manițiu, se poate vedea, în dreptul străzii Griviței, debarcaderul Agenției DDSG, alături de Lloyd-ul Austriac.



Imediat ce intri în sala de la etajul trei, privirea îți este atrasă de machetele vapoarelor cu aburi propulsate cu ajutorul unor roți cu zbaturi, al căror ax este acționat de o mașină cu aburi - piroscafe, care au aparținut DDSG, printre care: „Franz I” (1830) - în anul 1845, la bordul ei se va îmbarca și poetul Vasile Alecsandri, pentru o călătorie de la Galați la Istanbul - „Szechenyi” (1845)”, „Tachtalia” (1885), „Vaskapu” (1898) și barca Julietta de pe vaporul „Desdemona”. Deși au o vechime de 100 de ani, arată excelent (lemnul, vopseaua, cleiul folosite au fost de bună calitate), doar unele

pavilioane sunt puțin decolorate. Interesante sunt și sabia de ceremonie, sigiliul DDSG, chipiul de gală, alături de cutia specială, din piele, în care se transporta, precum și butelia de sticlă topită, rămasă după catastrofa vaporului „Erzsebet Kiralyne”(1896).

După Pacea de la Adrianopol din 1829, comerțul internațional cunoaște o dezvoltare rapidă prin apariția vapoarelor cu aburi, care au posibilitatea să se deplaseze rapid spre Marea Neagră și strâmtorile Bosfor și Dardanele, care permiteau ieșirea la Marea Mediterană.

Societatea DDSG, aparținând Austriei, a fost prima care a recunoscut oportunitatea momentului și a înființat primele curse regulate de pasageri, urmate de dezvoltarea ulterioară a transporturilor poștale și de mărfuri pe Dunăre, curse care legau Viena de Galați și mai departe, de Constantinopol, fapt ce a dus atât la creșterea comerțului și turismului Imperiului austro-ungar, cât și a orașelor aflate pe această rută, printre care și orașul nostru, Galați.



Macheta vaporului Vaskapu (Porțile de Fier)

Ideea dezvoltării acestei rute, apare în 1830, după expediția spre Constantinopol a unui grup condus de contele Szechenyi Istvan (1791-1860), creatorul Ungariei moderne, cel mai mare susținător al reformelor sociale și economice, un promotor al navigației cu aburi pe Dunăre, cel care, în calitate de acționar, urma să exercite o mare influență asupra Companiei.

Vasele dunărene care plecau de la Viena sau Budapesta spre Marea Neagră, odată ajunse la trecătoarea prin Munții Carpați, în defileul Dunării, nu mai puteau înainta. Navigația devenea extrem de periculoasă; pe șenalul navigabil apăreau bancuri de nisip, în unele porțiuni malurile stâncoase se înălțau până la 100 m și se apropiau foarte mult, unele stânci nici nu erau vizibile, se formau vârtejuri, curentul apei devenea foarte puternic.

Pentru această porțiune, în timpul Războiului Crimeii s-a construit la Obuda, Ungaria, două vapoare cu aburi, cu zbatouri duble, speciale pentru mică adâncime, care au fost denumite după două stânci periculoase din zonă. Vasele Tachtalia (1855) și Izlas (1856) au circulat între Moldova Veche și Turnu Severin, între anii 1855-1898.

Șantierul naval din Obuda - Insula Vechii Buda, fondat în 1835, lucra exclusiv pentru DDSG. El va acoperi cererea de pe piața navigației pe Dunărea de Jos, primind comenzi pentru vapoare cu aburi și șleपुरi din partea bulgarilor, grecilor, italienilor și rușilor. Aici va fi construit în 1898 și remorcherul „Vaskapu”.

Contele Széchenyi a inițiat lucrările unei linii de navigație și ale unei stații de remorcare de coastă. Este cel care a demarat această strădanie, în condițiile în care acum aproape 200 de ani asemenea activitate se făcea cu mare dificultate. Profitând și de invenția lui Alfred Nobel, dinamita, s-a realizat un coridor de 60 m lățime, iar albia s-a adâncit cu 2-3 m, făcând posibilă îmbarcarea pe vapoare și continuarea voiajului până la Galați.

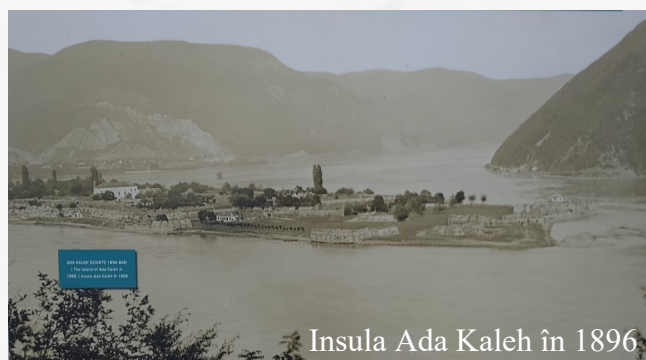
Între Baziaș și Orșova, în zona cataractelor de la Porțile de Fier, călătoria se făcea parțial cu bărci (există un „Ruderboot” - o barcă mai mare/vas cu vâsle), parțial cu căruțe, pe drumul realizat pe malul stâncos. Acest drum, care era folosit pentru transbordarea mărfurilor și călătorilor, care mai târziu avea să fie numit Drumul Szechenyi, a fost construit între anii 1834-1846 de contele Szechenyi Istvan, cu ingineri și specialiști, 122 km tăiați în stâncă. Mai multe fotografii din expoziție arată etape ale acestei activități.

Lucrările de inginerie hidraulică și mecanică, extrem de complexe, au demarat în 1890, iar la inaugurarea din 1896 au participat împăratul Franz Josef, regele Alexandru I al Iugoslaviei și regele Carol I al României. În 1898 a intrat în funcțiune remorcherul cu cablu „Vaskapu”(Porțile de Fier) care tracta convoaie de vase contra curenților ce atingeau uneori viteza de 18 km/oră în canalul navigabil creat.

Fotografiile din expoziție prezintă imagini din timpul acestor lucrări, precum și ceremonia de inaugurarea de la Porțile de Fier și pe regii Ungariei, României și Serbiei, sosiți la bord vasului „I. Ferencz Jozseph” (1896) – primul care a traversat în mod oficial canalul, rupând panglica de hârtie. De asemenea, celelalte vapoare și, înșirat în lungul căii ferate străjuite de coloane decorative, publicul sosit la festivități.

În 1885, în zona Cazanelor, a fost montată o placă memorială în cinstea lui Szechenyi Istvan. Această placă, drumul și canalul de navigație realizate de el, insula Ada Kaleh, sunt acum sub ape, după construirea lacului de acumulare al hidrocentralei de la Porțile de Fier. Azi a crescut siguranța navigației în zona Cazanelor, prin ridicarea nivelului apei, iar o a doua placă a fost instalată în același loc, dar la o înălțime mai mare.

Szechenyi Odon (1839-1922) a fost al doilea fiu al contelui Szechenyi. A lucrat la DDSG, unde, în 1866 și-a dat examenul de căpitan de vas. S-a afirmat în relațiile cu Imperiul Otoman, realizând adesea legătura cu delegații maghiari la Constantinopol. El a fost fondatorul, în 1855, al serviciului maghiar de pompieri și al celui turc în 1877, fiind primul creștin care a primit rangul de pașă din partea sultanului, fiind supranumit și „Pașă al focului”. Având multiple talente, a fost autor al mai multor compoziții muzicale, expoziția prezentând și un portativ din 1866, cu Polca Asociației Pompierilor.



Un interesant afiș din iulie 1837 prezintă piroscafele care circulau pe ruta Viena-Pesta (Ungaria, înainte de 1873)-Semlin (azi Zemun, Serbia)-Galați-Constantinopol-Trabzon (oraș turcesc pe malul Mării Negre) și prețul biletelor de clasa I și a II-a. Printre aceste nave erau: „Franz I.”, „Argo” și „Nador”.

Avem și Meniul de pe vaporul Nador, cu Nota de plată, precum și Biletele de clasa I și a II-a, din 1836. Ștampila Storno de pe Nota de plată arată că pasagerul putea comanda ce voia și când voia, și nu era obligat să plătească dacă nu putea mânca din cauza răului de mare. Biletul era valabil 30 de zile de la data achiziționării.

Piroscafele DDSG au participat și la navigația maritimă, în principal în Marea Neagră și Levant până în Alexandria. În 1845, filiala de navigație maritimă înființată de DDSG a fost cumpărată de „Österreichisches Lloyd” (Lloyd-ul Austriac), Companie maritimă care a avut, și ea, o agenție la Galați.

Călătoria cu vaporul pe Dunăre promitea o experiență sigură, confortabilă, dar și aventuroasă, deoarece călătorii treceau astfel granița dintre Europa modernă și misteriosul Occident. Fiecare vapor avea un restaurant, unde servirea se făcea în sistemul francez *table-d'cote*, adică se putea alege din meniuri cu preț fix, cu mai multe feluri de mâncare. Lloyd-ul Austriac acorda o atenție sporită ca mesele să se mențină la standard ridicat, personalul fiind pregătit în școlile de bucătari ale societății. În sălile de fumat era permisă doar pipa cu capac. Câinii trebuiau dați în îngrijire, numai cei de talie mică puteau fi păstrați de proprietari, dacă ceilalți pasageri nu aveau obiecții. Vasele maritime ofereau, în general, mai mult confort decât cele fluviale care acostau mai des în porturile de pe traseu.

După Războiul Crimeei, apar schimbări radicale în navigația pe Dunăre. Din 1856 s-a înființat Comisia Europeană a Dunării, un organism internațional din care făceau parte: Imperiul Austro-Ungar, Al Doilea Imperiu Francez, Regatul Unit, Prusia, Imperiul Rus, Regatul Sardiniei, Imperiul Otoman și, după 1877, Regatul României.

Anterior, Rusia, care stăpânea Gurile Dunării, nu efectua lucrările de întreținere astfel că adâncimea pe canal devenise foarte mică și multe vase eșuau pe bancurile de nisip de la bara Sulina, mai ales în perioadele apelor scăzute. Instalarea carantinei, adică izolarea mărfurilor și a călătorilor care veneau de la Constantinopol, pe durata unei perioade care putea să ajungă și la 20 de zile, era

un alt motiv de nemulțumire. Trebuie însă să recunoaștem și utilitatea carantinei, care a împiedicat răspândirea cumplitelor epidemii de ciumă și holeră, ce au făcut ravagii în Europa acelor vremuri.

Detensionarea acestei situații avea să o facă exact Comisia Europeană a Dunării care avea ca scop supravegherea liberei circulații pe Dunăre. Sediul ei a fost stabilit la Galați.

Catastrofa navei de pasageri „Erzsébet Kiralyne”(Regina Elisabeta), care aparținea MTRF - Societatea Anonimă Regală Ungară de Navigație Fluvială și Maritimă. Vasul elegant, cu capacitatea de 1000 persoane, făcea legătura dintre Budapesta și Constantinopol, via Tulcea. În 1914, a părăsit portul Galați având la bord 80 călători și 34 personal navigabil. *„Mai sus de Cernavodă, la miezul nopții, vaporul a fost învăluit de flăcări. Mulți călători s-au aruncat în apă. Mecanicul-șef a împiedicat producerea unei explozii prin golirea cazanelor. Căpitanul a îndreptat vasul către mal, dar acesta s-a scufundat la 50 m de uscat. O parte dintre oameni au ajuns la mal pe bărci de salvare, recuperându-i și pe cei din apă. Mecanicul-șef, chelnerul de bord și 30 de călători și-au pierdut viața. Pasagerii care au scăpat și-au pierdut întregul avut. Printre cei înecați se află și Marin Dumitrescu, voiajorul fabricii de bere Azuga. Se bănuiește, fără să se poată dovedi, că a fost o acțiune de sabotaj, probabil a unor agenți sârbi, având în vedere că Primul Război Balcanic a izbucnit în 1912”* scrie Nicolae C. Ariton în www.mistereledunarii.ro.

Nava „Erzsébet Kiralyne” a avut, în continuare, un destin teribil. Reconstructă în atelierele MTRF din Orșova, după numai câteva luni este scufundată de artileria sârbească. În 1923 este reconstruită în șantierul naval de la Obuda, reușește să navigheze câțiva ani, pentru ca în 1944 să fie avariata de explozia unei mine fluviale. Reparată, nu apucă să se bucure prea mult de valurile marelui fluviu pentru că, în 1945, este avariata în urma unui raid aerian. Reparată din nou, este rechiziționată de Uniunea Sovietică în contul despăgubirilor de război.

Congresul de la Berlin din 1878, organizat la inițiativa lui Bismarck, cancelarul noului imperiu german, a încercat să echilibreze balanța între interesele divergente dintre Imperiul Britanic, Imperiul Austro-Ungar și Imperiul Rus. Aici, Austro-Ungaria obține dreptul de a efectua lucrările de regularizare de la Porțile de Fier și de a percepe taxele necesare pentru acoperirea cheltuielilor.

Comisia Europeană va elabora un regulament de navigație și poliție fluvială, aplicabil numai pe porțiunea Porțile de Fier – Galați, asemănător celui deja existent pentru Dunărea maritimă.

Numeroși funcționari consulari ai monarhiei făceau parte din personalul Lloyd Austria, care își desfășura activitatea în România. Consulul Austriei la Galați era totodată și diplomat delegat pe lângă Comisia Europeană a Dunării.

Societatea maghiară de navigație Adria Tenegerhajosasi a preluat de la Lloyd, în 1891, liniile din Marea Neagră. În 1898 a fost fondată societatea Magyar Kelety Tenegerhajosasi (Societatea Maghiară de Navigație în Est) înființată pentru a asigura cursele navale din Marea Neagră și Levant, care erau corelate cu cursele dunărene (fluviale) ale societății Magyar Folyam-es Tenegerhajosasi (MFTR) înființate în 1895.

DDSG și Lloyd-ul Austriac au avut un rol de pionierat în înființarea serviciilor poștale în zonă, iar dezvoltarea transporturilor a adus transformări semnificative imaginii orașelor dunărene. Transformările petrecute până în anii 1880 sunt immortalizate prin fotografiile cuprinse în Donau Album realizat de Amand Helm (1832-1893).

După mai multe fuziuni, Șantierul Naval din Obuda a devenit, în 1914, cea mai mare întreprindere mecanică din Ungaria. Societatea va colabora cu Căile Ferate Bulgare, pentru a realiza transportul de mărfuri către porturile dunărene la prețuri avantajoase.

Creșterea importanței căilor ferate a determinat adaptarea curselor navale la mersul trenurilor. Gara Orșova- gară imperială, avea un număr impresionant de linii ce permiteau staționarea, încărcarea-descărcarea, manevrarea și formarea garniturilor de trenuri de marfă, respectiv de călători. În 1878 este pus în circulație primul tren accelerat pe linia București-Viena prin Orșova-Vârciorova. Până atunci, pe acest traseu se călătorea cu trăsura.

Lângă portul din Orșova se va înființa, în anul 1878, Asvanyolajghyar, prima rafinărie maghiară de petrol.

Începând cu 1883 „Orient Express” circula până la Varna, iar de acolo călătorii puteau ajunge la Constantinopol cu vapoarele Societății Lloyd. Odată ce s-au finalizat, în 1889, liniile ferate din Rumelia, se putea ajunge direct, fără transbordarea pe vapoare. Existau două linii de trenuri de lux: Paris-Viena-Budapesta-Belgrad-Sofia-Constantinopol

și, din 1895, în urma inaugurării podului „Carol I” din Cernavodă, Expresul Oostende-Viena-Constanța-Constantinopol oferea o nouă alternativă.

Considerată, la vremea ei, cea mai mare companie de transport maritim din lume, DDSG, a rămas o amintire. În anii 1990, compania a fost privatizată, apoi s-a destrămat.

Ungaria, între 1867 și 1918 parte a Dublei Monarhii Împărătească și Crăiască sau Monarhia Dunăreană, și-a adus contribuția la înflorirea și gloria societății DDSC. Paralel cu sfârșitul fostului său proprietar, șantierul naval tradițional Òbuda, locul de naștere al multor piroscife celebre ale Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, a avut dificultăți economice după 1989 și a trebuit să se închidă în 1993.

Tot o amintire au rămas și agențiile străine care au fost înființate, în număr foarte mare, la Galați, singurele mărturii fiind cărțile poștale din acele vremuri de frumoasă amintire, când orașul nostru era printre primele din țară și cunoscut în toată Europa, în toate porturile Mării Negre și mai departe, până în America Latină.

